VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM Ára 40 fillér 1973. JANUÁR 5.

Szakszervezetünk időszerű feladatai

a központi vezetőség december 21-i ülésének napirendjén

A szakszervezet központi vezetősége december 21-én ülést tartott. Az ülésen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Kozári József*, az MSZMP KB osztályvezetője, *Donáth Béla*, a SZOT osztályvezetője, *Gyócsi Jenő*, a vasutasszakszervezet elnöke, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Molnár György* titkár.

Az óév utolsó központi vezetőségi ülését *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg. Üdvözlő szavai után ismertette a napirendet, majd átadta a szót *Szabó Antal* főtitkárnak, aki a szakszervezet időszerű feladatairól tájékoztatta a központi vezetőséget.

A Központi Bizottság átfogó elemzést adott

Bevezetőjében utalt az MSZMP KB 1972. november 14-én és 15-én megtartott, kibővített ülésére, mely átfogó elemzést adott a párt X. kongresszusa óta eltelt két év munkájáról. Hangsúlyozta: *a Központi Bizottság állásfoglalása után szükséges, hogy szakszervezetünk központi vezetősége is összegezze azokat az eredményeket, melyeket a kongresszusi* — a szakszervezetek kongresszusát is beleértve — *határozatok végrehajtása során elértünk.*

— A Központi Bizottság külön fejezetben foglalkozott a közlekedés és áruszállítás helyzetével — folytatta a főtitkár. — Megállapította: *„A közlekedés és áruszállítás kielégítően megoldja a népgazdaság évről évre növekvő szállítási feladatait. A vasúti szállítás korszerűsítése, a jelentős méretű útépítés, a gépkocsi teherszállítás, az autóbuszhálózat, a személygépkocsik számának növekedése lendületesen folytatódik. A továbbiakban nagyobb erőt és figyelmet kell fordítani a még nem kielégítő tömegközlekedés fejlesztésére, elsősorban a fennállásának 100. évfordulóját ünneplő fővárosunkban, Budapesten.”*

Természetesen a Központi Bizottság határozata társadalmi életünk egy-egy kérdésével nem foglalkozhatott részletesebben, hiszen éppen a X. kongresszus szellemének megfelelően belső munkamegosztásunk fejlődésével velejár, hogy az alapkérdések messzemenő figyelembevétele mellett az állami és társadalmi szervezetek saját szakterületükre maguk dolgozzák ki a tennivalókat és szervezzék meg azok végrehajtását. Ezt célozta a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium által összeállított és jóváhagyott ötéves terv és azzal párhuzamosan szakszervezetünk VIII. kongresszusának elemzése és határozata.

Most az a feladatunk, hogy saját területünkön megvizsgáljuk, mi az, amit megfelelően végzünk és hol kell javítani, vagy változtatni eddigi munkánkon. Az elmúlt két évben központi vezetőségünk és elnökségünk, a MÁV vezérigazgatóságával szoros együttműködésben —, a párt, a SZOT és a kormány határozatainak megfelelően — *igen sok kérdésben jó és időtálló határozatokat hozott*, illetve olyan intézkedéseket kezdeményezett, amelyek mind a központi vezetőségi tagok, mind a vasutas dolgozók előtt ismeretesek. Ezért a mai ülésünkön egyrészt azokat a javaslatokat, ajánlásokat vetjük fel, amelyeket a közlekedési tárca, illetve a vasút vezetése részére szükségesnek tartunk most megemlíteni. Másrészt munkánk erősítését és hatékonyságát célzó feladatainkat kíséreljük meg összefoglalni.

A Magyar Államvasutak és szakszervezetünk között az első ízben öt évre kötött kollektív szerződés és más intézkedések nyomán *számos, a vasutas dolgozókra nézve igen kedvező intézkedés született.* A körülményekhez képest javuló gazdálkodás, az elmúlt két évben részünkre juttatott központi bérpreferenciák, valamint a bértömeggazdálkodás segítségével a népgazdasági átlagnál magasabb bérszínvonal növekedés következett be, amelynek eredményeképpen az elmúlt évben elértük az állami ipar bérszintjét. Az igazsághoz tartozik azonban, hogy ez a bérszint, mintegy 35 ezer vasutas dolgozó napi 8 óránál jóval hosszabb munkaidejével alakult ki. Ezenkívül *a törzsgárda bronzfokozatot elérő tagjai számára sikerült biztosítani az 500 forint fedezetet is, amely 1972-ben 21 millió forintot tett ki.* Több éves erőfeszítéseink eredményeképpen emeltük a ruhamegváltás összegét, amely 11 millió forint költségkihatással járt.

Jelentősebb költségátcsoportosítás és koncentrálás után Budapesten is megkezdődött a vasutasok lakásgondjainak megoldása. Sajnos, mind a magunk, mind a vasút, de a tanácsi szervek részéről is meglehetősen sok — körültekintő szervezéssel elkerülhető — nehézség adódott az első időben.

Eredményesen dolgoztunk

Nagyjelentőségű az az eredmény, amelyet a szocialista brigádokkal való foglalkozás révén értünk el. A vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozása nagymértékben segítette céljaink megvalósítását és a brigádokban dolgozó munkatársaink felelős tevékenysége volt egyik biztosítéka annak, hogy szinte maradék nélkül eleget tettünk feladatainknak.

A határozatokban foglaltak végrehajtása, a vezetés munkájának hatékonyabbá válása azt eredményezte, hogy 1972-ben a vasút eleget tett szállítási kötelezettségeinek. Kétségtelen, ebben közrejátszott a kedvező időjárás is, de alapvetően a vezetők és a végrehajtó szolgálatban dolgozók jó munkáját fejezi ki, hogy *több mint 117 millió tonna árut, mintegy 369 millió utast, 1 millióval többet szállítottunk, mint a tervekben előírtak.* A minőségi mutatók is kedvezően alakultak. Javult a menetrendszerűség, a vonatok utazási sebessége, a fajlagos üzemanyag felhasználás és a munka szervezettsége is. Ezeknek a teljesítményeknek alapján képződő nyereség is a tervezettnek megfelelően alakulhat. Itt azonban meg kell jegyezni, *kívánatos volna olyan korrekciókat elérni, amelyek egyensúlyozzák a változatlan tarifa mellett elért bevételek és az áremelkedések begyűrűző hatásának egyenlegét, amely a vasútra nézve, most elég kedvezőtlen.*

Szabó Antal főtitkár ezután a szakszervezet előtt álló feladatokról beszélt, illetve azok jobb megoldását elősegítő néhány javaslatot ismertetett.

— *Ebben az évben a rendelkezésre álló bérfejlesztési lehetőségeinket úgy használtuk fel, ahogyan azt a Munkaügyi Minisztérium 7/1971. számú rendelete előírta és amelynek lényege, hogy 1973. január 1-től az országosan kialakított új bértételek alsó határát el kell érni* — mondotta. — Ez a nagy körültekintést és alapos előkészítést igénylő munka a vasúton határidőre befejeződött és a rendeletben foglaltaknak eleget téve, 1972. július 1-ig az új munkaköri besorolását mindenki kézhez kapta. *A bérintézkedés pénzügyi kihatása összesen 100 millió 625 ezer forint volt, ami éves szinten 3,5 százalékos bérszínvonal-növekedésnek felel meg,* a saját források felhasználásával együtt. Sajnos, az 1973. évi bérfejlesztési terv kialakítását gátolja, hogy még jelenleg sem tudjuk a vasutas dolgozók részére juttatandó bérpreferenciák összegét. Bizonytalan az is, hogy az ipari munkások részére 1973. március 1-én biztosított 8, illetve 6 százalékos béremelés a vasúti iparra vonatkozik-e, vagy sem.

Szükségesnek tartjuk, hogy a KPM, a vasúti főosztály és szakszervezetünk haladéktalanul tisztázza azokat, *mert nehezen lehet megmagyarázni, hogy a járműjavító és karbantartó, valamint a vasúti építőipar milyen meggondolásból nem sorolható az ipar és építőipar kategóriájába.* Különösen akkor, amikor a Központi Bizottság anyagában külön fejezet foglalkozik azzal a követelménnyel, hogy fokozatosan meg kell szüntetni a népgazdaság különböző szektoraiban azonos szakképzettséggel rendelkezők és azonos nehézségi fokon dolgozók bérkülönbségét. Amennyiben a jelenlegi helyzetben ez mégsem lenne elérhető, akkor saját forrásból és a bérpreferenciák felhasználásával kell valamilyen megoldást találni, hogy a drága járműveinket és eszközeinket karbantartó munkásréteg jövedelmében ismételt lemaradás ne következzék be.

(Folytatás a 2. oldalon)

Újévi köszöntő

Az új esztendő alkalmából nagy tisztelettel és megbecsüléssel köszöntjük a vasutas dolgozók másfélszázezres táborát, a személy- és áruszállítás felelősségteljes nagy munkájának kimagasló eredményeket elért dolgozóit!

1972-ben csaknem 370 millió utast és több mint 117 millió tonna árut szállítottunk el a vasút, s hozzátehetjük: gyorsan, biztonságosan és gazdaságosan. Határidő előtt becsülettel teljesítettük az évi szállítási tervet, a nemzetközi személy- és áruszállítások ugrásszerű emelkedésével pedig tovább öregbítették dolgozóink a magyar vasút hírnevét és javították üzleti eredményeit. *Tervünket teljesítettük, gazdasági és műszaki elképzeléseink valóra váltak.*

Alapvető változást értünk el a különböző vasúti ágazatok közötti együttműködésben; *a vezetők és beosztottak emberi és munkakapcsolatában.* Olyan gazdasági eredmények születtek a közösségi szemlélet talaján, melyek pozitív hatással voltak az egész népgazdaságra, az iparra, a mezőgazdaságra egyaránt. Azokon a határmenti pontokon, ahol azelőtt gyakran fordult elő árutorlódás, 40—50 százalékkal javult a helyzet. Az őszi forgalmat —, amely minden esztendőben nagy erőpróbája a vasútnak — a fuvaroztatók szempontjából szinte észrevétlenül, zökkenők és fennakadások nélkül bonyolítottuk le.

A belföldi szállítások mellett becsülettel eleget tettünk tranzitszállítási kötelezettségeinknek is. Ez nagy felelősséget és kötelezettséget ró ránk, mert a külföldi áruk épségéért is nekünk kell felelősséget vállalni, amíg azok a mi hálózatunkon tartózkodnak.

Jól dolgoztunk tehát 1972-ben. Nincs okunk azonban az elbizakodottságra, hiszen várhatóan a következő hetekben zord, téli időjárási körülmények között kell munkánkat elvégezni. Feladatunk az új esztendőben a múlt évi eredmények dinamikus szintentartása lesz.

A magyar vasút tevékenysége szoros összefüggésben van népgazdaságunk egész szerkezetével, szocialista társadalmunkkal. *Az új esztendőben munkánk vezérfonala lesz az MSZMP Központi Bizottságának állásfoglalása és határozata*, melynek gyakorlati kérdéseit most dolgozzuk ki.

1973-ban tovább korszerűsítjük, műszakilag, gazdaságilag és szervezetileg tovább fejlesztjük majd a magyar vasutat. A nagy arányú gépesítés, a műszaki fejlesztés, az ehhez kapcsolódó szervezés mind fontos feladat, *de a legfontosabb továbbra is az ember marad, az a vasutas, aki a gépeket és az automatikákat irányítja, vezérli.*

Ez a szemlélet ma már a közép- és alsóvezetésben is egyre inkább érvényesül. Ennek is része van abban, hogy a vasútnál stabilizálódik a létszám, lassan megszűnik a munkaerőgond és az újonnan hozzánk került dolgozók is hamar beilleszkednek, s nem is kívánkoznak el a vasúttól. *Azt kívánjuk, hogy a fiatal vasutasok eredményesen gyarapítsák nálunk ismereteiket, az idősebbek pedig adják át önzetlenül tapasztalataikat* és szakmai szeretetüket, oltsák be az ifjú vasutasokat szorgalommal, fegyelemmel és igaz vasutas hűséggel.

Kívánunk minden vasutasnak és kedves családjának az új esztendőben mindehhez jó egészséget, sok-sok boldogságot és újabb munkasikereket.

Szabó Antal
a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára
Dr. Mészáros Károly
miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

ÉV VÉGI SZÁMVETÉS

A vasút 117 millió tonna árut és 369 millió utast szállított

Korai lenne még a vasút elmúlt évi munkájáról részletes elemzést adni, annyit azonban már megállapíthattunk: *a MÁV 1972-ben a vele szemben támasztott szállítási igényeket szinte teljes egészében és a meghatározott időben elégítette ki.* Ez a körülmény nemcsak azért jelentős, mert ezzel a vasút dolgozói — vezetők és beosztottak egyaránt — hozzájárultak a zavartalan termelés és közellátás biztosításához, hanem azért is, mert így módon megfelelő alapot teremtettünk az új tervév igényeinek megfelelő kielégítéséhez. Ez pedig egyik legfontosabb feltétele a MÁV 1973. évi sikeres tevékenységének.

Egymillió utas terven felül

Ami a személyfuvarozást illeti, *369 millió utas elszállításával tervünket 100,3%-ra teljesítettük.* Ez kereken egymillió utas terven felüli elszállítását jelentette. Ennél is kedvezőbb, hogy a fizető utasszám tervünk 100,9%-os teljesítésnek felel meg.

Tény, hogy az elmúlt évhez képest *egy százalékkal csökkent az utasok száma.* A csökkenéssel a rövidített munkahét folyamatos kiterjesztése, az egyéni és távolsági közúti közlekedési eszközök mennyiségének növekedése és hasonló okok miatt számoltunk. Az is igaz viszont, hogy a vasúti személyszállítás korszerűsítésével, a kulturáltabb utazási elérése érdekében tett intézkedések eredményeképpen a forgalom csökkenésének mértéke a korábbi 3—4% helyett csupán egyszázalékos volt.

A belföldi utasforgalom mellett lényegesen megnőtt a külföldről belépő utasok száma, *mely 25%-kal magasabb volt az előző évinél.* Az összes nemzetközi utasforgalom is 10%-kal emelkedett 1971-hez képest.

A személyszállítás minőségének javulását illetően is szép eredményeket értünk el. A menetrendszerűség javulását tükrözi például a késetten közlekedett személyszállító vonatok részarányának 4,6 százalékról 3,6 százalékra történő csökkenése.

A személyszállító vonatok utazási sebessége a műszaki fejlesztés, valamint a korszerűbb üzemszervezés együttes hatásaként — egy év alatt 35,5 km/óráról 36,6 km/órára emelkedett.

A vonatok zsúfoltságának

(Folytatás a 3. oldalon)

BUDAPESTEN ÜLÉSEZETT

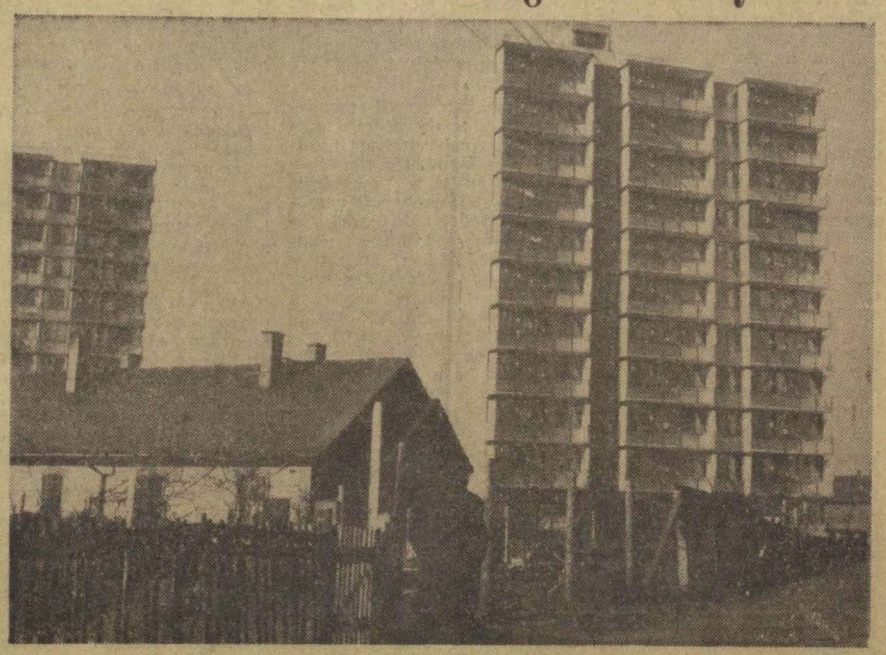
a magyar—szovjet vasúti együttműködési bizottság

December 18—20. között *V. Sz. Gavrilov* szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes vezetésével szovjet vasúti delegáció tartózkodott Budapesten, amely részt vett a magyar—szovjet vasúti együttműködési bizottság évi ülésén. A kétnapos tanácskozás során, melyen *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója elnökölt — *megtárgyalták a két ország közötti személy-, és áruszállítás főbb kérdéseit.* A felek megállapodtak — rakodólapos egységrakományok fuvarozása esetén — *a rakodólapok kölcsönös cseréjében, amely mindkét ország külkereskedelmének és vasútjának érdeke.* Ez a megállapodás hozzásegít ahhoz, hogy az áruk gyorsabban, gazdaságosabban és törésveszély nélkül jussanak el a címzetthez.

Szó volt a tárgyalásokon a szovjet—csehszlovák—magyar egyesített konténerterminál kiépítéséről is. A határállomási munkák meggyorsítása szükségessé tette, hogy az áruáramlatokról kölcsönösen tájékoztassák egymást. Korszerű információs rendszer megteremtésében is megállapodtak, ami nemcsak a vasutak érdeke, hanem ennek segítségével a címzett is hamarabb felkészülhet az érkező áruk fogadására. A tárgyaláson megállapodtak abban is, hogy a szovjet vasutaktól segítséget kapunk a magyar rendező pályaudvarok további gépesítéséhez és automatizálásához. Végül pedig a két fél jóváhagyta a magyar—szovjet vasúti műszaki tudományos együttműködési bizottság eddigi munkáját.

A szovjet delegációt budapesti tartózkodása során fogadta *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter is.

Hatvanöt család boldog karácsonya



A Landler Jenő vasutas lakótelep régi és új házai

(Riport a 4. oldalon)

Szakszervezetünk időszerű feladatai

a központi vezetőség december 21-i ülésének napirendjén

(Folytatás az 1. oldalról)

Országos méretekben folytatódik a munkaidőcsökkentés kiterjesztése. *Nekünk változatlanul körültekintő előkészítő munkát kell végezni, hogy a népgazdaságban bevezetésre kerülő újabb munkaidőcsökkentéshez a vasút áru- és személyszállításával alkalmazkodjunk.* Ugyanakkor arra kell törekedni, hogy a 8 óránál még mindig hosszabb szolgálati időt teljesítők munkaidejét csökkentsük. Az elfogadott üzemszervezési irányelvek jó végrehajtása is segítséget nyújthat ehhez, de mindenhol és mindenkinek szüntelenül keresni kell a megoldást.

Körültekintőbb előkészítésre van szükség

A munkaidőcsökkentés jó és olyan előkészítése, hogy megfelelő teljesítmények esetén a dolgozók jövedelme számottevően ne csökkenjen, mind a gazdaságirányítás, mind szakszervezetünk részéről rendkívül gondos előkészítő munkát igényel és erre mindössze néhány hónap áll rendelkezésünkre. Elengedhetetlennek tartjuk, hogy javaslataink kidolgozását és előzetes egyeztetését meggyorsítsuk.

Javasoljuk, hogy rövid időn belül vizsgálják felül az elfogadott ötéves terv szociális fejlesztésre vonatkozó részét. Sajnos, a többszöri, időközben összeállított értékelésekkel ellentétben a tervek, az árak változásaira való hivatkozással, e területen nagyon sok késedelem. A Vasúti Főosztály és szakszervezetünk közötti együttműködés, valamint a kollektív szerződésben foglaltak *kötelességünkké teszik, hogy a szociális, egészségügyi, munkavédelmi fejlesztéseket időben megvalósítsuk, illetve a késedelmet okozók felelősségrevonásban részesüljenek.*

Javasoljuk továbbá, hogy a 30 év szolgálattal rendelkezők, akik I. osztályú, összvonalas szabadjegyet kaptak *jegyüket nyugdíjba vonulásuk után is megtarthassák.* Az eddigi konzultációk azt mutatták, hogy ez a vasút költségvetésére és bevételére nem lenne érzékeny hatással, viszont a törzsgárda megbecsülését igen kedvezően mutatná. Kérjük, hogy minél előbb tűzzük napirendre és hozzunk megfelelő határozatot ebben a kérdésben.

Újból foglalkoznunk kell — éppen az MSZMP irányelveinek megfelelően — *a vállalati lakásfejlesztéssel.* Bár eddig jó eredményeket értünk el, azonban a budapesti lakásfejlesztés nehézségei miatt szükséges intézkedni annak érdekében, hogy a tervezés, a kivitelezés, a szerződések megkötése és a hatóságokkal történő egyeztetése időben történjék meg. *Egyértelműen kell elhatározni, hogy a lakások építését tudjuk-e folytatni? Ha igen, milyen méretekben?* Mert az összehangolatlanság, a késedelmes elhatározás, a kivitelező vállalatokat is bizonytalanná teszi és a lakásépítési költségek tetemesen megnőnek. Véleményünk szerint az eredetileg elhatározott költségkereten belül *a budapesti lakásépítéseket folytatni kell,* meg kell szüntetve azokat a fogyatékosságokat, amelyek az első épületeknél előfordultak.

Változatlanul azt javasoljuk, hogy a munkaverseny-mozgalom és anyagi ösztönzési rendszerünk jobb összehangolása valósuljon meg. Sajnos, az ismert hiányosságok még ma is tapasztalhatók. *A dolgozók legtöbbször jogosan bírálják premizálási és jutalmazási gyakorlatunkat, amelynek jelentős részét belső intézkedésekkel kell és lehet megoldanunk. Az önálló gazdálkodás lehetővé teszi, hogy a rendelkezésünkre álló 60—70 millió forint prémium és jutalomkeretet a jobb és több munka megbecsülésére fordítsuk.* Ne legyen mindig visszatérő probléma, hogy év végén egyes dolgozók azt sem tudják, miért kapnak jutalmat. Ugyanakkor a nehéz, a fáradságos munkát végző, elsősorban a végrehajtó szolgálatnál dolgozók, nem juthatnak megfelelő anyagi elismeréshez. Amikor a szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán ez a kérdés felmerült, akkor a gazdasági és mozgalmi vezetés egyetértett abban, hogy ezt a kérdést közösen kell megoldani.

Ezen a fórumon is szeretnénk szóvá tenni, hogy egyes esetekben a kormány rendeleteinek tárcán belüli végrehajtási utasításai, illetve rendelkezései nagyon sokat késnek. *Rendkívül elhúzódott az Ifjúsági törvény, a Munkavédelmi törvény KPM utasításainak kiadása.* Október 20-án központi vezetőségünk elfogadta a vasút üzemszervezési irányelveit, ugyanakkor a tárca irányelv tervezete csak december 18-án kerül megtárgyalásra. Igaz, hogy az ágazatok feladata a saját hatáskörükben a szükséges tennivalók, programok összeállítása, mégis szükségesnek tartanánk, hogy az egész minisztériumot érintő, nagy horderejű kérdésekben a tárca irányelvei időben készüljenek el.

Csökkent a súlyos balesetek száma

A főtitkár beszédében kitért a munkavédelemre és a balesetelhárításra. Rámutatott, *hogy értünk el eredményeket, de a megelőzéssel korántsem lehetünk elégedettek.* Folytatódott a munkavédelmi törvényességi vizsgálatok sorozata. Ennek keretében a kártérítés helyzetében jelentős fejlődés tapasztalható. Jelenleg a sérültek több mint kétharmada élt kárigénybejelentési jogával, és ezek több mint 90 százaléka részesült kártérítésben.

Elkészült a Záhony körzet fejlesztésére vonatkozó szociális és egészségügyi vonatkozású programtervezet.

Kis mértékben ugyan, de javult a baleseti helyzet. *December közepéig 40 halálos és 40 csonkulásos baleset történt, nyolccal kevesebben haltak meg, mint a bázisidőszakban!* A javulás ellenére sok még a tennivalónk. Továbbra sem halad kielégítően a gépek munkavédelmi minősítése Nem került kiadásra a munkavédelmi tevékenység erősítésére vonatkozó 2019-es kormányhatározat *MÁV Végrehajtási Utasítása.* Nem valósult meg a pályán foglalkoztatottak megbízhatóbb riasztási rendszerének kialakítása. Hiányosság mutatkozik a balesetek kivizsgálásánál, amely továbbra is a sérültek felelősségének hangsúlyozásában és nem a veszélyforrások valós feltárásában jut kifejezésre. Azonos természetű balesetek megelőzésére sem születnek megfelelő intézkedések.

Szakszervezeti bizottságaink nem megfelelően élnek a társadalmasítás lehetőségeivel, a szocialista brigádok, munkavédelmi őrök nélkülözhetetlen segítségével. Jobban kellene szorgalmazni, hogy a gazdasági vezetők minden tekintetben tegyenek eleget munkavédelmi vonatkozású kötelezettségeiknek, szükség szerint részesüljenek elismerésben, illetve felelősségrevonásban.

A továbbiakban azokkal a kérdésekkel foglalkozott a főtitkár, amelyekkel a Központi Bizottság és szakszervezetünk VIII. kongresszusán elfogadott határozatok alapján a szakszervezeti szerveknek fokozottabban kell törődniük Ilyenek a nevelés és a tudatformálás. Utalt arra, hogy *az egyre növekvő követelmények nemcsak szaktudást, hanem politikai tisztánlátást is igényelnek.* Annál is inkább, mivel a vasúti munka olyan, amelyet nem lehet lélektelenül, közömbösen végezni. A szakszervezeti szerveknek minden szinten erőteljesebben kell munkálkodni azért, hogy a dolgozók jobban lássák saját munkájuk értelmét.

A szakszervezeti bizottságoknak fokozottabban kell segíteniök az egészséges, demokratikus munkahelyi légkör kialakítását. *Meg kell értetni minden dolgozóval, hogy a vasúti munka nagyfokú fegyelmet kíván, elsősorban a végrehajtó szolgálat dolgozóitól.* A vezetőkkel is tudatosítani kell, hogy a fegyelem megkövetelése mellett is meg lehet találni a módját az üzemi demokrácia kiszélesítésének.

Elbizakodottságra nincs okunk

A közművelődésről szólva hangsúlyozta, hogy a vasútnál is szép számmal találhatók olyan dolgozók, akik nem rendelkeznek az általános iskola nyolc osztályával. A kormány a közelmúltban intézkedett a felnőttoktatás tervének módosítását illetően. Ezzel kapcsolatban *nem új határozatokra van szükség.* Területi bizottságainknak, de méginkább a szakszervezeti bizottságoknak a maguk területén mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy ne növekedjen azoknak a száma, akik bármilyen oknál fogva nem tudták elvégezni az alapműveltséget biztosító nyolc általánost.

Felhívta a figyelmet arra is, hogy a VIII. kongresszuson az utánpótlás biztosításával kapcsolatos kérdések taglalásánál szóba került az általános iskolát végzett, 14—18 év közötti fiatalok felvétele a vasúthoz. Azóta a vasút és szakszervezetünk vezetése sem tett meg mindent, hogy ebben a kérdésben előbbre lépjünk. Köztudott, hogy az ideális megoldás végrehajtásához sok pénzre volna szükség, de amíg erre a célra a megfelelő összeg nem áll rendelkezésre, *néhány vasúti csomóponton létre lehetne hozni a vasúti munkára előkészítő kollégiumokat.*

— Elnökségünk és központi vezetőségünk az elmúlt két esztendőben a vasutas dolgozókat érintő kérdésekben eredményes és felelősségteljes munkát végzett. Elbizakodottság nélkül elmondhatjuk, hogy a közlekedési tárca és a vasúti főosztály vezetésével az együttműködés, a párt- és a KISZ-szervezetekkel kialakult összehangolt tevékenység nagyon sok kérdésben számottevő eredményeket hozott. Most is arról van szó, *hogy munkánk közben mérleget készítsünk, alakítsuk ki a legégetőbb tennivalókat, önkritikusan megállapítva, hogy mit nem végeztünk el, hol kell újabb nekilendülésre felkészülnünk.* Az MSZMP Központi Bizottságának novemberi ülése megadta azokat az átfogó iránvelveket, amelyeknek a mi területeinkre való alkalmazása nélkülözhetetlen segítséget nyújt eredményes munkánkhoz.

A Központi Bizottság határozatainak tanulmányozása és megértése után most az a feladatunk, hogy annak szellemében dolgozzunk, hogy a párt X. kongresszusán és szakszervezetünk VIII. kongresszusán kialakított tennivalókat minél kevesebb hibával hajthassuk végre — fejezte be beszédét *Szabó Antal* főtitkár.

Világ-vonat

Életünk kis állomásain át
vágtáz a világ-vonat fény-virág
s nap-ablakú csillag-szerelvénye —
éjből hajnalba, nappalból éjbe.

Itt állok én is állomásomon,
pontos őr, s értem a zengő, rokon
őr-jeleket s a szép emberi szót;
— üzenjetek, szavatok felfogom,
világ-figyelő, értő milliók.

Fazekas Lajos

A megbízott titkár

Vajon egy társadalmi tisztséget viselő embert váratlanul érhet-e, ha hirtelen magasabb funkcióba helyezik? A bonyolult és sokrétű munka mennyiben igényel nagyobb helytállást? Segítséget ad-e mindehhez a környezet?

Ezek a kérdések jutottak eszembe, amikor *Gulyás Károlyt,* Szolnok állomás megbízott szb-titkárát felkerestem, hogy elbeszélgessek vele életútjáról, munkájáról, jelenlegi feladatairól.

— A szakszervezeti mozgalomban az emberekért, dolgozó társaimért végzett munkám elég keményre edzett — kezdte szavait a megbízott titkár. *— Sosem hagytam másokat cserben, s én ennek tulajdonítom az irántam megnyilvánult bizalmat.* Összefügg ez a megbízatás azzal is, hogy 1945 óta vagyok párttag, s a szakszervezeti munkát mindig pártmegbízatásnak tekintettem. Számomra mindig örömet okoz, ha munkatársaimon segíthetek, s az elért eredmények újabb erőt kölcsönöznek a további feladatokhoz...

Az egykori polgári iskola elvégzése után a szülei kereskedő tanulónak adták, de a mozdonyok füttye őt már gyerekkorában is jobban vonzotta. 1942-ben felvették pályamunkásnak, majd a háború és a hadifogságban eltöltött idők múltán vonatfékezőként, raktári munkásként dolgozott. Letette a forgalmi, távirda, kereskedelmi vizsgát, azután kinevezték raktárnoknak. *1948-ban szakszervezeti bizalmi lett, s attól kezdve mindig részt kért a mozgalmi munkából.* Volt csoportbizalmi, műhelybizottsági tag, termelési felelős és műhelybizottsági titkár. 1972. szeptemberében, amikor *Szép Ferencet,* az állomás szakszervezeti bizottságának titkárát egyéves SZOT-iskolára küldték, a mindig becsületesen végzett mozgalmi munka miatt állították Gulyás Károlyt a titkári posztra.

— Az élet nem állhat meg — mondja egyszerűen. *— Állomásunkon 972 tagja van a szakszervezetnek, s a feladatokat ugyanúgy el kell végezni, mint eddig.* Bevallom, hogy a titkári megbízatástól féltem, annak ellenére, hogy a dolgozókat jól ismerem, és sokan vannak köztük, akikkel már régóta együtt vagyunk jóban, rosszban, örömben, bánatban. Főként azért aggódtam, hogy elegendő lesz-e saját képességem, rátermettségem a nehezebb feladathoz. Aggályaimat azonban mind munkatársaim, mind a társszervek és a gazdasági vezetők eloszlatták, messzemenő támogatást ígérve... *És a segítség nemcsak ígéret maradt.*

A konkrét feladatokról szólva, Gulyás Károly elmondta, hogy a szakszervezeti bizottság időben napirendre tűzte a téli forgalomra való felkészülést, különös tekintettel a Szolnok állomáson végbemenő, nagyarányú rekonstrukcióra.



— Azt tartjuk, hogy ha az emberekről körültekintően gondoskodunk, akkor nem lehet semmi probléma. A szolgálati helyiségek, irodák fűtéséről gondoskodtunk, az ajtók, ablakok üvegezésére mintegy 8000 forintot költöttünk. A magasfogadó mindkét végén váltófűtő berendezést szereltek fel, *de ezekhez még nincs transzformátor,* így nagyobb hóeséskor szükség lesz állomásunk minden dolgozójának mozgósítására. A szükséges eszközök rendelkezésre állnak, a melegítő ital kiszolgáltatására az Utasellátóval kötöttünk szerződést...

A megbízott titkár sokáig, hosszan sorolja még az elvégzett és elvégzetlen feladatokat. Van gond elég, de baj nem lehet. Nagyon jó, hogy egyetlen pillanatra sem marad a gondokkal egyedül...

Rajz és szöveg:
Kesztyűs Ferenc

Százéves a Népszava

Százesztendős újság Magyarországon egetlen egy van. Egyidős Budapesttel a szakszervezetek napilapja, a *Népszava. Az Arbeiter Wochenkronik* néhány éves működését folytatva, annak „jogfolytonos" utódaként jelenik meg naponta — egy hosszú, a magyar sajtóban páratlanul hosszú időszak tanújaként.

100 év — páratlan jubileum; *és ha a szakszervezetek lapját, amely 1948 óta tölti be ezt a funkciót,* s a két munkáspárt egyesülése idején lett a Szaktanács orgánuma, most úgy vesszük a kezünkbe, hogy egy kissé elgondolkodunk a történelmi úton, amelyet a magyar munkásosztály, az osztállyá szerveződött gyármunkások, korábbi céhlegények, mesteremberek korától a hatalmon lévő munkásosztály szerepéig megtett — érdemes megállni néhány pillanatra.

1872 a Ferenc József-i „békekor" még illuziókkal teli időszaka. Igaz, csak egy éve verték le a *párizsi kommünt,* de itt az osztrák—magyar monarchia egyszerűen képtelen forradalmakban látni a jövőt. Ez az évtized még nagyon a stabil király—császár évtizede! *Hiszen Ferenc József még fiatal király!* Még a jövő méhében rejlik az első világháború, a monarchia széthullása, 1919; még az 1905-ös orosz forradalomtól is 33 év választ el;; *még távoli mindaz, ami a mai gyerekek számára már vénséges vén történelem.*

És Budapesten a munkásosztálynak újsága van. Érdekvédelem és az öntudat kialakítása a zászlóján. Valami megkezdődött, *amit majd kanyargós utakon továbbvisznek az utódok; megalkuvásokkal és hibákkal is; éles vitákban és betiltások árán; harcban az uralkodó osztállyal és sokszor a szocialdemokrata mozgalom szárnyai, áramlatai közötti harcokat tükrözve.* De a munkások szemében mindig a munkások lapjaként! Mert 1948-ig, amikor *Szakasits Árpád* ezekkel a szavakkal jelentette be az egyesülési kongresszus résztvevőinek a lap új feladatát: *„A szervezett munkásság osztatlan örömmel fogadja ezt a döntést, hiszen a Népszavát a szervezett munkásság teremtette meg a forradalmi harcok közepette, példátlan áldozatkészséggel. Azoké marad ez a nagymúltú újság, akik életre hívták, dajkálták, naggyá tették."*

Ezt az újságot sokszor nemcsak terjeszteni vagy írni, de járatni is halálos veszedelem volt; *a csendőr, a rendőr megfigyelte a Népszava-olvasót, „gyanussá" és „megbízhatatlanná" vált a Horthy-világ szemében, aki a Népszavát járatta, hát még ,ha mellette agitált!* Újra és különösen azzá vált 1941 karácsonyán, a népfront szellemét életre hívó, az illegális Kommunista Párt elgondolásait is megvalósító híres számmal — és az is maradt *egészen 1944-ig, amikor a hitleri megszállók egyik első dolga a munkásnapilapok elhallgattatása volt.* Azután már a felszabadulás utáni új fejezet kezdődik.

A szakszervezetek napilapjává vált Népszava minden eddiginél jobb lehetőségek között akarja betölteni hivatását. Egy kulisszatitok: *az a lap, amely 1950—52 táján a 40 ezer példányt is alig érte el, 1972 karácsonyán 340 000 példányban fogyott el.* Örülünk népszerűségének, gazdagodó tartalmának, a munkásosztály szemléletét tükröző, a szervezett munkás gondjait is mindig feltáró tevékenységének. A szervezett vasutasok nevében is *köszöntjük a 100 éves Népszavát, azzal a szeretettel, amely az örökifjaknak jár.*

Mert egy napilap — minden nap újjászületik.

Öltöző, mosdó 3,5 millióért

Új szociális létesítményt avattak a Fatelítő püspökladányi üzemében

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalatnál az üzemek erőteljes műszaki fejlesztésén kívül nagy gondot fordítanak a dolgozók szociális ellátásának javítására. Legutóbb a vállalat l[illegible]bb, a munkásellátás szempontjából a legelmaradottabb üzemében, *Püspökladányban adtak át új szociális létesítményt.*

A december elején rendezett átadási ünnepségen *Kszel Józsefnek,* a vállalati szakszervezeti tanács titkárának megnyitója után *Végh A. Béla* igazgató mondott beszédet. Örömének adott kifejezést, hogy 1972-ben mód nyílott a vállalat egyik régi adóságának törlesztésére és az üzem dolgozói nevében átveheti, a beruházás első ütemében elkészült korszerű létesítményt.

Püspökladányban eddig csupán egyetlen, kisméretű mosdóban tisztálkodhattak a dolgozók, ha volt kedvük kivárni, amíg sorra kerültek. Öltözőszekrény is kevés akadt a munkahelyen. Így azután nemigen volt mód a szennyezett, olajos munkaruha átváltására.

Az új létesítményben egyébként — *3,5 millió forint költséggel épült* —, az erősen szennyezett munkát végző dolgozóknak — 50 munkás részére — két öltöző áll rendelkezésére. Az egyikben a munkaruhát, a másikban pedig az utcai ruhát öltik magukra. A fürdő a két öltöző között helyezkedik el. Ami azt jelenti, hogy a szennyezett ruha levetése és a fürdés után a fehér öltözőbe jutnak, ahol tisztaság, rend fogadja őket. *Az 50 férőhelyes fekete-fehér öltözőn kívül van egy 111 férőhelyes férfi és egy 50 férőhelyes női öltöző mosdóval és fürdővel felszerelve.*

A vállalat vezetősége ezzel nem tekinti befejezettnek az építkezést. Az első ütem után hamarosan üzemi konyhát és étkezdét is építenek, közvetlenül a most átadott épület mellé.

Év végi számvetés

A vasút 117 millió tonna árut és 369 millió utast szállított

(Folytatás az 1. oldalról)

kedvezőbb alakulását szemlélteti, hogy az ülőhelyek dinamikus kihasználási aránya is 1,2%-kal volt kedvezőbb az előző évinél.

A személyszállításban elért eredményeink dicséretre méltóak, de a jövőben arra kell törekednünk, hogy még jelentősebb változás következzék be a nagyobb biztonság, a kényelem feltételeinek megteremtésében. A szolgálati vezetők követeljék meg a rendet, a tisztaságot, a fegyelmet. A vasutasok pedig az utazóközönséggel szemben mindenkor tanúsítsanak udvarias magatartást.

Növekedett az export és a tranzitforgalom

Áruszállítási feladataink mennyiségileg és minőségileg egyaránt eleget tettünk. *A több mint 117 millió tonna elszállítása megfelelt a tervezett mennyiségnek.* Számoltunk ugyan azzal, hogy a beruházási egyensúly megteremtése, illetve a devizagazdálkodás javítása érdekében hozott központi intézkedések hatásaként csökken a belföldi és az import szállítás. Számítottunk ugyanakkor arra is, hogy a nemzetközi munkamegosztás növekedése és hazánk kedvező földrajzi fekvése következtében tovább nő az export és a tranzitforgalom. Számításaink beváltak, mert a belföldi szállítás 3, az import 6%-os mértékben csökkent az előző évihez képest, *a tranzit viszont 8, az exportszállítás pedig 28 százalékkal növekedett.* Kedvezően alakultak 1972-ben az áruszállítás minőségi mutatói is. A teherkocsik forduló ideje 8%-kal csökkent, a teherkocsik statikus terhelése pedig 1,4%-kal emelkedett. A késetten közlekedett tehervonatok részaránya a bázisbeli *34,5%-ról 28,9%-ra csökkent,* a tehervonatok utazási sebessége pedig *16,4 km/óráról 18,6 km/órára emelkedett.* A tehervonatok átlagos terhelése — 1046 tonna — ugyancsak kielégítőnek mondható. *Csökkent a géprevárási és vonatácsorgási esetek mennyisége az előbbinél 62,3, az utóbbinál 20,1%-kal.*

Az alaptevékenységet szolgáló vasúti ipar és építőipar terv szerint végezte feladatait. Mindkét ágazat nagy mértékben hozzájárult ahhoz, hogy a vasút 1972-ben zökkenőmentesen eleget tett a szállítási igények kielégítésének.

1972-ben előtérbe került a munkaerőgazdálkodás. Indokolta ezt egyrészt a dolgozó emberről való fokozottabb gondoskodás, másrészt az egyes- a vasútüzem szempontjából kulcsfontosságú — munkaerőhiány.

Emelkedett a bérszínvonal

A vezetés a vasutas-szakszervezettel közösen fontos feladatának tekintette, hogy 1972-ben biztosítsa a negyedik ötéves tervben előírt bérfejlesztést. Célkitűzésünket teljesítettük: *a vasutas dolgozók bérszínvonala 4,1%-kal emelkedett.* Ezen belül a vasúti iparban dolgozók bére még nagyobb mértékben nőtt. A rendelkezésünkre álló bértömeg — elsősorban a bértömeggel való jó gazdálkodás révén — lehetőséget teremtett arra, hogy az első bérhatárokra történő ráállás már az év folyamán lépcsőzetesen megvalósíthatóvá vált.

Az alsó bérhatárok biztosítása során egyes munkakörökben a szocialista bérpolitikával ellentétes nivellálódás következett be. Ennek feloldására, a helyesen alkalmazott differenciálás érdekében, további intézkedésekre van még szükség a vezetés minden szintjén.

Jelentősek voltak azok az eredmények is, amelyeket a munkaidő csökkentésében értünk el. A havi 191 órás kötelező munkaidőt kiterjesztettük a *MÁV Tervező Intézet,* a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet,* a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* és a *Beruházási Felügyelőség* dolgozóira.

A tényleges munkaidő csökkentését segítették elő a nagyobb forgalmi csomópontokon bevezetett hét végi üzemszünetek. Ezek eredményeképpen csökkent a túlmunka, valamint a szolgálati okok miatt visszatartott szabadság- és pihenőnapok száma.

Országos átlagban *3%-kal csökkent a forgalmi utazó és több mint 4%-kal a vontatási utazó személyzet túlmunkáltatása.* Ezt a törekvést azonban nemcsak országosan, hanem minden területen helyileg is érvényesíteni kell.

6,5 milliárd beruházásokra

Az 1972. évi feladatok közül kiemelkedő volt a Kollektív Szerződés végrehajtásának értékelése, a tapasztalatokat és tennivalókat összefogó — többszintű — beszámolók megtartása. Ezek az intézkedések a vasút területén nagy mértékben hozzájárultak az üzemi demokrácia erősítéséhez.

A terveknek megfelelően *6 és fél milliárd forintot költöttünk beruházásra,* melyből 2,5 milliárdot a vasúti hálózatfejlesztésre, 2,5 milliárd forintot pedig a vasút vontató és vontatott járműveinek beszerzésére fordítottunk. A hálózatfejlesztés keretében a legfontosabb vonalakon — Budapest—Nyugati pályaudvar—Szob, Kelenföld—Hegyeshalom, Szabadbattyán—Murakeresztúr és Dombóvár—Szentlőrinc között — tovább folytatódott a pályakorszerűsítés, *sajnos, csak mintegy 155 km hosszúságban.*

Rákos—Nagykáta között befejeződött a vonalszakasz villamosítása. Önműködő vonatbefolyásolásra alkalmas térközbiztosító berendezés létesült 85 km hosszban és 14 állomáson dominó és szovjetrendszerű jelfogófüggéses biztosítóberendezést szereltek fel. Budapesten korszerű távközlő székházat helyeztek üzembe. Tovább folytatódott a záhonyi és a szolnoki vasúti csomópont rekonstrukciója.

Több állomáson kocsijavító műhely, *Füzesabonyban, Pécsett, Mátészalkán, Szegeden, Szombathelyen és Tapolcán* gázolajtároló építésén dolgoznak.

Megfelelő ütemben halad *Dombóvár*on, a Diesel-, *Ferencváros*ban és *Miskolc*on, a villamos vontatási telep építése.

A járműfejlesztés keretében megtörtént 72 nagy teljesítményű szovjet Diesel-mozdony, 21 szilicium egyenirányítós villamos-mozdony, 13 közepes teljesítményű Diesel-mozdony, és 9 hatrészes motorvonat beszerzése. Teherkocsiparkunk korszerűsítését 200 kéttengelyes tartálykocsival és 2035 különféle túpusú teherkocsival biztosítottunk.

Egészségügyi és szociális létesítmények

Debrecenben az új szakorvosi rendelőintézet már az első félévben az egészségügy szolgálatába állt. Rövidesen befejeződnek *Budakeszin* a nyolcszintes TBC rehabilitációs intézet munkálatai és megkezdődött *Budapesten* a Központi Rendelő Intézet építése. *Miskolcon és Debrecenben,* a vasúti oktatást szolgáló korszerű szakközépiskola és tanműhely létesült.

Szociális és munkavédelmi beruházásokra 61 millió forintot fordítottunk. Befejeződött a győri öltöző-mosdó és üzemi konyha a hegyeshalmi üzemi konyha, valamint a kunszentmiklósi és a debreceni járműjavító szociális létesítményeinek építése.

Budapesten decemberben átadtak egy 65 lakásos lakóépületet és rövidesen beköltözhetnek a lakók a másik két épület lakásaiba is.

A vállalati beruházások keretében *175 millió forintot költöttünk a járműjavító üzemek fejlesztésére.* Az Északi Járműjavító Üzemben, Dunakeszin és Szolnokon folynak nagyobb szabású korszerűsítési munkák.

A felsorolt beruházások érzékeltetik az elmúlt év vasúti korszerűsítéseinek arányait. Megállapíthatjuk azt is, hogy a Politikai Bizottság határozata nyomán tett intézkedések eredményeként *minőségi változás következett be a beruházások gazdasági és műszaki előkészítési folyamatában,* a beruházások műszaki ellenőrzésében és nem utolsósorban a pénzügyi fegyelem megszilárdításában.

Az eredménnyel azonban nem lehetünk elégedettek, mert állóeszközgazdálkodásunk reális értékelése alapján 1973-ban a fejlesztési program még hatékonyabb és koncentráltabb megvalósítására van szükségünk.

Dr. Holló Lajos,
szakosztályvezető

Villamosítás

Lapzárta után, január 3-án adták át a forgalomnak a *Rákos—Nagykáta* között villamosított vonalszakaszt. Ezen a vonalszakaszon a villamosításnak elsősorban a hivatásforgalomban van nagy jelentősége. Érthető, hiszen *Budapest—Mende* között naponta 47 ezer, *Budapest—Nagykáta* között pedig 31 ezer utast szállít a vasút.

A Nagykáta állomáson rendezett ünnepségen *Tóth János,* a budapesti igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet, majd kitüntetéseket adott át a vonalszakasz villamosításában kiemelkedő munkát végzett dolgozóknak.

GONDOS ELŐKÉSZÍTÉS, PONTOS SZERVEZÉS

Jól sikerült az ünnepi forgalom

Bővülő szolgáltatás + Beváltak a mozgópénztárak + Százezer menetjegy fogyott elővételben + Panaszkönyvi bejegyzés nélkül...

Az év végi ünnepi forgalom esztendőről esztendőre mind nehezebb próbára teszi a vasutasokat. *A MÁV dolgozói azonban 1972 végén, a karácsonyi és újévi forgalomban is álltak a próbát.*

A vasútra háruló feladatoknak

valamennyi fontosabb pályaudvar, csomópont, állomás megfelelt,

s teljesítették kötelességüket a vontatási, műhelyi és a többi szakszolgálathoz tartozó dolgozók is.

A dunakeszi járműjavító december 2—22-e között — tehát húsz nap alatt — 144 személykocsit javított meg, ezenkívül nyolc, ott gyártott, új négytengelyes kocsit adott át a forgalomnak. Hasonló igyekezettel segítették a felkészülést más járműjavító üzemeink dolgozói.

Az *igazgatóságok* aprólékos pontossággal dolgozták ki a mentesítő szerelvények, mozdonyok fordulóit, határozták meg a viszonylatokat, felhasználva az előző évek tapasztalatait. A *forgalmi szakosztály* folyamatosan ellenőrizte, összehangolta a felkészülést, és segített, ahol szükség volt rá.

A szolgáltatás bővítésére 30 poggyászszállító kézikocsit kaptak a nagyobb pályaudvarok, s azokat az ünnepi forgalomban díjmentesen bocsátották az utazóközönség rendelkezésére.

Budapest-Keleti pályaudvaron üzembe helyezték a Rapid—10 típusú, nagy teljesítményű takarítógépet,

a korábbi *Hako-Hamster* típusút pedig a Déli pályaudvaron állították munkába.

A jegyváltás zavartalanságáért szintén minden tőlük telhetőt megtettek a szolgálati főnökségek. A legforgalmasabb napokon a személypénztárak folyamatosan üzemeltek, és sok helyen megszervezték a mozgópénztári menetjegy-árusítást is. Az előző évi

42 613 menetjeggyel szemben most csaknem 100 000 jegyet váltottak elővételben az utasok.

A fővonalakon a december 22—27-e közötti időszakra 180 mentesítő vonatot tervezett a MÁV. *A gyakorlat igazolta a tervezés helyességét,* s mindössze két pár mentesítő vonat közlekedtetése tért el a tervtől, *Miskolc* és *Szeged* viszonylatában.

Az ötnapos munkahét szélesebb körű kiterjesztése következtében — ellentétben az előző évi tapasztalatokkal — *már december 22-én tetőzött az ünnepi csúcsforgalom.* Ez rendkívüli nagy terhet rótt valamennyi pályaudvarra, hiszen teljesítőképességüket ez a forgalom messze meghaladta.

Az elszállított utasok száma és a menetdíjbevétel ezt egyaránt tükrözi. A budapesti pályaudvarok pénztárosai december 21—25-e között — alig négy nap alatt —

több mint 13 millió forintot szedtek be. Tavaly ilyenkor 8 millió forint volt a bevétel.

A helyjegyes belföldi expressz vonatok iránt is olyan nagy volt az érdeklődés, hogy a *Tokaj,* a *Lillafüred,* a *Savaria-Göcsej* expresszt több alkalommal kellett két részben közlekedtetni.

Összefoglalva: *az ünnepi forgalmat a lehetőséghez mérten kiválóan szervezték meg és jól bonyolították le a vasutasok.* Panaszkönyvi bejegyzést az utasok sehol nem tettek, és szóbeli vagy írásbeli bejelentés sem érkezett tőlük. Végül, de nem utolsósorban ide kívánkozik az is, hogy a vasút dolgozóinak hibájából egyetlen baleset sem történt. A karácsonyinál kisebb újévi forgalom lebonyolítása is zökkenőmentes volt. **Sz. F.**

Irányítás gombnyomással



Pilisvörösvár állomáson szovjet gyartmányú biztosítóberendezés könnyíti és teszi biztonságosabbá a vasutasok munkáját. Képünkön: *Oláh Sándor* forgalmi szolgálattevő a berendezés működtetésével előkészíti egy bejáró vonat vágányútját.

November 3-a óta egyébként a *budapest—dorogi vasútvonal minden állomásán gombnyomásra működnek a váltók, jelzők, fénysorompók.*

„Emberközpontosság" — ahogyan egy szb-titkár tapasztalja

Zombori János, Rákos vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának titkárát ottjártamkor nem volt könnyű megtalálni.

— *Valamelyik műhelyben lehet, vagy átszaladt a mozdonyfelvigyázóhoz* — találgatták a főnökség egyik irodájában.

Azután előkerült a vöröskeresztesektől. A közelgő értekezlet szervezését, lebonyolítását beszélték meg vele, mert az szb-titkárra ők is mindenkor számítanak. Szavának súlya van...

Kerek 20 esztendeje szolgál a főnökségnél, előbb lakatos, majd esztergályos volt. *1959 óta szakszervezeti tisztségviselő, s öt évvel ezelőtt választották szb-titkárrá. Nem függetlenített, tehát ténylegesen megmaradt fizikai munkásnak.*

280 ember gondját viseli

Kimutatások, segédletek nélkül válaszol a kérdésekre. Kiválóan ismeri munkahelyét, és azt a területet, ahol a vontatási szolgálat 118 főnyi utazószemélyzete dolgozik, 35 Diesel-mozdonyon, egymást váltva, az előírt forda szerint. *A műhelyiekkel együtt 280 ember tartozik az szb-hez, s talán 5—6 fő kivételével, valamennyien szervezett dolgozók.* Jó munkájukat tükrözi a csopmópontl versenyfeltételek 103,5 százalékos teljesítése. Ezt nemcsak az segítette elő, hogy jó a kapcsolat a helyi pártszervezettel és a szakszolgálati vezetőkkel, hanem az is, hogy teljes összhang, minden eddiginél szorosabb együttműködés alakult ki az állomásiakkal, a forgalmi dolgozókkal.

— *Termelési tanácskozásaink, szakszervezeti taggyűléseink rendszerint igen aktívak* — magyarázza Zombori János. — *Ez is előfeltétele annak, hogy egy-egy szolgálati helyen rendben menjenek a dolgok...*

A szakszervezeti oktatás legnépszerűbb formája: *A világpolitika időszerű kérdései* tanfolyam. Ezenkívül az ismeretterjesztő előadásokat is általában 50—60 fő látogatja. A szakma ifjú mestere tanfolyamon tízen jól vizsgáztak. Közülük *Szecsődi Ferenc* és *Szűcs Gábor* motorszerelők az aranyfokozatot érdemelték ki.

— Van-e sportélet?

— Igen, a sport is éledezik. Tavasszal és nyáron gyakoriak a „házi" labdarúgómérkőzések, amelyeken a műhelyiek, az utazók, illetve a kocsivizsgálók csapata méri össze tudását. Az év többi szakában. főként a szocialista brigádok ilyen-olyan vetélkedői erősítik a „sportszellemet", az egymás közti barátságot, megértést, együttműködést. A többi között *Tellér András, Bene Ferenc* és *Varga József* brigádja szerez ebben a vonatkozásban sok érdemet, míg a szorosan vett mozgalmi, szakszervezeti munkáért *Juhász István* munkavédelmi felügyelőt, *Jehl József* tt-elnököt és *Bongyis Mária* gazdasági felelőst illeti dicséret.

Orvosolatlan panaszok

A titkár azonban nem mindennel elégedett.

— Még mindig sok baj van nálunk a szociális ellátottsággal — mondja. — *A kocsijavító munkások többsége állandóan a szabadban dolgozik, de a vágányok kis részén épült röptető is beázik. Divatos szó lett mostanában vasútunknál az „emberközpontosság", de a szabadban dolgozó munkások jogos panaszait évek óta senki sem orvosolja.* Rosszak, elavultak a műhelyi vágányok, de olyannyira, hogy már valóságos teknők képződtek a beállított kocsik alatt. A teknőkben megáll a víz, s naphosszat a tócsákban kell dolgozniuk az embereknek. A kocsik mozgatása kézi erővel történik, mert használhatatlan a csörlő motorikus szerkezete. De képzelhető, milyen emberfeletti erő szükséges ahhoz, hogy egy-egy teknőből ki tudják tolni a kocsikat, főként, ha rakottak...

Az öltözők zsúfoltak, benne a szekrények kicsik, az utcai ruha a nagyon piszkos, olajos munkaruha szagát átveszi. Az olajsár valósággal eszi a ruhát...

— Azt mondják, hogy a gépkocsik korát éljük — folytatja szavait az szb-titkár. — De nálunk ez nem így van. *Mi még csak arra sem kapunk egy-egy kölcsönkocsit, hogy a nagyon sürgős gépalkatrészt elhozzunk a Landler vagy az Északi járműjavítóból, esetleg a Nyugati pályaudvarról.* Az így elvesztett drága órák — ha értékükre összeszámolnánk — talán jó néhány kisebb teherautó árával is felérnének. A „szegénység" jele az is, hogy a futballpálya kidőlt kerítését nem vagyunk képesek helyreállítani. *Jó lenne ezenkívül egy kisebb letéti könyvtár,* vagy például szeretnénk a meglevő kultúrtermünkben meghívott kultúrgárdával előadásokat rendezni...

Lehetetlenség vagy tehetetlenség?

Zombori János elgondolkozik egy pillanatig, azután ezt kérdi:

— Vagy lehetséges, hogy mindéz csak a mi tehetetlenségünk miatt nem valósítható meg? Mert lehet, hogy tehetetlenek vagyunk, de talán szerepet játszik ebben az is, hogy *minden kezdeményezésnek túl sok akadály kerül az útjába.* Akik segíthetnének, azok is inkább azt fejtegetik először, hogy mit, miért nem lehet megtenni. Nagyon nehéz így előrehaladni, gondokat megoldani, eredményeket elérni...

A titkár az órájára pillant.

— *Elnézést, de mennem kell* — mondja.

Megbeszélésre várják őt az utazószolgálat bizalmijai. S bizony, ott is van tennivaló.

Gergely József

Hatvanöt család boldog karácsonya

LÁTOGATÁS A LANDLER JENŐ VASUTAS LAKÓTELEPEN

ÚJSÁGHÍR: Hatvanöt vasutascsalád költözött új otthonba karácsonyra a XV. kerületi Landler vasutas lakótelep most felépült tízemeletes lakóházába. A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatósága alig másfél évvel ezelőtt határozta el, hogy 1975-ig 450 lakást építtet fel, s ehhez 170 millió forint lakásépítési alapot létesít.

— Nagy szó ez, nagy-nagy öröm: *új lakásban tölteni a karácsonyt* — ezzel fogadott az égbe nyúló ház bejáratánál, az ünnep első napján, *Nádházi Lajos*, az épület hőközpontjának kezelője, a MÁV Épületfenntartási Főnökség dolgozója.

— Ki a házfelügyelő? Hol találhatjuk? Szeretnénk tőle egy kis útbaigazítást kérni.

— *Jöjjenek csak be, ide a földszintre, hozzánk! A feleségem kapta meg a házfelügyelői állást.* Eddig gondnok volt Vízafogó állomáson, a férfilaktanyában, s ott volt egy pici lakrészünk, hogy ne kelljen mindig hazautaznunk Püspökladányba, az anyámhoz, ahová az állandó bejelentőnk szólt...

Közös munkahelyen...

A csengő hangjára *Nádházi Lajosné* nyitott ajtót. Örömmel betessékelt, és leültetett a faltól-falig szőnyeges nagyobbik szobában.

Otthon volt a család valamennyi tagja: a nagyobbik fiú, Lajos, aki szobafestő a MÁV Épületfenntartási Főnökségnél és ifjú felesége, aki gyors- és gépíró a MÁV Vezérigazgatóság 6. E. osztályán, de most nem dolgozik, mert februárra várja a kisbabát, továbbá Erzsike, az épületfenntartási főnökség virágkertészetének segédmunkása és a kisebbik Nádházi fiú, Károly, első éves géplakatos-tanuló a Magyar Hajó- és Darugyárban.

— Ilyen sokan egy lakásban?

— *Ó, ez már nagyszerű! El sem tudják képzelni, milyen körülmények között laktunk eddig, ugyanennyien* — válaszolta Nádháziné. — Most viszont egy szoba a fiataloké, a másik kis szobát Erzsike mondhatja a sajátjának, ebben a nagy szobában pedig jól megférünk a férjemmel és Karcsikával. Ám — amint látja — napközben, vagy tévénézéskor összejöhet ide az egész család...

— Mennyi a lakbér?

— *Ennek a lakásnak, a teljes összkomforttal, beépített szekrényekkel 372 forint lenne a havi bére, de mi nem fizetünk a szolgálati lakásért.* A járandóság fejében, és a szerény fizetésért két tízemeletes házat kell kiszolgálnom. Most még csak az egyiket foglalták el a lakók, de januárban a másikat is átveszi a MÁV. Egy ekkora épület folyosóit végigsöpörni sem könnyű, hát még elvégezni az egyéb teendőket, *de nagyon jó az, hogy sem az uramnak, sem nekem nem kell itthonról eljárnom* — hallottuk Nádházinétól, majd elindultunk az emeletekre.

Kazánkovács Ferencvárosból

A lift, sajnos, nem működik. A szerelők ígérték, hogy hamarosan nem lesz semmi hiba. Gyalog, a negyedik emeletig könnyen lépeget az egészséges ember, ott azonban már pihenőt tartottunk. Csak úgy, találomra, becsengettünk a 26. számú ajtón, mert névtábla még csak itt volt, *Zöldi István* felirattal.

— *Tessék, tessék, jöjjenek csak, örüljenek velünk* — sugárzott Zöldiné, a háziasszony. — Itt van éppen a nővérem is látogatóban, Üllőről, ahol mi eddig albérletben laktunk. Elnézést, rögtön hívom a férjemet, mert fürdik...

— *Már itt is vagyok* — lép be fürdőköpenyben, mellén csillogó vízcsepekkel a házigazda. — *Ne haragudjanak, hogy így találnak, ám nem tudtuk, hogy vendégek jönnek. Asszony, tölts bort a poharakba... Házi bor, ajándék Üllőről...*

— Gyerekek, ti még nem is köszöntetek; ejnye — szól az édesanya az asztal alatt bújkáló kislányoknak.

— Itt vagyok... — ágaskodik fel a nyolcéves *Csilla*. Erre előbúvik *Éva és Andrea* is, a pöttömnyi ikerpár. Ők még csak kétévesek, így helyettük csodálkozó nagy szemük beszél.

— Akkor adtam be a lakás iránti kérelmet, mikor ők megszülettek — mondja édesapjuk.

— Hol dolgozik?

— *A ferencárosi vontatási főnökségnél; már tizenöt éve. Ott tanultam a lakatos szakmát, majd kazánkovács lettem.* Velünk együtt költözött ebbe a házba a főnökség vezetője, *Giczei István*, valamint *Baltai János* Diesel-mozdonyvezető is. Baltai kollégának a fia szintén nálunk dolgozik: villanyszerelő a motorosműhelyben. Mondhatom, hogy gratulált az egész kollektíva, amikor megkaptuk a lakást. A költözködésnél mindenki segíteni akart, de csak *Bogdán Ferenc* kazánkovács és *Rofrics József* armatúralakatos kaphatott szabadságot az én közvetlen munkatársaim közül. Teherautót az üllői téesz adott, de az albérletben kevés bútorunk volt, így hát azt is vásároltunk tízezer forintért.

— Szép is az otthon, az új berendezéssel. A lakás különben mennyibe került?

— A mi lakásunk ebből a nagy szobából és a kisebb szobából áll, s a praktikus konyhával, fürdőszobával, hideg-meleg vízzel, központi fűtéssel, teljesen kielégíti igényeinket. *A havi lakbér 294 forint. A lakás árát 23 000 forintban szabta meg a vasút, de tekintettel a gyerekekre, 16 100 forintot elengedtek belőle.* Aki a fizetendő összeggel nem rendelkezett, annak hosszú lejáratú részletes törlesztést engedélyezett a MÁV. Midenféle kedvezmény persze csak azokat illet meg, akik vállalták, hogy legalább 15 évig a vasútnál szolgálnak...

„Hűségünk jutalma"

Egy emelettel feljebb, *Lakatos Mártonnak*, a Rákosrendezőn székelő Hídépítési Főnökség munkavezetőjének otthonában majdnem ott folytattuk a beszélgetést, ahol Zöldiéknél abbahagytuk.

— *A vasúthoz való hűségünk jutalmának tekintjük ezt a gyönyörű lakast* — mondta Lakatos Márton. — *Én 1948 óta dolgozom a hídépítőknél, a feleségem szintén ott van már a huszonegy éve. Ő bérelszámoló.*

— Alig jutottam szóhoz a boldogságtól, amikor meglátam, hogy a húgomék milyen gyönyörű lakásba költöztek karácsonyra — szólt a vendégségben itt tartózkodó *Debreceni Károlyné*, Rákosrendező pályaudvar átmenesztője, Lakatosné nővére. — Újpesten egy nyomoruságos szobakonyhában húzódtak meg mostanáig a négy gyerekkel...

Tibi és Józsi, a nyolcéves, II. osztályos ikrek, vagyis a két legkisebb Lakatos-csemete büszke arra, hogy rájuk való tekintettel elengedte a vasút a lakás árának 45 százalékát. *A régi és az új lakás értékének különbözeteként így csupán 5350 forint volt a téritendő összeg.*

— Szerencsére, ezáltal a lakásra spórolt pénzünkből új bútorra és televízióra is jutott — újságolta Lakatos Martonné, azután megmutatta az újonnan vásárolt berendezési tárgyakat, amelyekért éppen 25 000 forintot fizetett ki a család.

Építsék fel sorba mindet!

Hosszan, sokáig maradtunk volna még az otthonok meghitt melegében, csak hát gyorsan röpült az idő. Lefelé azért még egy helyre becsöngettünk az első emeleten. Ott, a 11. számú lakásban *Kovács Béláné* nyitott ajtót.

— *Fáradjanak beljebb* — szólt, amint megtudta jövetelünk célját, majd bemutatta gyerekeit, akiket már néhány éve egymaga nevel. A 16 éves Hedvig a gimnázium második osztályába jár, a 14 esztendős Éva pedig most fejezi be az általános iskolát.

Itt nem újak a bútorok, de a karácsonyfa a mennyezetig ér.

— A lányok díszítették nekem — mutatta a fát az édesanya.

— És ők mit kaptak?

— Éva a PIKO-féle kisvasutat, Hedvignek pedig varrok egy új télikabátot. Sajnos, a szentestére nem tudtam elkészülni vele, ám itt van éppen kiterítve a kiszabott anyag. Mire vége az ünnepnek, talán elkészül.

— Hol dolgozik?

— *A MÁV Tervező Intézet műszaki rajzolója vagyok, 1952 óta, vagyis már húsz éve.* Ezt a házat és a többit, ami még épül, a mi intézetünk kollektívája tervezte. „Cserébe" három lakást kapott a MÁVTI, s ezek közül az egyiket nekem juttatták. *A másik kettőt Nagy Albertné előadó és a fiatal Gátfalvi mérnökék kapták meg...*

Lám, ahány lakás, annyi érdekes, küzdelmes és mégis kiegyensúlyozott, mindig jobbra és jobbra forduló emberi sors. Végeredményben azt mondhatnánk, hogy az egész épület: *tíz emelet boldogság.* S még felemelőbb érzés, hogy ez csupán egyetlen ház az épülők közül.

Sietni kell, hogy a többi is minél előbb kész legyen. Csaknem félezer vasutas meghitt családi otthona...!

Kovács József
Séra Sándor



— Karácsonyfa, új lakás, új bútor! — csodálkozik Csilla, Eva, Andrea, Zöldi anyuka pedig, ki a Budapesti Konzervgyár segédmunkása, elmeséli a gyerekeknek, hogy „tudjátok, ezután már mindig ez a szép lakás lesz az otthonunk..."

(Laczkó Ildikó felvétele)

LEVÉL KŐSZEGRŐL:

„Azt kaptuk, amit kívántunk..."

Skarlátjárvány veszélye miatt a kőszegi MÁV Nevelőotthonból meghívott tizenegy gyermek nem tudott részt venni a vasutas szakszervezet központjában rendezett karácsonyi ünnepségen, ezért részükre dr. Szőnyi Ferencné és Tóth Jánosné vitte el az ajándékokat. Ezt követően a gyerekektől a következő levél érkezett:

Kedves Nénik!

Meleg szeretettel köszönjük az ajándékokat és a sok finom édességet. Nagyon örültünk, hogy azt kaptuk, amit kívántunk. Szerettünk volna a karácsonyfánál köszönetet mondani mindezért, de reméljük, hogy egyszer még személyesen is megköszönhetjük szeretetüket.

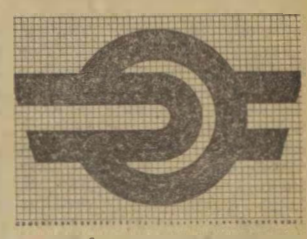
Hálás szívvel várjuk a találkozást, és ígérjük: szorgalmasak és jó magatartásúak leszünk a jövőben is.

Kelt Kőszegen, a Nevelőotthon 1972. évi fenyőfaünnepén.

Szeretettel:

Király László 4/a. Csipai László 4. b.
Király Imre 4 a Csipai Zoltán 2o.
Király Terenc 3 o Farkas Sándor 4.b.
Mariczki Terenc 3o Reisz József 5 a
Bárati László 2 o. Bárati József 7 o
Varga Gyula 7o.

A MÁV ÚJ EMBLÉMÁJA



Az embléma — amely egy jelképbe sűrített információ — feladata az, hogy a vállalatot, illetve a vállalati tulajdont jelképezze, a különböző rendeltetésű és megjelenésű objektumokon.

A Magyar Államvasutak új emblémája *1973-tól kezdődően fokozatosan kerül bevezetésre* a vontatott és vontatott járműveken, gyártmányokon, szabványokon, létesítményeken és az ügyviteli nyomtatványokon. Tervezője *Szalai István*, az Iparművészeti Főiskola diplomázó hallgatója.

A MÁV az emblémát — a védjegyoltalom biztosítása érdekében — az *Országos Találmányi Hivatalnál* lajstromozásra bejelentette

Elismerés, jutalom az önkéntes rendőröknek

Kiskunfélegyháza állomás 15 főnyi önkéntes rendőri csoportjának múlt évi munkáját az ünnepélyes értékeléskor kiemelkedően jónak nyilvánította a városi rendőrkapitányság vezetője.

A csoport tagjai köztiszteletben álló vasutasok. Található közöttük pályamunkástól kezdve szaktechnikus főintézőig. *Az elmúlt esztendőben összesen 2559 órát áldoztak pihenőidejükből, szabadnapjukból a közbiztonság érdekében.* Önkéntes rendőri szolgálatuk közben 28 alkalommal kellett intézkedniük garázdálkodókkal, szabálysértést elkövetőkkel szemben, ugyanakkor több esetben adtak szakszerű útbaigazítást a kapitányság illetékesei nek vagondézsmálások behatárolásához és egyéb speciális feladatokhoz.

Az áldozatos helytállás értékét méginkább növeli, hogy a rendőrség egyelőre nem tudja az állandó állomás-őrsi szolgálatot biztosítani, így a közbiztonság feletti őrködés méginkább a vasutas önkéntes rendőrökön múlik. Az ünnepségen közülük *Tarjányi József*et, *Rácz Pál* és *Csányi János*t pénzjutalomban részesítette a szegedi vasútigazgatóság.

Miklós László

TELJESÜLT

a karácsonyi három kívánság

Karácsonykor minden családban a fenyőfa köré gyűlnek a gyermekek és várják, mivel lepik meg őket szüleik. Kicsinyek és nagyok ilyenkor az ajándékozás és ajándékvárás izgalmaival vannak teli.

Vannak azonban olyan vasutasgyermekek, akiknek nem élnek a szüleik, akiknek nincs ki a család meleg hangulatát sugározza a karácsonyfa alatt.

De mégis van!

Ez a család a vasutasok nagy családja, amely magáénak érzi azokat a vasutasgyermekeket, akiknek szülei a vasút szolgálatában vesztették életüket. A mi gyermekeink ők. A szakszervezet vezetői szeretettel hívták meg őket karácsony előtt, meghatóan bensőséges családi ünnepre, a Vasutasok Szakszervezete székházába.

A MÁV nevelőotthonaiban nevelkedő vasutas árva gyermekeket pompázó fenyőfa várta, alatta sok-sok ajándékkal, a vasutas dolgozók ajándékával. Meghatottság nélkül nem lehetett végignézni a bevonuló 40 fiút és leányt, akik tágranyílt szemmel leskelődve várták, mi van a karácsonyfa alatt.

Minden gyermeknek három kívánsága lehetett a karácsonyi ajándékokra. Ruha, cipő, csizma, kesztyű, játék, baba, labda és még ki tudná felsorolni mindazt, ami a gyermekek kívánságlistáján szerepelt. És a kívánságokat a Vasutasok Szakszervezete teljesítette.

A fenyőfaünnepélyen Szabó Antal főtitkár szólt a gyermekekhez. Könnyek csillogtak a gyermekek szemében, amikor a vasutas dolgozók felelősségteljes munkájáról beszélt, arról a megbecsült hivatásról, amit a vasutasok nehéz, pontosságot, szakmai felkészültséget igénylő munkája jelent. Őket állította példaképül a gyermekek elé.

Az ünnepségen dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, dr. Pethes Imre, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára és dr. Rimóczi László, a 3. szakosztály vezetője is megjelent, osztozva a gyermekek örömében, vidámságában.

Az öröm akkor lépett tetőfokára, amikor a három kívánság a csomagban lapulva a tulajdonosához került. Anynyi kipirult arcot, csillogó szemet ritkán láthatunk, mint akkor, ott a feldíszített fenyőfa alatt. A „kis vasutasok" nem tudták elrejteni boldogságukat. Az egymástól elszakadt testvérek itt, a fenyőfaünnep békés, boldog hangulatában örömmel mutatták egymásnak ajándékaikat.

Van-e szebb öröm a gyermeki örömnél? Van-e nagyobb boldogság a gyermeki boldogságnál? Aligha. És ezt az örömöt, boldogságot igyekezett a Vasutasok Szakszervezete karácsonykor is megteremteni „gyermekeinek". Megérezték ezt a gyermekek. A békéscsabai közgazdasági szakközépiskolás Rabi Mária köszönő szavaiban benne csengett az a bizalom, biztonságérzet, és szeretet, amit a vosutas dolgozók sok ezres tábora számukra jelent. De benne volt az a köszönet is, amely minden vasutas dolgozónak szól, aki nem feledkezik meg a szülők nélkül maradt vasutasgyermekekről.

Az ünnepi ebéd és az azt követő fenyőfabontás tovább emelte a nagy család kedves, bensőséges hangulatát. És ami még ezt is fokozta, az a gyermekek kedvenceinek bemutatkozása volt a cirkusz csillagainak matinéján.

Így teljesült a vasutasgyermekek három kívánsága karácsonykor a Vasutasok Szakszervezetében.

Dr. Szőnyi Ferencné

Kitüntetések

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájáért nyugállományba vonulása alkalmából a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetést adományozta *Parti Józsefnek*, a Vasutasok Szakszervezete gazdasági és pénzügyi osztály politikai munkatársának. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapta *Orgován László*, a Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Bizottságának munkavédelmi felügyelője. Ugyanezt a kitüntetést adományozták 75. születésnapja alkalmából *Csizmazia Józsefnek*, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderosztálya társadalmi nyugdíjas szervezőjének. A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesült a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájáért *Cs. Varga János*, a tapolcai Batsányi János MÁV Művelődési Központ igazgatója.

A kitüntetéseket az Elnöki Tanács megbízásából *Szabó Antal* főtitkár december 30-án adta át a szakszervezet Benczúr utcai székházában.

„Petőfi szelleméhez híven végezzük munkánkat...”

Petőfi Sándor születésének 150. évfordulója alkalmából Kiskőrös városi rangot kapott. Ezzel kapcsolatban örömmel számolhatunk be arról, hogy a vasútállomás dolgozóit a jubileumra készülődés közben ugyanaz a szorgos tevékenység és ugyanolyan lelkesedés fűtötte, mint a költő szülőhelyének valamennyi lakóját.

A Petőfi emlékére rendezett ünnepségsorozat már július 2-án megkezdődött, amikor is *a vasutas fúvószenekarok Kiskőrösön találkoztak* és hangversenyt adtak, valamint koszorút helyeztek a forradalmár költő szobrának talapzatára. A jubileumi készülődés azonban nemcsak ünneplésből állt, hiszen az emlékezés elsősorban tetteket követel mindnyájunktól.

Kiskőrös állomás dolgozói példamutatóan kivették részüket abból a nagy arányú társadalmi munkából, amely nélkülözhetetlen ahhoz, hogy az eddigi nagyközség valóban várossá váljék. A városi tanács, a pártbizottság, a Hazafias Népfront helyi vezetősége e tekintetben a jövőben is méltán számíthat a vasutasokra, annál is inkább, mert *Kiskőrös állomáson négy szocialista brigád tömöríti a szolgálati helyek csaknem valamennyi dolgozóját,* s a szocialista brigádmozgalomnak már itt is gazdag múltja van. Ezzel függ össze, hogy az állomásiak immár harmadszor érdemelték ki az igazgatói elismerést, illetve a *Kossuth* brigád az arany-, a *Dózsa* és a *Petőfi* az ezüst-, a *Rákóczi* pedig a bronzkoszorús jelvényt.

Az említett tényeket olyan eredmények fémjelzik, mint például az, hogy Kiskőrös állomáson csaknem tíz éve nem fordult elő vonatveszélyeztetés. Az elmúlt oktatási évben 17 kiskőrösi vasutas végezte el a helyi pártszervezet által szervezett marxista—leninista középiskolát, s közülük néhányan most az esti egyetem hallgatói. A szakszervezeti bizottság politikai tanfolyamain is egyre nagyobb az érdeklődés, s azokon az állomás csaknem valamennyi dolgozója részt vesz.

A kiskőrösi vasutasok szoros kapcsolatot tartanak fenn más állomások, de legfőképpen Balassagyarmat állomás Petőfi brigádjaival, és segítik őket Petőfi Sándor életének hitelesebb megismerésében. A balassagyarmatiakkal legutóbb szerződést kötöttünk, s ennek értelmében mind szakmai, mind kulturális vonatkozásban támogatjuk egymást. Az értékelésre félévenként kerül sor Kiskőrös, illetve Balassagyarmat állomáson. Vállalt kötelezettségeink teljesítéséhez a szolgálati főnökség, a párt-, a KISZ- és a szakszervezet vezetősége szintén megadja a kellő támogatást.

Úgy gondoljuk, hogy tetteinkkel, végzett munkánkkal, az előttünk álló feladatok pontos elvégzésével válunk igazán hűek Petőfi szelleméhez.

Réfy Imre
oktatótiszt

Testvéri kapcsolatok kötik össze a szovjet és a magyar vasutasokat

Megemlékezések a Szovjetunió megalakulásának 50. évfordulóján

Az együttműködési bizottság ülésének befejezése után a Vasúti Főosztály pártbizottsága és az Északi Járműjavító pártbizottsága ünnepséget rendezett az 50 éves Szovjetunió tiszteletére a *Törekvés Művelődési Központban.*

Az ünnepségen részt vett *V. Sz. Gavrilov* miniszterhelyettes vezetésével a szovjet küldöttség, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Lakatos László,* a X. kerületi pártbizottság tagja, *Molnár György,* a vasutas-szakszervezet titkára. A széksorokat a járműjavító dolgozói töltötték meg, köztük a szocialista brigádok vezetői.

Dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet. Méltatta annak a történelmi folyamatnak jelentőségét, amely a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* győzelmével, a világ első szocialista államának részvételével indult el, Lenin zseniális irányításával.

Rámutatott, hogy a Szovjetunió kezdeményezésére, az őszinte közeledés jegyében, harcok és küzdelmek tüzében kezdődött, majd fejlődött ki a szovjet és a magyar vasutasok barátsága is. *A magyar vasutasok nagy tisztelettel tekintenek a szovjet vasutakra és örömmel, büszkeséggel tölti el őket, hogy a szovjet vasút mily nagy fejlődést ér el.* Különösen rohamosan fejlődik műszaki színvonala. Ezt magunk is tapasztaljuk, hiszen mind több szovjet technikai eszközzel dolgozunk a magyar vasúton és érezzük azt a baráti segítséget, amit a szovjet vasutaktól kapunk. A Szovjetunióból érkező szállítmányok nemcsak népgazdaságunk fejlődését szolgálják, hanem tranzitforgalmunkat is növelik.

V. Sz. Gavrilov miniszterhelyettes a szovjet és a magyar vasút kapcsolatát méltatta. *Megállapította, hogy ezt a testvéri kapcsolatot az egymás önzetlen segítése jellemzi.* A szovjet vasutak fejlődéséről szólva kiemelte, hogy a szovjet állam megalakulása óta 72 ezer kilométerről 135 ezer kilométerre növekedett a vonalak hossza. A szállításokból ma már mindössze 2 százalék maradt a gőzmozdonyokra, a többit korszerű Diesel- és villamosmozdonyokkal végzik.

A magyar vasút munkájáról, fejlődéséről *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes tájékoztatta az ülés résztvevőit, az Északi Járműjavító munkáját pedig *Görbicz Sándor* igazgató ismertette, különös tekintettel az M 62-es Diesel-mozdonyok javítására.

Az ünnepség után a szovjet és a magyar vendégek meglátogatták az Északi Járműjavítót; a szovjet küldöttség a szocialista brigádvezetőkkel találkozott.

Az ország minden részéből érkeztek szerkesztőségünkbe azok a tudósítások, amelyek a vasúti szolgálati helyeken, csomópontokon a szovjet állam megalakulása 50. évfordulója alkalmából zajlottak le, a magyar—szovjet barátság jegyében. Az ünnepségeken a vasutasok meghívására csaknem mindenütt részt vettek a dicső Vörös Hadsereg katonái is, jelenlétükkel tovább erősítve a barátság és testvéri együttműködés széttéphetetlen szálait.



A Törekvés Művelődési Házban megtartott ünnepség elnökségében foglalt helyet és felszólalt Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója
(Laczkó Ildikó felvétele)

„Dombóvár csomópont vasutasainak ünnepi nagygyűlésén *Lindner József* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet a vasutas kultúrotthonban, és igen nagy sikert aratott az a kiállítás, amelynek fő szervezője *Márfai Ottó* üzemmérnök volt, bemutatva, hogy milyen óriási fejlődésen ment keresztül a Szovjetunió az eltelt 50 év alatt” — írja *Bódogh Mihály.*

„A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasúton rendezett jubileumi ünnepség részvevői meleg szeretettel köszöntötték a körükben megjelent szovjet katonákat. A gyerekek örültek, hogy a vendégek — elfogadva a szíves meghívást — velük együtt végigutaztak 25. éve üzemelő kisvasút vonalán” — olvastuk *Varga Ferenc* levelében.

Budapest—Ferencváros csomóponton és a miskolci MÁV Járműjavító Üzemben az évforduló alkalmából *Ki tud többet a Szovjetunióról?* címmel vetélkedőt rendeztek a dolgozók — tudtuk meg *Hortobágyi István* és *Pál István* tudósításából. A nyertesek díját, jutalmát a Magyar—Szovjet Baráti Társaság helyi csoportja által rendezett ünnepségen, illetve emlékesten adták át.

A miskolci járműjavítóban például *Szanya István,* a megmunkáló osztály fúrósa lett az első helyezett, s jutalmaként szovjetunióbeli utazáson vesz részt. Ide kívánkozik még a levelekből, hogy Ferencvárosban nagy sikert aratott az ünnepség alkalmából fellépett, többszörösen kitüntetett szovjet katonai tánc- és énekegyüttes. A kétórás műsorban orosz és kozák táncok, magyar csárdások, balalajka szólók, népszerű operaáriák és humoros jelenetek váltogatták egymást, s a nagy sikerű előadás után a szovjet művészek alig győzték kielégíteni az autogrammkérők igényeit.

Ilyen körülmények között zajlottak le az ünnepségek máshol is. S ezért végződnek azzal a levelek, hogy „feledhetetlen marad számunkra a félévszázados évforduló”.

Brigádvezetők tanácskozása

Budapesten, a *MÁV Gépjavító Üzemben* december 19-én tartották meg a szocialista brigádvezetők év végi tanácskozását. A brigádmozgalom 1972-ben elért eredményeit és a további felaldatokat *Ónodi Sándor,* az üzem főmérnöke ismertette.

A brigádvezetők értékes hozzászólásaira, a tapasztalatok nyomán elhangzott kérdésekre *Lehoczky Kálmán* igazgató válaszolt, s megköszönte a szocialista brigádok egész évben tanúsított helytállását.

Csabai István

FELHÍVÁS!

Az 1973-ban 25 éves jubileumát ünneplő *MÁV Széchenyi hegyi Úttörővasút Üzemfőnöksége* felvételt hirdet az 1973. január 24-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: *január 10—21-ig naponta 9—18 óráig az Úttörővasút Üzemfőnökségén Hűvösvölgyben.* Felvilágosítás: üzemi telefonon: 52—74/6, városi telefonon: 167—621.

„A néppel tűzön-vízen át...”

SZAVALÓVERSENYT RENDEZTEK A TISZTKÉPZŐ INTÉZET HALLGATÓI

A nagy költő születésének 150. évfordulójára nálunk, a *MÁV Tisztképző Intézetben* is serény munka kezdődött, s ennek jegyében — a szakszervezeti bizottság támogatásával — megalakult a *Petőfi emlékbizottság.*

A legaktívabb Petőfi-rajongók osztályonként „felkutatták” a legjobb szavalókat. Részvételükkel házi versmondó bajnokságot rendeztek, s a legrátermettebb hallgatók jogot nyertek arra, hogy a Vasúti Főosztály kultúrtermében rendezett Petőfi Emlékünnepségünkön fellépjenek.

A december 28-án, délután 3 órai kezdettel megtartott ünnepségen *Ürögi József* szb-titkár megnyitó szavai után *Reszler Ákosné* szakkönyvtáros tartott színvonalas beszédet, ismertetve a költő életét, munkásságát, a magyar szabadságharcban és az irodalomtörténetben betöltött szerepét. A tudományos igénnyel összeállított életrajz híven ábrázolta Petőfi géniusz egyéniségét. Ezután következett a tisztképző hallgatóinak szavalóversenye, és szebbnél szebb, jobbnál jobban előadott verseket hallgattunk. Már akkor tudtuk, hogy a zsűrinek nehéz dolga lesz...

A bíráló bizottság elnöki tisztét *Horváth Ferenc* kiváló művész, a Madách Színház tagja töltötte be, ezenkívül a zsűri tagja volt *Turba Sándorné,* a 2. szakosztály helyettes vezetője, *dr. Kun Dezső,* a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója, *Heringer Józsefné,* az intézet párttitkára, *Zlatnyik Ferenc* KISZ-titkár és *Egervári Sándor* tanfolyamhallgató.

A zsüri elnöke végül is a következő eredményt hirdette ki: Első helyezett *Petrányi Barna,* a pályafenntartási tagozat hallgatója, Petőfi: Szeretlek, kedvesem című versével. Második helyezést ért el *Tamás Ilona,* a forgalmi A-osztály hallgatója, Petőfi: *Téli esték* című versével. Harmadik helyen végzett *Vörös Pál,* a forgalmi C-osztályból, aki Petőfi: *Beszél a fákkal a bús őszi szél* című versét adta elő.

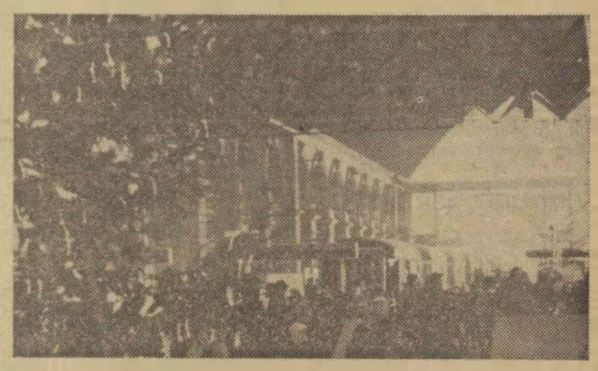
A műsor a nagyszerű verseny lezajlásával nem ért véget. Azt követően ugyanis *Urbán Katalin* és *Bojtor Imre* magyarnóta-énekesek *Harsádi Lilla* zongorakíséretével Petőfi-dalokat adtak elő, majd *Horváth Ferenc, Bay Gyula, Garics János* szavalatai következtek.

A feledhetetlen emlékünnepély után még meggyőzőbben halljuk a költő szavait: *„A néppel tűzön-vízen át...”*

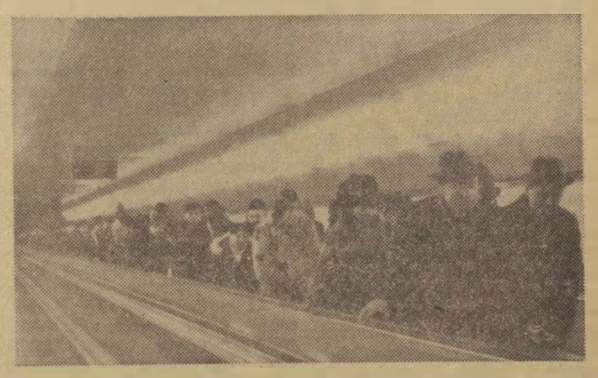
Sipos Sándor,
a MÁV Tisztképző Intézet hallgatója

Tizenhárom perc képekben

METRÓN – A KELETITŐL A DÉLIIG



Karácsonykor már metrón, átszállás nélkül jutottak el az utasok a Keletitől a Déli pályaudvarig. Ez a képünk a Keleti-pályaudvarnak a metróhoz vezető lejáratánál készült az új szakasz megnyitása napján

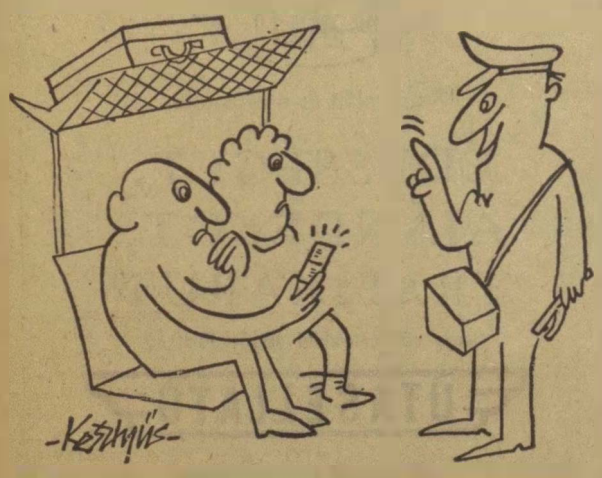


Tizenhárom perc elteltével már a Déli pályaudvarhoz vezető mozgólépcsőn áramlik felfelé a metró-szerelvényen érkezett utasok tömege. Akik az Ors vezér térről jöttek, 18 és fél perc alatt tették meg a 10 kilométeres távolságot

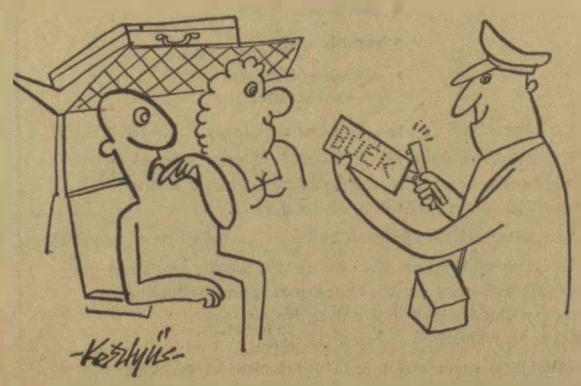


Fent, a Déli-pályaudvar vágányain indulásra készen várakoznak a dunántúli vonatok. A metró megnyitása után naponta átlagosan 80 000 fő indul és érkezik a Délibe.

Kép és szöveg:
Jurkievicz Tibor



— Pontosan éjfél van, mielőtt kezelném a jegyet, énekeljük el a Himnuszt!

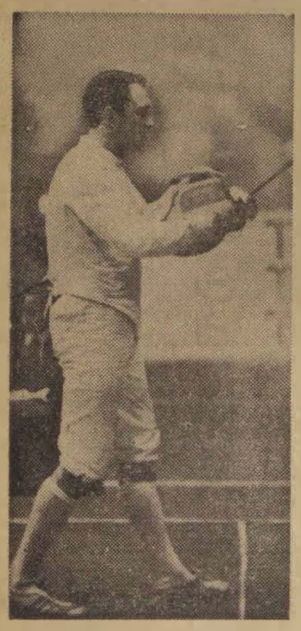


— Így ni, minden rendben...

(Kesztyűs Ferenc rajzai)

A vasutas sport legjobbjai 1972-ben

Dr. Fenyvesi Csaba párbajtőrvívó és a BVSC férfi asztalitenisz-csapata



Dr. Fenyvesi Csaba

Könnyűnek és hálásnak látszó újságírói feladat értékelni 1972 legjobb vasutas sportolóit. Igen, hálás feladat, könnyűnek azonban nem mondható. Különösen most nem, amikor a müncheni XX. Nyári Olimpiai Játékok eseményei és eredményei döntően szólnak közbe és ezek az eredmények feltétlenül meghatározóak 1972 legjobb vasutas sportolója és csapata cím eldöntésénél.

Hiszen a vasutas sportolók a ragyogóan szerepelt magyar olimpiai csapatban 3 arany-, 3 ezüst- és 1 bronzéremmel, 28,75 ponttal járultak hozzá a világraszóló sikerhez, amelyet úgyszólván az első újkori olimpia — 1896, Athén — óta így sommáz a sportvilág: *„Kis ország, nagy sportnemzet..."*

A legeredményesebb versenyző

Maradjunk hát az 1972. évi müncheni olimpiánál, boncolgassuk tovább a sikeres szereplés részleteit. A 28,75 „vasutas" pontból 27,50-et a budapesti vasutasok, a BVSC versenyzői szereztek. Ennél többet csak a Bp. Honvéd és a Bp. Vasas versenyzőinek sikerült összegyűjteniük Münchenben, az egyesületek olimpiai rangsorában tehát a BVSC a harmadik helyen áll. *Dr. Fenyvesi Csaba*, a BVSC párbajtőrözője egymaga 9,5 ponttal a legeredményesebb versenyzője a teljes magyar olimpiai gárdának.

Nem lehet tehát vitás dr. Fenyvesi Csaba elsősége a vasutas sportolók 1972. évi rangsorolásában. Mint ahogy nem lehetett vitás az olimpiai siker címek jogossága sem Münchenben. Nem babona, hanem sok-sok tapasztalat, versenyeredmény elemzése a vívóknál, hogy akinek az egyéniben jól megy a vívás, az csapatban gyengébben szerepel, vagy fordítva. *Dr. Fenyvesi Csaba Münchenben megcáfolta ennek a hagyománynak a törvényszerűségét.* Magas fokú vívótudással, hihetetlen nyugalommal párosuló taktikai érettséggel és páratlan küzdőképességgel nemcsak a párbajtőr egyéniben szerezte meg a győzelmi dobogó legmagasabb fokát, *de a csapatversenyek során is vezéregyénisége tudott lenni az aranyérmet kiharcoló magyar csapatnak.* De szorosan Fenyvesi teljesítménye mögött van az ezüstérmes *Bóbis Ildikó* és *dr. Kamuti Jenő*.

Hivatását szerető orvos

Az 1972. évi rangsorolásban az első hely eldöntése nem volt nehéz feladat, semmiféle különösebb szakmai és emberi ismeretet nem igényelt. Annál nehezebb most — hónapokkal az olimpia után — írni róla. Hiszen München kapuzárása óta a magyar és a külföldi újságok a cikkek tucatjait ontották Fenyvesi Csabáról. Bemutatták mint orvost, mint embert, mint csapat- és mint egyéni versenyzőt. Mi újat lehet ehhez hozzátenni? Ma már nincs hazánkban olyan sportot szerető ember — és ki nem szereti Magyarországon a sportot? —, *aki ne tudná dr. Fenyvesi Csabáról, hogy egészen fiatal kora óta a BVSC sportolója, hogy hivatását szerető orvos, hogy számtalan hazai és nemzetközi nagy verseny győztese és még sok „hogy" következhetne.*

Még az a legújabb hír sem mond róla újat, amely az év utolsó napjaiban került nyilvánosságra dr. Fenyvesi Csabával kapcsolatban. Legfeljebb egy emberi, sportemberi portré mélyebb ábrázolásához segíti az újságírót. Az Express Ifjúsági és Diák Utazási Iroda a Kamara Varietében rendezendő zenés-táncos műsort hirdetett és abban dr. Fenyvesi Csabát is felsorolta a műsor vendégszereplői között. A kétszeres olimpiai bajnok azonnal, a Magyar Távirati Iroda útján, tiltakozását jelentette be. *„Mint orvos, összeegyeztethetetlennek tartom az ilyen műsorban való fellépést: mint olimpiai bajnokot pedig profiváddal illethetnének"* — hangzott az MTI-nek adott nyilatkozata.

Emberi, élsportolói jellemzéséhez ez az apró, jelentéktelennek tűnő eset is segítséget ad...

Még az olimpiai sikerek fénye sem homályosíthat el olyan eredményeket, amelyekért sokat kellett tenni, amelyekért a sportág magas színvonalán kellett megküzdeni. *Ilyen eredmény a BVSC férfi asztalitenisz-csapatának az NB I-ben 1972-ben kiharcolt magyar bajnoksága.* Az 1970-ben elvesztett csapatbajnoki cím most újra vasutascsapatot illeti!

Így látta az ellenfél

Engedje meg a kedves olvasó a krónikásnak, hogy ebben a fejezetben egy kicsit „rendhagyó" legyen. Mert ilyenkor — a bajnokság méltatásánál — rendszerint a szakvezetők, a sportegyesületi vezetők segítik, tájékoztatják az újságírót. Nos, ezúttal hadd mondjon a BVSC férfi asztaliteniszezők 1972. évi magyar bajnokságáról véleményt a nagy ellenfél, a Bp. Spartacus legtapasztaltabb, egyben egyik legeredményesebb játékosa, *Pigniczky László*, aki kis híján majdnem „elvette" a vasutasgárdától a csapatbajnoki rangot. A bajnokságot eldöntő mérkőzésen ugyanis, 12:12 után, a „szuperdöntő" játszmában, csak nagyon nehezen adta meg magát a remekül játszó ellenfelének, *Börzsei Jánosnak*.

— *Aki megnyer egy csapatbajnokságot* — hangzik Pigniczky véleménye —, *az meg is érdemli. Egész évi folyamatos, nagy sportmunkát fémjelez a magyar csapatbajnoki cím.* Úgy látszott egyideig, hogy sikertől csapatomnak az 1970-ben megszerzett és 1971-ben megvédett bajnoki címet megőrizni. De a BVSC legfőbb jó tulajdonsága ezúttal elegendő volt, hogy felülkerekedjék. Hogy mi az én véleményem szerint, ez a legfőbb jó tulajdonság? Nos, *a csapat egysége.* Az, hogy a *Gergely Gábor, Börzsei János, Rózsás Péter, Harangi Sándor, Juhos József* összetételű csapatban mindig, minden fontos mérkőzésen akadt egy-kettő olyan, aki átlagon felülit tudott nyújtani, aki „hozta" a győzelemhez szükséges pontokat. Én úgy érzem, *ebben is nagy érdemei vannak a játékos-edző Rózsás Péternek.* Nagyon őszintén kívánom, hogy a Vásárvárosok Kupájában — amelyben december közepén, a nyugatnémet Kickers Stuttgart felett aratott 5:0-ás győzelemmel ismét a legjobb nyolc közé jutottak — a döntőig jussanak el és ott olyan formában játszanak, mint ellenünk, a magyar bajnoki címet eldöntő találkozón!

Nos, tessék. Vitatkozni lehet ezen a ranglistán és lehet sorolni a további legjobbakat. Hiszen a müncheni olimpián számos vasutas vívó, birkózó, úszó is ott volt. Olimpiai pontot szerző csapat tagja volt a miskolci kerékpáros *Géra Imre*, és értékes pontot tett a magyar sportcsalád asztalára, a súlyemelő *Szarvas Gábor*. Az 1972. évi Szakszervezeti Nemzetközi Ifjúsági Tornán a magyar vasutas ifjúsági labdarúgó-válogatott szerezte meg a nagyon rangos győzelmet, az ott „befutott" miskolci *Rapcsák*, az NB I. B legjobb kapusa lett az őszi idényben, a gólerős *Szabó Ferenc* pedig — Celldömölkről a Szombathelyi Haladáshoz igazolva — a magyar labdarúgás második vonalában a legjobb, legeredményesebb csatárok listájára került. Jogosan lehetne *„Az év legjobbja"* után kutatni a szegedi, vagy a pécsi vasutasoknál is.

Ezek a kellemes gondok. Olyanok, amelyek bizonyítják, hogy ha van is javítani való, de nincs megállás, nincs egyhelyben topogás a magyar vasutas sportmozgalom fejlődésében. Köszönjük, hogy ilyen gazdag „választék" állhatott rendelkezésünkre ennek a rangos címnek odaítélése során.

Vedres József

Évzáró Gyöngyösön

Sportsikerekben gazdag évet búcsúztattak Gyöngyösön, a kitérőgyári vasutas lövészklub tagjai. Az ünnepélyes évzáró *Várhelyi Árpád* bevezető szavai után *Tóth József* számolt be a tagság, valamint az MHSZ, a Testnevelési és Sportszövetség megyei és járási vezetőségét képviselő vendégek előtt az 1972-ben végzett munkáról, a sportolók által elért kiváló eredményekről.

Az ünnepségen *Berger József* szb-elnök, a szakszervezeti bizottság nevében gratulált a klub versenyzőinek és vezetőinek, majd *Berta Ervin* átadta az MHSZ megyei vezetőségének elismerő oklevelét. A legjobb versenyzők és sportaktivisták jutalomban részesültek.

Hugai István

A szerkesztőség üzeni

Hoffmann József Veszprémvarsány; Bakó János, Kisvárdai János, Pál István Miskolc; Réfy Imre Kiskőrös; Tóth László, Bódogh Mihály Dombóvár; Nagy Zoltán Kaposvár; Varga József Székesfehérvár; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Csizmazia Béláné Szombathely; Czeglédi Sándor Debrecen; Tóth Tibor, Tóth Sándor Kiskunhalas; Egeressy Zsigmond Záhony; Hugai István Gyöngyös; Miklós László Kiskunfélegyháza: Csabai István, Varga Ferenc Budapest; Szűcs Ferenc Hatvan; Hortobágyi István Budapest, Ferencváros: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bánfai Domokos Pécs; Onodi Sándor Mátészalka: Lévai Jenő, Farkas Lajos Sátoraljaújhely: Földi József Szolnok: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Közöljük szakszervezeti bizottságainkkal, minden olvasónkkal, hogy a vasutas-szakszervezetnek és a Magyar Vasutas szerkesztőségének 1068 az irányító száma. Kérjük, hogy a postai irányítószámot leveleiknél minden esetben tüntessék fel.

A Hivatalos Lapból

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

49. számból: 116 702/1972. 1. D. A szocialista brigádmozgalom helyzetének értékelése és továbbfejlesztésének feladatai.

117 184/1972. 11. C. A C. 7. számú, a talált tárgyak kezelésére vonatkozó utasítás hatálybaléptetése.

Postai irányítószámok bevezetése.

50. számból: A közlekedés- és postaügyi miniszter 14/1972. (Közl. Ért. 18.) KPM számú utasítás közlekedési, posta és távközlési ágazati szabvány kibocsátásáról.

116 684/1972. 2. B. Adatszolgáltatás a továbbtanuló államvasúti dolgozókról.

117 393/1972. 3. A. A Magyar Államvasutak területén az iratok selejtezési határideje.

51. számból: 116 100/1972. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás kiadása.

FELHÍVÁS! A Közlekedésgépészeti Szakközépiskola vasútgépész ágazatának szülői munkaközössége szeretettel meghívja végzett és jelenlegi hallgatóit 1973. január 27-én a Danuvia Gyár Gorkij Művelődési Otthonában, (Budapest XIV., Angol utca 13.) rendezendő szalagavató báljára.

A meghívókat a Közlekedésgépészeti Szakközépiskola, Budapest VII., Damjanich utca 4. sz. alatt, vagy 426—960-as telefonon lehet rendelni.

KÖZLEMÉNY

Értesítjük nyugdíjasainkat, hogy nyugdíjas szervezőink a szakszervezet központjában (Budapest, VI., Benczur u. 41.) minden héten szerdán és pénteken 8—15 óráig, területi bizottságainknál minden szerdán 8—14 óráig tartanak fogadóórát.

Szervezési- és Káderosztály



— **Kiállítás.** A szovjet állam megalapításának 50. évfordulója alkalmából a szovjet és a magyar vasutak fejlődését bemutató kiállítást rendezett Debrecen állomás párt- és szakszervezeti bizottsága, szakvonali vezetősége. Az állomás kultúrvárótermében elhelyezett 80 tabló több száz képét nemcsak az utazóközönség, hanem a város lakossága is nagy érdeklődéssel tekintette meg.

— **Ünnepélyes brigádértekezleten méltatták** Kiskunhalas állomás Petőfi Sándorról elnevezett szocialista brigádjának érdemeit. Az ezüstjelvényes brigád, amely öt évvel ezelőtt alakult 20 fővel, Papp Sándor intéző, forgalmi szolgálattevő vezetésével négy esztendeje első a szocialista munkaversenyben, s a brigád tagjai 1972-ben is a kiváló szint fölött teljesítették célkitűzéseiket.

— *NÉVADÓ ÜNNEPSÉG. A budapesti vasútigazgatóságon nyolcas, Debrecen állomáson négyes névadó ünnepséget rendeztek az óév utolsó hónapjában. Mindkét helyen megjutalmazták az ünnepelteket.*

— *KARÁCSONYI AJÁNDÉK. A szombathelyi vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága 8500 forint összegben 300—400, illetve 600 forintos vásárlási utalványokat osztott ki 23 nagycsaládos dolgozónak és egyedülálló anyának a karácsonyi ünnepek előtt.*

— **Vasutasok az iskoláért.** Vésztő állomás VIII. és XVI. pályamesteri szakaszának dolgozói patronálják a község iskoláit. Önzetlen társadalmi munkájukért tanácsülésen mondott köszönetet Vésztő község tanácsa. — Más szolgálati helyekről is kaptunk hasonló híreket. Így például a kisújszállási pályafenntartási főnökség Szíklai Sándor szocialista brigádja, valamint Dombóvár állomás dolgozói tettek sokat az állami gyermeknevelő intézetekben élő iskolásokért.

— **Negyvenhárom évi szolgálat után** nyugállományba vonult Molnár István főfelügyelő, Komárom állomásfőnöke. Pályafutása alatt mindig példaképnek tekintette édesapját, aki a Tanácsköztársaság idején népbiztosként tevékenykedett szülőfalujában.

— *ÖTVENÉVES a miskolci vasutasok fúvószenekara. Az évfordulóról ünnepélyesen emlékeztek meg a csomóponton.*

Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk olvasóinknak

— **Székesfehérvári vasutasok az Országházban.** Régi hagyomány már Székesfehérváron, hogy évente 4—5 alkalommal Budapestre szervez kirándulást az állomás szakszervezeti bizottsága. Az óév utolsó kirándulásán a Parlament volt az úticél, amikor is a csomópont 112 dolgozója ismerte meg a „száztornyú" épület történelmi múltját, s járta be idegenvezető szakszerű kalauzolása mellett a belső termeket.

— **Harmincnégy véradó vasutast tüntettek ki és jutalmaztak meg a kaposvári vontatási főnökség vöröskeresztes alapszervezetének** december 5-én megtartott vezetőségválasztó taggyűlésén. A véradók legmagasabb kitüntetését kapta Liptai Zoltán és Mészáros János, akik 36-szor, illetve 28-szor adtak vért térítésmentesen a rászorulóknak.

— **MÁV-üzemorvosok és a** vasútegészségügy más dolgozói tartottak egynapos tanácskozást Békéscsabán. Dr. Romhányi István, a szegedi területi egészségügyi központ főorvosa számolt be a közös munka eredményeiről, majd a részvevők tapasztalatcsere céljából felkeresték a békéscsabai MÁV Rendelőintézetet.

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

MÁV

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága felvesz

elsősorban budapesti, kiemelt bérezés mellett Budapest–Ferencváros és Rákosrendező állomásra 18–40 év közötti férfi dolgozókat:

- kocsirendező
- sarukezelő
- vonatfékező
- váltóőr-váltókezelő

munkakörökbe.

A kiképzési idő: 6 hét. Ez alatt a bérezés 1550–1850 Ft.

A szorgalmas dolgozók 1500–2000 Ft szerződési előleget kaphatnak. A szakvizsga megszerzése után a kereset, havi 210 óra munkával 2400–2800 Ft.

A sorkötelesek Budapesten külön kedvezményben részesülnek.

Az évi járandóságon kívül havonta 3 plusz szabadnap jár.

Jelentkezni lehet az állomások munkaügyi vezetőinél vagy a Budapest–Keleti pályaudvaron levő Központi Munkaerő Felvételi Irodán.

VÁRJUK a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékból vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM Ára 40 fillér 1973. JANUÁR 19.

HATMILLIÁRD FORINT BERUHÁZÁSOKRA

A MÁV ez évi feladatai a számok tükrében

Előtérben a személy- és áruszállítási igények maradéktalan, gyors és biztonságos kielégítése

A negyedik ötéves terv harmadik évének kezdetén vagyunk. A munkára való felkészülés, valamint az előrelátás érdekében helyes, ha csak átfogóan körvonalazva is, foglalkozunk a MÁV 1973. évi legfontosabb feladataival.

Az 1973. évi népgazdasági terv irányelvei alapján *legjelentősebb feladatunk a személy- és áruszállítási igények időben történő, biztonságos és gazdaságos kielégítése.* Ennek érdekében alakítottuk ki ez évi vállalati tervünket, melynek főbb mutatóit az alábbiakban ismertetem.

Javítsuk tovább a munka minőségét

Személyszállítási feladatunk mintegy 365 millió utas elszállítása, az átlagos utazási távolság növekedése mellett. Ez az előző évhez viszonyítva 1,1%-os csökkenést jelent, azonban a személyszállítás minőségi színvonalának, gazdaságosságának növekedése sok nehézséget okozó, többlet feladatként jelentkezik. Az utazás színvonalának emelése érdekében a legfontosabb tennivalóink:

— az utazási lehetőségek sűrítése a főváros és az ország ipari, államigazgatási, üdülési központjai között,

— az utazási sebesség további növelése,

— a jelenleginél előnyösebb nemzetközi összeköttetések létesítése,

— a helyjegyes expresszvonat-rendszer továbbfejlesztése az összeköttetések bővítésével,

— a mellékvonali személyforgalom fejlesztése,

— az utazási választék és kényelem növelése, az utaskiszolgálás javítása,

— az utazás kényelmét és biztonságát szolgáló járműpark, vasúti pálya és egyéb létesítmények korszerűsítése,

— udvarias, kulturált, jól képzett dolgozók foglalkoztatása.

A személyszállítás minőségét javító célkitűzéseink megvalósítása érdekében a *Lillafüred-Expressz* közlekedését Nyíregyháza—Záhony között megszüntetjük és helyette a *Hajdú-Expressz* útvonalát Debrecentől Záhonyig meghosszabbítjuk. Ezzel az intézkedéssel menetidő-rövidülést értünk el, és tovább javítjuk Szabolcs megye expresszvonati összeköttetéseit.

A nyári főidényben *Budapest—Balatonfüred* között új expresszvonatpár közlekedtetésével a Balaton északi partja is bekapcsolódik az expresszvonat-hálózatba.

A hivatásforgalmi igényeknek megfelelően *Miskolc* és *Győr* fővonali vonzáskörzetében — a távolsági vonatok mentesítése, valamint a menetrendi kötöttségek csökkentése érdekében — rövid távon közlekedő villamosvontatású ingavonatok beállításával is javítjuk a vasúti személyszállítás színvonalát.

Áruszállítási feladatunk — az előző évhez hasonlóan ugyancsak két változatban tervezve — *116—117,5 millió árutonna elszállítása, növekvő átlagos szállítási távolság mellett.* Az előző évhez képest többé-kevésbé változatlan nagyságban jelentkező belföldi szállítási szükségletek mellett reálisan számíthatunk a nemzetközi kapcsolatok bővüléséből származó export- és tranzitszállítmányok volumenének növekedésével.

Erőfeszítéseinket ebben az évben is az áruszállítás maradéktalan teljesítésére, a fuvaroztatók jobb kiszolgálására, az árutovábbítás sebességének, minőségének, hatékonyságának növelésére, biztonságosságának és gazdaságosságának fokozására kell irányítani.

Mit kell tenni az áruszállítás színvonalának növelése érdekében?

— az előszállítások fokozása,

— a nagy forgalmú iparvágányok kiszolgálásának korszerűsítése,

— a korszerű fuvarozástechnikai módszerek továbbfejlesztése, a rakodások és mérlegelések gépesítése,

— a modern szállítástechnológiai, üzemi módszerek kiterjesztése,

— a szállítások műszaki-gazdasági mutatóinak javítása, a termelékenység növelése,

— a körzeti állomások kialakítása és a gazdaságtalanul üzemelő kis forgalmú vonalak forgalmának közútra terelése,

— a rendezőpályaudvarok korszerűsítése, műszaki berendezéseinek fejlesztése, automatizálása,

81 új villamos- és Diesel-mozdony

A vasút az alapvető személy- és áruszállítási feladatok mellett ipari és építőipari tevékenységet is folytat. *A vasúti ipar 1973. évi munkájában fokozottan kerül előtérbe az elmaradt járműfenntartási igények — lehetőségeinktől függő kielégítése. Ennek érdekében például a járműjavító üzemek fenntartási költségkerete mintegy 5%-kal növekedett a korábbi előirányzathoz képest.*

A vasút építőiparának feladatait 1973-ban is a fejlesztés volumene határozza meg. A pályaépítési és fenntartási főnökségek zömmel pályakorszerűsítést végeznek. *A villamos felsővezetéképítési szervezet feladata kereken 150 millió forint értékű vonalvillamosítás*, a távközlő- és biztosítóberendezési építési főnökségek pedig *mintegy 460 millió forint értékű beruházást realizálnak.*

1973. évi beruházási tervünk a befejezetlen állóeszköz-állomány csökkentésére, az anyagi eszközök koncentrálására, általában véve a beruházási egyensúly további helyreállítására vonatkozó párt- és kormányhatározatok alapul vételével készült *és több mint 6 milliárd forint felhasználását irányozza elő.* Ennek jelentős részét most is elsősorban a járműpark korszerűsítésére és a törzshálózat fejlesztésére fordítjuk.

A gördülőállomány korszerűsítésére több mint 2 milliárd forintot költünk. *Beszerzésre kerül 81 villamos- és Diesel-mozdony, 50 négytengelyes személykocsi és 2500 teherkocsi.* A beszerzés és selejtezés egyen-

(Folytatás a 3. oldalon)

NAPIRENDEN

a kollektív szerződés és a szakszervezet nemzetközi munkája

Az elnökség elfogadta és a dolgozók elé kerül megvitatásra a kollektív szerződés módosításának tervezete

A szakszervezet elnöksége január 12-i ülésén első napirendi pontként az 1971—75. évekre kötött *MÁV kollektív szerződés 1972. évi végrehajtásáról és a módosításáról szóló beszámolót tárgyalta.* Külön jelentés készült a szakszervezeti szerveknek a kollektív szerződés érvényesítésével kapcsolatos munkájáról.

Általános megállapítás, hogy a kollektív szerződés szabályai a dolgozók nagy többségének egyetértését tükrözik, érvényesülését figyelemmel kísérik, észrevételeikkel is segítik. Az alapszervezeti szakszervezeti munkában is előtérbe került és folyamatos tevékenységgé vált a szerződéssel való foglalkozás. Az elmúlt hetek során mind a szolgálati főnökségek, mind az igazgatóságok szintjén a gazdasági vezetők és a partner szakszervezeti szervek értékelését behatóan vitatták. Az elnökség elé került jelentés elsősorban a beszámolókat tárgyaló értekezletek tapasztalatait összegezte.

Az elnökség mindkét beszámolót, valamint a módosító tervezetet elfogadta és hozzájárult ahhoz, hogy azokat a dolgozók elé vitára bocsássák. Megbízta a közgazdasági osztályt, hogy a módosítás elfogadása után a vezérigazgatósággal közösen adják ki a kollektív szerződés egyes rendelkezéseit értelmező állásfoglalásokat. *Felhívta a szakszervezeti szervek figyelmét, hogy a dolgozók érdekeinek védelmében továbbra is hatékonyan segítsék a munkaügyi szabályok érvényesülését.* Mozdítsák elő a szocialista törvényességet, kezdeményezzenek felelősségrevonást annak megsértői ellen.

Napirenden szerepelt *a szakszervezet 1972. évi nemzetközi munkájáról szóló jelentés és az 1973. évi tervjavaslat.* Szakszervezetünk 1972-ben is azon munkálkodott, hogy erősítsük együttműködésünket, elmélyítsük kapcsolatainkat mind a szocialista országok, mind a kapitalista országok dolgozóival, szakszervezeteivel.

Az SZVSZ határozatainak megfelelően nemzetközi tevékenységünk arra irányult, hogy a békét és a népek felszabadításának ügyét szolgáljuk. *Fokozzuk szolidaritásunkat a vietnami néppel, a szabadságukért harcoló népekkel, segítsük az európai béke és biztonság ügyét, az európai szakszervezeti konferencia összehívását, általában a szakszervezeti összefogás kibontakozását.* Támogattunk minden olyan kezdeményezést, amely a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységének megteremtését szolgálta. Erkölcsileg és anyagilag is segítettük a függetlenségükért harcoló népeket, elsősorban a vietnami nép igazságos harcát.

Az elmúlt évben hivatalosan fogadtuk az *NDK, Románia, a Szovjetunió, Japán, Svédország, Marokkó* vasutas-szakszervezeteinek küldötteit. Felkeresték szakszervezetünket *belga, svéd, NSZK-beli, japán, szovjet, olasz* nem hivatalos személyek, küldöttségek is. Magyar küldöttség járt a *Szovjetunióban, az NDK-ban, Lengyelországban, Belgiumban, az NSZK-ban, Ausztriában.*

1972 májusában az SZVSZ szakmai tagozatának adminisztratív bizottsága Budapesten tartotta 24. ülésszakát. A tanácskozáson elfogadott határozatokban a küldöttek kifejezték azon véleményüket, hogy a szállítási dolgozók szakszervezeteinek egységes akciókat kell kifejteniük abban a harcban, amely a nemzetiségi, faji és általában mindenfajta megkülönböztetés nélküli társadalombiztosítási rendszer megteremtéséért folyik.

Az elnökség a jelentést és az 1973. évi nemzetközi munkatervet elfogadta.

Megvitatásra és jóváhagyásra került a szakszervezet és az $1/2$%-os Önkéntes Támogatási Alap 1973. évi költségvetése, valamint a központi vezetőség és az elnökség első félévi munkaterve.

Tárgyalta az elnökség a forgalmi és a vontatási utazószolgálat bizalmicsoportjainak tevékenységét és a munka javításával kapcsolatos tennivalókat, majd egyéb ügyekben határozott.

ISMERETTERJESZTŐ ELŐADÁSOK

Hogyan óvjuk fogainkat?

Fogászati hónap a debreceni igazgatóság területén

A vasútüzem területén az alapellátás jellegű fogszakorvosi ellátást 1972. január 1-től vezették be. Ennek egyik fontos feltétele a fogorvoslétszám biztosítása és a rendelők célszerű telepítése.

A debreceni igazgatóság területén jelenleg 11 főfoglalkozású és 6 részfoglalkozású fogszakorvos látja el a fogorvosi teendőket és végzi a fogászati szűréseket.

Dr. Szabó Emil, a MÁV Debreceni Területi Egészségügyi Központ igazgató főorvosa elmondta, hogy az igazgatóság területén *a fogászati hónap keretében főleg az egészségügyi felvilágosító munkát és a fogorvosi ismeretterjesztés fokozását tűzték célul.* Minden nagyobb vasúti csomóponton és szolgálati helyen a fogszakorvosok előadásokat tartanak a fogbetegségek megelőzéséről, a fogászati kezelés szükségességéről, azokról az egészségügyi ártalmakról, amelyeket a hiányos és rossz fogak okoznak. *Az előadások keretében szó esik a helyes fogápolás, rágás és ésszerű táplálkozás szükségességéről.*

A területi egészségügyi központhoz tartozó fogszakorvosok munkaértekezleten beszélték meg a szervező munkával kapcsolatos feladatokat. *A szervező munkában, a dolgozók mozgósításában részt vesznek a szakszervezeti bizottságok mellett működő társadalombiztosítási tanácsok egészségügyi albizottságai*, akik segítenek a propagandaanyagok, plakátok célszerű elosztásában és kifüggesztésében is.

Az eddig megtartott ismeretterjesztő előadások szervezettek és látogatottak voltak, és minden remény megvan arra, hogy a vasutas dolgozók megszívlelik a fogorvosok tanácsait és útmutatásait.

ESŐ UTÁN:

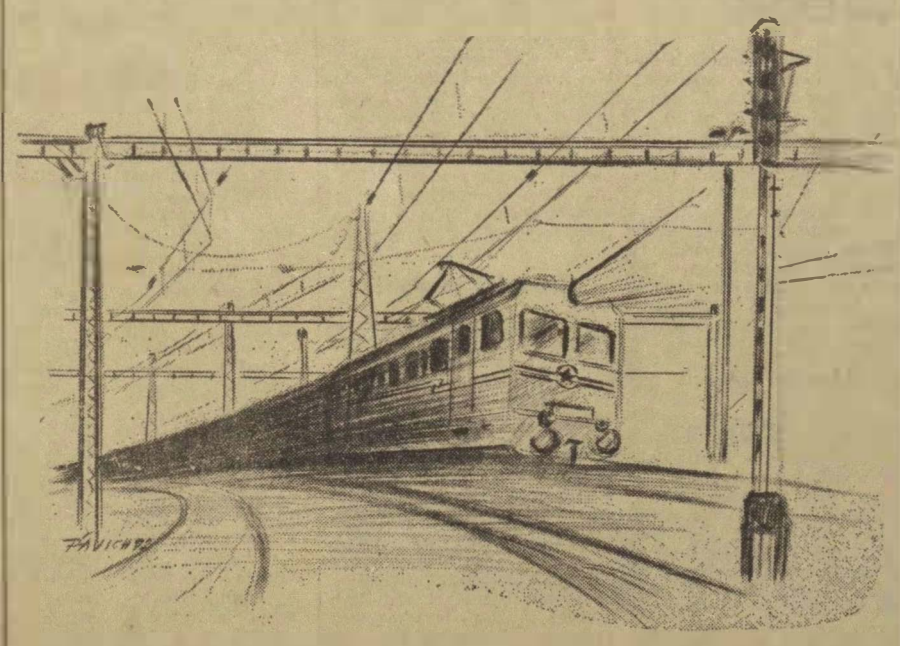
Ruhaszárítás

A tavaly szeptemberben elkezdett munkálatok nyomán *Záhony* állomás dolgozói a közelmúltban birtokukba vehették a bővített, *ruhaszárítóval is felszerelt*, öltöző-mosdó helyiségeket.

A záhonyi ruhaszárító most még egyedülálló létesítmény a MÁV-nál. Lényege, helyesebben rendeltetése, hogy *az átrakó fizikai dolgozói esőtől átázott ruhájukat gépi berendezéssel megszárithassák*, ne pedig nedvesen kelljen a szekrényekbe zárniok, mielőtt ismét használatba veszik azokat. A szárítás bányarendszerű, függesztett folyosók segítségével történik. Az épület két szintjén 430—430 dolgozó ruháját szárítják egyszerre a gépház szellőző- és fűtőberendezései. Az emeleten *ételmelegítővel ellátott étkező is rendelkezésre áll.*

A külsőre is tetszetős épület bővítése 2 millió 300 ezer forintba került. A munkálatokat a *debreceni építési főnökség* dolgozói végezték. *Egeresi László* műszaki felügyelő vezetésével.

VILLAMOSÍTÁS — 1973



(Pávich Béla rajza)

A MÁV Tervező Intézet tervezte

a régi földalatti önműködő forgalomirányító berendezését

A millenniumi földalatti vasút Mexikói útig történő meghosszabbításával egyidőben *a teljes vonalon új, korszerű jelző-, biztosító és vonatmegállító berendezések épülnek.* Az új, korszerű berendezések felszerelését elsősorban a meghosszabbítás utáni időre tervezett megnövekedett forgalom, valamint az a tény teszi szükségessé, hogy a jelenlegi szerelvények helyett hamarosan új, nagy befogadó képességű, nagyobb utazási sebességű szerelvények közlekednek.

A berendezéseket a *MÁV Tervező Intézet* távközlési és biztosítóberendezéseket tervező irodája tervezte, gyártásukat a Telefongyár az INTEGRA A. G. Zürichi céggel kötött licencmegállapodások alapján végzi.

Az új berendezések előnye, hogy a forgalom szabályozása önműködően történik, a biztonságos közlekedést az önműködő vonatmegállító berendezéssel kiegészített önműködő térközi és állomási biztosítóberendezések valósítják meg. Például, ha egy szerelvény a „Megállj" jelzésű jelző előtt valamilyen okból nem áll meg, a jelzőnél levő önműködő vonatmegállító a szerelvényt fékezésre készteti úgy, hogy az a fékúttávolságban levő következő jelzőig, mely szintén „Megállj!" jelzést ad, biztosan meg tud állni.

Még egy érdekesség: az optimális mértékű automatizálás megvalósítása érdekében a körzetek jelző- és biztosítóberendezései, a központi forgalomirányítás céljára, távvezérlő és távjelző berendezésen keresztül vannak egyesítve

A vezetők figyelembe veszik a fiatalok észrevételeit, javaslatait

BEPILLANTÁS AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALAT IFJÚSÁGI BIZOTTSÁGÁNAK MUNKÁJÁBA

Országjáró ember vagyok, de vallom sok-sok társammal együtt, hogy távoli vidékekre — *Miskolcra, Nyíregyházára, Szombathelyre, Szegedre, Pécsre* — sokkal kellemesebb vonaton, mint [illegible] utazni. A [illegible] például három óra alatt Nyíregyházára röpít a *Tokaj-Expressz*, közben az Utasellátó fiatal felszolgálója kedves mosoly és barátságos szavak kíséretében kínálja a feketét, az étkező- vagy bisztrókocsiban pedig frissen készített reggeli is fogyasztható.

A kulturált utazás és az utasellátás ma már elválaszthatatlan egymástól. Ezt mondják az Utasellátónál, ahol *Kovács László* vszt-titkárral, *Henyei Ferenc* szervező titkárral, az ifjúsági bizottság elnökével, *Varga Józsefnével*, az ifjúsági bizottság titkárával beszélgettünk. Azért kerestük fel őket, hogy szót váltsunk arról, miként dolgozik az ifjúsági bizottság a sajátos szakmai feladatok ellátásával párhuzamosan.

Összhangban a gazdasági vezetéssel

Kovács László elmondta, hogy a vállalatnál a szakszervezet szervezeti felépítése 1967 óta azonos az Utasellátó gazdasági struktúrájával. A tanácsülések közötti időben az operatív munkát a 15 tagú vállalati szakszervezeti bizottság végzi. A vállalatnál ezenkívül 14 önálló szakszervezeti bizottság működik. *A vállalati szakszervezeti bizottság mellett 7 tagú ifjúsági bizottságot hoztak létre.* Az ifjúsági bizottság tagjai egyben ifjúsági felelősök is. A bizottság munkaterv alapján dolgozik, amit egy esztendőre készítenek.

— Az 1971. évi munkatervünk még nem volt összhangban a szakszervezeti bizottság tervével, és ez akadályozta a bizottság munkáját — mondotta Henyei Ferenc. — 1972-ben viszont — okulva az előző esztendő tapasztalatain — *az ifjúsági bizottság is részt vett a vszb munkatervének összeállításában.* Előzőleg természetesen kikértük, megismertük a fiatalok véleményét is. Így megvalósult az összhang a vállalat vezetői, a vszb és az ifjúsági bizottság munkája, tervezett intézkedései között.

— *Ifjúsági bizottságunk negyedévenként ülésezik. Ezekre az értekezletekre meghívjuk a szakszervezeti bizottságok ifjúsági felelőseit is* — vette át a szót Varga Józsefné. — Megítélésünk szerint a legeredményesebb az ifjúsági bizottság kezdeményező, javaslattevő munkája. Örvendetes, hogy a vszb támaszkodik az ifjúsági bizottság véleményére, igényli a fiatalok segítségét.

Érdekvédelmi feladatok

Ezután Kovács László sorolta a fiatalok megvalósult javaslatait:

— A kollektív szerződésbe belefoglaltuk, hogy azokat a fiatalokat, akik KISZ-kitüntetésben részesülnek, jutalomszabadság illeti meg. Jutalmat kapnak azok a fiatalok, akik eredményesen vesznek részt a Szakma Ifjú Mestere mozgalomban. *A vszb bevonja az ifjúsági bizottságot a kollektív szerződés végrehajtásának ellenőrzésébe. Vizsgálatot folytatott például Fejér, Veszprém, Somogy és Pest megyében, valamint a szombathelyi, debreceni és a budapesti területi kirendeltségnél és az étszolgálatnál.* Megállapította, hogy a szakmunkástanulókat jó néhány munkahelyen a törvényes előírások által meghatározott munkaidőn túl is foglalkoztatják, és azt is figyelmen kívül hagyják, hogy a tanulókat nem szabad vasárnap dolgoztatni. Természetesen a vszb és az ifjúsági bizottság fellépése nyomán a vállalat gazdasági vezetése megtette a szükséges intézkedéseket.

— *Az ifjúsági bizottság ugyanakkor megállapította, azt is, hogy a vállalat 250 tanulójából csak 180 tagja a szakszervezetnek. Ezért felhívtuk a szakszervezeti bizottságokat, hogy foglalkozzanak alaposabban a jövő szakmunkásaival, vonják be őket a szakszervezeti munkába és fordítsanak fokozott gondot a nevelésükre* — tette hozzá a szervező titkár.

Van még tennivaló

Az ifjúsági bizottságnak joga van beleszólni abba is, hogy kik kerüljenek tapasztalatcserére a MITROPÁHOZ, és azzal is egyetértett az igazgató tanács, hogy vonják be a fiatal szakembereket a külföldön dolgozó csoportok munkájának ellenőrzésébe. Ez annál is inkább indokolt, mert a tapasztalatcserére kiküldött dolgozók 70—80 százaléka még nem töltötte be 30. életévét.

— Az ifjúsági bizottság tagjai legfontosabb és legszebb feladatuknak tekintik, hogy részt vesznek a szocialista brigádmozgalom szervezésében — szólt ismét Varga Józsefné. A vállalat 214 brigádjában — együtt az idősebbekkel — 463 fiatal tevékenykedik. *Vállalatunk 1973-ban ünnepli fennállásának negyedszázados évfordulóját. A jubileumot új munkasikerekkel kívánják köszönteni a fiatalok is.* Az ifjúsági felelősökkel a programot már kidolgoztuk, s mondhatom, hogy fiataljaink a következő 12 hónapban ott lesznek a vállalt feladatok végrehajtásában is. Megjegyzem, hogy a vállalat dolgozóinak több mint egyötöde 30 éven aluli.

A további feladatokat is érzékelteti ez a szám. Egy felmérés bizonysága szerint *241 megkérdezett fiatal közül mindössze 17 részesült kitüntetésben.* Ez még akkor is kevés, ha figyelembe vesszük, hogy a fiatalok 75 százalékának munkaviszonya még nem éri el az 5 évet. Helyesen van a véleményük, hogy *a fiatalokat még van idejük kitüntetést kapni".*

Nem megfelelő a fiatalok részvétele a sportolásban sem. *Alig 11 százalékuk sportol rendszeresen.* Az igény ennél jóval magasabb lenne ha a munkahelyeken megteremtenék a sportolási lehetőségeket.

A művelődés iránt élénkebb az érdeklődés. A megkérdezettek 45 százaléka jár rendszeresen moziba, színházba. Csaknem ugyanannyian tagjai egy-egy könyvtárnak és a fiatalok nagy többsége rendszeresen olvas. A központban dolgozók pinceklubot rendeztek be, ahol lehetőség nyílik a rendszeres találkozásra szórakozásra.

Az Utasellátó három szakszervezeti vezetőjével folytatott beszélgetés betekintést nyújt a vállalatnál dolgozó fiatalok életébe, az ifjúsági bizottság munkájába. Még sokat kell fáradozni a szakszervezeti aktivistáknak és a vállalat fiataljainak azért, hogy munkahelyüket igazán vonzóvá tegyék, de az nem kétséges, hogy közös erőfeszítésüknek meg lesz az eredménye. Erre is jó érzés gondolni, miközben a robogó vonaton egy fiatal felszolgáló így szólít meg bennünket:

— *Parancsoljon egy forró feketét!*

Kőhidi László

A MÁV Szimfonikus Zenekar hangversenye Szentesen

A zenét kedvelő szentesieknek nagy élményben volt részük: ismét hallhatták a MÁV Szimfonikusok zenekarát, *Kurt Wöss*, a neves osztrák vendégmüvész vezényletével. Zongorán közreműködött *Klára Havliková.*

A műsorban Beethoven III. Leonora-nyitánya, Sztravinszky Capriccója, majd Beethoven VII. Szimfoniája szerepelt.

A szünetben alkalmam volt elbeszélgetni a vendég művészekkel. Kurt Wössről tudni kell, hogy ő Linzben, Felső-Ausztria fővárosában a messzi földön híres zenekarnak, a *Buchner Szimfonikusoknak az elnök-karnagya.* Számtalan meghívása van a világ minden részéből, így nem csoda, hogy az év nagy részét külföldön tölti. Magyarországi vendégszereplése előtt Japánban szerepelt, a megérkezése után a Zeneakadémián lépett fel.

— *Elvem az, hogy a magas színvonalon előadott zene nemcsak a nagy városok privilégiuma* — mondotta. — *Ezért szívesen tettem eleget a szentesiek meghívásának.* A MÁV Szimfonikus Zenekar kiváló képességű emberekből áll, úgy tapasztaltam, hogy egy nagy családot alkotnak a zene birodalmában. Örömmel tapasztaltam azt is, hogy a magyarok rendkívül barátságosak, s a közönség szakértelme, zene iránti rajongása szintén hozzájárult ahhoz, hogy nagyon jó benyomásokat szereztem Magyarországon. Kellemes érzéssel töltött el az ütemes taps, a fergeteges ovációó emléke...

Bár Kurt Wöss csak most járt először hazánkban — mint megtudtuk tőle: — nagyanyja temesvári magyar volt.

Klára Havliková vizsgált, aki magyarul köszönte meg a közönség ünneplését, gyakori vendég hazánkban. A művésznő pozsonyi, és *Suchony*, a neves csehszlovák zeneszerző darabjait ő játssza először zongorán. Klara Havliková is sokat szerepel külföldön. Itt látható képe például Spanyolországban készült. Szentesen is elmélyült művészi játékával ragadta magával a közönséget.

— *Számomra a zene jelenti az életet* — mondotta. — *A muzsika arra is képes, hogy szorosabbra fűzze a nepek barátságát... Én legjobban kedvelem a legregibb barokk zenét és a legújabb modern muzsikát...*

Feltétlenul ide kívánkozik *Pándi Mariann* neve is, aki a műsorismertető szerepét töltötte be. Szép beszéde, jó orgánuma, választékos szófűzése sokáig emlékezetes marad. A



Klára Haliková

komoly zenének nincs jobb propagálójától el sem lehet képzelni. Szívesen hallgatnánk máskor is.

A MÁV Szimfonikusokról ezúttal csak annyit: a zenekar mindig kedves vendége városunknak.

Fogas Pál

ÚJ RENDELŐ
Vámosgyörkön

Vámosgyörk állomáson megnyitották a vasutasok fogorvosi rendelőjét. Az új egészségügyi intézményt a vonatkísérő laktanya egyik helyiségéből alakították át mintegy 50 ezer forintos költséggel. A rendelő berendezéseinek értéke ennél magasabb összeget is kitett, de felbecsülhetetlen segítség a helyi és környékbeli vasutasoknak, hogy december óta fogbetegségekkel, fogfájdalmakkal nem kell Gyöngyösre vagy Jászárokszállásra utazniuk.

Harmadik éve...

Öt gyermekkel maradtam özvegyen és veszteltem át velük az 1970. évi pusztító árvizet. Azóta sokszor éreztük a vasút és a vasutasok nagy családjának segítőkészségét.

Lökösháza, illetve Curtici határállomás *Kossuth* szocialista brigádja például már harmadik éve patronálja két ikergyerekemet, *s legutóbb is 1000 forintot ajándékoztak részükre*, amelyből karácsonyra cipőt, és egyéb ruházati cikket vásároltam nekik. Köszönet érte.

Özv. Szabó Józsefné
Tunyogmatolcs

FÉLIDŐHÖZ ÉRKEZETT

a szakszervezeti politikai oktatás

720 tanfolyamon 15 300 hallgató tanul a budapesti területen

December közepén félidejéhez érkezett a szakszervezeti tömegoktatási évad. A tömegpolitikai nevelőmunka egyik nagyon fontos területén *fejlődés jellemzi a budapesti területi bizottság munkáját.* A testület az oktatási év előkészítésekor hozott határozatában az elért eredmények megtartását, illetve a további feltételek megteremtése mellett, növelését tűzte ki célul.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy az 1972/73-as évad eredményei minden vonatkozásban felülmúlták az eddigieket. Örvendetesen nőtt a tanfolyamok száma, *a tavalyihoz képest 52-vel több, összesen 713 politikai iskolán kezdődött meg októberben az oktatás.* A tanfolyamok népszerűségét mutatja, hogy azóta további 7 tanfolyam indult, egyrészt olyan szolgálati helyeken, ahol már több is működik, másrészt, ahol most szerveztek először.

Jól tükrözi a fejlődést az is, hogy a szakszervezeti politikai tömegoktatásban az utóbbi két évben *több mint 4 ezer fővel növekedett a hallgatók száma*, s ezen belül másfél ezerrel több nődolgozó vesz részt a politikai oktatáson.

A területi bizottsághoz tartozó szolgálati helyek, üzemek létszámának 25 százaléka, összesen *15 300 dolgozó részesül a politikai képzés e formájában.* A résztvevők 60 százaléka fiatal, 75 százaléka szocialista brigádtag.

Az oktató-nevelőmunka hatékonyságának kulcskérdése: *a kellő felkészültségű propagandista.* A szakszervezeti bizottságok a partszervezetekkel közösen együttműködve nagy gondot fordítanak a 752, — köztük 44 nő — vezetőpropagandista, illetve propagandista kiválasztására. Köztük sokan már kezdettől fogva részt vesznek munkatársaik politikai műveltségének fejlesztésében.

Ezt tükrözi, hogy a propagandisták 39 százaléka már elvégezte vagy jelenleg végzi a marxista—leninista esti egyetemet, illetve középiskolát.

Az alapvetően fontos, sokirányú tájékoztatást biztosítja, hogy a propagandisták 64 százaléka vezető, vagy középvezető beosztásban dolgozik. *Közülük 41-en egy éves pártiskolai, 209-en egy évesnél kevesebb időtartamú pártiskolán, illetve szakszervezeti iskolán fejlesztették politikai képzettségüket.* Általános műveltség tekintetében is képzettek, ugyanis 64 fő egyetemi, 404 fő érettségi végzettséggel rendelkezik.

Szőnyi Lajos

Eredményes évet zártak a debreceni vasutasok

Az időjárás 1972-ben kegyes volt Debrecen állomás dolgozóihoz sszinte egyetlen percre sem hátráltatta a nagy csomópont folyamatos munkáját. De nemcsak ez játszott nagy szerepet abban hogy a vasutasok élüzem szinten teljesítették feladataikat, hanem a mozgalmi szervek, köztük a szakszervezeti bizottság kitűnő szervezőkészsége, hatékony támogatása is. Az év leteltével így beszélt erről *Czeglédi Sándor* szb-titkár:

— Elmúlt évi feladatainkat a párt X., a SZOT XXII. és a Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa határozta meg. Célul tűztük ki a munka hatékonyabbá tételét, a politikai tudat formálását, valamint az érdekvédelem, az üzemi, illetve a szakszervezeti demokrácia fokozását.

A kollektív szerződés szerint...

— Hogyan valósultak meg ezek a feladatok az év folyamán?

— Még a múlt év elején értékeltük a gazdasági vezetéssel a kollektív szerződés végrehajtását. Megállapítottuk, hogy jó a szerződés. *Csökkent a túlóra, bebizonyosodott, hogy az utazószolgálat túlmunkája többnyire nem a vonatkísérőkön, hanem a vezénylőkön és a forgalmi szolgálat irányítóin múlt.* Javult a dolgozók szociális és egészségügyi ellátottsága: Debrecenben korszerű rendelő intézet épült. Sajnos, az is előfordult, hogy egyes vonali szolgálati helyeken — például Hajdúdorogon — megsértették a kollektív szerződést, mert az állomásfőnök önhatalmúlag szabta meg a munkaidőt.

— Szakszervezeti bizottságunk a műhelybizottságok munkájával is következetesen foglalkozott — folytatta Czeglédi Sándor. — Különösen taggyűléseiket kísértük figyelemmel. *Az év során három szolgálati vezető beszámoltatására is sor került. Így kaptunk képet Balmazújváros, Debrecen-Fatelep és Debrecen-Vásártér állomások gazdasági-politikai munkájáról. A szervezett dolgozókat sokszor és sokféleképpen segítettük.* Legutóbb éppen karácsony előtt osztottunk szét 12 ezer forintot. A legnagyobb eredménynek mégis azt számítjuk, hogy 1972-ben szinte maradéktalanul kielégítettük az üdülési igényeket. Mindenekelőtt a fizikai dolgozók és családtagjaik kaptak beutalót. *A balatonakarattyai üdülőnkben 152 család nyaralt 11 turnusban, és mintegy 150 vasutas gyermeke vett részt a helyileg, illetve a SZOT által kezdeményezett üdültetési akciókban.*

„Oktatási rekord"

— Milyen fontos feladatok adódtak még az ösztendőben?

— Sokat tettünk az itt dolgozó nők érdekében, ezenkívül sikerült még szorosabbra fűzni a szakszervezet és a KISZ kapcsolatát. Ifjúsági bizottságunk *Magyar Györgyné* vezetésével jó munkát végzett. Jó néhány fiatal került középvezetői beosztásba. A közösen végzett társadalmi munkák értéke több mint 30 ezer forintot tett ki.

— Ifjúsági bizottságunk *„Csak fiataloknak"* címmel politikai iskolát indított. *A nők közül is többen kerültek középvezetői beosztásba s 17 lányt, asszonyt mentesítettünk az éjszakai szolgálattól.* Az utazószolgálatnál külön női fordát készítettünk.

— A szakszervezeti oktatásban „rekorderedmények" születtek. Egy korábbi közléssel ellentétben *állomásunkon 25 politikai iskola működik, 750 hallgatóval.* Nagy visszhangot keltett a reszortfelelősök oktatása, amelynek következtében érezhetően javult a reszortbizottságok munkája.

Csak így tovább!

Jól sikerült évet zártak tehát a debreceniek. *November 30-án már azt jelenthették a szolgálati felsőbbségnek, hogy teljesítették áruszállítási tervüket.* A munka többi mutatója is hasonlóan alakult. Az új esztendőben folytatni szeretnék ezt az eredményt. Amint a szakszervezeti bizottság titkára elmondja:

— A következő évek munkájához jó alapot teremtenek a Központi Bizottság novemberi határozatai, amelyek végrehajtásával tovább javíthatjuk a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit.

Molát Ferenc

Értékes műemlékek a Keleti pályaudvaron

Tizenkét év múlva kereken százesztendős lesz a Keleti pályaudvar. Számtalanszor megfordultam már az 1884-ben létesített állomásépületben, amelyről joggal mondják, hogy Európa egykori legszebb, legkorszerűbb „indóháza" volt.

És mégis: csak a napokban fedeztem fel a pályaudvar pénztárcsarnokában *Lotz Károlynak* a vasút allegóriáját ábrázoló hatalmas freskóját és *Than Mór* kisebb, a kereskedelmet és a forgalmat szimbolizáló alkotását. Igaz, hogy ezeket a felbecsülhetetlen értékű remekműveket alaposan megviselték, csaknem felismerhetetlenné tették a viharos évtizedek, de kellő szakértelemmel bizonyára rendbe hozhatnák még a freskókat.

Ugyanekkor vettem észre, hogy a régi kormányzati váróteremben — ahol annak idején *Boross Gábor*, a „vasminiszter" mindig szívesen tartózkodott —, szintén *Lotz Károly műve ékesíti a mennyezetet.* Ezenkívül az itt látható stilizált pillérek, aranyozott korinthusi oszlopfők, akantusz-levelek eredetiben őrzik egy letűnt kor építészeti szellemét, architektúráját. Azt hiszem, *feltétlenül meg kellene menteniink ezeket az emlékeket.*

Hallottam, hogy a régi kormányzati váróteremben helyén az IBUSZ modern tájékoztató irodát alakít ki. Üzleti szempontból bizonyára szükséges, de *a vasút, sőt az ország műemlékeinek védelme, megóvása talán ennél is fontosabb.*

Hisszük, hogy erre is gondoltak az illetékesek...

(gergely)

HATMILLIÁRD FORINT BERUHÁZÁSOKRA

A MÁV idei feladatai a számok tükrében

(Folytatás az 1. oldalról)

legeként közel 83%-ra nő a villamos- és Diesel-vontatási teljesítmény részaránya, kedvezőbben alakul a személyszállító vonatok zsúfoltsága, és a teherkocsipark darabszámának némi csökkenése ellenére is *mintegy 29 ezer tonnával emelkedik a raksúlykapacitás.*

Hálózatfejlesztési programunk keretében tovább folytatjuk *Debrecen—Nyiregyháza* között a vonalfejlesztési munkákat, valamint a *Rákos—Újszász* vonalon a biztosítóberendezés korszerűsítését és Tápiószelelg à második vágány építését.

Villamosítás Nagykátától Szolnokig

A villamosítási munkák tovább haladnak Lökösháza irányába, *és biztosítjuk a villamosüzem felvételét Nagykátától Szolnokig.* A vasútvonalak korszerűsítésére előirányzott összeg — az egyéb járulékos beruházások elvégzése mellett — *csak mintegy 180 vágánykilométer felépítmény felújítását teszi lehetővé.* A pályakorszerűsítési munkákkal összhangban áll a távközlő- és biztosítóberendezési hálózat fejlesztése és korszerűsítése, valamint a szintben fekvő vasúti és közúti kereszteződések biztosítása. Tovább folytatjuk — 630 millió forint felhasználásával — a pályaudvarok, vasúti csomópontok és állomások korszerűsítését. *Záhony* átrakókörzet fejlesztése, *Szolnok* és *Debrecen* állomás rekonstrukciós munkáinak folytatása, *Budapest—Déli pályaudvar* átépítése az elsők között szerepel a programban. A terv legfontosabb feladatai közé tartozik *Rajka, Gyékényes* és *Murakeresztúr* határállomások bővítése is.

Jelentős összeg áll rendelkezésünkre a pályafenntartási és rakodási munkák gépesítésére *és 235 millió forintot biztosítottunk a járműjavítóipar fejlesztésére.*

A dolgozók munkakörülményeit javító beruházások közül *szociális létesítmények megvalósítására 69, egészségügyi intézményeink fejlesztésére 47 millió forintot fordítunk.* Jelentős összeget használunk fel selejtpótlásra, lakásépítésre, oktatási beruházásokra és egyéb üzemi célú létesítményekre.

A felsorolt beruházásokra szánt 6 milliárd forint gazdaságos felhasználása nem lehet közömbös számunkra, *ezért tovább kell javítanunk a beruházások műszaki-gazdasági előkészítését, a beruházási célok és a költségek pontosabb összehangolását, a beruházási tervek megalapozottságát és nem utolsósorban a végrehajtás ellenőrzését.* Mindez csak a műszaki és gazdasági szemlélet összhangjának megteremtésével érhető el.

Az utánpótlás számára tegyük vonzóbbá a vasutat

A munkaerő- és bérgazdálkodás területén is jelentősek ez évi feladataink. *A munka- és üzemszervezés javítása mellett folytatnunk kell a munkaerőállomány felfrissítését.* Ennek érdekében biztosítanunk kell azoknak a feltételeknek a megteremtését, melyek segítségével a fiatalok és a nők számára vonzóbbá tehetjük a vasúti hivatást.

Törekednünk kell továbbra is a kocsirendező, váltókezelő, vonatkísérő, szakmunkás munkakörök létszámhiányának megszüntetésére. Ugyanakkor *gátat kell vetnünk az adminisztratív létszám káros felduzzasztása elé is.*

A vasút vezetésének továbbra is fontos feladata az utazószemélyzet túlmunkáltatásának csökkentése. A munkaidő újabb rövidítését illetően tennivalóink a Központi Bizottság 1972 novemberi állásfoglalását követő kormányhatározatban foglaltaktól függenek, de ezek megvalósítására a feltételeket a vasútüzemnél nekünk kell megteremteni. Ilyenek: *a munkafegyelem további szilárdítása, az üzemen belüli „munkanélküliség" felszámolása, a hatékonyság növelése, a minőség javítása.*

Elsőrendű feladatunk az is, hogy a vasutas dolgozók számára biztosítsuk — a párt Központi Bizottsága állásfoglalásának megfelelő — bérszínvonal emelését. Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy *a jövőben is csak azt oszthatjuk el, amit megtermeltünk.* Rajtunk, vasutas dolgozókon múlik, hogy tervünk sikeres teljesítésével a bérszínvonal emelésével összefüggő célkitűzésünket is valóra váltsuk.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

SOK KICSI SOKRA MEGY

Az ésszerű takarékosság példája egy kisállomáson

A győr—veszprémi vonal egyik kis állomása *Ecs.* Ennek dolgozói 8000 forintot takarítottak meg az idei fűtési szezonban. Hogyan? — kérdezheti az olvasó. — Nem tartják be a fűtési normát?

Nem erről van szó, hanem *ésszerű takarékossagról, és önként vállalt társadalmi munkáról,* amellyel három dolgozónő — *Marton Emilné, Tóth Jánosné, Rigó Józsefné* — és vezetőjük: *Szekely Ferenc* példát mutat.

Az előző években megszabott szén, hozzá a begyujtó fa, a vagonfutás és a nyiltvonali kiállítas díja, valamint a vonatkísérők és a ki-berakást végzo dolgozók bére mintegy 14 000 forintba került. Az idén viszont *Szekely Ferenc állomásvezető javaslatára, a szombathelyi igazgatóság engedélyezte, hogy a tüzelőt helyben, a termelőszövetkezettől vasárolják meg.* Négy helyiség négy kalyhájához 120 mázsa fűrészelt akác szükséges, a téli tüzelő igy „házhoz" szállítva csak 6000 forintba került. A fűrészelt fa aprítasát az említett dolgozók szívesen vállalták.

A vonali szakszervezeti bizottság köszönetet fejezte ki nekik az onkoltség csökkentésére irányulo kezdeményezésért, a helyi lehetősegek kihasználásában rejlő ésszerű takarékosságert.

TÖBB KOCSI: KENYELMESEBB UTAZÁS

A dunakeszi brigádok összefogtak

Tettekkel válaszoltak a MÁV-vezérigazgatóság felhívására

„A Dunakeszi Járműjavító december 2—22-e között — tehát húsz nap alatt — 144 személykocsit javított meg, ezenkívül nyolc új, ott gyártott, négytengelyes személykocsit adott át a forgalomnak."

Lapunk legutóbbi számából, a *Jól sikerült az ünnepi forgalom* című tudósításból idéztük a fenti sorokat, mert ennek alapján kértük meg most *Kalmár Jánost,* a járműjavító főmérnökét, Dunakeszi község országgyűlési képviselőjét, hogy egészítse ki a figyelemre méltó munkáról szóló rövid közleményt.

— A múlt év végén üzemünk dolgozói valóban mindent megtettek azért, hogy a lehető legkisebbre csökkentsék a javításra váró kocsik számát, és minél több személykocsit adjanak át az ünnepi forgalom előtt — mondotta Kalmár János. *— Év közben általában 130—135 javított kocsi hagyta el üzemünket havonta, ezzel szemben december 2—22-e között, tehát egyharmadnyival rövidebb idő alatt, 144 kocsit bocsátottunk útjára. A tény önmagáért beszél...*

Ez csak úgy vált lehetségessé, hogy összefogott az egész üzem valamennyi munkahelye. Az I-es részleg dolgozói — akik egyébként csak új kocsikat építenek — 19 jármű fővizsgáját, 3 főjavítását és egy hálókocsi futójavítását vállalták át a II-es részlegtől. s még így is elkészítettek nyolc új személykocsit. A segítség természetesen kölcsönos volt, sőt az üzem falain is túlterjedt a segítő szándék.

— A kocsiszolgálati főnökségek is Dunakeszihez fordultak, mert nem győzték a kisebb javításokat az ünnepekre — magyarázta a főmérnök. — Üzemünk dolgozói nem utasitottak el egyetlen segélykérelmet sem. Szinte természetesnek tartották, hogy a maguk temérdek munkája közepette, kerekeket esztergáljanak a kocsiszolgálatnak, akkumulátorkészleteket adjanak a kocsik világításához, és egyéb módon, kisebb-nagyobb feladatok elvégzésével támogassák őket.

A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére összehivott brigádvezetői értekezlet után a dunakeszieki igy válaszoltak az ünnepi forgalom előtt kibocsátott vezérigazgatósági felhívásra. Az üzem 125 brigádja — amelyek közül 89 már elnyerte a szocialista címet — a lehetőségek felmérése után megtette vállalását, és annak megfelelően ütemezte munkáját. *Büki János,* a II. osztály vezetője és helyettese: *Gyepesi Frenc* osztályfőmérnök kiváltképpen a főalvázlakatosokat dicséri. Ezenkívül elsősorban. *Mundi Károly* ajtólakatos brigádja. továbbá *Dömény Károly* szekrényszerelő, *Buczkó Károly* fényező, *Gedai Sándor* kárpitos, *Kondella Károly* és *Nagy László* villanyszerelők, *Mészáros Istvánné* kocsitakarító, valamint *Somogyi István* belső-kocsimosó brigádja járt elöl jó példával.

Riesz Ödön, az I. osztály vezetője és *Gallina Ferenc* főmérnök szintén hangsúlyozta valamennyi brigád szorgos munkáját, odaadó helytállását név szerint említve *Ribai János* fényező, *Romek Géza, Tömör László* szerelő-asztalos, *Kovacsik Béla* gázfűtésszerelő, *Tar Ádám* alvázlakatos, *László István* szerelőlakatos és *Mennyes Gusztáv* villanyszerelő brigádját.

Sz. F.

MEGJEGYEZZÜK

Villamos vontatással — gyertyafénynél

A *„Vasút-üzleti Rendtartás"*, amelyet *„a közjóra annyira fontos vaspalya-üzlet czélszerű módon leendő szabályozásának szükségénél fogva"* 1851. november 16-án maga Ferencz József, az akkori uralkodó hagyott jóvá, többek között a következőket is előírta:

„...Éjjel vagy egyéb meneteknél, melyek sötétségben történnek, valamennyi személykocsi belseje megfelelően kivilágitandó."

Az azóta eltelt több mint százhúsz esztendő alatt sok viz lefolyt a Dunán, s úgy látszik, hogy a régi előírás lassan teljesen feledésbe merül a *„közjóra annyira fontos vaspalyán"*

De ne kerülgessük tovább, hogy miért fog ilyen erősen az epébe mártott toll. Január 5-én, miután egyik ismerősöm mellemre tűzte azt a piros-kék zománcos, aranybetűs jelvényt, amelyet a budapest—nagykátai vonalszakasz villamosítása és ünnepélyes átadása alkalmából készíttetett a budapesti igazgatóság, nyomban kedvet kaptam ahhoz, hogy felüljek egy nagykátai vonatra. De bár ne tettem volna! *Büszkeségemet, vasutas önérzetemet rögvest keserű bosszankodás váltotta fel.*

Már hogy is ne! A 16 óra 33 perckor induló szerelvény élén korszerű villanymozdony, utána pedig *sötét, kivilágitatlan személykocsik.* Az utasok reklamálására a kalauz tehetetlenül tárta szét a karját, és csak ennyit mondott: *„Sajnos, a Keletiben nem cserélték ki az akkumulátorokat."*

A négy sötét kocsi egyik-másik fülkéjében az utasok előszedték magukkal hozott gyertyáikat, s azok pislákoló fényénél olvasgattak vagy kártyáztak.

Lám, ők ismerik és nem felejtik az említett Rendtartás 22. paragrafusát: *„A meneteknél, melyek sötétségben történnek, valamennyi személykocsi belseje megfelelően kivilágitandó."* Vagy a gyertyák fénye nem nevezhető *„megfelelő"*-nek? Akkor kötelezzük őket arra, hogy *hozzanak magukkal erősebb fényű világító eszközöket.*

Végtére, csak nem fogunk szégyenkezni az utasok miatt, mert személykocsijainkban esténként gyertyával, mécsessel világítanak...

(kovács)

Az utánpótlás műhelyében

OSZTÁLYFŐNÖKI ÓRA A 3/C-BEN

A pályaudvarok vonzásában valóságos gond az utánpótlás. A létszámhiány megszüntetésére intézkedések születtek. Ezek részben ismertek, más részről kellő propaganda hiánya miatt kevésbé.

Az utódok egy része vasúti szakiskolákból kerül a vegrehajtó szolgálathoz. Ilyen a VI. kerületi Rippl Rónai utcai *közlekedési szakközépiskola.* Több ágazatban folyik képzés. Ezúttal a vasútforgalmi ágazat 3/c osztályát kerestük fel, ahol *Németh József* tanár épen osztályfőnöki órára készül...

A jövőre készülnek

A folyosó csendes. A tanteremben a tanulóévek ismert hangulata, mely alól felnőttként is nehéz szabadulni. Tisztaság, rend. A falakon képek, tablók, faliújság. Fiatalok vallomása környezetükről és érdeklődési körükről.

25 tanuló — köztük 12 leány — készül a jövőre. Pesti és Pest környéki fiatalok. Többnyire vasutas-szülők gyermekei, akik a szülők munkájának folytatására vállalkoztak. Közöttük vannak szorgalmasak és kevésbé törekvők. Miként az jellemző a fiatalokra.

Szeretettel fogadják három júniusban érett társukat, akiket még a tanár is „ifjú kollegaként" üdvözöl. Mindhárman a végrehajtó szolgálat valamelyik területén dolgoznak. A várakozás feszültségével töltött pillanatok ezek. Nem kevesebbről van szó, mint fiatalok tájékoztatnak hozzájuk hasonló korúakat. Csak, amíg az egyik oldalon ülők még tanulók, a másikak már „dolgozók"! Amikor Németh József engedélyére *Bischoff Magdolna* felteszi a kérdést: — *... és mondjátok, a vasúti munka tényleg olyan érdekes, miként azt tanáraink mondják nekünk?* — a feszültség feloldódik. Nyílt és őszinte tekintetek kapcsolódnak egymásba.

Gyetvai István volt hallgató válaszol.

— *A munka szép! Még akkor is, ha kezdetben mint én magam is váltóőr, sorompókezelő voltam szükségből.* Mert az csak átmenet. Végig kell járni a létrát. Most Ercsiben raktárnok vagyok kiküldetésben, amíg tart a cukorrépa-szezon.

Meg kell ismerni a vasutat

Ács István dunakeszi állomáson dolgozik.

— Én is voltam váltóőr, és málházó is. No, de egy állomáson csak átmenet lehet az ilyen. Különben is nincs ebben semmi különös. Hisz ugyanott majd forgalmi szolgálattevő leszek. *Az „embernek" meg kell ismernie a vasutat.*

Elmondja, hogy mint úttörő vasutas szerette meg a vasutat. Hatása alól azóta nem tud szabadulni. Nem is akar. Élethivatásának tekinti. *Keresete meghaladja a 2400 Ft-ot.* Bejelentették már önállósító vizsgára.



Egymás után jelentkeznek a kérdezők. A vasútról és a vasutasokról mindent tudni akarnak

— Mi a véleménye a vasutasoknak a tanulókról? — kérdi nemi fenntartással *Furka Doloresz.*

Kiss Ilona isaszegi személypénztáros felel közvetlen kedvességgel, meggyőző erővel.

— Én most árupénztárosi vizsgára készülök. Átkerültem a kereskedelmi szolgálathoz. Nem is kívánok ezen változtatni. Érdekes amit csinálok. Felkészülésemkor az árupénztáros segített nekem a legtöbbet. De mások is...

Aztán arról beszélt a leányhallgatóknak, hogy keresete 2400—2500 forint körül alakul, mint személypénztárosé. A mellékesekkel együtt — mert azok is vannak — *béleygpénz, éjjeli pótlék, manköpénz, jutalom...*

Várják a fiatalokat a külszolgálatnál. Olyan fontosak, hogy állandóan kell rájuk figyelni.

Gyetvai szerint kicsit furcsa volt, hogy nekik is annyit kell tudni, mint az idősebbeknek.

— *Igaz* — teszi hozzá —, *hogy a munkaköri bérben ez érvényesül is.*

Ács István szerint főnöke még arra is kíváncsi, hogy mennyire felel meg. Korábban a szegedi technikumból kapott pótlást, most szeretne összehasonlítást tenni.

„... a jót akarni kell"

— És az itt megszerzett tudás elég lesz-e „odakint"? — kérdezi Lajos István. Szavai a jövő szolgálat felelősségét éreztetik.

— Nem! Nem elég! — feleli a három meghívott. Erről valakinek *Váci Mihály* szavai jutnak eszébe *„Nem elég jóra vágyni, a jót akarni kell."* — Több kell, mondják meggyőződéssel. Gyakorlat és helyismeret még.

Komoly és derűs szóváltással peregnek a percek. Néha felnevet az osztály, ha egy kérdést sutának, esetlennek tartanak. Aztán újból figyelmesek. Záporzik a kíváncsiság.

Győri Zoltán arra kíváncsi — mi lett az osztálytársaitokból? Úgy hallottam sokan nem akartak vasutasok lenni?

— *Kilencven százalékban pedig valamennyien azok lettek!* — nyugtat meg mindenkit *Gyetvai Pista.* Még *Duka Gyuszi* is. Pedig aztán ő... csakugyan...

Nincs kétkedés a szavakban. Nemzedéken belül vannak mindannyian, amikor a katonaságról, a kereseti arányokról, összehasonlításról, az irodai munkáról van szó.

Nincs ebben semmi különös. Napjaink természetes realitása. Csupán kíváncsiak holnapjukra. Nem akarnak bizonytalanságot. *Érdekli őket a munka, a munkatársak és a körülmények éppen úgy, mint a pihenőidő, az előmeneteli lehetőség és minden, ami majd életüket teljessé teszi ..*

S ebben egyformák mindannyian, hívják őket *Nagy Istvánnak. Csonka Lászlónak* vagy *Nyiri Jánosnak.*

Az iskola várja a tanulókat

Előre szaladnak időben a gondolatok. Miközben fogy az óra, melyet erre a célra jelölt ki okosan a tanár. Engedi az érveket és ellenérveket összecsapni. Teljességre törekszik, s ha jónak látja, egy-egy szavával irányt szab a beszélgetés nek...

Kicsengetnek....

Az órának vége. Kérdésére mindenki megkapta válaszat. Elégedettek. Mint *Offra Erzsi,* akit már nem bánt, hogy nincs esetleg vasárnap, de van sok szabad idő; vagy *Imre György, Burghard László* és *Lajos Pista,* akik külföldi utazás, munkaügyi és sport vonatkozású kérdéseikre kaptak megnyugtató feleletet.

Az idő nem áll meg. Holnap már közöttünk lesznek. Az iskola pedig szélesre tárt kapuival várja az új tanulókat

Számítani kell rájuk, mert *nem is nélkülözhetjük őket.*

Sz. B.

MIT KELL TUDNI

az új nyugdíjszabályokról

Módosultak a korkedvezményre jogosultság szabályai, korszerüsödött a munkaköri jegyzék

A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* és a *Minisztertanács*, valamint a *Szakszervezetek Országos Tanácsa* — az érdekelt miniszterekkel egyetértésben — módosította, illetőleg kiegészítette a termelőszövetkezeti nyugdíjrendszert és a dolgozók társadalombiztosítási nyugdíjrendszerének egyes szabályait. Az új rendelkezések — amelyeket a *Magyar Közlöny* 1972. november 2-án megjelent 86. száma közölt — *az érintett dolgozók, illetőleg szövetkezeti tagok nyugellatása tekintetében kedvező szabályokat tartalmaz.* A továbbiakban ezek közül csak a vasutas dolgozókat kozvetlenül is érintő korkedvezményre es a munkabérátlag számitasara vonatkozó új szabalyokat ismertetjük.

Húsz évig volt érvényben

A korkedvezményre jogosultság szabályai, valamint a korkedvezményre jogot adó munkakörök jegyzéke — lényegében változatlan formában — *több mint 20 éve voltak érvényben.* Ezek a szabályok azt kívánták biztosítani, hogy az öregségi nyugdíjra jogosító korhatárhoz képest (férfiak 60., nők 55 életév) korkedvezményt kapjanak azok a dolgozók, akik hosszabb időt töltöttek el olyan — úgynevezett korkedvezményes — munkakörben, amely az emberi szervezetet fokozottabban igénybe veszi. *Ezért az 1972. december 31-ig érvényben volt rendelkezések szerint a korkedvezmény egységesen 5 év volt.* A férfiak csak akkor voltak jogosultak erre, ha legalább 25, a nők pedig legalább 20 évet dolgoztak korkedvezményre jogosító munkakörben. Ha tehát egy vasutas dolgozó rövidebb időt töltött el korkedvezményes munkakörben az 1972. december 31-ig hatályban volt szabályok szerint, korkedvezményt nem kaphatott.

Mindinkább nyilvánvalóbbá vált ennek a rendelkezésnek a méltánytalansága. Az új szabályok szerint — 1973. január 1. napjától kezdődően — *már 10 évi korkedvezményre jogosító munkakörben eltöltött idő után is jár a korkedvezmény.*

Az Elnöki Tanács rendelete szerint ketévi korkedvezményt kap az a férfi, aki legalább 10 évi, illetőleg az a nő, aki legalább 8 évi korkedvezményre jogosító munkakörben dolgozott. *A korkedvezményes munkakörben minden további 5 évi, nőknél 4 évi munka egy-egy évi korkedvezményre ad jogot.* Így például az a vasutas férfidolgozó, aki mozdonykísérő, vonatkísérő, vagy kocsirendező munkakörben 20 évet töltött el, 4 évi korkedvezményt kap. Ez a vasutas dolgozó tehát 56 éves korában kérheti az öregségi nyugdíjának megállapítását: *30 évi ilyen munka után a korkedvezmény 6 év, az öregségi nyugdíj ebben az esetben 54 éves korától kezdve jár.*

A korkedvezményre jogosultság szabályainak enyhítését indokolta az a gyakorlati tapasztalat, hogy az a dolgozó, aki 15—20 évig dolgozott olyan munkakörben, amely az emberi szervezetet fokozottabban igénybe veszi, számos esetben alkalmatlanná vált arra, hogy a nehéz munkakörülmények között tovább dolgozzon a korkedvezményes munkakörben. Ebben az esetben pedig már képtelen volt megszerezni a korkedvezményhez szükséges jogosultságot és kénytelen volt 60., a nődolgozó az 55. életévének betöltéséig dolgozni.

Megszúntek a hiányosságok

Megváltozott a korkedvezményre jogosító munkakörök jegyzéke is. A december 31-ig érvényben volt — több mint 20 éve készült — munkaköri jegyzék gyakorlati alkalmazása számos problémát okozott. Ez alatt az idő alatt a népgazdaság szerkezetében jelentős változas történt: *új iparágak keletkeztek és az egyes munkakörökben is megváltoztak a technológiai eloirások.* Problémát jelentett ezenkívül az is, hogy az egyes munkaköröknek csak az általános elnevezését jelölte meg a munkaköri jegyzék, de nem tartalmazta a munkakörök leírását. *Ezért a munkaköri jegyzék nagy része korszerűtlenné és elavultta vált.*

Az új jegyzék ugyancsak a Magyar Közlöny 1972. évi 86. számában jelent meg a minisztertanácsi rendelet mellékleteként. Ez a munkaköri jegyzék már megszüntette az eddigi hiányosságokat és *a munkaköröknek nemcsak az általános, hanem a különböző üzemekben használatos elnevezéseit is feltünteti.* A munkakör megnevezése mellett tartalmazza a munkafolyamatok átfogó műszaki leírását is és az egyes munkakörök tekintetében kiterjeszti a kedvezményt a népgazdaság olyan területeire is, amelyekre a korábbi jegyzék nem adott lehetőséget, bár a munkakörülmények azonosságai ezt indokolttá tették volna. *Az új jegyzék szerint a vasutas olvasztárt is megilleti a korkedvezmény 1973 januárjától.*

A korkedvezményre jogosító különböző munkakörökben eltöltött időket egybe kell számítani. A jegyzékben felsorolt munkakörben (munkahelyen) eltöltött időt a korkedvezményre jogosultság szempontjából abban az esetben is figyelembe kell venni, *ha azt az időt szolgalati időként figyelembe venni nem lehet.* A külföldön eltöltött időnek azonban csak azt a tartalmát lehet számításba venni, amelynek soran az igénylő bányában, föld alatt dolgozott a jegyzékben felsorolt munkakörben.

Új rendelkezés az is, hogy a fegyveres erőknél, illetőleg fegyveres testületeknél a hivatásos szolgálatban ténylegesen eltöltött vagy abba beszámított időt — ha a nyugdíjat a dolgozó társadalombiztosítási nyugdíjáról szóló szabályok szerint állapítják meg — korkedvezmenyes időként kell figyelembe venni, *felteve, ha a hivatasos szolgálat nem jogvesztessel (lemondással) 1954. szeptember 30-a után szünt meg.* A fegyveres erők és a fegyveres testületek tovább szolgáló állományában, valamint hadkötelezettség alapjan katonai szolgálatban töltött, vagy ezzel azonosnak tekinthető időt tovabbra is csak abban az esetben lehet a korkedvezmény szempontjából szamításba venni, ha az igénylő e szolgálatát megelőzően és követően 30—30 napon belül a jegyzékben felsorolt munkakörben dolgozott.

Mikortól jár az ösztönző nyugdíj

Végezetul ismerjük azt is, hogy mikortól kaphat ösztönző nyugdíjpótlékot a korkedvezményre jogosult dolgozó. A korkedvezményre vonatkozó új szabályok szerint minden olyan dolgozó, aki bármikor legalább 10 évet (nő 8 évet) *korkedvezményre jogosító munkakörben dolgozott és nem veszi igénybe a korkedvezményes nyugdíjat, hanem tovább dolgozik, ösztönző nyugdíjpótlék illeti meg a korkedvezményes korhatára elérése után munkában töltött évei alapján.* Az ösztönző nyugdíjpótlék az ilyen dolgozót akkor is megilleti, ha a korkedvezményes nyugdíjra való jogosultságának a megszerzése után — a nyugdíj igénybevétele nélkul — már nem korkedvezményes munkakörben dolgozik.

Vegyunk egy példát. Az 1972-ben 55 éves mozdonyvezető, aki már mondjuk 30 éve dolgozik a MÁV-nal s ebből 20 évet mozdonyvezető volt, az uj szabályok szerint 4 évi korkedvezmenyre jogosult *1973-ban — 56. életevének elérésekor — korkedvezmenyes nyugdíjba mehetne.* Ha nem megy nyugdíjba, hanem tovább dolgozik az 56. életévének a betöltését követően munkában töltött — akár mozdonyvezető, akár más munkakorben — minden teljes év (minden 365 napi ári nap) után a nyugdíj kiszítésen kívül *az ösztönző nyugdíjpótlék is megilleti.*

Dr. Kiss Ferenc

Rakott kocsik üres diszpozícióval

Gyakori eset, hogy hanyag, felületes munka következtében rakott kocsikat üresként továbbítanak, és csak hosszas nyomozás után lehet kideríteni a küldemények hovatartozását. Ez történt a közelmúltban *Leninvárosban* is. Az üresként érkezett kocsik közül találták a 01 53 147 8628—4 számú farostlemezzel félig rakott, illetve a drótsodronnyal rakott 27 55 119 7191—1 számú kocsit.

A több napig tartó nyomozás kideritette, hogy a kocsik rendeltetési állomása Nagykanizsa volt. Az első kocsit előzoleg átadták az átvevőnek kirakás végett, s már félig ki is rakták, s ezután vitték el üresként Nagykanizsáról Leninvárosba.

A két kocsit 820—820 kilométeren át vontatták feleslegesen és a fuvarozási határidőt is jócskán túllépték. Még nem tudjuk, hogy az esetleges kőbért kinek kell majd fizetnie.

Bakó János

Mit adott az év? Mit hoz az új?

Eredmények, tervek Nagyatád állomáson

— Mit hozott az elmúlt év Nagyatád állomás dolgozóinak es mire számítanak 1973-ban?

— *Volt részünk jóban is, rosszban is* — valaszolta kérdésünkre *Turi János*, aki nemrég költözött át Szigetvárról hazánk egyik legfiatalabb varosába. (Nagyatádot ugyanis a közelmúltban emelték városi rangra.)

— Ami a rosszat illeti: *Klein Gyula* állomásfőnök már hosszú ideje beteg, ezenkívül sok gondot okozott a megnövekedett forgalom, pontosabban az, hogy *a négy vágány közül csak kettő alkalmas vonatok fogadására, pedig 1972-ben már több mint 10 000 kocsi került ki-, illetve berakasra.* Rossz volt továbbá az is, hogy sem a párt-, sem a szakszervezetnek nincs olyan helyisége, ahol gyűléseket, értekezleteket, összejöveteleket tarthatnának a helybeli vasutasok.

A jót, az örömteli eseményeket hosszabban sorolhatjuk — jelentette ki ezután Turi János, aki látogatásunkkor épper a szabadságát töltő *Simon Jenő* helyettes főnök teendőit látta el. — Az állomás dolgozóit tömörítő, 29 tagot számláló Petőfi szocialista brigád a bronz fokozatú kitüntetés után kapcsolatot teremtett a város más szocialista brigádjaival. Gyakoriak a látogatások a fonalgyárban, s a legújabb eredmény, hogy szerződést kötöttünk a Volán 13-as egységével. Ennek értelmében közös brigádmegmozdulásokat szervezünk. *Saját munkahelyünkön is sokat javult, erősödött a közösségi szellem az elmúlt esztendőben* s 1973-ban szeretnénk még jobban előrelépni ezen az úton. A jó közösségi szellem ugyanis minden más eredményünknek a zálogа... Ide tartozik még, hogy tavaly 80 óra társadalmi munkát végeztünk városunkért, és hogy minden brigádtag részt vesz az állomásunkon indított politikai oktatáson...

A felsorolásból nem maradhat ki a pécsi vasutigazgatóságtól november közepén érkezett bérfejlesztési határozat, amelynek értelmében október elsejei hatallyal növelték a nagyobb jövedelemmel járó munkakörben dolgozó vasutasok bérét, hogy ezzal is csökkenjen az aránytalanságok s enyhüljön a létszámhiány.

— *Négy raktarnok hét váltókezelő, illetve váltoor, ket málházó kapott béremelést és a forgalmi szolgálattevők bérét is javíthattuk* — ujságolta Turi János, majd hozzátette: — Remeljük, az uj esztendő sem lesz hozzank mostohabb...

A további célok közül első helyen szerepel a tervek teljesítése. Ehhez az állomásiak szeretnék kiérdemelni a szocialista szolgálati helv címet, azzal együtt hogy a Petőfi brigád megszerezze az ezüstkoszorút.

Schöffer Jenő

A szociális segély nem fizetéskiegészítés

Mint ismeretes, a vállalati és szakszervezeti alapból származó segelyezesi keretösszeg felhasználásáról teljes hatáskörrel a szakszervezeti bizottságok döntenek, a segélyezési albizottságok ujján. *A szentesi épitési főnökség szakszervezeti bizottságához benyújtott kérelmeket 9 tagú albizottsag birálja el.* Az elutasított kérelmekről mindig részletes indoklást kap a kérelmező. Elég gyakran kell elutasító határozatot hozni. Néhány magasabb jövedelmű dolgozónál szinte szokásá vált, hogy be segre hivatkozva, a keretből pótlására rendkívüli segélyt kérnek. Az elutasított kérelmeket természetesen elutasítjuk. *A szociális segély nem fizetéskiegeszítés, nem a táppenz és a munkabér közötti különbözet korrigálása, se nem a szakszervezeti tagdíj „visszaterítese", hanem kizárólag alacsony jövedelmű, több gyermekes dolgozók anyagi gondjainak enyhítését szolgálja.*

Viszont, indokolt esetben mindig adunk szociális segélyt. Így például egy időtartamú betegség esetén is. Például egy öttagú családnál, ha a családfő az egyetlen kereső, kéthetes betegség esetén is envhítjük keresetveszteségét. *1972 első tiz hónapjában vállalati és szakszervezeti alapból 57 500 forint rendkívüli szociális segélyt fizettünk ki.* Százegy kérelmet nyújtottak be, 16-ot elutasított az albizottság, a többit teljesítette. A dolgozók 12 százalék nyújtott be kérelmet, a kérelmek száma tehát — nyilvánvalóan — jónak szerint — csökkenő irányzatot mutat.

Az albizottság arra törekszik, hogy emelje a segélyek összegét. A rendelkezésre álló pénz és a sok indokolt kérelem azonban csak lassú emelkedést tett lehetővé. Az összehasonlítás azt mutatja, hogy 1969-ben 322 forint, 1970-ben 341, 1971-ben 419 forint volt az egy segélyezettre jutó összeg. 1972-ben jelentősebb növekedés történt: *egy segélyezettre 675 forint jutott.* A növekedést azt tette lehetővé, hogy a kérelmezők arányára 4 százalékkal csökkent. Egyre inkább a rászorult dolgozók jelentkeznek segélyért.

F. P.

Új mozdonyok az Úttörővasúton

A MÁV Széchenyi-hegyi úttörővasut az idén ünnepli fennállásának 25. fordulóját. A közkedvelt kirándulóhely „jubileumi ajándékként" most *hat uj Diesel-mozdonyt kapott.*

A régieknél korszerűbb, nagyobb teljesítményű, négytengelyes, 450 lóerős vontató járműveket a *Román Népköztársaságból* vásárolta a MÁV, s január 6-án meg is érkeztek *Budapest-Kelenföld* állomásra. Onnan a *Volán* speciális gépkocsijai szállították azokat az úttörővasútra.

A kirándulók tavaszszal már az új mozdonyokkal vontatott szerelvényeken utazva gyönyörködhetnek a budai hegyek festői szépségében.

R. J.

„ÜRES ÁLLÁSON"

a 6-os térközben

Kozocsa Mihály, Martonvásár állomás tartalékos váltókezelője és térközőre, huszonöt esztendeje áll a vasút szolgálatában. Mindig oda küldik a budapest—székesfehérvári vonalszakaszon, ahol valaki hiányzik. Legutóbb Velence megállóhelyen, a 6-os térközőri szolgálati helyen találkoztunk vele.

— Kit helyettesít? — kérdeztük.

— *Most üres álláson vagyok* — válaszolta. — *Boros József a múlt év szeptemberében nyugdíjba ment, s azóta nem találnak a helyére senkit.* Nagy a felelősség, óriási a forgalom, s egyesek szerint bizonytalan ezen a helyen a jövő, ezért nem akad ide jelentkező. Különben az őrhely Kápolnásnyék állomásfőnökséghez tartozik...

— Hogy-hogy bizonytalan itt a jövő?

— *Úgy, hogy szerelik már a vonatok által működtetett fény-, illetve félsorompókat, valamint a térközjelzőket.* Utána már nem lesz szükség az ember állandó jelenlétére, szüntelen éberségére. A félsorompót már Velencén is felszerelték, kipróbálták, de egyelőre még nincs szó a végleges üzembe helyezésről...

— Miért? Talán nem válik be?

— Az automata sorompók általában bevalnak, de itt különleges helyi adottságok vannak — válaszolta a tapasztalt vasutas. — Először is: *ez az ország egyik legforgalmasabb vasúti útatjárója. Nyáron, egy-egy nappali szolgalatban 80—100 vonat robog keresztül, a nyaralók, víkendezok szemelygépkocsijait pedig megszamolni sem lehet.* Ez azonban még nem lenne baj. Az igazi nagy problémát az okozza, hogy a Velencei-tó partjáról a régi, balatoni országútra ráforduló kocsiknak a vasúti kereszteződésben kell megállniok, hogy vezetőik meggyőződjenek a továbbhaladás veszélytelenségéről, vagyis hogy a főútvonalon haladó járművekne előnyt adjanak. Nem ritka, hogy emiatt hosszú percekig — néha 3—5 percig — kell várakozniok. Előfordult nem egyszer, hogy a forgalmi dugó miatt vonatot tartóztattunk fel a térközben. De mi történik ezután? *Az automatika nem gondolkozik, csupán az 1000 méternyire lévő szigetelt sinmező érintését érzékeli. S másfél perc elteltével már itt is van a száguldó gyorsvonat...*

Egyelőre tehát a megépített félsorompót használaton kívül helyezték, s az emberek vigyáznak tovább a forgalom biztonságára. Egyelore! Ezzel együtt Kozocsa Mihály milyennek látja a jövőt? A hozzá hasonló vasutasok jövőjét?

— *A vasút, akárcsak a múltban, a jövőben is megbízható kenyeradó gazdánk lesz* — mondta a tartalékos térközőr. — Sőt, saját tapasztalataim alapján állíthatom, hogy sorsunk egyre könnyebb, életünk



Kozocsa Mihály

mind kiegyensúlyozottabb lesz. Jogainkat törvények, párthatározatok biztosítják, érdekeinket a szakszervezet következetesen védelmezi, munkánkat az egész társadalom elismeri, megbecsüli. Én a két lányomat és a fiamat tisztességesen felneveltem, közben otthon — Ráckeresztúron — takarítottam, háromszobás, verandás házat is építettem. Igaz, hogy kölcsönnel, de a törlesztés tavaly már letelt. Az idei esztendőre is van egy tervem: *öreg motoromat, amelyikkel szolgálatba jarok, kicserélem egy Trabantra.* Ötvenéves vagyok, télen hideg a motorkerékpár, s a négy unokámnak is nagyobb lesz az öröme, ha szabad időmben autóval viszem őket kirándulni...

Rajz és szöveg:
Kesztyüs Ferenc



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK:

Megbecsülés és tisztelet övezi a nyugdíjas vasutasokat

Szerkesztőségünk postájában megsokasodtak mostanában az olyan levelek, amelyek a nyugdíjba menők búcsúztatásáról, az idősebbek iránti megbecsülés különféle megnyilvánulásáról számolnak be. Valamennyi tudósítás a nyilvánosság elé kívánkozik, de ha mindet közölnénk, talán egy hatoldalas különkiadás hasábjain sem férnének el. Így tehát csak szemelvények közreadásával érzékeltetjük, hogy mennyi szeretet és tisztelet veszi körül a munkában elfáradt vasutasokat, akik mostanában vagy éppen évekkel ezelőtt kezdték meg pihenésüket.

„A Nyugati pályaudvar dolgozói az üzemi étterem terített asztalainál 40 veterántól búcsúztak el" — írja *Gergely József.* — „Volt közöttük főnökhelyettes és más reszortvezető, kocsirendező, váltókezelő, perontakarító stb. Érdemeiket, az újjáépítésben, majd a vasút korszerűsítése idején tanúsított helytállásukat *Szeibert István* állomásfőnök, *Koncz József* párttitkár és *Tófalvi István* szb-titkár méltatta. A vasútforgalmi technikum tanulói — *Németh József* és *Golián Béla* szaktanárok irányításával — egy tréfás, egyfelvonásos, vasúti témájú játékot adtak elő . . ."

Eleven kapcsolat

A debreceni vontatási főnökségnél lezajlott ünnepségről, amelyen 65 nyugállományba vonult dolgozótól vettek búcsút, *Marosán Pál* küldött tudósítást. A szakszervezeti bizottság ajándékait *Kiss László* szb-titkár adta át. „Részt vett az ünnepségen *Lovász Imre*, a szakszervezet debreceni területi bizottságának volt titkára és *Jámbor István* mérnökfőtanácsos, a MÁV Vezérigazgatóság 7. A. osztályának volt vezetője — mindketten nyugdíjasok —, akik hosszú évekig szoros kapcsolatban álltak a vontatási főnökség dolgozóival, köztük sok személyes ismerősük, kollégájuk, barátjuk volt, s ez a kapcsolat meg is marad közöttük életük végéig" — olvastuk Marosán Pál levelében.

Csizmazia Béláné tudósítása a szombathelyi Ady Endre Kultúrotthonban tartott találkozóról adott képet: „*A vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága, nőtanácsa és vöröskereszt szervezete nyugdíjas nőket, édesanyákat hívott meg*" — írja. — „*Kányási Dénes* párttitkár köszöntötte őket, majd *Zsolnai Zsuzsanna* úttörő szavalta el Petőfi *Füstbe ment terv* című versét, és egy szál vörös szegfűt nyújtott át minden nyugdíjas asszonynak. Fehér asztalnál mondta el ki-ki gondjait, örömeit, s könnyes szemmel köszönték a vendégek, hogy ennyi idő múltán is gondolnak reájuk az egykori vezetők és munkatársak."

Nem vártak babért

A BVKH-ból küldött levéllel fényképeket is kaptunk, s ezek közül való az itt látható kép, amelyiken *Pusztai Ferenc* hivatalvezető jutalmakat, személyenként 1000 forintot ad át a nyugdíjasoknak. A 35 nyugállományba vonult dolgozó — 14 nő és 21 férfi — átlagosan harmincnégy esztendőt töltött munkában, de olyanok is vannak köztük, akik 40—45 évig dolgoztak a vasút szolgálatában.

Földi József Szolnok állomásról azt írja, hogy a vonatkísérők műhelybizottsága méltóképpen, az immár 20 éves hagyományhoz híven, búcsúztatta el a nyugdíjba vonult *Antal Imrét, Bíró Lászlót, Fülöp Lászlót, Fodor Józsefet, Nagy Sándort és V. Nagy Istvánt.* Az ünnepség és a baráti vacsora megrendezését az utazószemélyzet anyagi támogatása tette lehetővé, amiért a levélíró a megvendégelt idős vasutasok nevében is ezúton mond köszönetet.

Sok olyan tudósítást is kaptunk, amelyek név szerint sorolják fel a nyugállományba vonultak feledhetetlen érdemeit, nagyszerű emberi tulajdonságaikat.

Szücs Ferenc tudósítónk például — miután leírta, hogyan zajlott le 27 idős vasutas búcsúztatása a hatvani vontatási főnökségnél — beszámolt arról is, hogy Vámosgyörk állomás dolgozói miként vettek búcsút a 36 évi vasúti szolgálattal távozó *Szőke Béla* vezénylő- és oktatótiszttől. A közös vacsorát a vonatkísérők három szocialista brigádjának tagjai készítették, a zenét az állomási személyzet szolgáltatta. *Dicséretes, hogy a Vámosgyörk—Gyöngyös között éjszaka közlekedő vonatok továbbítását aznap Kál-Kápolna vonatkísérői vállalták, hogy ne hiányozzon senki az állomás „nagy öregjének" tiszteletére rendezett összejövetelről,* akinek érdemeit erre az alkalomra hosszú versbe foglalták: „.....Dolgoztál éjjel-nappal a beosztottakért, bár ezért nem kaptál s nem is vártál babért . . ."



A szombathelyi járműjavítóban rendezett búcsúztatóról szóló tudósításban *Boros Zoltán* külön méltatta *Bernáth Lászlóné* érdemeit, aki december 1-én ment nyugdíjba. „Fáradhatatlanul dolgozott embertársaiért" — hangzik a levél. „*1945 óta tevékenyen vett részt a szakszervezeti mozgalomban, miközben különböző funkciókat töltött be. Volt bizalmi, majd területi bizottságunk munkatársa, azután tizenegy esztendeig a járműjavító nőbizottságának elnökeként végzett lelkes és áldozatos munkát.* Tudjuk, s előre is köszönjük, hogy nyugdíjazása után is közreműködik szakszervezeti bizottságunknál a dolgozó nők ügyeinek intézésében, gondjaik megoldásában."

Sajnáljuk, hogy helyszűke miatt nem idézhetünk tovább az ehhez hasonló tudósításokból, de talán ennyivel is hozzá tudtunk járulni az idős dolgozók, nyugdíjasok megbecsüléséhez. Szerkesztőségünk is szeretettel köszönti valamennyiüket, s kívánunk nekik hosszú, derűs életet.

Egy átszervezés tapasztalatai

Beszélgetés a Ludasi Szertárfőnökség vezetőjével

A miskolci igazgatósághoz tartozó ludasi szertárfőnökségen a közelmúltban azt vizsgáltuk; milyen szervezeti változást jelentett a szertárak területi, és anyaggal foglalkozó más szolgálati ágak átszervezése, amelyet 1972. július 1-én hajtottak végre? Érdeklődésünkre *Füzi Gyula*, a szertárfőnökség vezetője válaszolt.

Kevesebb adminisztrációval

— *Ez az átszervezés több szertárvezetőség és anyagot kezelő pályamesteri szakasz szervezeti átalakulását jelentette. A jászapáti, a vámosgyörki és a ludasi I-es szertárvezetőségeket, mint önálló vezetőséget megszüntették és a ludasi szertárfőnökségen belül, székhely- és profilváltozás nélkül a főnökség számadóságaiként működtetik tovább.* A gyöngyösi II-es számadóságot pedig a vámosgyörki számadósághoz csatolták. Átszervezés azonban — mint említettem — nemcsak az anyagszerkezeléshez tartozó szolgálati helyeken történt. A ludasi felépítmény-tároló telep 14-es pályamesteri szakasza: II-es, III-as, a gyöngyösi sínhegesztőtelep 13-as pályamesteri szakasza pedig IV-es számadóságként került a ludasi szertárfőnökséghez.

— Mi a gyakorlati célja az anyagellátás átszervezésének és milyen kapcsolatban van ez az irányítás hatékonyságának javításával?

— *Az anyagszerkezelési szolgálatnál különösen indokolt volt a korszerűsítés, mert a MÁV-nál eddig az anyagok tárolásával, kezelésével szinte minden szolgálati ág foglalkozott.* A gazdaságosságra való törekvés és az irányítás centralizálása tette lehetővé, hogy azok a szolgálati helyek is, amelyek nagyobb mennyiségű anyaggal foglalkoznak, folyamatosan az elvi irányítást végző 12. szakoszátályhoz kapcsolódjanak. A rendelkezésre álló munkaerőt így jobban lehet koncentrálni. Azokra a számadóságokra például, amelyek eddig szertárvezetőségek voltak, kisegítés céljából központilag lehet munkaerőt átcsoportosítani. Azt is meg kell említeni, *hogy az átszervezés következtében mintegy negyvenmillió forint értékű anyag került szertárfőnökségünk hatáskörébe, amellyel ezentúl ésszerűbben és kevesebb adminisztrációval lehet gazdálkodni.* Nőtt a raktárkapacitásunk is. Persze, néhány hónapos gyakorlati tapasztalat birtokában az átszervezés okozta előnyök és gondok átfogó, elemző értékelésére még korai lenne vállalkozni.

— Milyen gondokat okozott az átszervezéssel járó létszám- és feladatkör bővülése?

Nagyobb felelősség

— Szertárfőnökségünknek jelenleg csaknem száz dolgozója van. Ezt a létszámot korábban több vezető irányította. A munka összehangolása érdekében most új szolgálati vezetést kellett létrehozni. A több profil összekapcsolása és a nagyobb létszám következménye, hogy *megnőtt a vezető feladata és felelőssége.* A személyzeti ügyek intézésétől a munkaszervezésig sok új, az eddiginél hasznosabb módszert kell alkalmazni. Persze ez gondokkal, nehézségekkel jár. A számadóságok viszonylag nagy távolságra vannak egymástól. *Egyelőre gondot jelent az oktatás, a termelési tanácskozás és egyéb közös értekezlet megszervezése.* De van ennél nehezebb feladatunk is. Július 1-től sok olyan dolgozó került az anyagszerkezeléshez, akik eddig valamelyik pályafenntartási főnökséghez tartoztak. Ők márciustól novemberig napi kilencórás munkarendben dolgoztak, amire a kollektív szerződés is lehetőséget ad. Közülük többen még nincsenek tisztában a szervezési célkitűzések fontosságával sem, és nehezen tudnak megbarátkozni azzal a gondolattal is, hogy most már nem a pályafenntartási főnökséghez tartoznak.

Megoldásra váró feladatok

Központi módosítást igényel az anyagszerkezelési tanfolyam és az oktatás tananyaga is, ugyanúgy, mint a munkadarab-ellátásra vonatkozó szabályok. *Az anyagszerkezelési szolgálatnál eddig nem volt például előmunkás, targoncavezető stb.* Az átszervezés következtében most a mi feladatunk lesz, hogy az említett munkakörökben dolgozók oktatását és az utánpótlás képzését szervezetten végezzük. Ezzel párhuzamosan korrigálni kell a munkaruhaszabályzatot is. Reméljük, hogy ezek a hiányosságok, gondok, amelyek kezdeti együttjárói a fejlődésnek, hamarosan megszűnnek — mondotta befejezésül Füzi Gyula.

Kaszala Sándor

„Recept" a hosszú életre

Százéves nyugdíjas vasutast köszöntöttek Sopronban

Korunk rohanó életritmusában különösen ritka emberi pillanatok tanúi voltunk a karácsonyi ünnepeket követő munkanapon: *ott lehettünk egy nyugdíjas vasutas 100. születésnapján.* Népes köszöntősereg „szállta meg" ez alkalommal az ünnepelt házát: a családtagok, a mai vasutas generáció képviselői, a nyugdíjastársak, a sajtó munkatársai.

Valamennyien, férfiak és nők, idősebbek és fiatalabbak megilletődötten léptünk a meleg családi otthonba, ahol *Mágel József* él Sopronban nyugdíjas fiával. Eggyel a négy közül, akik a Mágel családban nevelkedtek. Néztük a pirospozsgás arcú, sírva-mosolygó öreg férfiarcot, s alig hittük, alig fogtuk fel életkorát, az évszázadot, amit születésétől, a zalai falutól Sopronig megért. A máskor beszédes Józsi bácsi most némán, meghatottan, megilletődötten ült a szobában. *(Itt jegyezzük meg, hogy lapunk olvasói számára már ismerős Mágel József. Tavaly nyáron járt nála tudósítónk, s röviden beszámolt életéről.)*

Úttörővasutasok verssel, virágkosárral kedveskedtek Józsi bácsinak. *Lovas Gyula*, az ismert soproni közlekedéstörténész állította össze mondókájukat. *Szabó Béla*, a szombathelyi igazgatóság vezetője meleg szavakkal gratulált a ritka születésnaphoz, s további jó egészséget, hosszú, boldog életet kívánt. A tisztelet és megbecsülés jeleként *Kiváló dolgozó jelvényt* tűzött a 100 esztendős nyugdíjas vasutas mellére, s 3000 Ft-ot nyújtott át neki.

Ajándékot hoztak a vasutasszakszervezet szombathelyi területi bizottság, a soproni pályafenntartási főnökség, s a nyugdíjas csoport képviselői.

Mágel József 1872-ben Zalaszentgróton született. *1898-ban került a vasúthoz.* A gyakornoki idő letöltése után még jó néhány év eltelt, míg pályamester lett. Részt vett a század elején a szombathelyi vasútállomás építésében.

Józsi bácsi később Murakeresztúrra, majd Siófokra került pályamesternek. Harminc-negyven emberrel tartotta karban a rábízott pályaszakaszt. *Családjával 1922-ben került Sopronba, s ott fejezte be az aktív munkát 1933-ban, mint főpályamester.* Akkor 61 esztendős volt.

Amikor a hosszú élet titkát tudakoltuk Józsi bácsitól, általánosítható „receptet" nem tudott adni. *A mértékletességet, a józanságot ajánlotta azoknak, akik példáját akarják követni.*

(szeleti)

EZERÖTSZÁZAN TANULNAK

Miskolc-Tiszai pályaudvaron

Miskolc Tiszai pályaudvaron minden évben nagy gondot fordítanak a dolgozók képzésére. Mégis az a tapasztalat, hogy a megfelelő propaganda és a beiskoláztatással való törődés ellenére évről évre kevesebben jelentkeznek állami oktatásra. *Az 1972/73-as tanévben mindössze 30-an vállalták az általános iskola 8 osztályának elvégzését.* Az egyéves tanulmányi idő alatt ezekből is többen lemorzsolódnak. Pedig még mindig *közel 500 azoknak a száma, akik a 8 általános iskolai végzettséggel nem rendelkeznek.*

Közép- és felsőfokú technikumba 12, üzemmérnöki előkészítőre 13 fiatal vasutas jár, 2 fő pedig kibernetikai főiskolára jelentkezett.

A különböző szaktanfolyamokon 80-an ismerkednek a forgalmi-kereskedelmi, vonatvezetői és jegyvizsgálói tudnivalókkal.

Az állami és szakmai oktatáson kívül szép eredményeket érnek el az ideológiai, politikai képzésben. Az 1972/73-as oktatási évben 17-en jelentkeztek a *marxizmus—leninizmus* politikai iskola különböző tagozatainak elvégzésére. 25-en vettek részt a vasutasszakszervezet szakosított tanfolyamain. A pártoktatásban 200, KISZ-oktatásban 40 fő vesz részt, *a szakszervezeti tanfolyamokon 1050 dolgozó tanul.*

A Tiszai pályaudvaron indítottak egy 25 fős német és szervezés alatt áll egy 25 fős orosz nyelvtanfolyam.

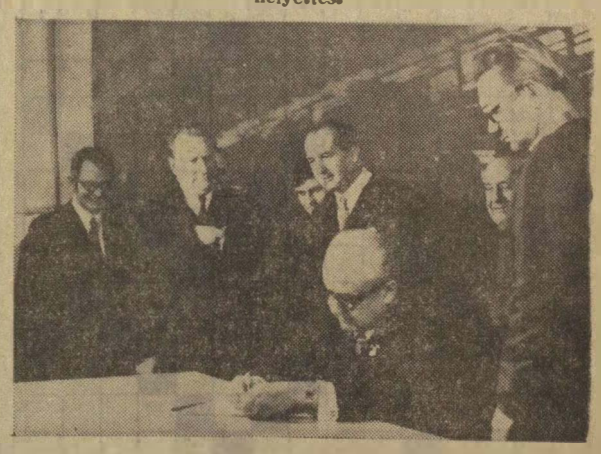
Kisvárdai János

Szovjet vendégek az Északiban

Lapunk legutóbbi számában beszámoltunk arról, hogy a közelmúltban szovjet vasúti delegáció tartózkodott Budapesten V. Sz. Gavrilov közlekedésügyi miniszterhelyettes vezetésével, s a küldöttség tagjai részt vettek a magyar—szovjet vasúti együttműködési bizottság évi ülésén, valamint az Északi járműjavítóban a Szovjetunió fennállásának 50. évfordulójára rendezett ünnepségen. Ez alkalommal a vendégek dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Görbicz Sándor, a járműjavító igazgatója kíséretében megtekintették a magyar járműjavítóipar „fellegvárának" egyre jobban korszerűsödő munkahelyeit, s elbeszélgettek azokkal a dolgozókkal, akik a Szovjetunióból vásárolt M62-es Diesel-mozdonyok időszakos javításait végzik.



— Tapasztalataink alátámasztják a forgalmi és vontatási dolgozók véleményét: a szovjet gyártmányú gépek kitűnően bevállak — tájékoztatják az üzembeliek Gavrilov miniszterhelyettest



V. Sz. Gavrilov szívesen tett eleget a szocialista brigádvezetők kérésének: emléksorokat ír be a brigádnaplóba

(Laczkó Ildikó felvételei)

HÚSZ ÉVI VERSENYZÉS UTÁN

Tóth Géza abbahagyta az aktív sportot

A Szombathelyi Haladás súlyemelő edzője lett a sokszoros válogatott sportolóból

A napokban búcsúzott el az aktív sportolástól az egyik legeredményesebb vasutas sportoló, *Tóth Géza*, a Szombathelyi Haladás VSE versenyzője. Az egykori súlyemelő világbajnok két évtizede a magyar és a világ sportéletének élmezőnyébe tartozott. Nagy tiszteletnek, megbecsülésnek örvend a vasutasság nagy családjában is. *Húsz esztendeig sikert sikerre halmozott.* Kimagasló sportpályafutása szerencsésen párosult példás emberi magatartással. Egyszerűsége, szerénysége, nagy humanitása állandóan növelte tisztelőinek táborát.



Szabó Antal főtitkár méltatja Tóth Géza érdemeit a Haladás új súlyemelő-csarnokában rendezett ünnepségen

Bejárta a világot

1952-ben, húsz évesen jegyezte el magát az „erősök" sportjával. Két év múlva az MTK igazolt versenyzője lett. Közben elvégezte a Testnevelési Főiskolát. *Testnevelő tanárként, 1959-ben került vissza Szombathelyre, a Haladásba,* s már mint magyar válogatott, a sportág úttörője lett a dunántúli városban.

A címeres mezt 1956-ban, Meissenben öltötte magára első ízben. Aztán még ötvenhatszor képviselte hazánk színeit különböző rangos, nemzetközi versenyeken. Bejárta szinte az egész világot. 168 ízben javított magyar rekordot, váltósúlytól félnehézsúlyig a Szombathelyi Haladás VSE súlyemelő szakosztályának versenyzőjeként. *Tizenkét alkalommal nyert magyar bajnokságot.* A Duna Kupán tizenkétszer volt első.

1966-ban világbajnok

Sportpályafutásának csúcspontjára 1966-ban érkezett: *Berlinben világbajnok lett.* Világbajnoki második helyezést kétszer, harmadikat ötször ért el. Az 1964-es tokiói olimpián második, az 1960-as római negyedik volt. Az Európa-bajnoki címet 1964-ben Moszkvában és 1966-ban Berlinben mondhatta magáénak. Ugyanebben a mezőnyben két ízben a dobogó második, egyszer pedig a harmadik fokán állt.

A véletlen úgy hozta, hogy a válogatottságtól való búcsúzásra Meissenben került sor, ahol annak idején elindult a kiváló sportember sikersorozatainak útjára. *1971 májusában mondott le a válogatott kerettagságáról.* Egyesületében, a Haladásban azonban még másfél évig aktívan versenyzett és szerezte a pontokat. Emellett szünet nélkül nevelte Vas megye tehetséges fiataljait. *A múlt év szeptemberében állt utoljára dobogóra.* Azóta teljes erejét és tudását a szakmai irányításra fordítja, mint mesteredző. Ehhez kitűnő feltételeket teremtettek Szombathelyen: *3 millió forintos költséggel korszerű súlyemelő csarnok épült.* Tíz dobogón készülhetnek falai között a fiatalok, a versenyzők a különböző erőmérkőzésekre. A csarnokot Tóth Géza vállalásakor adták át rendeltetésének.

Továbbra is a sport szolgálatában

A kettős esemény alkalmából ünnepséget rendeztek az új csarnokban. *Laki László,* az egyesület elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd *Szabó Antal, a Vasutas*szakszervezet főtitkára méltatta Tóth Géza sportolói és emberi érdemeit. Hangsúlyozta, hogy nem búcsúzunk Tóth Gézától, a kitűnő vasutas sportembertől, hanem egyszerűen tudomásul vesszük az idő szavát, a váltást, a „stafétabot" átadását. Arra kérte, gyarapítsa a vasutassportot ezután is, „műhelyéből" minél több tehetséges, becsületes súlyemelőt bocsásson szárnyra. Beszéde végén megjutalmazta az ünnepeltet.

Ezután *Szabó Béla,* a szombathelyi igazgatóság vezetője gratulált és kívánt további jó munkát Tóth Gézának, s ajándékot nyújtott át neki. Részt vett az ünnepségen *Horváth Miklós,* a szombathelyi városi pártbizottság első titkára is.

Tóth Géza megilletődötten mondott köszönetet a tárgyatásért, és bizalomért, amit mint versenyző, s mesteredző eddig kapott.

Szelei Teréz



Elhunyt Ágoston György

Ágoston György elvtárs, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium személyzeti osztályának vezetője, a minisztérium pártbizottságának tagja, a Szocialista Munkáért érdemerem ezüst fokozat, a Haza Szolgálatáért érdemérem ezüst fokozat, a Közlekedés kiváló dolgozója. Kiváló vasutas és több más kitüntetés tulajdonosa, életének 57. évében, 1972. december 30-án, hosszan tartó súlyos betegség után elhunyt.

Somogy megyei zsellér szülők gyermeke volt, s előtte is, mint a dolgozó nép sok százezer fia előtt — a felszabadulás nyitotta meg az utat a felemelkedéshez. A tehetséges kommunista munkás a párt Somogy megyei bizottságának politikai munkatársa, majd a kaposvári városi pártbizottság szervező titkára lett. 1951-ben pártmegbízatással küldték a vasúthoz, és 1956-ig a vasút politikai főosztály vezető munkatársa volt. 1957-től az Utasellátó Vállalat személyzeti osztályának, 1958-tól pedig a KPM személyzeti osztályának a vezetőjeként szerzett érdemeket. Amikor a párt a munkáshatalom védelmére létrehozta fegyveres szervezetét, az elsők között jelentkezett a munkásőrségbe. Itteni szolgálatáért 1964-ben Munkásőr Emlékérem kitüntetésben részesült.

A minisztérium pártbizottságának — hosszú időn át a párt-végrehajtóbizottságának — tagjaként is kiemelkedő munkát végzett, elsősorban az agitáció és propaganda munka területén.

Súlyos műtétje után még bejárt dolgozni s munkatársai reméltek, hogy visszanyeri egészségét. Sajnos nem így történt. A szocializmus odaadó hívét, elvhű kommunistát, a közlekedés kiváló vezető személyiségét, kollégánkat és barátunkat vesztettük el Ágoston György személyében.

A szerkesztőség üzeni

Szücs Ferenc Hatvan; Hoffmann József Veszprémvarsány; Havrán József Keverm...; Karsai Gábor Szeged; Kecskés Gábor Debrecen; Fogas Pál Szentes; Szabó Miklós Szombathely; Boldizsár Gyula Békescsaba; Jármi Zoltán Záhony; Kisvárdai János, Pál István, Ugiyai Sándor Miskolc; Hortobágyi István Bp. Ferencváros: **levelelket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szabadkai József Budapest; Horváth Jozsefné Pusztaszabolcs: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Közöljük szakszervezeti bizottságainkkal, minden olvasónkkal, hogy a Magyar Vasutas szerkesztőségének és a vasutas-szakszervezetnek mint önálló postafiókkal rendelkező szervnek 1426 a postai irányítószáma. A kerület, illetve az utca szerinti irányítószámunk — mint azt már előző lapunkban is közöltük — 1069. Olvasóink tehát bármelyik irányítószámot alkalmazhatják — mindkettő helyes!

Lakáscsere

— Elcserélném Pécs, Pátrány u. 17. I. 10. (Ujmecsekalja) az. alatti másfélszoba komfortos lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni lehet Danda Sándor. 225—840 286 melléken 8.30—17 óra között.

— Elcserélném Bp. VIII., Kerepesi út 5. sz. III. emeleti 2 szoba komfortos lakásomat Budapesten lakó tényleges MÁV-dolgozóval, hasonló nagyságú I. emeleti vagy liftes házban levő lakásért megegyezéssel. Számításba jöhet 1 vagy 2 szoba összkomfortos, I. emeleti, vagy liftes tanácsi kezelésben levő lakás is. Érdeklődni lehet: a 422 771 telefonon, 15 óra után.

A Hivatalos Lapból

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

1972. évi 52. számból:

118 138/1972. 3. A. Új MÁV-embléma rendszeresítése.

115 063 1972. 2. B. Társadalmi ösztöndíj-adományozás az ösztöndíjasokkal való foglalkozás utazási kedvezményük szabályozása.

117 785 1972. 4. C. A lakbérhozzájárulás 1973. január 1-én esedékes csökkentéséhez szükséges keresetszámítás.

Pályázati felhívás szakközépiskolai gazdasági vezetői állás betöltésére.

1973. évi 1. számból:

118 500 1972. 1. D. A szocialista munkaverseny irányítása, szervezése és elismerésének rendszere a Magyar Államvasutak területén.

2. számból: 118 906/1972. 3. A. A MÁV munkavédelmi tevékenységének javítása és munkavédelmi szervezet erősítése.

Tájékoztató a segélyezési naptár megjelenéséről.

HÍREK

— VÉRADÁS. A szombathelyi járműjavítóban 94 dolgozó jelentkezett a Vietnami Demokratikus Köztársaság Egészségügyi Minisztériumának arra a felhívására, amely a Népszabadságban jelent meg. A járműjavító dolgozói január 3—5-én adtak vért a szombathelyi vérellátó központban, ezzel is kifejezve szolidaritásukat a VDK sokat szenvedő népe iránt.

— A Szovjetunió fennállásának 50. évfordulójára indított munkaversenyhez a hatvani vontatási főnökség fiataljai is csatlakoztak. A KISZ II-es alapszervezetéhez tartozó 36 ifjú vasutas társadalmi munkában vállalta, a kocsijavító tetőzetének betonozási munkálatait, ezenkívül többletmunkaként végzik el tíz személykocsi részlegvizsgáját, illetve nagyjavítását.

— ELŐADÁSOK A SZOVJETUNIÓRÓL. A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség irodai dolgozóinak szocialista brigádjába tartozó nők ankétot szerveztek, s mindegyikük egy-egy önálló előadást tartott a Szovjetunió szerepéről, tájairól, kül- és belpolitikájáról, a nők és az ifjúság helyzetéről. Az előadásokat filmvetítéssel tették színesebbé, érdekesebbé.

— Vasutasok lakóhelyükért! Zagyvaszántó község párt-, tanácsi és népfrontvezetői elismerésüket és köszönetüket fejezték ki Apc—Zagyvaszántó állomás Béke, Rákóczi és Zrinyi szocialista brigádjának a község javára végzett társadalmi munkáért, a termelő szövetkezetekkel kialakított jó kapcsolatért, egy fiatal pár társadalmi esküvőjének megszervezéséért.

— Ahol kell, mindenütt segítenek a Curtici határállomás műszaki kocsiszolgálatához tartozó Május 1. szocialista brigád tagjai. Lökösházán 48 órát dolgoztak a régi óvoda lebontásánál. Kevermes községben 75 óra társadalmi munkát fordítottak az új orvosi rendelő előtti térség rendezésére, ezenkívül patronálják az általános iskola kollégiumának egyik VI. osztályos tanulóját. A brigád 1973. évi felajánlásaiból sem hiányoznak a hasonló akciók.

A NAGY EGYESÜLETEK NYOMÁBAN

a Kiskunhalasi MÁV MTE tornászszakosztálya

Megalakulásának tizedik évfordulójához közeledik a *Kiskunhalasi MÁV MTE* tornaszakosztálya. Ahogyan az évek múltak, úgy erősödött évről évre a szakosztály is. Eredményei már országszerte elismertek.

Ifjúsági I. osztályú csapatunk az országos döntő ötödik helyezettje. A serdülő csapat mindkét osztályban az országos döntőbe jutott. Ezzel együtt azt is elmondhatjuk, hogy az ifjúsági első osztályban már aranyjelvényes tornásza is van a szakosztálynak, *Takács József* személyében.

Az [illegible] tornász seregszemlén a Kiskunhalasi MÁV MTE egyike volt annak a kis egyesületnek, amelyek minden korosztályban olyan versenyzőket tudtak nevelni, akik bejutottak az országos döntőbe. Az eredményekre is büszkék lehetünk: *a negyedik helyen végeztek.* Méghozzá olyan nagynevű egyesületek előtt, mint a Bp. Honvéd, az Újpesti Dózsa, a Budapesti Postás, vagy a vidéklek közül Pécs.

Szakosztályunk méltán büszkélkedhet azzal is, hogy itt nevelkedik a Debreceni Országos Úttörő Olimpia négyszeres bajnoka: *Paprika Jenő*

Az említett eredményekhez hozzájárult, hogy 1972. január 1-től a sportiskola is segíti az utánpótlás nevelését. Vannak azonban gondok is. Ezek közül a legnagyobb, hogy miként fokozhatjuk a jó szereplésket, elért sikereinket. *A versenyzők létszáma egyre növekszik, de szűkül az edzések lehetősége, mert hiányoznak a felszerelések, tornaszerek.* E gondok megoldására helyi erőforrásból kevés mód kínálkozik, sőt mondhatnánk, hogy lehetőségeink egyenlőek a semmivel. S a központi szervek? Lehetséges, hogy nem tudnak az itt felsorolt eredményekről?

Tóth Sándor

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vidi 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 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 639
Szikra Lapnyomda

MÁV

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága felvesz

elsősorban budapesti, kiemelt bérezés mellett Budapest–Ferencváros és Rákosrendező állomásra 18–40 év közötti férfi dolgozókat:

- kocsirendező
- sarukezelő
- vonatfékező
- váltóőr-váltókezelő munkakörökbe.

A kiképzési idő: 6 hét. Ez alatt a bérezés 1550–1850 Ft.

A szorgalmas dolgozók 1500–2000 Ft szerződési előleget kaphatnak. A szakvizsga megszerzése után a kereset, havi 210 óra munkával 2400–2800 Ft.

A sorkötelesek Budapesten külön kedvezményben részesülnek.

Az évi járandóságon kívül havonta 3 plusz szabadnap jár.

Jelentkezni lehet az állomások munkaügyi vezetőinél vagy a Budapest–Keleti pályaudvaron levő Központi Munkaerő Felvételi Irodán.

VÁRJUK a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit.

A MAV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A közelmúlt jelentős évfordulója. 13. Orosz lemnyév. 14. ...Adam Friedrich (1717—1799) Goethe tanára. 15. Nem hajlékony. 16. Szemét rajta felejtő. 17. Közel-keleti politikus. 19. Bányaváros. 20. Nem nálad. 22. Egy tétel. 24. Zudít. 25. Régi cím rövidítése. 27. 1955 méter magas hegy Görögországban. 29. Afrikai főváros. 31. A. O. Ö. 32. Kimondott betű. 34. Módszer, idegen szóval. 36. Keret. 37. Főisten a germán mitológiában. 39. Ázsiai állam. 41. Német mozi. 42. A Nap latin neve. 44. A török Don Juan. 46. Német személyes névmás. 47. Monszunban van. 49. Vándorló, pásztor nép. 51. Vissza: régi ruhadarab, névelővel. 53. ...ria, a mocsári hód prémje. 54 Elemér becézve. 56. Az USA egyik állama. 58. A ló legmagasabb pontja, névelővel. 59. Nemcsak tegnap. 60. Neves francia futballista volt. 62. Európai határfolyó. 63. Ritka férfinév. 65. A csomagolás súlya. 67. Egészen kiváló.

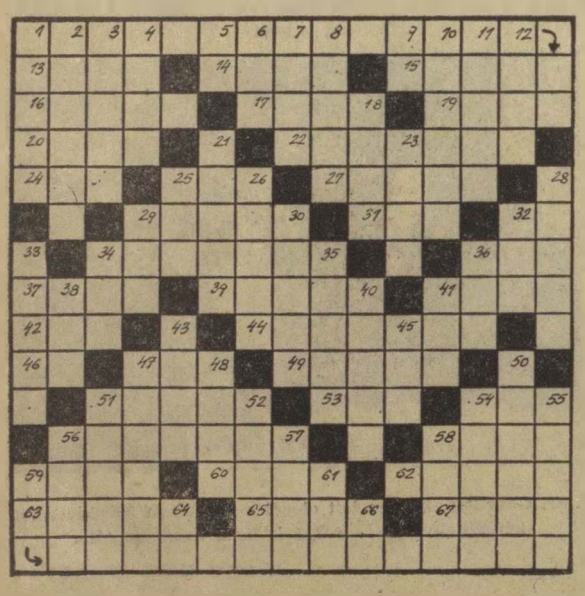
Függőleges: 1. Részvéttel levő. 2. Az edényeket is vedi. 3. Elalélt. 4. Dunántúli megye. 5. A családhoz tartozik. 6. Betűpótlással mese. 7. Testének hege. 8. ...Etienne (1802—1892) francia író és politikus. 9. E. M. 10. Petét rakó rovar. 11. Vissza: égítest, névelővel. 12. Folyó Jugoszláviában. 18. Lengyel gépkocsimárka. 21. Az Erdélyi Havasok legmagasabb csúcsa. 23. Azonnal, de fordítva. 25. Hajó része. 26. Fényképezőgépmárka. 28. Fúvóshangszer. 29. Ipari növény. 30. ...Alexander (1847—1920) osztrák geográfus. 32. Tatár méltóság. 33. A Raina mellékfolyója. 34. Római 1049. 35. Síkság Palesztinában. 36. Folyadék. 38. Görög oszlopfő. 40. Belga tartomány. 41. Megsűrűdött vízgőz. 43. Híres gyomai nyomda. 45. Töltés. 47. ...emcsak szép, de ... 48. Terméketlen talaj. 50. Nyugati gót király, 410-ben elfoglalta Rómát. 51. Elírta vala. 52. Juttatott. 54. Vissz. cipeli. 55. Olimánya. 56 ...Miksa. (1828—1908) író és politikus. 57. Nem anyai. 58. Vörös-tengeri kikötő. 59. Ilyen címen jelent meg a Népszava első száma. 61. Angyalarany. 64. K. H. 66. Az argon vegyjele.

Beküldendő: A vízszintes 1. és a függőleges 59.

Beküldési határidő: 1973. február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Beszámolók a kollektív szerződés végrehajtásáról.

Egy-egy könyvet nyertek az 1972. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Bokor János főellenőr, 9700 Szombathely, Nádasdi u. 11., Bátyi Sándorné 4625 Záhony, József Attila u. 4., Balázs Ferenc 1155 Budapest, XV., MÁV-telep, Testvériség tér 1. 2. ajtó, Németh Árpádné 8800 Nagykanizsa, I., Bolgár hadsereg u. 12. III. lépcső I. 1., Kováts Judit, 8192 Hajmáskér, Középső u. 6.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM — Ára 50 fillér — 1973. FEBRUÁR 3.

Mindenkinek segíteni kell a munkásélet megkezdését

Hogyan foglalkoznak a munkába lépő fiatalokkal a miskolci vontatási főnökségnél

Az ifjúság felnőtté válásának, életútjának egyik legjelentősebb, meghatározó szakaszát képezi a választott pályához vezető út utolsó része: *a munkahelyi beilleszkedés.* A munkás életút tényleges megkezdése, az alkalmazkodási problémákból eredő konfliktusok megértése, a fiatalokkal való foglalkozás miképpen maradandó hatást gyakorolhat egy-egy emberi sors alakulására.

Nyolc mérnök, harminc szakmunkás

A miskolci vontatási főnökségnél jelenleg 8, egyetemről kikerült mérnök és 30, többségükben érettségizett szakmunkás ismerkedik a vasutasélettel. A velük való foglalkozás jelentős feladat elé állítja a szolgálati hely társadalmi és gazdasági vezetőit.

A vontatási főnökség igyekszik megfelelni ez irányú feladatainak, melyhez az igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya is segítséget nyújt. *A mérnökszakképzésben az egyik fontos feladatot a forgalmi szakvizsgára való felkészülés jelenti,* melyet az oktatási főnökségen rendeznek társadalmi munkában oktató szakemberek segítségével. Ezen túlmenően a hatósági járművezetői vizsgára történő felkészülésben is segítséget nyújtanak és lehetőséget biztosítanak a mérnököknek a mozdonyvezetői tafolyamok összefoglaló foglalkozásain való részvételre, melyen keresztül lehetőségük van a tanult anyag rendszerezésére. A mérnökök képzésének tervszerű irányítását, a feladat fontosságának megfelelően, a vontatási főnökség főmérnöke végzi.

A korszerű mozdonyok és berendezések hamar felkeltették érdeklődésüket, s vonzóvá teszik számukra a vasutat akkor is, ha nem értenek mindenben egyet az elavult kiképzési tematikával, s már nem szívesen veszik a gőzmozdonnyal kapcsolatos vizsgakövetelményeket. *Kétségtelenül ideje lenne a már több év óta ígért oktatási reform idevonatkozó elképzeléseit is realizálni, s a fiatal mérnökök munkahelyi beilleszkedését ezzel is elősegíteni.* Figyelmet érdemelnek az általuk tett megfigyelések is, melyek közül sok a megszívlelendő. Felvetik, hogy a reszortos mérnökök sok időt töltenek el olyan munkákkal, mint peldaul szerszámkészítés, átadás stb., ami nem kíván főiskolai-egyetemi képzettséget.

Őszinte szívvel

Ifju mernökeink többsége vasutasszülők gyermeke, igy a családi tradició atsegíti őket a kezdeti nehézségeken. Szükséges azonban, hogy azok a szakemberek, akikhez a képzés egy-egy fázisában kerülnek, őszinte szívvel és legjobb tudásukkal igyekezzenek — a vasutaspálya megismertetésével, megszerettetésével — segíteni náluk ezt a folyamatot.

A fiatal szakmunkásoknál aránylag kedvezőbb a helyzet. A szakmunkásképzés, illetve szakközépiskolai tanulmányaik ideje alatt a nyári termelési gyakorlatokon részben már volt alkalmuk megismerkedni az üzemmel, az ott dolgozó emberekkel, így a munkahelyet már munkaba lépésük alkalmával többé-kevésbé „otthonuknak" érezték.

A fiatal szakmunkásokkal való foglalkozás is tervszerű. Bár többségükben a képzettségüknek megfelelő, kvalifikáltabb munkakörökben dolgoznak (villamos, Diesel-mozdonyjavítás), távlatilag pedig a korszerű járművek mozdonyvezetői lesznek, „vegigvezetik" őket az üzem egész területén, hogy átfogó ismereteket szerezzenek. Ezen túlmenően hetenkénti rendszeres szakmai oktatással igyekeznek a szakma konkrét ismeretelre megtanítani őket.

Ezek a fiatalok általában nagy ambíciót és érdeklődést tanúsítanak, *s a megkérdezettek kivétel nélkül életcéljuknak tekintik a vasutaspályát.*

A kezdő szakmunkások többsége is vasutasgyerek, ami elősegíti a vasúthoz való kötődésüket.

Többet várnak

A vezetőkön kívül a munkahely dolgozóinak is segíteni kell a fiatalok beilleszkedeset. Az ott dolgozó szakmunkások közül sokan becsületesen, szeretettel és türelemmel nevelik, tanítják a fiatalokat. Éppen ezért elítélendő, hogy egyes munkahelyeken olyan jelenségeknek is tanúi lehetnek, *mint például szerszámlopás, durva beszéd stb.* Ez sokszor csalódást okoz, es lerontja előttük az idősebb szakmunkások tekintélyét.

A vontatási főnökség pártés szakszervezeti szervei gondosan, figyelemmel kísérik a fiatalok sorsát. Igyekeznek problémáikat rendezni, és segítséget nyújtani szakmai, politikai fejlődésükhöz. *Az elbeszélgetés soran nem tartották azonban kielegítőnek a helyi KISZ-szervezet tevekenységét.* A fiatalok lendülete e téren magasabb igenyeket támaszt. Szervezni, irányítani kell őket, hogy munkájukat, aktivitásukat nemes célok érdekében hasznosíthassák.

Nagy Péter

Szabad az út az érvényesüléshez

Nőfelelősöket és KISZ-titkárokat jutalmaztak Debrecenben

Társadalmi munkásokat jutalmaztak meg Debrecenben, a vasútigazgatóság tanácstermében lezajlott ünnepségen. Ez alkalomból *Szegedi Nándor,* az igazgatóság vezetője értékelte az 1972. évi gazdasági és politikai munkát, s megállapította, hogy az igazgatóság területén az 1970. február 18—19-i párthatározat végrehajtásában jelentős eredményeket sikerült elérni.

A szolgálati helyeken egyre több nő került társadalmi funkcióba, s ott elsajátítva a vezetői módszereket, szabad út nyílt előttük a különböző gazdasági pozíciók felé. *Középvezetői beosztásban máris számos nő található, akik becsületesen, kellő hozzáértéssel látják el feladataikat.* A vasútigazgató kérte a társadalmi és politikai szerveket, hogy a jövőben is növeljék a női aktivisták számát, mivel csaknem 2500 leány és asszony dolgozik az igazgatósághoz tartozó szolgálati főnökségeknél.

Szegedi Nándor nagy elismeréssel szólt a fiatal vasutasok helytállásáról is, *majd 22 nőfelelőst és 65 KISZ-titkárt jutalomban részesített,* s utána szívélyesen elbeszélgetett velük.

Jónás Imréné
területi nőfelelős

Tudósítóink írják:

Elismerik, megbecsülik az újítókat

Negyedik ötéves tervünk vasútra háruló feladatainak végrehajtása során fontos szerep vár az újítómozgalomra is. Segítjük, támogatjuk ezt a mozgalmat, bátor kísérletezésre, alkotó kezdeményezésre buzdítjuk a vasút újítóit. Közös érdekünk a műszaki fejlődés meggyorsítása, a munkamódszerek korszerűsítése, a munkakörülmények javítása. S arról, hogy konkrétan hol is tartunk az újítók segítésében, munkájuk megbecsülésében, ezúttal tudósítóink írásai alapján számolunk be.

Negyedévenként értékelnek

A pecsi igazgatóságnál a szakvonali és a mozgalmi vezetés napirenden tartja az újítómozgalom helyzetét, törődik eredményeivel — írja *Halmai János.* — *Negyedévenként értékelik az eredményeket, s ezeket igazgatói utasításban teszik közzé, kiemelve az adott időszak legeredményesebb újítóit is.* A csomóponti verseny szerves részeként értékelik az újításokkal, az újítókkal való lelkiismeretes foglalkozást is. Az utóbbi években rendszeressé vált az ujitási honapok szervezése.

A gondos törődés eredményeként, ha lassan is, de megindult a fejlődes a pecsi igazgatóság újítómozgalmában. *Amig 1971-ben 276 újítási javaslatot adtak be, 1972-ben kilenc hónap alatt már 310-et.* Az elfogadott újítási javaslatok száma 81-ről 98-ra, a bevezetett újításoké 73-ról 96-ra emelkedett. *Az újítások révén elért gazdasági eredmény 603 ezer forintról 1 millió 192 ezer forintra nőtt.*

A pécsi igazgatóság legjobb újítói közé tartoznak *Bodócs József, Szokol Imre, Kvell János* és *Molnár Lajos* a pécsi vontatási főnökségnél; a dombóváriak közül *Vándor Mihály* vontatási, *Szalai József, Vincze János és Vörös József* szertári, *Kiss László* és *Gelencsér József* építési dolgozó, Szekszárdon *Sélley József* pályamester és még sokan mások.

Céljutalom a legjobbaknak

Az újítási ügyintézők tavaly meghirdetett versenyére 33-an neveztek a szegedi igazgatóság területén. Az év végével — írta *Kecskeméti Ferenc* — értékelték az eredményeket és meg is jutalmazták a 11 újítási ügyintézőt, aki megfelelt a verseny követelményeinek. *Az igazgatóság ugyanekkor megjutalmazta a mozgalomban eredményesen tevékenykedő újítókat es szakszervezeti aktivistakat is.*

Az országos verseny befejeztével a szegedi igazgatóság — szakszervezetünk területi bizottságának egyetértésével — a vasútra háruló feladatok megvalósításának elősegítésere *meghirdette az 1973. évi újítási versenyt. A november 30-ig tartó versenyben legjobb eredményeket elérő szolgálati helyek és ujítási ügyintézők részére 40 300 forint céljutalmat tűztek ki.* A legjobb újítókat kitüntetésben és egyéb elismeresben is reszesítik. Mindez onmagaban is az újítói munka fontosságát, megbecsüléset tükrözi.

Muszaki szaktanácsadás

A *szombathelyi járműjavítóban* már elismert, gazdagon gyümölcsöző hagyományuk van az újítási feladatterveknek, az újítók és a szakvéleményezők versenyének. A verseny feltételeit a múlt évben is elsőnek a szakszervezeti aktivistákkal ismertették — olvasuk *Boros Zoltán* levelében —, akik tájékoztatták azokról a műhelyek dolgozóit. De nem álltak meg ennél: *mozgósitottak a versenyre és maguk is resztvettek abban.*

Az eredmények fokozása érdekében több alkalommal rendeztek újítási hónapot is az üzemben. Az ennek soran beérkezett javaslatokat soron kívül bírálták el és az arra érdemes újítókat jutalomban részesítették. *Az üzemben szervezetten segíti az újítók,* elsősorban a munkásújítók tevékenységét a műszakiakból álló szaktanácsadó gárda.

Az óév végén már értékelték a szombathelyi járműjavító újítási versenyét. *Csetei Ferenc* művezető, műhelybizottsági tag érte el a legjobb eredményt az újítók közül, míg a szaktanácsadók versenyét *Kopcsándi György* normatechnológus nyerte. *A járműjavító vezetősége 26 ezer forint jutalmat osztott szét a 40 legjobb újító és szaktanácsadó között.* Amikor sor került a jutalmak ünnepélyes átadására, kérték az újítókat, és a szaktanácsadókat, hogy a még jobb eredményekre való törekvés jegyében segítsék az üzem 1973. évi újítási feladattervében foglaltak megvalósítását is.

December közepén újítási ankétot tartottak a *miskolci járműjavító-üzemben.* A beadott újítási javaslatok száma 20 darabbal magasabb volt, mint az előző évben, és az elfogadott újítások száma is nőtt. Az újítók által az év első háromnegyed részében beadott újítások megtakarítása eléri a negyedmilliót. Újítási díjként pedig több mint ötvenezer forintot fizettek ki — írja *Pál István.*

A járműjavítóban az újítások beadásában a gépimegmunkáló osztály újítói járnak az élen, míg a szakvéleményezők versenyében jelenleg *Tóth József* főtechnológus, valamint *Török József* és *Petró István* technikusok tünték ki.

HELYTÁLLTAK AZ ŐSZI FORGALOMBAN

Vándorzászlót nyertek a debreceniek

A mult év szeptemberében *vándorzaszlót rendszeresitett a debreceni üzletigazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága,* amelyet az őszi forgalom szállítási feladatait legjobban teljesítő szolgálati helynek ítélnek oda.

A vandorzászló elnyerésére irányuló munkaverseny értékelése a napokban megtörtént, *s az I. csoportú állomások közül ez alkalommal Debrecen eredményei bizonyultak a legkiválóbbnak.* Az állomás dolgozói — mint az értékelők megállapították — nemcsak az őszi forgalmi feladatokat oldották meg sikeresen, hanem egész évi tervüket elüzem-szinten teljesitették.

Az elnyert vándorzászlohoz 530 000 forint jutalom is járult, amelyet az őszi forgalmi célkitűzés teljesítése, valamint a bértömeggel való helyes gazdálkodas alapján osztott ki az állomás gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetősége.

Az olvasópályázat nyertesei a miskolci járműjavítóban

A múlt év végén zárult *Kell a jó könyv* olvasópályázat legjobb részvevőit megjutalmazták a miskolci járműjavítóban. A 64 pályázó közül — akik összesen 384 könyvet, illetve 43 szovjet irodalmi művet olvastak ki — a következőknek adta át *Szabó László* MSZBT-elnök és *Pál István* könyvtárvezető a jutalmakat, valamint az elismerő okleveleket:

Jakó Elemér kocsilakatosnak, *Vaskó Endre* műveletter-vezőnek, *Albert Józsefné* tervezőnek, *idős Szöllősi László* nyugdíjas szakmunkásnak.

Az üzem szakszervezeti könyvtárának olvasói az országos pályázaton kívül a helyileg kezdeményezett totórendszerű fejtörőben is kitűnően helytálltak, amikor is 18 szovjet író 18 műve alapján 54 kérdésre kellett válaszolniuk. Ezzel zárult a járműjavítóban a Szovjetunió fennállásának 50. évfordulójára rendezett ünnepségsorozat.

ÍGY IS LEHET!



Az új, 500 személyes öltöző-mosdó épülete a debreceni járműjavítóban
(Husi József felvétele)

Tudósítás a 3. oldalon

Számítógépek a MÁV Tervezőnél

A MÁVTI kibernetikus mérnökei es dolgozói az utóbbi öt evben *közel 50 specialis számitásgépesitési programot dolgoztak ki.* A cél az volt, hogy a programok alakalmazásával nagytömegű rutinszamitási feladattól mentesitsék a tervezőket.

A műszaki tervezési munkát segítő programok mellett 1973-tól negyedévenként folyamatosan számítógépes módszerrel értékelik a vállalások adatait is. A negyedévenként ismétlődő gépi feldolgozással körülbelül 8000 párosított határidő- és díjadatot rendeznek, összegeznek.

A számítógépes feldolgozással valamennyi aktuális információ rendelkezésre áll majd, ami elősegíti mind a vezetés, mind az ellenőrzés munkáját.

Irányvonatok Dunaújvárosból

A *Dunai Vasmű* múlt évi szállítmányaiból 740 irányvonatot képeztek a dunaújvárosi vasutasok, s ezek az irányvonatok 29 791 kohászati termékkel megrakott vasúti kocsit továbbítottak.

Az idei év első napjaiban is hasonló mértékű volt Dunaújvárosban az irányvonatképzés. *Tiz nap alatt 21 irányvonat* 19 000 tonna hengerelt áruval hagyta el a vasmű, illetve az állomás területét.

Szakszervezetünk nemzetközi munkája

Január 12-én tárgyalta az elnökség szakszervezetünk 1972. évi nemzetközi munkájáról szóló jelentést, melyről az elozo számban közölt tudósításban már rövid tájékoztatást adtunk.

A szakszervezeti munkában jelentős szerepe van a nemzetkozi tevékenységnek, hiszen a szakszervezeti mozgalom a világméretekben folyó osztályharc fontos tényezője. A szakszervezetek a proletárinternacionalizmushoz hiven, cselekvo reszesei az antiimperialista harcnak, aktiv támogatói es mozgatói a társadalmi haladásért, a fuggetlenert folyo küzdelemnek.

A SZOT XXI. kongresszusa határozatának szellemeben vegzett nemzetközi tevékenységünk mindig ezeknek a célkitűzéseknek a megvalósítását szolgálta. *Arra törekedtünk, hogy kapcsolataink növelésével a dolgozok, a szakszervezetek összefogását, a beke ügyét erősítsük.* figyelembe véve az erőviszonyok alakulását, az új jelenségeket és lehetőségeket.

Különösen nagy gondot fordítunk a testveri szocialista országok szakszervezetével meglevo kapcsolataink elmélyítésére, együttmüködésunk erősítésere. Ennek eredmenyeként kapcsolataink egyre erőteljesebbé váltak. *A jó kapcsolatokat segítette elő a szocialista országok vasutas szakszervezetei főtitkarainak konzultativ találkozoja is,* melyet minden evben masik szocialista ország fővárosában tartanak és olyan fontos témákban hangoljak nézeteiket, mint a szakszervezetek feladatai a testvéri országokban tartott pártkongresszusok után, vagy a szakszervezetek tevékenysége a KGST XXV. ülésének megvilagításában.

Elmondhatjuk, hogy az utóbbi években egyre rendszeresebbé való két- es több oldalu megbeszélésekre került sor egy-egy konkrét témában. *Valamennyi résztvevő országot érintő és érdeklő konzultativ megbeszélés volt 1972. októberben Lvovban, a Szovjet Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére.* Ezen a találkozon rajtunk kívül részt vett még a lengyel és csehszlovák vasutas szakszervezet küldöttsége és a résztvevő országok határállomasai közötti munkaverseny formáinak továbbfejlesztéséről és tökéletesítéséről tárgyaltak.

A szocialista országok közül elsősorban a Szovjetunióval és a lengyel testvérszervezettel fejlődtek kapcsolataink mind tartalmában, mind formájában. Az NDK vasutas szakszervezetével is eredményes az együttmüködésünk, baráti kapcsolatainak sokoldaluak A többi szocialista országgal is igyekszunk baráti kapcsolatainkat tovább erősíteni.

Elmondhatjuk, hogy tudatosan törekedtünk az elmélyültebb, tartalmasabb kapcsolatok kiépítésére a szocialista országok szakszervezeteivel, igyekezve ezzel is erősíteni egységpolitikankat. Munkánk nem volt eredménytelen.

Kapcsolatunk alakulasa a fejlett tőkesországok szakszervezeteivel is tovabb szelesedett. *Mint eddig, a jövőben is a SZVSZ tagszervezeteivel, különösen az igen erős francia és olasz szervezetekkel erősítjük együttmüködésünket.* Ugyanakkor uj kapcsolatok létesítésere, s a meglevők megtartására törekszünk az SZSZNSZ-szervezetekkel is, mert széles munkástömegeket képviselnek.

Az *angol* vasutas szervezettel tíz éve meglevő kapcsolatainkban az 1968-as csehszlovák események törést okoztak, de az elmúlt évben már bizonyos közeledési szándék jelei mutatkoztak.

1972-ben első ízben kapott meghívást és látogatott el szakszervezetünk vezető szintű delegációja az NSZK vasutas szakszervezetéhez. A skandináv országok viszonylatában pedig hosszú éveken keresztül rendszeres a delegációk cseréje, elsősorban a *svéd, norvég* szakszervezetekkel alakult ki igen baráti kapcsolat. 1959-től rendszeres a küldöttségcsere a *Belga Általános Munkás Szövetség* vasutas szekciójával is, Ausztriával pedig több éve megfelelő baráti kapcsolatunk van.

A távoli kontinensek fejlett tőkésországai közül Ázsiában a *japán autonóm központhoz, a SOHYO-hoz tartozó Vasutas Dolgozók Országos Szövetségevel* épült ki kapcsolatunk 1972-től.

Új kapcsolat jött létre az *Ausztráliai Vasutasok Szakszervezete Szövetségi Hivatallal,* elsősorban dokumentációk kicserélése szintjén.

A fejlődő országok a világméretekben folyó osztályharc egyik fő frontját jelentik, ahol a gyarmati rendszer végleges felszámolásáért és a társadalmi haladásért egyszerre folyik a harc. *Igyekszünk őszinte, baráti kapcsolatokat kiépíteni a fejlődő országok vasutas szakszervezeteivel, azzal a céllal, hogy megerősödésüket segítsük.*

A fejlődő országok közül legnagyobb mértékben az arab országok szakszervezeteivel szélesedtek kapcsolataink. Az Egyesült Arab Köztársaságba, Szíriába és Irakba 1973-ban meghívást várunk. Bár a jelenlegi körülmények — az izraeli agressziók sorozata — lehetséges, hogy meghiúsítják a tervezett találkozokat.

Az *algíri* vasutas szakszervezettel 1966-ban vettük fel a kapcsolatot, akkor járt itt egy küldöttség, 1969-ben pedig egy vezetőszintu delegáció. *Marokkóval* a mult évi látogatásukkal tovább erősödött kapcsolatunk.

A jovőben bővíteni kívánjuk kapcsolatainkat *Latin-Amerika* szakszervezeteivel. Elsősorban *Chile, Peru, Panama* vasutas szakszervezetevel. Ezekben az országokban ugyanis, a szakszervezetek baloldali irányitas alatt állnak.

Nemzetközi munkánkban a jövőben is azon leszunk, hogy kapcsolatainkat tovább szélesítsük, a szocialista országokkal tartalmasabba tegyük, a fejlődő országokkal pedig új kapcsolatokat keressünk. Egész munkánkat még tudatosabba, tervszerubbé szeretnénk tenni.

Lukácsi Éva

Két évtizeden át kezelte a közösség vagyonát

Hol vannak már azok az idők, amikor csak protekcióval lehetett bejutni a vasúthoz. *Kovács András* szép szakmát tanult a debreceni Alföldi Nyomdában. Könyvkötő segéd volt, szervezett munkás, amikor beállt a gazdasági válság. 1936-ban ennek következtében került át a vasúthoz.

Idén január elején ment nyugdíjba *Debrecen állomásról* és ugyancsak ezen a napon vált meg társadalmi munkájától, a szakszervezeti bizottságban viselt tisztségétől.

A vasutas-szakszervezetnek és a kommunista pártnak a legnehezebb időkben, 1945-ben lett a tagja. Neki is szerepe volt abban, hogy Debrecenben a párt jól megszervezte kapcsolatát a szakszervezettel. Kovács András a fordulat éve után fontos tisztséget kapott: *a vasútigazgatóság szb-titkára lett. Később visszakerült az állomásra, és a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőseként több mint két évtizede kezelte a közösség vagyonát.* Mert nyugodtan beszélhetünk vagyonról, hiszen csupán az elmúlt évben félmillió forinttal gazdagodtak, s a balatonakaratlyai hétvégi üdülő, valamint a Szárnyas erék kultúrotthon költségvetése is hozzájuk tartozik.

Debrecen állomás szakszervezeti bizottságához kétezer szervezett vasutas tartozik. A szakszervezet anyagi eszközei, segélykerete nem végtelen. Voltak és lesznek is olyanok, akik egy-egy időszakban lemaradnak a listáról. De ennek okát megérteni, már a szakszervezeti oktató-nevelő munkához tartozik.

Kovács András hosszú pályafutása alatt mindent megkapott a vasúttól, amit munkájával, kitartásával kiérdemelt. *Négyszer lett kiváló dolgozó és tulajdonosa a szakszervezeti munkáért járó kitüntetés arany fokozatának.* Fiát is vasutasnak nevelte, s a menye is itt dolgozik, az állomás személypénztárában.

Ma még nehezen képzeli el, hogyan alakul majd nyugdíjas jovője. Meg az is lehet, hogy a szakszervezettől kap valamilyen állandó munkát. Egyébként olvasni és horgászni szeret és nagy pártolója a DVSC-nek, de a fiúk mostanában nem nagyon remekelnek és több bosszúságot mint örömet okoznak régi hűséges szurkolóiknak. Márpedig Kovács Andrásnak örömteli boldog és hosszú nyugdíjas éveket kívántak munkatársai.

(molát)

KÖZLEMÉNY

Közöljük szakszervezeti szerveinkkel, lapunk minden kedves olvasójával, hogy a *Minisztertanács Tájékoztatási Hivatala* kérésünkre engedélyezte a *Magyar Vasutas* oldalterjedelmének bővítését. Eszerint lapunk minden *második,* vagyis a hónap közepén esedékes száma *8 oldal terjedelemben jelenik meg.*

A Tájékoztatási Hivatal az oldalterjedelem bővítésének engedélyezésével egyidőben a lap áranak emelését is meghatározta. Az eddig 40 fillér helyett *a 6 oldalas lap ára 50, a 8 oldalasé pedig 70 fillér lesz.* Ez annyit jelent, hogy a lap egész évi előfizetése az eddigi *9,60 Ft helyett 14 40 Ft-ra* — havonként 20 fillérrel — emelkedett.

Tekintettel arra, hogy szakszervezeti bizottságaink illetőleg előfizetőink már 1973 első félévére, vagy egész évre — a régi ár szerint — előfizettek a Magyar Vasutasra, a különbözetet lehetoleg félévkor eszközöljék a *Nepszava Lapkiadó Vallalat* címére. Levélcím: *1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54.* Csekkszámlaszámunk változatlan. Kérjük meg, hogy az atutalási postautalványra minden esetben írják rá a változást, ebben az esetben majd a már befizetett összeg különbözetét is.

Mindent a teljesség igényével

Portré egy sokoldalú emberről, akinek hobbyja a népzene

Török Mihály, a szolnoki pályafenntartási főnökség tatósztisztje igazán sokoldalú ember. Negyvenkilenc tanulmányi korra 11 szakmából szerzett bizonyítványt, s ahogy az egyes tantárgyakból kapott erdemejegyeket nézem: *bizony most, mint jeles, csak elvétve akad közöttük.*

— 1942-ben gyakorlatosként kerültem a szolnoki járműjavítóba, majd a háboru vége óta a pályafenntartásnál dolgoztam. Mindig többre törtem, mindig úgy éreztem: még van, amit meg kell tanulnom — vallja magáról.

Amíg a géplakatosból oktatótiszt lett és a szakszervezeti osztálybizottság elnöke, sok idő telt el, munkával, tanulással. 1948-ban pályamesteri vizsgát tett és 21 évig volt szakaszkezelő pályamester. A közösségi munkából mindig példásan vette ki részét. *1945 óta tagja a szakszervezetnek, 1946-óta a pártnak.* Azok közé tartozik, akik szerint a tudás megosztva csak gyarapodik.

Talán ezzel magyarázható, hogy Török Mihály tartja a legtöbb tanfolyamon szerzett ismeretekről szóló diplomákat, és a lapunk jeszes feladatot is ő vallalta magara. Vallan tehát sok teher es, hogy megis helyt tud állni, azt — sajat bevallása szerint — módszerességének, rendszeretetének köszönheti.

— *Nézzen ide* — mutatja irodasztalának kihúzott fiokjat. — *Itt dossziékban, csoportositva all minden elintézniváló. Gondosan szamontartom a határidőket, igy mindenkor tudom, mi a legsurgetobb feladatom.*

Aki arra gondol, hogy csak az az ember vállalhat ilyen sokat, aki magányban munkába temetkezik, nagyon téved. Török Mihályt otthon, szajolban feleség és két fiú várja. A harmadik fiú (ő a legidősebb) mar önálló családapa. A két kisunokával surún ellátogat a családi házba.

— *Nagyon büszke vagyok a gyerekekre!* — teszi elém fenykepüket. — A középső fiam nemreg szerelt le, háromszoros kiváló, egyszeres elenjaró katona kitüntetéssel. A kicsi most jár nyolcadikba, már tobbször részt vett a megyei matematikai versenyen.

Muntja a család. És még valami, amiről eddig nem esett szó: *a muzsika.* Török Mihály ugyanis nemcsak az előző kettorol, hanem tárogatójáról is hires.

— *A ma divatos szóval élve, egy hobbym van: a népzene. Gyakran jatszom esténként rendezvényeken, egy-egy tanfolyam „harmadik félidejében", vagy akárcsak családi körben is tarogatón, ezen a szep népi hangszeren.* Felkérték a szajoli „Röpülj, páva"-kör vezetésére is, de ezt már idő hiányában tovbbi nyleg nem vallalhattam el. Musoros esteken viszont szivesen fellépek.

Nemcsak muzsikál gyűjti is a zenét. Amelyik dallam megtetszik neki, lejegyzi. — 1200 darabból álló kottagyűjteménye van.

Tanulásban, munkában, hobbyban egyaránt a teljességre törekvo. önmagával szemben igényes embert ismertem meg Török Mihályban. Aki a napi gondok mellett vidamsagot, közvetlenségét is meg tudta őrizni. Vagyis fiatalságat peldamutató ember.

Schöffer Jenő

TÚL A HETVENÖTÖN:

A legnehezebb poszton

A vasutas-szakszervezet szervezési es kadero osztályának nyugdíjas szervezoi — a 75. születesnapjára nemrég kitüntetett *Csizmazia Jozsef* es a 72 eves *Goliath Ferenc* — alighanem a legnehezebb posztot töltik be a mozgalmi munkában. Fáradhatatlanul jarják az országot, felkeresik a területi bizottságokat, szolgálati helyeket, városokat, falvakat, hogy intézzék a nyugdíjasok ugyeit, orvoslást találjanak panaszaikra vagy csak vigasztalást adjanak. Szerdán és pénteken viszont őket kereshetik fel sokan a szakszervezet központjában, a rendszeresen megtartott fogadónapokon.

Életeleme a munka

— *Főként a maganyos, alacsony nyugdíjban részesülő, idős emberek jönnek hozzank* — mondja Csizmazia bácsi. — Tudják, hogy jo helyen kopogtatnak, hiszen ugyanaz a sorsuk nekik is, mint nekunk, ezenkívül. ha olyan problémákat tárnak elenk, amelyek elintézésére jelenleg nincs mód, *a szakszervezet es a vasút legfobb vezetőinek figyelmét is rairányithatjuk a megoldást sürgető általános gondokra.* Ehhez már csak azért is megvan a lehetőségünk, mert tagjai vagyunk az elnökség mellett működő nyugdíjas szakbizottságnak.

Csizmazia József életeleme a munka. Meggyozodéssel vallja, hogy egészséget, frisseségét a munkanak, a mindig újabb tettekre késztető akaratának köszönheti Most. túl a hetvenötödik életévén is. kora reggel indul X. kerületi otthonából és este ér haza mindennap, ha éppen nem utazott ki messzi vidékre.

— *Nehogy „elkotyogják" bárhol, hogy teendoink nem férnek bele a számunkra engedélyezett havi 70 órába* — jegyzi meg József bácsi. — *Különben ugysem tartozhat senkire, hogy azon a bizonyos hetven órán felül mivel töltöm el az időmet. „Passziózom" jogom van hozzá. Nem igaz?* Sokan nem is tudnák elképzelni, milyen jo érzés tapasztalni, hogy a mi szakszervezetunkben — ellentétben más szakmákkal — ugyanolyan elénk mozgalmi elet folyik a szakszervezeti bizottságok nyugdíjas csoportjaiban, mintha nem is nyugdíjasok képezni a tagságot. Ha például más szakmából, gyárból, hivatalból egy idős dolgozo nyugdíjba vonul, akkor — bár megmaradhat szakszervezeti tagnak — rendszerint csak a tagdíjak befizetésével fejezi ki hovatartozását. *Nálunk viszont mindeniitt lehetoseget teremtettünk ahhoz, hogy a nyugdíjasok a megerdemelt pihenes éveiben is gyakorolhassák szakszervezeti jogaikat.* Százhatvannegy nyugdíjas csoportunk latogatása kozben gyakran talalkozunk a nyugdíjasok taggyűlésein olyan idős vendégekkel. akik soha nem voltak vasutasok. Mégis eljönnek közénk, hiszen ragaszkodnak; híreket esemenyeket, tájekoztatásokat hallanak, es kicserelhetik gondolataikat. Egyszeruen jól érzik magukat a velük egykorú nyugdíjas vasutasok nagy családjában...

Bátor ember

József bácsi bátor, kemény kiállásu ember. Ha valamivel nem ért egyet, kendőzetlenül kimondja.

— *Kommunista vagyok* — jegyzi meg egyszerűen. Szavainak akkor sem adott különösebb nyomatekot, amikor kifejtette, hogy *a Tanácsköztársaság idején szülőföldjén — Füzesabonyban — tagja volt a direktóriumnak,* s lakásügyi biztoskent vett kezébe a legelesettebb emberek sorsának irányitását, s probálta egyengetni boldogulásuk utjat.

— Hogyan lett egy fiatalemberből akkoriban kommunista? — kérdeztük.

— Sok időbe telne, ha egyszer úgy igazában nekifognék elbeszélni. Elég az hozzá, hogy apam ujszter volt, engem pedig az elemi iskola hatodik osztálya után lakatosinasnak adott. Kilencszáztizenötben behívtak katonanak, s a hadtenerszethez kerültem. *Horthy Miklós,* a Novara gyorscirkalo parancsnoka, a későbbi *lovastengeresz* volt a tengernagyunk. Jellemző ra, hogy az ő hajóján szinmagyar legenyek szolgált. de magyarul soha nem allt szoba senkivel. Engem a *Szent Istvan* csatahajóra osztottak be, s a cudar bánásmód miatt szinte orülhettem. amikor az ellenség elsüllyesztett bennünket. Az *1356 fönyi legenység közül 8'5-en maradtunk életben.* Később, 1918 februárjában kapcsolatba kerültem a munkásmozgalommal *Polában allomásoztunk, s lázadas tort ki a hajónkon.* A lázadás leverese után sok embert elhurcoltak, mire ujabb lázadással szereztünk érvényt akaratunknak. A tengerészek megtizedelése már ismert tenger történelemből...

Tizenöt évig krampácsolt

A forradalom után internálás, ujabb ujabb megpróbáltatás, munkanelküliség, megaláztatások jutottak József bácsi osztályrészéül. Hosszu esztendők multán a baloldali érzelmű *Bezzeg Janos* pályamesternek köszönhette, hogy végleg bekerülhetett és megmaradhatott a vasutnál. *Tizenot évig dolgozott pályamunkásként, később vonalor, majd blokkőr lett.* Megnősült, s második világháború idején a jozsefvárosi osztálymegnökség lelszámába tartozott. Vonatjelentő őri szolgálatot teljesített Rákos és Pecel között.

— *A felszabadulas vegre meghozta a... emberi életet* — fejezte be elbeszélését a munkásmozgalom veteranja, holott még csak most kezdődhetne egy uj és második kötete. Ez már a szakszervezeti mozgalom katonajaként végigküzdött több mint két és fél évtized esemenyeit öleli fel. *Elobb bizalmi volt, majd 1946 februárjában Rákosszentmihályon megválasztottak ubtitkárnak. 1957-ig — nyugdíjazasig — függetlenített szbtitkárkent tevekenykedett a munkahelyéhez tartozó pályafenntartási dolgozók érdekeiert.* Életében ekkor fogadott el először üdülési beutalot, de — *hazasparit.* Galyatetőre utazott a feleségével.



Csizmazia József

— *Odajottek utána az elvtarsak* — szol mosolyogva. — *Irjak rögtön egy életrajzot, mert a központban nyugdíjas szervezőre lenne szükség, kerleltek. S három nap multva elfogadta személyemet az elnökség.*

Születésnapi ajándék

Soha, sehol, semmiben ne szülessen ennel helyesebb dontés, választás. Bizonysag erre Csizmazia József szep kitüntetései, amelyeket egész életében tanusított helytállásaert, lelkiismeretes szakszervezeti munkajáért kapott. 75. születésnapja alkalmából *Szabo Antal* főtitkár nyujtotta át reszere a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát.

— Rajtam múlik, hogy meddig maradok jelenlegi funkciómban, ezt mondta akkor Szabó elvtárs — emlekezik Józsi bácsi. — Mire azt válaszoltam: *betöltöm meg itt a nyolcvanadik életevemet, mert addig talan az egészen alacsony nyugdíjakat külön is rendezni fogják...*

Rácz Judit

„Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről”

Széchenyi István 125 éve terjesztette elő az első magyar közlekedéspolitikai javaslatot

Köztudomású, hogy *Széchenyi István*, mint a M. kir. Helytartósági Tanács közlekedési osztályának főnöke és az eltenzék, a baloldal vezére, *Kossuth Lajos*, sok mindenben nem értették meg egymást. Vasútközlekedést illetően, kettőjük között talán a legnagyobb összecsapást a *Pest—Fiume*, illetve a *Vukovár—Fiume* vasútvonalak koncepcióbeli különbsége jelentette.

Egyes vélemények szerint Széchenyinek, az azóta is joggal megcsodált, nagy jelentőségű tanulmányát — *„Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről”* — az is sugallta, hogy ezzel megbuktassa Kossuth vukovár—fiumei vasútépítő tervét.

A magyar nemzeti fejlődés, azon belül a közlekedés megalapozása, szervezése, mozgalmas 25 esztendő alatt, 1825—50-ig történt. Széchenyi megbízást kapott a kormánytól, egy reformtervezet megalkotására. Ő a legjobb szakembereit kérte fel a tervezet összeállítására. Amikor a tervek elkészültek, Széchenyi elbírálás végett, átadta a munkát egyik kiváló bizalmasának: *Kovacs Lajosnak*. Senki sem ismerte jobban Széchenyi ilyen irányú elképzeleseit, mint Kovacs, aki nem találta jónak a tervezetet. Ezért a Lánchidat építő *Clark Adám* és *Tasner Antal* Széchenyi legmeghittebb emberei, valamint *Sasku* es *Csányi* mérnökök segítségével — mindenben Széchenyi gondolatait követve — új tervezet készítését határozta el.

Tudta, hogy nagy feladatot vállal. Ennek megfelelően dolgozott. Amikor elkészült, bemutatta Széchenyinek a tervezetet, amely mindenben egyezett az ő elképzelésével. Gyorsan kinyomtatták és a 800 példányt szétküldték a pozsonyi alsó- és felsőházi tagoknak, megyei, városi hatóságoknak, újságszerkesztőségeknek.

Mint bomba robbant bele a közéletbe az érdekes munka! Az ellenzéki *Pesti Hírlap* folytatásban közölte a tervezet szövegét.

Az eszmei szerző, Széchenyi — 125 esztendővel ezelőtt —, 1848. január 25-én terjesztette a törvényhozás elé a *„Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről”* című tervezetét, amely még nem volt törvényjavaslat, de annak mindenben alapjat képezhette. Sürgette, hogy Magyarország — 100 millió forint kölcsön árán is — mielőbb kapcsolatban hozassék Európa főbb piacaival. *Elképzelése szerint Nyugat-Európát, Magyarországon át kell összekötni Kelet-Európával. A vasúthálózat központja Pest legyen, melyből csak így lesz gyorsan világváros.*

A kiváló mernöki, közgazdaszi, jogi szakértelemmel megírt munka, hét nagy fejezetben, szilárd alapját képezte egy törvényjavaslatnak. Bár voltak ellenzői. Az idő azonban Széchenyit igazolta, mert műve azóta is talpköve a magyar vasútpolitikának.

Gergely József

Egy bajai brigád meggyőző példája

A szocialista brigádmozgalom emberformáló erejét országszerte jól ismerjük. Mégis meglepnek bennünket azok az eredmények, amelyeket *Baja állomás* alig egy éve alakult, *Hámán Katóról* elnevezett közössége ért el a hármas jelszó követelményeinek teljesítésében.

A brigád tagjai tavaly vért adtak, nőnapi ünnepséget rendeztek, különféle rendezvényeket szerveztek, értékes társadalmi munkát végeztek a vasutas vízi-sporttelep rendbehozásánál, továbbá múzeumokba látogattak, kirándultak a fővárosba, *és karácsonyra feledhetetlen műsoros fenyőfa-ünnepséget rendeztek a gyerekeknek, feláldozva értük szabad idejüket és megtakarított pénzüket.* Ebből az alkalomból még filmvetítésről is gondoskodtak. Szakvonali munkájuk ugyancsak kiemelkedő a brigád megalakítása óta.

Úgy érezzük, hogy ebből a közösségből nev szerint barkit kiemelni nem volna illő, hiszen egyemberként adtak ízelítőt mindnyájuknak az önzetlen munka öröméből, s jó példát a közös összefogásban rejlő lendület erejéről. Ha így dolgoznak továbbra is, biztosan szep eredménnyel büszkélkedhet még ez a kis vasutas kollektíva.

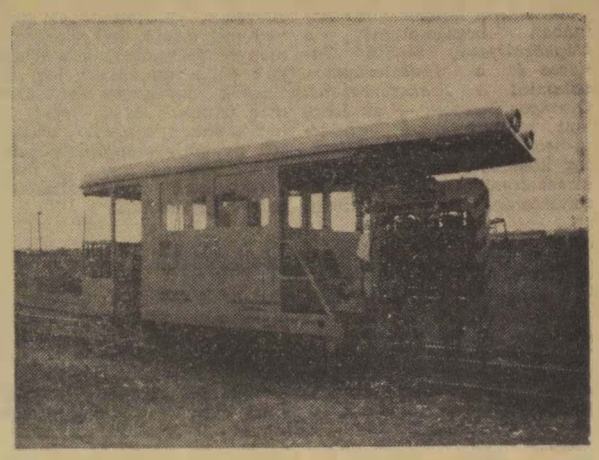
Galambos Ferenc
Baja

— ÖTÉVENKÉNT MEGKÉTSZEREZI TERMELÉSÉT a győri Magyar Vagon- es Gépgyár. Tavaly tíz százalékkal gyártott többet, mint 1971-ben, s az azt megelőző esztendőkben is hasonlo mértékű volt a felfutás. Az idén 12,7 százalékkal lesz nagyobb a termelés, mint 1972-ben.

ÖNÁLLÓSÁG, KEZDEMÉNYEZŐKÉSZSÉG

Korszerű pályafenntartási gépek az egykori „kapagyárban”

Angyalföldön, Rákosrendező pályaudvar szomszédságában terül el a MÁV Gépjavító Üzem. Az egykori „kapagyárban”, illetve „vasanyagjavítóban” már jó ideje pályafenntartási nagygépeket is gyártanak. A fontos munkáról, az elmúlt esztendő eredményeiről és az újabb feladatokról beszélgettünk *Városi Istvánnal*, az szb-titkár helyettesével, munkaellátási vezetővel és *Vajta József* termelési osztályvezetővel.



Kitérőaláverőgép, amely csak egy, a MÁV Gépjavító Üzem számos gyártmánya közül

50 aláverő, 17 rostáló

— *Üzemünk önállósága, a vasútnál betöltött speciális szerepe jogos büszkeséggel tölti el az ide tartozo munkásokat, szakembereket* — mondja Városi István. — *Van ennek az önállóságnak természetesen hátranya is, mégpedig az, hogy feladataink megoldasa közben kizárolag önmagunkra szoritkozhatunk.* Az egész országban nem találhato olyan társüzem, ahol gondjainkat, szerkesztési és gyártási problémáinkat megbeszélhetnénk, tapasztalatainkat kicserélhetnénk. De éppen a legutóbbi időszak eredményeként sikerült kialakitani és tovább fejleszteni tervező és szervező csoportunkat.

— Félreértés ne essék — kapcsolódik a beszélgetésbe Vajta József, a termelés tránvítója — az általunk gyártott pályafenntartási nagygépek első példányai a 60-as evek elején Svájcban láttak napvilágot. Az ott elkezdett úttörő munka alapjan kezdtük el itthon a gyártást. *Eddig már 50 aláverőgépet és 17 agyazatrostálót gyártottunk. Ezek a gépek a legnehezebb fizikai munkától kimélik meg a palyamunkásokat. Egyetlen aláverőgép például 30—40 embert mentesit a testet, lelket ölő krampácsolástól.*

Az ugynevezett alföldtömörítő gépek tökéletesitése szintén az utóbbi időszak feladatai közé tartozott.

Hőlégsugaras hóolvasztó

— *Igen, 1973-ban már 26 aljköztömörítő gép gyártását irányoztuk elő* — jegyezte meg *Vajta József*, mire *Sándor István* technikus hozzátette, hogy a fejlesztés *ezzel nem ért véget*, hiszen a tökéletesítés állandó folyamat. — *Jelenleg a vágányirányító és a szintkiemelő aláverőgepek továbbfejlesztésén is dolgozunk*, felhasználva az elektrotechnika legujabb vívmányait annak érdekében, hogy a „libella”, a pályamesterek kezi szintezője is fölöslegessé váljon. Elmondhatjuk, hogy a vágányszabályozó, fúró- és sinfürészgépeink szintén kielégítik a pályaépítők, karbantartók igényeit.

Jellemző a mindig jobbra, tökéletesebbre iranyuló munkára, hogy a MÁV Gépjavító Üzem dolgozói *az elmúlt évben 143 újítást dolgoztak ki, s ezek révén csaknem 2 millió forintot sikerült megtakaritaniok.* A sokoldalú tevékenységet, szaktudást pedig azzal érzékeltethetjük, hogy vasútbiztosító berendezések, illetve azok alkarészeinek gyártása is beletartozik az üzem profiljába. *Legutóbb pedig hoolvasztogepeket készitettek.* Ennek hőlegsugaras motorja 1000 fok körüli meleget bocsát ki, elsöpörve, vízzé olvasztva a váltók működését akadályozó havat, jeget.

— *Sok változás történt nálunk az elmúlt időszakban* — szól ismét Városi István. — *Azért persze hibák, megoldatlan problémák is akadnak. Az üzem fejlődésével nem tartott lépést a szociális ellátottság, noha a magunk erejéből sokmindent megtettünk.* Eltünt a „pitli”, mint mosdótál, helyette hideg-meleg vízzel ellátott kéznosot. zuhanyozót létesitettünk. Sajnos, kicsi, szűk a hely, alig fernek be a dolgozók. A regi épület szamszedságában azonban *felsőbb támogatással mar épül a korszerű öltöző, mosdó sőt egy kultúrterem is.* Szükség van ezekre, mert az emberek többsége vidékről jár be.

Összeforrott közösség

A MÁV Gépjavító már jónéhányszor volt élüzem. 1972-ben is megkapta a kitüntető címet. Az utóbbi esztendő eredményeit most értékelik, s igen biztatóak a kilátások. Sokat számitott, hogy a dolgozók zöme 15 évnél régebbi munkás. Elveen a brigádmozgalom. A 236 tagot számláló 31 szocialista brigad között *Hován Istvan, Schmidt Antal, Tarján István, Boros György, Süveges Imre* brigádjai járnak az élen. A KISZ neveltjei közül *Horváth Elemér, Simó Mihály, Hegedűs György* és a hozzájuk hasonló fiatalok mutatnak jó példát.

Az üzemnek Szegeden is van egy 230 fős részlege. Az ott dolgozó kollektíva tagjai többek között pályamesteri hajtókákat, és gyorsvágót gyártanak.

— *Miattuk sem kell szégyenkeznünk* — mondták az angyalföldiek. — Jellemző munkájukra, hogy üzemi tervünk mintegy 25 százalékát teljesitik Szegeden...

G. I.

FELELŐSSÉG ÉS HATÁSKÖR

Mennyire vezető a művezető?

Két fiatal éretlen tréfájából súlyos baleset származott az üzemben. Jóllehet a körülményeket alaposan kivizsgálták, a művezetőnek az eset ezer forintjába került: premiumosztáskor kihagyták a nevét. Ez csupán egyetlen szélsőséges példa arra, hogy mi mindenért felel a művezető a termelés irányítása, szervezése mellett. Vajon a sokrétű felelősséggel arányban áll-e megbecsülésük? — erről beszélgettünk a miskolci járműjavitóban.

Átmenetileg csökkent a kereset

Zsebeházi Ferenc elmondta, hogy amíg szakmunkásként dolgozott, 300 forinttal többet keresett havonta. *Csak évek múlva sikerült elérni a művezetői munkörben, a régi fizetését.* Más munkahelyeken sem ritka, hogy a régi szakmunkás többet keres, mint a művezető. Pedig a munka irányításához, a szükséges tekintély megszerzéséhez a jó szakmai felkészültségen kívül annak is köze van, hogy kit hogyan becsülnek meg anyagilag. Egyáltalán nem ritka, hogy az „öreg rókák” meglaczkáztatik a fiatal vezetőket — akik kevesebbet keresnek náluk —, hogy meggyőződjenek képességeiről. *Apró Lajos* fiatal művezető szerint, az üzemben csak azt a vezetőt ismerik el, aki szakmailag a többiek felett áll, és akit a vállalat anyagilag is megbecsül.

Nem vágynak a kinevezésre

Nem lehet csodálkozni tehát, hogy a jól kereső szakmunkások elzárkóznak a művezetői kinevezes elől, amit egyrészt az alacsonyabb fizetés, másrészt pedig az indokol, hogy nem akarnak olyan felelősséget vállalni, ami forintokban megfizethetetlen, amihez még nincs műszaki leírás és ilyenkor a művezető legfeljebb szakmai rutinjára vagy a megérzéseire kénytelen hagyatkozni. Ezzel együtt minden felelősség rá hárul. Ha ugyanis nem vállalná a sürgős munkát, önállótlannak, tehetetlennek tartanák.

„Telefonos” felvétel

A beszélgetes során felvetették a művezetők, hogy vezetőiktől nem mindig jutnak el hozzájuk megfelelő időben a szükseges információk. *Nem helyeslik az úgynevezett „telefonos” felvételeket, amikor nelkülük vesznek fel embereket az üzembe*, s csak telefonon közlik velük a változást. Az ilyen intézkedések aztán nehéz helyzeteket szülhetnek. Gulyás István művezető számolt be egyről:

Ilari keret lenne jó

— A sűrített levegővel dolgozó szegecselőgép mellé osztottunk be egy új munkást. Napok múlva is csak kínlódott a „légpuskával”. Munkatársai jelezték: *azért nem tudja ellátni a feladatát, mert testi fogyatékos.* Ha nem így történik a felvétel, nem okozunk ennek az embernek és magunknak is kellemetlen perceket. De már miért nem nyilvánithat véleményt a művezető azokkal a kérdésekkel kapcsolatban, amelyek leginkább rá tartoznának?

Csorba Bálint főművezető elmondta, hogy irigyen hallgatták a minap a televízióban a hűtőgyáriakat, mivel azoknál már évek óta tényleges vezetője a munkahelynek, a rábízott műszaknak a művezető, és ehhez a jogköre is megvan.

— *Viszont, ha évenként csak kétszer kérik ki a velemenyünket, prémiumosztáskor, azzal még nem adtak hathatós eszközt a termelés parancsnokainak kezébe.* Ám, ha havonta rendelkeznének bizonyos összegek felett, akkor az anyagi érdekeltség a termelésben folyamatosan jelen volna.

A közeljövőben a járműjavitóban is egységesitik, tisztázzák — éppen a munka eredményességének javitása érdekében — a művezetők jog- és hatáskörét. Ez feltétlenül szükséges ahhoz, hogy a gondjukra bízott munkahelyeknek teljes jogú vezetői legyenek.

Nagy József

Többet ésszel...!

Rakományigazítás egy ötletes újítás nyomán



Nem ritkán fordul elő, hogy szállítás közben megcsúsznak a vagonok nehéz rakományai. Helyreigazításukhoz *rendszerint Budapestről rendelnek Diesel-üzemű darus gépkocsit.* A rendeléstől a daru helyszínre érkezéséig 3—4 nap is eltelhet, nem beszélve a tetemes költségekről, hiszen a daru küldése kocsinkent 35—40 ezer forintba kerül.

Ezen a gondon segit a szegedi rakodogep-karbantartó műhely *Béke* szocialista brigádja, amely már kiérdemelte a MÁV kiváló brigádja kitüntetést. *Csóti Gy. Ferenc, dr. Papp Zoltán és Gasztány Ferenc* újítása nyomán elkészítették és sikeresen alkalmazzák a csavarorsós emelőket. Ezek segítségével *a legsúlyosabb rakományokat is 2—4 órán belül a helyere igazitják, meghozza üzembiztosan, balesetmentesen.*

A Szegedi Vasutigazgatóság területén, főként a határállomásokon 31 esetben vették igénybe közreműködésüket az elmúlt évben. A rakományigazitások során összesen 447 tonna súlyt mozgattak meg, s a helyrerakott szállítmányok, gépreszek egyenként 5—40 tonnát nyomtak. Képünkön: nehéz vas alkatrészek igazítása csúsztatással, a csavarorsós emelők segítségével. *(Gasztány Ferenc felvetele.)*

Dr. Bánkfalvy Gyula

Így is lehet!

500 személyes öltöző-mosdót építettek a debreceni járműjavító dolgozói

Január közepén új, *500 személyes öltöző-mosdót adtak át a debreceni járműjavitóban.* Egy évvel ezelott a mozdonyosztaly, ezuttal pedig a kocsiosztaly dolgozoi reszesültek külsőségeiben es a belső berendezést illetően egyaránt korszerű szocialis létesítményben.

Az idén 75 éves jubileumát ünneplő üzemben ezzel befejeződött az új öltöző-, mosdóépítés programja. A szociális létesítmények építését ugyanis évek óta tervszerűen végezték az egyes osztályok belső szervezetében, vagy önállóan. A most atadott öltöző-mosdó alig egy év alatt épült fel. *Külső épitesi kapacitás hiányában az üzem vezetése saját dolgozóival vállalta a kivitelezést.* Az építkezésen dolgozó munkások kitettek magukért. Nemcsak a tervezett határidőt tartották be, hanem minőségileg is olyat alkottak, melyre joggal lehetnek büszkék, nemcsak a kocsiosztály, hanem az egész üzem dolgozói. Ennek a létesitménynek a felépítésével vezetők és munkások jó példát *szolgáltattak arra, hogy saját hatáskörben is lehet szepet alkotni.*

Az üzem új szociális létesítményét *Matkó Jozsef*, a járműjavító szakosztály belyettes vezetője adta át rendeltetésének. Ünnepi beszédében hosszan méltatta azokat az eredményeket, melyeket a debreceniek a termelésben elértek. Hangsúlyozta, hogy munkájukat a javítási igények kielégítésére való törekvés jellemezte, minden esetben öntevékenyen intézkedtek az időszakonként jelentkező rendkívüli javítási feladatok elvégzésére. Ugyanakkor *nem feledkeztek meg a munkahelyi viszonyok javításáról, a munkavédelemről, egyszóval a dolgozók életes munkakörülményeinek jobbá tételéről.* A múlt évben elért kiemelkedő eredmények és a saját hatáskörben felépített szociális létesítmény is bizonyitja, hogy a munkásokra lehet számitani.

A debreceni járműjavitóban egyébként az év végére teljesen kialakul a szociális, egészségügyi és kulturális létesítmények sora. A járműjavítók közül ez az első üzem, ahol elsőnek fejezik be ezeket a létesítményeket.

A BRIGÁDALAPÍTÓ GAZDAG ÖRÖKSÉGE

A krisztinavárosi pályafenntartási főnökség *Vástrhelyi Pál* műszaki szocialista brigádja évzáró értekezletén búcsúzott el a nyugállományba vonult *Temesi Gyula* főpályamestertől, a brigád alapító tagjától, s ez alkalommal ajándékkal kedveskedtek neki.

Temesi Gyula a MÁV-nál eltöltött *négy évtizedes pályafutásának gazdag tapasztalatait hagyta örökségül a közösségre*, s ezért köszönetet mondva: arra kérték a brigád tagjai, hogy ezután is támogassa őket hasznos, ésszerű javaslataival, s lehetőségei szerint vegyen részt a brigád munkájában. **Orendi Mihály**

MIT KELL TUDNI az új nyugdíjszabályokról

További lehetőségek a nyugdíj alapjául szolgáló munkabér átlag számításhoz

Mint arról lapunk előző számában beszámoltunk, a *Népköztársaság Elnöki Tanacsa és a Minisztertanacs, valamint a Szakszervezetek Országos Tanácsa* — az érdekelt miniszterekkel egyetértésben — módosította, illetőleg kiegészítette a dolgozók társadalombiztosítási nyugdíjrendszerének egyes szabályait. A vasutas dolgozókat is közvetlenül érintő, a korkedvezményre jogosultság szabályainak és a munkakönyvekben jegyzekeknek a korszerűsítéséről már irtunk. Ezért most a munkaviszonyban álló dolgozók nyugdíja alapjául szolgáló munkabératlag számítási szabályának kiegészítéséről adunk tájékoztatást.

Kiegészítő rendelkezések

A január 1-én hatálybalépett jogszabályok a munkabératlag számítására vonatkozóan — az eddig érvényes szabályok fenntartása mellett — olyan kiegészítő rendelkezéseket tartalmaznak, *amelyek további lehetőségeket adnak, hogy a nyugdíjbamenő dolgozók részére kedvezőbb munkaber figyelembevételével állapitsák meg a nyugdíjat.*

A januar 1-e előtti szabályozás szerint az öregségi és a rokkantsági teljes vagy resznyugdíj összegének alapjat szolgáló munkabérátlagot a nyugdíjazás evében a nyugdíj megallapításáig, valamint a közvetlenül megelőző négy naptári ev alatt elért munkabér havi átlaga alapjan kellett kiszamitani.

Az új szabály szerint az 1972. december 31. után nyugdíjba menő dolgozók öregségi és rokkantsági nyugdíjarak összegét *a nyugdíjazás evét megelőző 5 naptári ev közul a munkabér szempontjabol legkedvezobb 3 naptári ev es a nyugdíjazás éveinek tort része alatt elért munkabér atlaga alapjan is meg lehet állapitani, felteve, ha az az igénylő számára is előnyösebb a 4 év és a tört ev atlaganál.* Ezt az új szabályt azonban csak annál a dolgozónál lehet alkalmazni, akinek az emlitett 5 év alatt van olyan 3 eve, amelyben legalább 181—181 napra és az ilyen 3 év alatt összesen legalább 24 hónapra (730 naptári napra) bért kapott. Ha van ilyen 3 ev, de a régi szabály alkalmazása az előnyösebb a dolgozóra, akkor az 1972 utáni nyugdíjazásnál is aszerint kell a nyugdíjat, illetoleg a munkabératlagot megallapitani.

Háromféle lehetőség volt

Emlékeztetőül közöljük, hogy a régi szabály szerint az a dolgozó, aki a nyugdíjkorhatár elérésénél (férfi a 60., nő az 55., illetőleg korkedvezmény esetén férfi az 55., nő az 50. életévénél) később megy nyugdíjba, *kérheti, hogy nyugdíját az öregségi korhatár betöltését vagy ennel öt évvel alacsonyabb életkor betöltését megelőzően elért atlagkereset alapján állapitsák meg, ha a választott időpontig mar szerzett legalabb 10 evi szolgálati időt.* Eddig tehát csak háromfele lehetőség között választhatott a nyugdíj előtt álló dolgozó, ha nem ment nyugdíjba, amikor a korhatart elérte és tovább dolgozott, kérhette, hogy nyugdíjat

— a nyugdíjazas évében a nyugdíj megállapitasáig és az ezt közvetlenül megelozo 4 *naptári évben elért kereset alapjan*, vagy ha ra nezve kedvezőbb,

— az öregsegi nyugdíjra jogosító életkor betöltésének évében az életkor eléréséig es az ezt közvetlenül megelőző négy naptári evben elert kereset alapján, vagy ha ez kedvezőbb.

— az öregsegi nyugdíjra jogosító korhatárnal öt *evvel alacsonyabb életkor betöltesenek az eveben*, ennek az életkornak az eléréseig es az azt közvetlenül megelőző 4 naptári evben elert keresete alapján állapitsak meg.

Az ismertetett új szabályok lehetővé teszik, hogy a dolgozó több — rá nezve kedvezőbb — lehetőség közül választhasson. *Az új szabályzat szerint figyelembe vehető legkedvezőbb 3 eret hivatalbol választják, illetve számitják ki.*

Az új szabály alkalmazására sor kerülhet akkor is, ha az igénylő nem a nyugdíjazást közvetlenül megelőzően elért, hanem az öregségi korhatár eléréset, illetőleg ennél 5 évvel alacsonyabb életkor betöltését megelőzően elert munkabér figyelembevételével kéri nyugdíjának megállapitását. *Az erre iranyuló kérelemben csak azt kell megirni, hogy a nyugdíjazást megelőzően elért kereset helyett a nyugdíjra jogosító vagy az ennél 5 évvel alacsonyabb életkor betöltését megelőző keresetet vegyék-e alapul a nyugdíj megállapításánál.* A választott életkort megelőző 5 ev közül a legkedvezőbb 3 év kiválasztása ebben az esetben már hivatalból történik. de csak akkor, ha az ehhez szükséges béradatokat az igénylő, illetőleg a munkáltató a nyugdíjmegallapító szerv rendelkezésére tudja bocsátani és a dolgozó az általa választott életkorig legalább 10 évi szolgálati időt szerzett.

Változas történt az év végi részesedesnek a munkabératlag szamitásánál történő figyelembevételére vonatkozó szabályokban is. Az új rendelkezesek szerint *az év végi részesedes havi atlagát külön kell kiszamitani akkor, ha a nyugdíj megallapitása kozvetlenül a nyugdíjazást megelőző munkaber figyelembevételével tortenik.*

Az év végi részesedes átlaganak kiszámításánál azt az összeget kell figyelembevenni, amelyet a dolgozónak a munkáltató nyugdíjazását megelőző negy naptári évben — a három legkedvezőbb év alapján történő munkabératlag számítása eseten pedig a kivalasztott három naptári évben — kifizetett. A rovidebb idő alapjan szamutott atlagot, vagyis a 4, illetőleg 3 évben kifizetett ev vegi részesedések havi átlagat adják hozzá a teljes idő, a 4. illetőleg 3 ev és a tort év alapján számított többi munkabérresz átlagahoz. *Nem veszik tehát figyelembe a nyugdíjazás évében kifizetett, illetőleg az erre az évre jaro ev vegi részesedest*, de nem veszik figyelembe januar 1-től a nyugdíj megállapításáig eltelt töredekidőt sem.

Kinél nem alkalmazható az új szabály?

A munkabératlag szamitásának és az év végi reszesedés figyelembevételének az új szabályait az 1972. december 31-ét követő időponttól megallapitásra kerülő öregségi és rokkantsagi nyugdíjakra, illetőleg az ezt követően történt elhalálozás eseten megállapitásra kerülő hozzatartozói nyugellátásokra kell alkalmazni. Az új szabályok szerint kell a munkabératlagot megallapitani annal a dolgozónal is, aki a nyugdíjigenyét meg az 1972. évben benyújtotta a nyugdíjmegallapító szervhez, de a nyugdíjat 1973. január 1-től vagy ennél későbbi időponttal allapitják meg.

Nem lehetne alkalmazni viszont az új számitási szabályt, ha a nyugdíjat 1973. januar 1-nél korabbi időponttol kell megállapitani. Ezért annál a dolgozónál, akinek a munkaviszonya 1972. december 31-e előtt szünt meg, csak abban az esetben állapitják meg az új szabály szerint a nyugdíjat, ha írásban kerte, hogy nyugdíjat 1973. január 1-től állapitsák meg. Az, akinek 1973. januar 1-e előtti időponttol már nyugdíjat állapitottak meg, nem kérheti, hogy nyugdíját az ismertetett uj bérátlagszámítási szabályok szerint ujból allapitsák meg.

Dr. Kiss Ferenc

SZEGEDI TAPASZTALATOK:

Nem a véletlenen múlik a balesetek számának alakulása

Lapunk 1972. június 16-i számában már beszámoltam az önálló kezdeményezésnek arról a sorozatáról, amelyet a szegedi igazgatóság forgalmi osztálya indított el a munkavédelem tarsadalmasitasa, az óvórendszabályok es egyeb tudnivaló széles körű ismertetése, a balesetek megelozése érdekeben. *Az elkezdett úton nem alltunk meg, hanem a sikereken felbuzdulva folytattuk a dolgozók testi épségenek megóvására, a fegyelmezetlen munka felszamolására, a közönyösség és könnyelműség megszüntetésére iranyulo harcunkat.* Igy most az ujabb eredményekről adhatunk számot.

Kevesebb kocsirendező sérült meg

Miután a különböző állomások kocsirendezőinek 114 szocialista brigádja részt vett a munkavédelmi és szakmai vetélkedőn és a legjobb helyezettek között 20 000 forint jutalmat kiosztottunk, *a bazisidőszakhoz képest több mint 50 szazalekkal csökkent a kocsirendezői munkakörben előfordult üzemi balesetek száma.*

A vetelkedőkkel parhuzamosan egyeb vonatkozásban is szamos intézkedest tettek a forgalmu osztály dolgozói. Igy például *az állomásvezetőktől megkövetelték, hogy ők is többet tegyenek a balesetek megelőzéséért.* Ennek érdekeben munkatervet készitettünk, eszerint valamennyi állomásvezető beszámoltattunk az általuk foganatosított intézkedésekről. Ezen túlmenően *munkavédelmi ismeretekből is vizsgaztak a szolgálati főnökök.*

Nem tulzás azt állitani, hogy a balesti statisztika szembetűnő javulása összefüggésben all mindezzel. De lássuk, mit mutat a statisztika az elmult év kilenc honapjanak értékelése tükrében.

Az 1970. evi 91 és az 1971. évi 81 forgalmi szakszolgalatos üzemi balesettel szemben *tavaly ugyanabban az időszakban csak 70 baleset történt igazgatóságunk területén.* A baleset miatt betegállományban töltött napok szama az 1970. évi 5251. illetve az 1971. evi 3284 naprol 2608 napra csökkent 1972-ben.

A vonatkísérők is csatlakoztak

A forgalmi osztály ezek után örömmel tett eleget a vonatkíséroi szolgálat kerésének, *s a szakszervezet szegedi területi bizottságával egyetértésben felhivást adott ki a vonatkísérő szocialista brigadok munkavedelmi es szakmai vetelkedőjének megszervezesere, illetve a brigádok felkészitésére.* Elősegitettük a felkészülest azzal is, hogy felajanlásként jol sikerult összeállitást készitettünk a munkavédelmi ismeretekből. Ebből az összeállitásból kérdes-felelet formájában ismerhették meg a vonatkísérők a jelenleg érvényes óvórendszabályokat, a jogi tudnivalókat, az utasítások legfontosabb rendelkezéseit, amelyek nelkülözhetetlenek a balesetmentes szolgalat ellátásában.

A vetélkedőre *Békéscsabáról 10, Mezőhegyesről 12, Orosházáról 7, Vésztről 5, Kecskemétről 7, Kiskunfélegyházáról 8, Kiskunhalasról 20, Kunszentmiklós-Tassról 6, Kalocsáról 3, Mezőtúrról 7, Szentesről 10 és Szegedről is 10* szocialista brigad jelentkezett, illetve készült fel. A telepállomásokon lezajlott selejtezők után 17 brigád jutott a Szegeden december 8-án megtartott döntőbe. A zsüriben tagja volt a szakszervezet szegedi területi bizottságának munkavédelmi felügyelője is, valamint a szakszolgálat munkavédelmi ügyintézője. A fél napon át tartó színvonalas és izgalmas versenyen első helyezést ért el és 3000 forint jutalomban részesült Orosháza állomás szocialista brigádja, név szerint *Szőke Antal* vonatvezető, *Süle Ferenc* és *Mrena János* vonatfékező.

A további helyezettek is rászolgáltak arra, hogy nagy szerű tudásuk alapjan nevük az újságba kerüljön. Igy második és harmadik helyen — azonos pontszámmal es egyarant 2250—2250 forint jutalommal — a békéscsabai *Pacsika Ferenc* vonatvezető, *Vigh András, Zsilák Mihály* vonatfékező es a szegedi *Kerekes Gyula* vonatvezető, *Megyeri László* es *Bogdan István* vonatfékező végzett.

A negyedik és ötödik helyezéssel járó 1500—1500 forint jutalmon az azonos pontszám miatt szentesi és bekescsabai vonatkísérők osztoztak, ezpedig *Pete Ferenc*, illetve *Kovács Ferenc* vonatvezető, valamint *Debreceni Antal, Horváth István* es *Mehes Jozsef, Asztalos Ferenc* vonatfékezők.

Hatodik helyezettkent a kiskunhalasi *Brecska Gabor* vonatvezető és *László Imre, Novak József* vonatfékező 900 forint jutalmat kapott. Ezenkívül jutalomban részesültek a 7—13. helyen végzett szocialista brigádok is, oktatóikkal együtt, s vegeredményben *ez alkalommal szinten 20 000 forintot osztottunk ki a legjobb tudasú vonatkisérő brigadok tagjai között*, kerve őket, hogy tegyék közkincsse a megtanult szakmai, munkavédelmi ismereteket, s a gyakorlatban is alkalmazzák, hasznositsák azokat.

Váljon közüggyé!

Mutassanak jó példát munkatársaiknak, neveljék őket, mert a munkavédelem, a balesetek megelőzése csak így válhat a vasutas tarsadalom közügyevé.

Nem titkoljuk: *a szegedi vasutigazgatoság vezetoi a vetelkedők eredményeképpen és az emlitett intézkedések revén további sikereket remélnek a dolgozók testi épségének megóvásáért, az emberek biztonságáért inditott harcban.* Jó érzés szamunkra, hogy ezirányú törekvésünk párosult a legnehezebb és legveszélvesebb munkaterületeken dolgozó vasutasok, szocialista brigádok igyekezetevel, s megegyezik a vallalásaikban szereplő célkitűzesekkel.

Dr. Szala János
osztályvezető

KIK JELENTKEZHETNEK felsőfokú munkavédelmi tanfolyamra

A tanfolyam sikeres elvégzése után a MÁV megtéríti a hallgatók költségeit

A SZOT felsofoku munkavédelmi tanfolyam igazgatosaga felveteli palyazatot hirdet az 1973—74. tanevre. A MAV területerol felvételüket kerhetik: munkavédelmi ugyintezők, szakszervezeti bizottsagok tarsadalmi munkavédelmi felugyelői, tudomanyos kutatok, tervezésre feljogositott szervek dolgozoi, a beruhazasokkal foglalkozók stb.

A jelentkezesi határidő: *1973. április 24.*

Ket tagozat indul: *szakmernöki es szaktechnikusi.*

Szakmernöki tagozatra okleveles mernökök es tudományegyetemet végzett vegyészek, a szaktechnikusi tagozatra pedig mindazok jelentkezhetnek, akik ipari vagy mezőgazdasagi technikusi kepesito oklevéllel rendelkeznek.

A tagozatokon budapesti és vidéki ágazat is indul, azonban a foglalkozásokat Budapesten tartják.

A tanulmanyi idő a budapesti ágazatnál kettő, a vidéki agazatoknál ket és fel ev. Az oktatás az esti vetemi levelező rendszer szerint folyik. A hallgató az előírt vizsgarend szerint félev végen kollokviumot, meghatározott tantárgyakból szigorlatot tesznek. *A tanulmányi idő befejezése után a hallgatók diplomatervet, illetve szakdolgozatot nyújtanak be, amelynek sikeres megvédese eseten munkavédelmi szakmérnök, illetve szaktechnikusi oklevelet kapnak.*

A budapesti mérnök hallgatók heti óraszáma 10, a foglalkozáso hétfő délutánra és csütörtök délelőttre esnek.

A budapesti technikusok heti óraszáma 6 (hétfő délután).

A vidéki hallgatók a tanévre előre meghatározott napokon, egész napos foglalkozásokon vesznek részt.

A tanfolyam hallgatóit ugyanazok a kedvezmények illetik meg, amelyeket a főiskolai levelező hallgatók élveznek Az idevonatkozó rendelet száma 15/1967 (XI. 18.) MüM.

Az FMT-re valo beiskolázást a MÁV Vezérigazgatóság 3. általános igazgatási és jogi szakosztálya szervezi Tehát minden jelentkezésnek oda kell bejutnia

A tandíj a szakmernöki tagozaton félévenként 200 Ft, a szaktechnikusi tagozaton 150 Ft. Bizonyára a jelentkezők osztatlan örömére szolgál a *MÁV Hivatalos Lap* 1973. januar 12-i 2. számában megjelent 118 906/1972. 3. A sz. rendelet, melynek értelmében azon hallgatoknak, akik a tanfolyamot sikeresen elvégezték — a tanfolyam befejezése után — *a felmerült költségeket (tandíj, jegyzet, tankönyv) a MÁV megtéríti.* A vasút felső vezetése ezzel a kedvezménnyel is igyekszik elősegiteni a munkavédelemmel foglalkozó szakelőadók magasabb fokú szakmai fejlodését.

Amikor az FMT-re valo felvetel tudnivalóit ismertetjük, szükségesnek tartjuk az érdekeltek figyelmét felhivni azokra a változásokra, amelyek az utobbi években a vasutnál bekövetkeztek. Az új technika és technologia csaknem minden esetben megváltoztatja a regi hagyományos vasuti munka menetét. Egyes munkakörok megszünnek és ujak keletkeznek. *Az uj munkatatas során a regi veszélyforrasok csökkenése vagy teljes megszunese mellett ujabbak jönnek letre*, amelyekre ha időben odafigyelünk es a szükséges intézkedeseket megtesszük, akkor ezek csökkenthetők, illetve megszüntethetők. Mindez megköveteli a magasabb képzettséget, igenyli az előrelátást. Ehhez ad nagy segitseget a *SZOT felsőfoku munkavédelmi tanfolyama.*

Alahúzza a tanfolyam elvegzesenek fontosságát az az igény is, amelyet a MÁV Vezérigazgatoság — mint egyik alapfeltételt — támaszt a függetlenített munkavédelmi ügyintézői munkakör betölthetőségével szemben. Az igény abból a felismerésből fakad, *hogy a biztonsagos munkáltatás szervezésével való foglalkozás szintje — a magasabb fokú biztonságtechnikai képzettség hiánya miatt — nem éri el a jogos elvárást.* A veszélyforrások felismerése, a munkabiztonságot rögzítő rendeletek, szabályok és előírások ismerete, a vasúti közlekedés fejlesztésével való foglalkozás mindenkor a magasabb képzettségű munkavédelmi szakemberek beállitását követeli. Ilyen körülmények között, hosszú távon nem lehet azt a gyakorlatot folytatni, ami egyes helyeken tapasztalható.

T. J.

MÁV

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága felvesz

elsősorban budapesti, kiemelt bérezés mellett Budapest—Ferencváros es Rákosrendező állomásra 18—40 év közötti férfi dolgozókat:

- kocsirendező
- sarukezelő
- vonatfékező
- váltóőr-váltókezelő munkakörökbe.

A kiképzési idő: 6 hét. Ez alatt a bérezés 1550—1850 Ft.

A szorgalmas dolgozók 1500—2000 Ft szerződési előleget kaphatnak. A szakvizsga megszerzése után a kereset, havi 210 óra munkával 2400—2800 Ft.

A sorkötelesek Budapesten külön kedvezményben részesülnek.

Az évi járandóságon kívül havonta 3 plusz szabadnap jár. Jelentkezni lehet az állomások munkaügyi vezetőinél vagy a Budapest—Keleti pályaudvaron levő Központi Munkaerő Felvételi Irodán.

VÁRJUK a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit.

A MAV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

Minőségi eredmények jelzik a szocialista brigádmozgalom fejlődését

LEVELEK, TUDÓSÍTÁSOK A SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐK TANÁCSKOZÁSAIRÓL

Tucatnyi szolgálati helyről kaptunk az elmúlt napokban tudósítást a különböző vasúti szolgálati helyeken dolgozó szocialista brigádok vezetőinek tanácskozásáról. Az elért eredmények, tapasztalatok összegezése, az idei tennivalók meghatározása avatja a kisebb létszámú szolgálati helyeken is kiemelkedő jelentőségűvé ezeket a tanácskozásokat. Az alábbiakban e tudósításokból — kiragadva mondanivalójuk lényegét — kötöttünk össze egy színes csokorra valót.

Dolgozz hibátlanul

Tizenöt fiatal, elsőteles mozdonyvezető segítését vállalták Kiskunhalason a vontatási főnökség szocialista brigádvezetői. *Virág Sándor*, a főnökség vezetője arra kérte a szocialista brigádokat, hogy személyes példamutatással segítsék az ittasság elleni küzdelmet, mivel még gyakori ez a fegyelmi vétség és sokan nem számolnak beláthatatlan következményeivel — olvastuk *Tóth Tibor* levelében. Idézte *Nagy Istvánnak*, a szakszervezeti bizottság titkárának megállapítását is, hogy a szocialista brigádok teljesítményei lényegesen jobbak az átlagosnál. Az ezüskoszorús jelvénnyel kitüntetett *Gagarin lakatosbrigád* például az értékes csapágyfémből két százalékos megtakarítást ért el.

Szabó Sándor és *Gyöngyösi Albert* előmunkások személyében olyanok is részt vettek a Bp. Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség brigádvezetőinek tanácskozásán, akik még fiatalok, s csak ezután kívánnak szocialista brigádot alakítani. Tapasztalatok szerzésének szándéka vonzotta őket a szocialista brigádvezetők tanácskozására, s nem is csalódtak. A beszámolóban Bangó Sándor, a főnökség vezetője elemezte a brigádmozgalmat, majd *Makra Imre* vezető bizalmi a vereségyházi szakasztól, *Czifra Zoltán* és *Jakab Boldizsar*, a rakosrendezői munkahelyekről, *Kromek Károly*, a dorogi szakasztól a brigádvezetők személyes tapasztalatait, kritikai észrevételeit összegezték. A tanácskozus résztvevői a Csányi László technikus-mérnök brigád kezdeményezésére — amint erről *Chemez Dénes*, a szakszervezeti bizottság titkára tudósította lapunkat — határozták el csatlakozásukat a *Dolgozz hibátlanul!* mozgalomhoz.

„A szocialista brigádok új rendszerű erkölcsi és anyagi ösztönzésének bevezetése óta csökkentek a korábban tapasztalt formális vonások. A brigádok tekintélye megnőtt, munkájuk tartalma egyeteműbbé vált, nagyobb hangsúlyt kapott magatartásuk szocialista jellege” — olvastuk a záhonyi *Jarmi Zoltán* levelében. Beszámolt arról is, hogy Záhony átrakókörzetben 150 brigád tett vállalást a múlt évre és 115 szocialista brigad ért el jól értékelhető eredményeket. A vállalások teljesítése alapján 1972-ben náluk 34 brigád 260 tagja részesült kitüntetésben és mintegy 138 ezer forint összegű jutalomban. *Záhonyban is minőségi eredmények jelzik a mozgalom fejlődését.*

Társasházakció

A dél-balatoni vasútvonal állomásain — *Kiscséripusztától Balatonszentgyörgyig* — tevékenykedő szocialista brigádvezetők Fonyódon tartották második tanácskozásukat. *„Mivel a szocialista brigadverseny munkahelyi mozgalom, a szolgálati helyek vezetőinek kell biztosítaniok a verseny feltételeit, elősegítve, hogy a brigádok megfeleljenek a mozgalom hármas jelszavának.”* — hangsúlyozta a vitaindítóban *Görbe Zoltán*, a fonyódi szbtitkár. *Németh János*, Fonyód állomásfőnöke arról számolt be, hogy éppen 10 éve alakult az első szocialista brigádjuk, s ma kilenc dolgozik állomásukon. Azóta minden évben elnyerték az *Élüzem* címet és négy alkalommal a *Szocialista szolgálati hely* kitüntető oklevelet is. Amig másutt munkaerőgonddal küzdenek. Fonyód állomás száz emberrel növelte létszámát. Vonatkísérő telepállomásuk 50 vasutast számlál, három kocsirendező brigádot alakítottak és havonta négy-négy dolgozóval kisegítik a létszámhiánnyal küzdő budapesti igazgatóság egyes állomásait. *Dolgozóik részére most társasház építését szervezik és a terv megvalósításában számítanak a szocialista brigádok segítségére is.* Balatonfenyvesről *Csupor Béla* brigádvezető a kultúrált utazás elősegítéséről, a balatonboglári *Lakos István* kereskedelmi szolgáltatásokról számolt be.

Ők és a tanácskozás többi felszólalója annyi jó eredményről szólták, hogy a vitát összefoglaló Görbe Zoltán méltán állapította meg: *„Ahol a szakvonali és a mozgalmi vezetők nem hagyják magukra a brigádokat, ott a versenymozgalom csodákra képes...”*

Kiváló eredmények

Hatvan, Salgótarján, Kisterenye és Vamosgyörk állomáson is igen sok jó tapasztalatot hozott felszinre a szocialista brigádvezetők tanácskuzása — írta *Szücs Ferenc* tudósítónk. Salgótarjanban *Nyerges Sandor* szocialista brigádját emelte ki a beszamolo, Kisterenyén a szociális létesítmények hiányosságait bírálták. Hatvan állomáson 14 brigádvezető adott felszólalásával értékes javaslatokat a versenymozgalom 1973. evi szakaszának indításához.

Lökösházán és Curtici román—magyar közös határállomason dolgozo szocialista brigádvezetők tanacskozása — írja *Pacz József* — *Farkas Pál* állomásfőnök és *dr. Pal Zoltán* MÁV-képviselő értékelte az eredményeket es szólt a feladatokról. Kiemelték, hogy a szocialista brigádok segítsege nelkül nem erhették volna el 1972-ben az előző évinél lényegesen jobb eredményt: *1664 vonat, mintegy 82 ezer kocsi feldolgozását.*

A kaposvári vontatási főnökségnél 14 brigádban 187 dolgozó versenyez a szocialista cím elnyeréséért vagy megtartásáért — olvastuk *Nagy Zoltan* levelében. — A brigádvezetők tanácskozásán több kiváló eredményről számolhattak be. A 275-ös sorozatú mozdonyok személyzetenek Petőfi brigádju *Devecseri Gyula* vezetésével például 375 tonna szenet takarított meg a múlt évben, az eddig ismert adatok szerint. A kisebb javításokat maguk végezték el, szakszervezeti politikai iskolára járnak, részt vesznek a főnökségi rendezvényeken és a véradómozgalomban is. *Magyar Gyula* esztergályos vezeti a mozdonyműhely Ságvári szocialista brigádját. *A 20 tagú kollektiva tavaly már az aranyfokozatú jelvényt nyerte el.* Terven felül végeztek mozdonyjavításokat, első helyezést ertek el az igazgatósági önkéntes tűzoltóversenyen. Tavaly óta a kaposvári MÁV Nevelőotthon egy elsős növendékét, az árva *Csipai Ibolyát* patronálják meleg szeretettel.

Kifogástalan munkával

Veszprémvarsány állomásról, ahol már hindenki szocialista brigádban dogozik, *Hoffmann József* tudósított a brigádvezetői értekezletről. Tavaly 5-ös osztályzatot kapott az állomás és ez az iden is kiváló eredményekre kötelez — hívta fel a tennivalókra a brigádvezetők figyelmét *Kiss József* állomásfőnök, miután részletesen értékelte a szocialista brigádmozgalom helyi tapasztalatait. *Tarjánpuszta* állomás és egyben szocialista brigádvezetője, *Domonkos Gyula* 38 500 tonna áru elszállításáról, a takarékosság, a társadalmi munka példás eredményeiről számolt be.

Minőségi szempontból is kifogástalan munkával, a tervezett 450 ezer tonna helyet 549 ezer tonna árut továbbítottak *Zalaegerszeg* állomás dolgozói — olvastuk *Markos Józsefnek*, a szocialista brigádvezetők tanácskozásáról küldött levelében. A brigádok számos fiatal vasutassal erősödve elhatározták, az idén mindent megtesznek a tervek túlteljesítéséért.

Őszin'én a hibákról is

Bánréve állomáson — amint erről *Murányi Tibor* tudósításából értesültünk — *Hortobágyi János* állomásfőnök értékelte a hét szocialista brigád szép eredményeit. A miskolci igazgatóság képviseletében *Erdélyi Janos* főfelügyelő adott hasznos tanácsokat, útmutatást a soron következő feladatokhoz a szocialista brigádvezetőknek.

Száz szocialista brigádvezető tanácskozott Miskolc-Tiszai pályaudvaron. *Pásztor Zoltán* állomásfőnök arról számolt be, hogy a kiváló szinteket meghaladó eredményekben döntő részt vállaltak a szocialista brigádok. Az év végi unnepi forgalom zökkenőmentes lebonyolítása érdekében is háromszázan végeztek többletmunkát — tudósít *Kisvárdai János*. A tanácskozuson oszintén beszéltek a még kijavítandó hibákról is és meghatározták a feladatokat, amelyek a munkaversenyelem erősítésében, a kulturált utazás előmozdításában, a társadalmi tulajdon védelmében, a kulturált utazás előmozdításában harulnak a pályaudvar szocialista brigádjaira.

L. J.

Mitől szocialista a Münnich brigád?

Bemutatjuk a Landler járműjavító négyszeres aranykoszorús tüzikovács szocialista brigádját

A *MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem* javító csarnokaiban, a reszlegek műhelyeiben a szocialista brigádok még múlt évi munkájuk felmérésével, az „önértékeléssel” vannak elfoglalva, de mar élénken foglalkoztatja őket az 1973. évi brigádszerződések megkötésének előkészítése is. Ezekben a napokban veszik kézhez az üzem gazdasági vezetése és mozgalmi szervei által megszabott általános irányelveket, s ismerik meg azokat a termelési feladatokat, amelyekre a maguk vállalásait alapozhatják.

Persze, alig van brigád, amelyik ne tudná, hogy körülbelül milyen feladatok várnak rá az új esztendőben, és ki ne gondolta volna már hozzá a maga irányelveit.

Hatékonyabban mint tavaly

Ilyen brigád a sok közül, a kocsiosztály cserejavító részlegében *Nagy Andras* Münnich Ferenc nevet viselő tüzikovácsbrigádja.

— A mi általanos iranyelvünk az — mondja a brigadvezető —, *hogy az idén meg hatékonyabban, még gazdaságosabban csináljunk mindent, mint tavaly. Természetesen nemcsak termelőmunkánk hatékonyságának fokozására gondolunk, hanem minden egyébre, amitől szocialistává válik egy brigád.* Tehát a tanulás, a művelődés, a társadalmi munka még előforduló kampanyszerűségeinek felszámolására, az egymásközti es a részlegek közötti baráti együttélés elmélyítésére, a brigádélet sokoldalú gazdagítására is. *Négyszer nyertük már el az arany fokozatot, de tudjuk, nem lehetünk elégedettek.* Törjük a fejünket, mi az, ami még hiányzik munkánkból, közösségi életünkből ahhoz, hogy megvalósíthassuk a szocialista brigádeszmenyet és még inkább, mint eddig: *aranykoszorus kollektivához méltón dolgozhassunk, élhessünk.*

A Münnich brigád néhány személyi változástól eltekintve 13 eve van együtt. Tavaly év közben még nyolcan voltak, de az erre a létszámra kötött szerződést, amelyben 108 százalékos teljesítést vállaltak, heten fejezték be 109.2 százalékra, mert a brigád régi tagja, *Tamási Pál*, megkezdte nyugdíjazása előtti szabadságát. Ezt a teljesítményt, a kisebb létszám ellenére az idén sem akarják alább adni. Már kiszamitották, hogyan tudnák az előreláthatólag nagyobb feladatot kisebb létszámmal elvégezni. *Először is újítási javaslatot dolgoztak ki arra, hogy a kovácstűzhelyeket forgódaru szolgálja ki anyaggal, az eddigi kezi erő helyett.* Javaslatukat elfogadták és meg is valósították. A forgódaru már ott áll a kovácsműhelyben és bekötésre vár. Egyidejűleg új kemencet epitenek, amelyet mar az üzem munkahelyeinek 80 százalékaban bevezetett földgázzal üzemeltetnek majd.

A főművezető számít rájuk

A brigád a földgáz fogyasztás gyobb kalóriáju, hatásosabb tüzelőanyaggal minőségileg is jobban kovácsolhassa a munkadarabokat. Ettől és a darus anyagmozgatástól nehány ember munkájának megtakarítását varják.

Úgy gondoljak, ezzel hatásosan besegithetnek a cserejavító részleg egész munkájába. A részleg munkaerőhiannyal küzd és emiatt az egy fore tervezett jelenléti orának mindenkinek lenyegesen többet kell majd teljesitenie. A Münnich brigad mar bejelentette *Mohácsi Marton* főművezetonek, hogy a többteljesítésből alaposan ki akarja venni a részét. Természetesen nem túlora áran, hanem a már említett gépesítés és munkaszervezés segítségével. Nem azert, mintha megvetnék a több penzt. De tudják a múlt évi tapasztalatokból, úgy sem járnak rosszul, ha „aranykoszorús módra” bánnak gepeikkel, szerszámaikkal és végrehajtják a különböző célfeladatokat. *Tavaly a soron kivüli munkáért kiérdemelt jutalmakból ki-ki atlagosan 200—250 forinttal növelte havi keresetét.* Úgy igyekeznek, hogy az idén se legyen ez másként. Újabb újítási elgondolasaik is vannak, például a csavarkapocsgyártás gépesítése a technológiai osztály támogatásával.

Mindenki tanul, művelődik

Ami Nagy Andrásnak a tanulásra, művelődésre vonatkozó szavait illeti, még nincsenek határozottan körvonalazott terveik, elképzeléseik. Úgy látszik, ennek nemcsak a megfogyatkozott letszam szab határt, hanem a brigádtagok atlagosan magas életkora is. Hiszen a jelenlegi hét tagból egy az idén, egy pedig jövőre szintén eléri a nyugdíjkorhatárt. Igaz, az utóbbi években iskolázottságban sokat haladtak. *A brigádvezetőnek háromévés marxista—leninista egyetemi végzettsége van, négyen az utóbbi években vizsgáztak le az általános iskola VIII. osztályából*, egy tag régi polgári iskolai végzettséggel rendelkezik, kettő pedig (még a nyolctagú brigádot számítva) az általános iskola VI. osztályáról szerzett bizonyítványt.

Politikai oktatásban viszont mindenki részt vesz. A negy párttag pártoktatásra jar, harman pedig az időszerű politikai kérdések szakszervezeti tanfolyam hallgatói.

Kulturális vállalásaikat évről évre megújítják, *Nagy Andrásnak operabérlete van. Minden hónapban egyszer feleségével együtt ott ül az Állami Operaház nezőterén.* A szervezett színházlátogatásokon mindnyájan részt vesznek. Most a *Thália Színház* egyik februári teltházakcio keretében sorra kerülő előadására készülnek. A brigádnak mozibérlete is van, az üzem művelődési házának vetítéseire. A bérlettel felváltva járnak az előadásokra. Gyakran rendeznek családi összejövetelt, ilyenkor fehér asztalnál beszélik meg, mit láttak a tv-ben, színházban, mozíban, mit kellene megnézni legközelebb. Tavasztól őszik sportvetélkedőkön is részt vesznek es évekkel előre megvan a kirándulási programjuk. *Voltak már családostól bükki, tokaji, más alkalommal pedig soproni kirandulason.* Az idén Pécs környékére készülnek, ezenkívül Budapesten országházi sétán akarnak részt venni. A napilapokat rendszeresen olvassák, a szakmai sajtót is állandóan figyelemmel kísérik. *Mind a heten előfizetői a Magyar Vasutasnak, a Brigádéletet együttesen járatják és kézről kézre adják.*

Élen a társadalmi munkában

A társadalmi munka erős oldala a Münnich brigádnak. *Nincs olyan megmozdulás az üzemben, a kocsiosztályon, vagy a részlegben, amiben részt ne vennének.* Tavaly a cserejavító reszleg tisztasági versenyében harmadik lett a brigad, most előbbre akarnak rukkolni. Ugyancsak elől voltak *„A szep, tiszta, virágos Budapestért”* mozgalomhoz csatlakozva az üzemi parkosításban és a kocsiosztály területen az útvonalak betonozásában. Elhatározták, nem maradnak el a kommunista vasárnapokról sem, sőt igyekeznek az eddiginel többet adni, mert mint mondják, *Vietnamnak — most, hogy a tűzszünet megvalósult — még nagyobb segítségre lesz szüksége az ujjáépítéshez.* A térítésmentes váradásból is fokozottan igyekeznek kivenni a részüket.

Ilyen és ehhez hasonló terveik, elképzeléseik megvalósításával szeretnék az idén gazdagítani a brigádéletet, s szándékoznak közvetve hozzájarulni a modern vasút kifejlesztéséhez, a nagy vasutas család boldogulásához.

Szász Ferenc

Ládába zárt telefon

Az 1851. november 16-án jóváhagyott Vasutüzemi Rendtartás 3. paragrafusara ma már senkinek nem kötelessége emlékezni, csupán az erdekesseg kedveért idézünk belole:

„Az üzleti személyzetnek, hivatalnokoknak és szolgaknak, kellő számmal kell lenni, azoknak a megkivántató tulajdonokkal birni, s az üzlet valamennyi eszközeinek rendelkezésük alá bocsátva kell lenni...”

Hála a megváltozott idónek, ma már nincsenek urak és szolgák, s az utasítások, rendeletek paragrafusait is egészen más szellem hatja át.

„Embercentrikus vezetést kell megvalósitanunk” — mondotta nem is olyan túl régen *dr. Mészáros Karoly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatoja, vasúti közepvezetők jelenlétében, majd részletesebben kifejtette: — „A vasútnál a legkisebb beosztású dolgozóra is hatalmas ertekek vannak bízva, sokszor nagyobb értékek, mint egy gyár egész vezérkarára. Mar csak ezért is *sulyának megfelelően kell gondoskodni az emberek megbecsüléséről, s a bizalom, a személyiség tiszteletber tartása alapvető követelmény.”*

De miért ideztük a fentieket? Azért, mert akadnak még olyan szolgálati helyek, ahol a vezetok figyelmen kívül hagyják, hogy a dolgozókat emberi méltóságukban nem szabad megalázni.

A Nyugati palyaudvar kocsivizsgálói panaszolták, hogy irodahelyiségükben valakinek az utasítására ládába zárták és leólmozták a városi telefont. Ha cseng a készülék, felvehetik a hallgatót, de ők senkit sem hívhatnak, mivel a számtárcsa forgatása lehetetlen az ólomzár fel'örése és a ládikó kinyitása nélkül. *„Miért alázmak meg bennünket ennyire?”* — kérdezik. — Ha mashol is ez lenne a szokás, még hagyján. de éppen csak bennünk nem lehet megbízni?

Igaz, előfordulhat, hogy egyik-másik dolgozó nemcsak hivatalos célra használja a távbeszélőt. De mashol ugyanez nem történhet meg? *Manapság tulajdonképpen már emberi szükségletnek tekinthető a telefon.*

Jó, jó — érvelhetnek egyesek —, csakhogy vannak, akik a telefonozással visszaélnek, és teljesen fölösleges beszélgetésekkel rabolják az időt, illetve tetézik a MÁV postai telefonszamláját.

Való igaz, hogy akadnak ilyen emberek is. Le kell azonban szögeznünk, hogy a dolgozók többségére nem ez a jellemző. *Ahol előfordul, ott a túlzásoknak határt szabhat a nevelés*, a jobb érzésű emberek másokra gyakorolt hatása, a jóindulatú figyelmeztetés, vagy éppen a helyénvaló fegyelmezés, sőt a fölösleges többletkiadás megtéríttetése is.

Nincs tehat erkölcsi alapja annak, hogy bármelyik szolgálati helyen ladába rejtsék a telefont a dolgozók elől. Belátták ezt az említett főnökség vezetői is, amikor tolmácsoltuk a dolgozók panaszát. *A ládikót megszüntették, hogy ne rontsa tovább bizalmatlanság a vezetők és a beosztottak kapcsolatát.*

(kovács)

Tanulnak a lökösházi fiatalok

Lökösháza határállomason a dolgozók a példás szakmai munkán kívül a társadalmi munkából is alaposan kiveszik részüket. Különösen nagy gondot fordítanak az állomás környékének tisztántartására, rendezésére. A fiatalok a munkában és a tanulásban is jó példával járnak elől. *Tavaly 20 fiatal tett szakvizsgát.* Levelező tanfolyamra jelenleg két nő és egy férfidolgozó jár, nappali tagozatra pedig egy férfi és egy nő. Segédtiszti tanfolyamon két férfi tanul. Az idősebb dolgozók szívesen segítenek a fiataloknak, átadják nekik tapasztalataikat.

Boldizsár Gyula

AZ NB I ÚJONCA

Bemutatjuk a Ceglédi VSE NB II-es bajnokságot nyert férfi asztalitenisz csapatát

A *Ceglédi VSE* nem tartozik a nagy egyesületek közé, jellemzője talán az, hogy szakosztályában több mint 500 igazolt versenyzőt tartanak nyilvan. A szakosztályon kozül *legeredményesebbek az asztaliteniszezők*. A ferficsapat 1972-ben különösen nagyszerű teljesítményt nyujtott *Az NB II Gardos-csoportjában pontvesztesség nélkül, veretlenül nyerte a bajnokságot.* Ezzel jogot szereztek arra, hogy 1973-ban a sportág élvonalában, az NB I-ben versenyezzenek a bajnoki pontokért.

Az egyesületnek hosszú evek óta nem volt olyan szakosztálya, amelynek sikerült volna felvirágoztatnia magát a *Nemzeti Bajnoksag* elvonalába. Utoljara 15 évvel ezelőtt volt NB I-es csapatuk. Érdekes, hogy akkor is asztaliteniszben, azzal a különbséggel, hogy a nők jutottak a legjobbak koze. Most pedig a férfiaknak sikerült. Hogyan értékelik a szakosztály valoban bravuros teljesítményét az egyesület vezetői?

— *Elnökségunk elégedett a szakosztaly munkajaval* — mondotta *Utasi Jozsef*, az egyesület elnöke —. *Úgy értékeljük, hogy jo szellemu, kiegyensúlyozott garda harcolta ki a feljutás. A sikerben oroszlánresze van dr. Réthy Albert edzonek, az egykori sokszoros roman válogatottnak, aki az elmult bajnoki idény elején került Ceglédre.* Nagy munkabírására, kitűnő hozzáértesére mi sem jellemzőbb, mint az, hogy sokáig egy személyben volt szakosztályvezető, intéző, vezető edző es játékos. Mint edzőnek nagy erdeme, hogy bátran mert újítani. Ezzel bebizonyította, hogy a versenyzők szívén vállalják a nagyobb terhelést, a keményebb edzéseket, ha értelmét látják.

Réthy kezdettől fogva tervszerű, szakszerű edzéseket folytatott a teljes versenyzőgárdával. Szorgalomban sohasem volt hiány. Ez érthető, hiszen a csapat számára elérhető célt tűztünk a mult évi bajnoki evad soran: *veretlenül nyerni a bajnoksagot.*



A Ceglédi VSE asztalitenisz-csapata. Balról jobbra: Bodrogi, G. Biro, Kudelich I., Kudelich II., Farkas es dr. Réthy, a játékosedző

Az asztalitenisz-szakosztályban ennek érdekében munkalkodtak az edző és a játékosok egyarant. Az ellenfeleket sohasem becsülték le. Minden merkőzésükre gondosan készültek, mert nyerni akartak.

Az egyesulet elnöke a játékos-edzo *Rethy Albert* utan elismeressel szólt a versenyzőkről is, mert hisz nekik is nagy reszuk van a bajnoksag megnyeresében. *Bodrogi, G. Biró, Kudelik G., Farkas* es *Kudelik F.*, a csapat játékosai mindent megtettek a siker érdekében. A szakosztályban tevékenykedő társadalmi aktivak közül *Kovacs Bélát* és *Toth Istvánt* illeti elismerés. *Varga Ernő* az elnökség kérésére a múlt év vegén került a szakosztaly élére, s nyomban hozzálátott a vezetoseg ujjászervezéséhez.

Ami a Ceglédi VSE asztalitenisz-szakosztályának ez évi tervét illeti: *becsületes helytallas az NB I-ben, ami egyet jelent a bentmaradással.* Erőszakra is gondolnak, de csak mókjával. Nagyon helyesen arra törekszenek, hogy az utánpotlas tervszerű neveléséval megfelelő bázist teremtenek a fiatal, a sportág iránt érdeklődők tudásának kibontakoztatására. Az NB I-ben egyelőre a bajnokságot nyert csapat tagjaira számítanak. A fiúk tehetségesek, s ami a legfontosabb: *szorgalomban sincs náluk hiány.* Ez biztat arra, hogy a csapatnak sikerül a bennmaradás.

(sisi)

Kispuskás lövészverseny

A miskolci járműjavító 42 szocialista brigádjának 117 tagja vett részt azon a kispuskás lövészversenyen, amelyet az üzem MHSZ-szervezete Miskolc város felszabadulásának évfordulójára rendezett. A verseny legjobbjainak a teherkocsijavító osztályon dolgozó brigádok bizonyultak, vagyis *Dombi Sándor és Molnar József* festőbrigádja, valamint *Lugosi Sándor és Ondrej István* műszaki, *Szép Sándor és Gulyás Janos* lakatosbrigádtagok értek el a legjobb helyezést.

Sikeres évet zárt az Utasellátó SC

Kimagasló sportsikerek születtek 1972-ben *az Utasellátó sportklubjában.* A bajnokságok befejezése után egyszerre harom csapat került felsőbb osztályba, ami örömmel tölti el a vallalat sportrajongóit.

A szellemi sportok közül a sakk, erős sportága a klubnak. *Az első csapat 4,5 pont előnnyel megnyerte Budapest I. osztálya bajnokságát* es ezzel feljutott az OB II-be. A második csapat az V. kerületi bajnokságban végzett az első helyen es így szintén egy osztállyal feljebb, az OB tartalékbajnokságában folytatja a küzdelmet. A sakkszakosztály soraiban egészen ifjú, általánosságban 16 éves korosztály megtalálható. A jatékosok *Alföldi László* mester irányitása mellett hosszú évek szorgalmas munkájával érték el ezeket az eredményeket.

A fizikai sportok közül sorban *a női röplabdacsapat szereplese emelkedik ki.* A Budapest I. osztályu bajnokságban elert eredmények alapján osztályozóka vívtak a feljutásért a nagy erőfelemmel, *veretlenül 12:1-es összesitett játszma aránnyal kerültek az NB II-be.*

A klub nem hanyagolja el a tömegsportot sem. *Tavaly alakitották meg a kispályás női es férfi labdarúgó-csapatokat,* amelyek a különféle területi bajnokságokban értek el értékes helyezéseket. Ugyanez vonatkozik az asztalitenisz-szakosztály munkájára is.

1973-ban, a vállalat alapitásának 25 éves jubileuma alkalmából a klub számos sportrendezvényt szervez, amelybe a vidéki üzlethálózat sportolói is bekapcsolódnak.

München után, Montreál előtt

Az eredmények mérlegelését a holnap tennivalóinak megvitatása követte a BVSC közgyülésén

Megtartotta evi kozgyülését a *Budapesti Vasutas Sport Club.* Értékelték az elmúlt év eredmenyeit, és az 1973-as év feladatait jelölték meg. A közgyülésen a meghívott 256 klubtag kozul 230 megjelent. Hiába, a sportolókon még az influenzajárvány sem tud kifogni!

Az elnökségben láttuk a BVSC legeredményesebb olimpikonjait — *dr. Fenyvesi Csabat, dr. Kamuti Jenőt* —, valamint azokat a vezetőket, akik sok segitseget nyujtanak a vasutas-egyesuletnek: *Szabó Antalt*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkárát, *dr. Csanádi Árpádot*, az MTS elnökhelyettesét, *Ozimák Istvánt*, a XIV. kerületi pártbizottság titkarat, *Gabor Zoltant*, a KPM partbizottságának titkárát, *Tóth Janost*, a Budapesti Vasutigazgatoság vezetőjét és *Kovacs Jánost*, a BTS elnökhelyettesét.

A reszvevők megkapták a BVSC elnokségének irásos beszamolóját amelyhez *Molnár Gyorgy*, az egyesület elnöke szóbeli kiegészitést. Méltatta a BVSC sportolóinak müncheni szereplését, de ugyanakkor ránmutatott arra, hogy a vasutas-klub kiemelkedő szereplésének van egy szepséghibája: *az, hogy a BVSC olimpián szerzett 26,35 pontjából 23,85-öt a vizek szereztek.* Ez ösztönzést a vívóknak, a többi szakosztály viszont levonhatja a szükséges következtetéseket. A BVSC elnöksége szerint elsősorban a birkózóknak és az úszóknak kell javulniuk ahhoz, hogy a BVSC jobban szerepeljen a montreali olimpián.

Javitani kell a klubnak a "hazai mérlegen" is. Az előző évhez viszonyitva ugyanis az egyesület 196 ponttal veszített. Kulcsosan oda kell figyelni arra, hogy gyengén szerepeltek 1972-ben az ifjúsági és a nevelődő korosztály versenyzői.

Szó esett arról, hogy nem megfelelő a klub létesítményeinek állapota. Felvetette az egyesület elnöke, *hogy nincs a klubnal átgondolt létesítmenyfejlesztési és -felújítási terv.*

Molnár Gyorgy elnök szólt arról, hogy a jövőben *erősiteni kell a szakosztályokban folyó nevelőmunkát.* Az utánpótlas nevelését úgy kell biztositani, hogy a felnövekvő fiatal nemzedék az egyesület versenyszakosztályait erősítse.

A közgyűlesen felszólalt *Szabó Antal*, a Vasutasok szakszervezetének főtitkára. A szakszervezet és a MÁV vezérigazgatója nevében üdvözölte a részvevőket, majd átadta *Kiss Mihálynak*, a klub leköszonő ugyvezető elnökének *dr. Meszáros Karoly* miniszterhelyettes dicsérő oklevelét és a vele járó jutalmat.

Felszólalt a vitában *dr. Csanádi Árpád*, az MTS elnökhelyettese. Elmondta, hogy a BVSC-ben biztositottak a feltételek ahhoz, hogy a nemzetközi küzdőtéren is eredményesen szereljenek a vasutas sportolók. A magyar sportvezetés elismeréssel adózik azért, hogy a Budapesti Vasutas szerezte Münchenben a magyar olimpiai csapat pontjainak 10%-át.

A közgyűlés részvevői egyetértettek abban, hogy 1973-ban még többet várunk a vasutas sportolóktól. Ezt kívánja az egyesülettől a vasutastársadalom, és joggal varja el az eredményeket a magyar sportvezetés.

Kóhidi László

Váci vasutas sportolók

A magyar vízi sport élvonalában

Ezelőtt soha nem tapasztalt kivaló versenyeredmények fémjelzik a *Váci Vasutas Sportegyesület* vízi szakosztályának múlt évi munkáját. A szakosztály 1951-ben 22 fővel alakult, most viszont, 78 tagot számlál. Ebből húszan aktív versenyzők, ezenkívül negyvenheten csónakkal vagy motorcsónakkal rendelkeznek. Nem véletlen, hogy a *Magyar Motorcsónak Szövetség* legutóbbi országos díjkiosztó ünnepségén gyakran szólították a váci vasutasversenyzők nevet.

A vízi sporthoz szükséges feltételek megteremtéséhez, a vízi túrázók igényeinek kielégitéséhez nagyban hozzájárult a szakosztály tagjainak öntevékenysége, *jelentős társadalmi munkája és a vasutas-szakszervezet közelmúltban engedélyezett 35 000 forintos anyagi támogatása.*

Igy válik lehetové, hogy folytassák elkezdett épitkezéseiket, s még szebbé tegyék Vác felsővárosi Duna-partját. *Szeretnék azonban, ha erőfeszitéseiket a tanács illetékesei is figyelemre méltatnák.* Rendkívül sérelmes, hogy a csónakházhoz vezető út elhanyagolt, holott a környék összes útját rendbehozatták már, ezenkívül a csónakház egyik részében lakó özvegyasszonynak a kiköltözteteséhez szükséges, immár tíz éve igért lakást sem biztositották.

R. S.

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
Levélcim: Bp 78 Pf. 32.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 880
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— MŰZEUMBARÁTOK. Szerencs allomás Petőfi Sándor szocialista brigádjában lelkes múzeumbarátok dolgoznak. Látogatókat toboroznak a Rákóczi-várban létesített képeslevelezőlap- es ex libris-gyűjtemény, illetve helytörténeti kiállítás megtekintésére. Legutóbbi „akciójuk" eredményeként — a múzeum igazgatójának kérésére — nagy méretű táblát helyeztek el az állomásépület kijáratánál, amely a várban látható érdekességekre hívja fel a Szerencsre érkező utasok figyelmét.

— HÁROM TESTVÉR A MUNKÁSÖRSÉGBEN. Hatvan csomopont legutobb esküt tett vasutas munkásőrei közott egyutt vállalt szolgálatot a part fegyveres testületében a három Somogyi testver: László, Pal es István. Kovetik a városi Zalka Máté munkásőregységben helytálló vasutasok példáját, akik közül a kozelmúltban lezajlott egy eggyülésen többet kitüntettek.

— MINTASZERVEZET. Ötödször erdemelte ki a mintaszervezet címet az oklevelet a miskolci járműjavító voroskeresztesei. A kitüntetes átadasakor Varga Zoltán igazgató mutatta az üzemi szervezet aktivainak munkáját, s különösen nagyra értékelte, hogy a járműjavitóban a vérdonorok száma az előző évi 198-ról 240-re emelkedett, vagyis minden ötödik dolgozó veradó lett.

— SEGITŐKÉSZ EMBEREK. Komarom állomás vonatkísérőinek 20 tagu Felszabadulás szocialista brigádja tavaly 160 óra társadalmi munkát vallalt, ezzel szemben év végéig 212 órát teljesitett. A brigád tagjai Aradi László vezetésével részt vettek az állomás és a rendező pályaudvar taharitásában, ezenkívul mindenütt segitettek, ahol szükség volt rájuk.

— KOSZORÚZÁS. A pécsi vasutigazgatóság Steinmetz Miklós szocialista brigádja — mint minden esztendőben —, ismét megkoszorúzta a névadó, a Budapest felszabaditásanal elesett hős szovjet parlamenter pecsi szülőházan levő emlektablaját.

— ÉLÉNK KULTURÁLIS ÉLET. A békéscsabai vasutasok művelődési házában az uj esztendő legilatogatottabb musorának a január 17-en rendezett, űrkutatásrol szólo, filmvetitéssel egybekötött TIT-előadas bizonyult. Az előadason részt vevő brigádtagok és nyugdijas vasutasok utána nagy számban hallgatták meg a művelődési ház népi zenekarának és a vasutasok citerazenekarának együttesének műsorát.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Nemeth Pál Szerencs; Pál István, Kisvardai János Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Lehoczky János, Kecskeméti Ferenc, dr. Bankfalvy Gyula Szeged; Pacz József Cuncsi; Zagyva Sándor Püspökladány; Orosdi Mihaly Bp. Kriszunaváros Pft. F.; Galambos Ferenc Baja; Jónás Imréné Debrecen; Pintér Lajos Vácrátót; Boros Zoltán Szombathely; Halmai Janos Pécs; Toth Tibor Kiskunhalas; Chemez Denes Bp. Angyalföldi Pft. F.; Jármi Zoltán Zahony; Hoffmann József Vezprémvarsany; Nagy Zoltán Kaposvar; Markos József Zalaegerszeg; Murányi Tibor Bánréve; Végh Gyula Rákosrendező. Görbe Zoltan Fonyod: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Murányi Tibor Bánréve: Valkai Sándor Dávod leveleiket illetékes helyre továbbitottuk.

Közöljük szakszervezeti bizottságainkkal, minden olvasónkkal, hogy a Magyar Vasutas szerkesztősége és a vasutas-szakszervezetnek, mint önálló postafiókkal rendelkező szervnek 1426 a postai irányitószama. A kerület, illetve az utca szerinti irányitószámunk 1068. Olvasoink tehát barmelyik irányitószámot alkalmazhatják — mindketto helyes!

A Hivatalos Lapból

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

3. számból: 119 000/1972. 3. B. A vasúti szervek szakhatósági kizárólagosan működő más szervek hatáskörébe tartozó engedélyezési eljárásról.

Állásfoglalások a MÁV Fegyelmi Szabályzathoz.

4. számból: 100 016/1973. 1. D A MÁV Kollektiv Szerződés 1972. évi végrehajtásáról szóló beszámoló az 1973 évi Feladatok tervezetének vitája.

111 538/1972 10 B. V. sz. járműveken elhelyezett kézi tűzoltókészülékekkel kapcsolatos teendők a járműjavító üzembe történő beállitás során.

100 333/1973. 4. D. Államvasúti dolgozók ruhatérítése.

Lakáscsere

Elcserélném gyömrői családi házamat — 2 szoba, konyha, kamra, műhely, állattartási lehetőség, az állomástól 2 perc — budapesti 2 szoba összkomfortos lakásra első emeletig. megegyezéssel. Érdeklődni lehet: Sommer Pálné, 228—284 vagy 228—847-es, 39—77-es telefonon 8—16.30 óra között, este 209 861 szám.

A TAPOLCAI CSOMÓPONTON

Vöröskereszt-szervezet alakult

Amikor a tapolcai városi, járási *Vöröskereszt-szervezetnel* a vezetőség-ujjaválasztásokról tájékoztattak, azt is elmondották, hogy az 56 helyi szervezet, a 4 ezer vöröskeresztes tagot tovább gyarapodott, erősödött, tartalmi munkában és létszámban egyaránt. Amikor az újjaválasztásokat elindították, úgy számoltak, hogy a járásban és a bauxitvárosban 100 új vöröskeresztes tagot toboroznak a humanum mozgalma számára. Elképzelésüket a jó szervező munkával siker koronázta, a 100 helyett 239 új tag vallalta a vöröskeresztes munkát.

És ebben a részletes tájékoztatásban külön örom, *hogy a tapolcai vasúti csomópontnál is létrejött a Vöröskereszt helyi szervezete*, megkezdte önálló tevékenységét. A helyi szervezetet *Kovács Margit* titkár irányítja és vezetésével azonnal bekapcsolódtak a vöröskeresztes munkába, amelynek a célkitüzései között szerepel a veradás, a családvédelem, az ifjúsag nevelese.

—g—



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — Ára 50 fillér — 1973. FEBRUÁR 17.

Az MHSZ-klubok betöltik hivatásukat

Az elnökség megvitatta az MHSZ-szel kötött együttműködési megállapodás tapasztalatait

A békés építőmunka zavartalan elvégzéséhez szükséges, hogy a dolgozók mindennapos tevékenysége párosuljon a haza szeretetével, a haza határainak védelmét biztosító feladatok végrehajtásával. A vasutas dolgozóknál — a vasút honvédelmi fontosságát figyelembe véve — ez a követelmény fokozottabban érvényesül. *Ezt ismerte fel szakszervezetünk elnöksége, amikor egy évvel ezelőtt a MÁV Vezérigazgatósággal kezdeményezte egy együttműködési megállapodás megkötését a Magyar Honvédelmi Szövetséggel.* A megállapodás, mint arról annak idején lapunkban is beszámoltunk létrejött, s ünnepélyesen aláírásra került.

Az egyéves munka tapasztalatait, eredményeit és az elkövetkező időszak feladatait tartalmazó jelentést *a szakszervezet elnöksége február 2-i ülésén tárgyalta.* A jelentés megállapítja, hogy az együttműködési megállapodásban foglaltak nagy része megvalósult az elmúlt év során. A Vasutasok Szakszervezetének és a MÁV Vezérigazgatóságának politikai, erkölcsi és anyagi támogatása nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a vasút területén működő különböző *MHSZ-klubok betöltik hivatásukat* és országos viszonylatban is figyelemre meltó eredményeket értek el.

Hatékonyabbá vált a fiatalok körében a felvilágosító, hazafias nevelést segítő agitációs és propaganda munka.

A művelődési intézmények, a vasutas klubok biztosították a munkához szükséges helyiségeket, segítséget nyújtottak a szervezésben. Az állami, társadalmi ünnepek alkalmából rendezett sportesemények, a vasutasnapi sportműsor keretén belül az MHSZ-klubok összetett honvédelmi versenyeket rendeztek.

A szakszervezet a különböző típusú klubok részére közel fél millió forint támogatást biztosított. Ez az összeg elegendőnek bizonyult a zavartalan működéshez. *A technikai felszerelés biztosításában azonban bizonyos hiányosságok mutatkoztak.* Mint a vita során kiderült, ezt elsősorban beszerzési nehézségek okozták.

Feltétlenül segíteni kell a lövészkluboknak létesítményhelyzetükön. Több korszerű lőteret kell létesíteni, illetve a meglévőket fel kell újítani, hogy a legmagasabb szintű versenyek megtartására is alkalmasak legyenek. *Ennek megvalósulása csak mindhárom szerv közös összefogásával képzelhető el.*

A jelentés vitájában felszólalók közül többen is értékelték az éves munkáról szóló beszámolót. Megállapították, hogy a területeken is kifogástalan az együttműködés. A fiatalok körében az MHSZ különböző klubjaiban való részvételre készség tapasztalható, amiben nagy része van a KISZ-szervezetek jó agitációs munkájának. A jövőben az országos érdek mellett fokozottabban kell foglalkozni a vasút érdekeivel is. *Jobban kell fejleszteni a különböző szakköröket, amelyek hivatottak lehetnek a vasút munkaerő-utánpótlásának biztosítására.* Helyes lenne például rádió- és elektronikai szakköröket létesíteni a szakmunkástanuló-intézetekben. A jövőben többet kell foglalkozni a megállapodásban foglalt politikai tennivalókkal is, ne korlátozódjék minden az anyagiakra.

Az elnökség a vitában elhangzottak alapján, néhány kisebb kiegészítéssel a jelentést elfogadta.

Az elnökség ezután megvitatta a SZOT XXII. és a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról készült jelentést, valamint szakszervezetünk 1973. évi programját. A jelentés jól tükrözi szakszervezeti szerveink munkáját. Ismertetésére ezúttal azért nem térünk ki, mert az anyag a központi vezetőség legközelebbi ülésén még megvitatásra kerül, s az ott napirendre kerülő egyéb kérdésekkel együtt részletesen tájékoztatjuk majd olvasóinkat.

Az újítómozgalom katonái voltak...

A békéscsabai pályafenntartási főnökség két régi műszaki dolgozója járta végig a központi irodákat és a külső pályamesteri szakaszokat a napokban, hogy nyugdíjba vonulásuk alkalmából búcsút vegyenek a dolgozóktól.

Egyikük, *Hortobágyi Ádám* főfelügyelő, újítási felelős 39 évig dolgozott a vasútnál, s az utóbbi évtizedekben 2200 újítást könyvelt el. Másikuk, *Dénes József* felügyelő három évtizedes vasúti pályafutása alatt szintén sokat tett az újítómozgalomért. Egymaga több mint száz újítást adott be, amelyekért mintegy 20 000 forint összegű jutalmat, illetve újítási díjat kapott.

Mindketten kiváló dolgozók és többszörös kitüntetettek, mivel mindenkor párttaghoz és szakszervezeti aktivistához méltóan végezték szakvonali és társadalmi munkájukat.

MAGYAR—CSEHSZLOVÁK

közös határállomás épül Rajkán

Az utóbbi években nemzetközi fővonalainkon jelentősen megnövekedett a tranzitforgalom. Ennek eredményeként több fontos határátkelőhelyen létesült közös határállomás. Az észak—dél, illetőleg a délről északra irányuló tranzitforgalom nagy része a legnagyobb *csehszlovák—magyar* közös határállomáson, *Sturovon* halad keresztül. Természetesen bőven jut a forgalomból Komáromnak is.

Ebben a térségben van még egy olyan határállomás, amely szintén meghatározó szerepet játszik a tranzitforgalomban, eddig mégis keveset hallottunk róla. *Rajka állomásról van szó.* Arról a Rajkáról, amely hosszú évekig szerényen dolgozott a nagy forgalmú *Hegyeshalom* szomszédságában. A megnövekedett tranzitszállításoknak azonban a régi kis állomás már nem tud megfelelni. Ezért a magyar—csehszlovák közlekedési albizottság többször tárgyalások helyszíni szemlék után *úgy határozott, hogy Rajkán, a jelenlegi állomás helyén 1975 végéig MÁV—CSD közös használatu, üzemváltó határállomást építenek.*

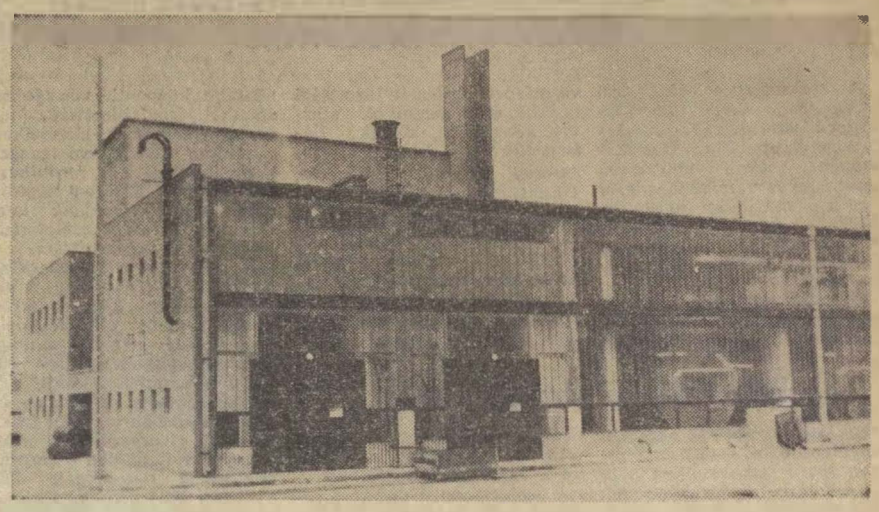
Az új, közös használatú határállomás kialakítása nem könnyű feladat. Főleg azért nem, mert nemcsupán a meglevő bővítésekről van szó. Hosszú lenne mindazt felsorolni, amit a tervek alapján meg kell oldani. Néhány fontosabb feladat ismertetése azonban idekívánkozik. Kezdjük talán azzal, hogy korszerű, a határforgalmi igényeknek megfelelő felvételi épület létesül. Ebben az épületben kapnak helyet a dolgozók szociális helyiségei is. *Már az első ütemben 2X12 lakásos házat építenek az állomás dolgozói részére.*

A határállomás hossza és befogadóképessége is nagyobb lesz a jelenleginél. *A vágányok hossza 150 tengelyes vonatok befogadására készül.* Az átmenő fővágány mellett épülnek tehervonati fogadó- és indítóvágányok, átrakóvágányok, kihúzóvágányok az állomás mindkét végén, javítóvágányok a MÁV és a CSD részére.

Vám- és áruraktár biztosítja mindkét fél raktározási, és egyéb igényeit. A MÁV-javítóműhelyben és a pályafenntartási épületekben kerülnek kialakításra a MÁV két szolgálati ágának javítási és fenntartási műhelyei, valamint raktározási helyiségei. A CSD részére külön javítóműhely létesül. A nagyszabású építkezés előkészítését már a múlt év őszén megkezdték. A beruházás, figyelembe véve a munka nagyságát, bonyolultságát, továbbá azt, hogy a jelenlegi üzem biztosítása mellett kell építkezni, *jó együttműködést, körültekintő szervezést igényel a beruházó budapesti igazgatóságtól és a kivitelező szervektől egyaránt.*

SZOLNOKON ÜZEMEL

a MÁV legnagyobb hőközpontja



A szolnoki új hőközpont

A személy- és áruszállítások vontatási teljesítményének 81 százalékát ma már a korszerű vontató járművek végzik. Az ipari és fűtési gőztermelést illetően is évről évre javult a helyzet. A vontatási telepek olaj- és gázfűtésű kazántelepeinek teljesítménye a miskolci vontatási főnökség hét éve működő telepével már elérte az 50 százalékos arányt. Ennél lényegesen jobb az arány a járműjavítóknál. *A Szolnokon január 31-én átadott nagy teljesítményű hőközponttal a kazántelepi teljesítmények 90 százalékát már olaj- és gáz biztosítja.* Az új hőközpont azonban nemcsak a járműjavító, hanem a vontatási főnökség és az állomás új létesítményeinek gőzigényét is megoldja. Az 1972 73. évi fűtési idényben még csak a járműjavító részére termel gőzt. A további felhasználók belépésének megfelelő ütemben kerül majd sor a tároló tartályok feltöltésére, az olajfejtő iparvágány teljes hosszban való kiépítésére és a tervezett személyzet beállítására. A létesítmény üzemeltetése a járműjavító hatáskörébe tartozik, az üzemeltető és karbantartó létszámot is ők adják.

A MÁV legnagyobb, egyben legkorszerűbb hőközpontjának tervezését a *MÁV Tervező Intézet*, építését pedig, mint generál kivitelező a *Szolnok megyei Állami Építőipari Vállalat végezte.* A gépi berendezéseket az *Április 4 Gépgyár*, a Láng Gépgyár és a Diósgyőri *Gépgyár* szállította.

Az új hőközpontot *dr. Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes adta át rendeltetésének.

Új szociális létesítmények

Kunszentmiklós—Tass állomáson

és a mezőhegyesi csomóponton

A *szegedi igazgatóság* területén az utóbbi években több szolgálati helyen épült új, öltöző-mosdó, üzemi konyha és orvosi rendelő. A IV. ötéves tervidőszakban épülő szociális, munkavédelmi és egészségügyi beruházásokra mintegy 30 millió forintot fordítanak.

Az elmúlt év utolsó napjaiban, december 28-án *Kunszentmiklós-Tass* állomáson került átadásra a 2 millió 856 ezer forint költséggel épült *új 105 személyes szociális létesítmény.* A központi fűtéses, 84 személyes fehér és 21 személyes fekete-fehér öltöző-mosdó lehetőséget teremt Kunszentmiklós—Tass forgalmi, kereskedelmi és vontatási dolgozóinak megfelelő körülmények között történő tisztálkodására és öltözködésére.

A kivitelező, *a Bács-Kiskun megyei Építési és Szerelőipari Vállalat* jó munkát végzett.

Az új létesítmény átadását megelőzően befejeződött az állomás egész területét átfogó csatornázási munka, közel 3,2 millió forint költséggel. Selejtpótlási beruházás keretében *egy 2x2 szobás iker lakóépület került megépítésre 553 ezer forint értékben.* Az állomási kocsivizsgálók jobb munkakörülményeinek biztosítása érdekében egy ERDÉRT faház felállítására is sor került.

Mánap, december 29-én a *mezőhegyesi csomópont dolgozóinak adták át a kétszintes szociális létesítményt és orvosi rendelőt.* Az új létesítményt az állomáslaktanya épületéhez csatlakozva építették tetszetős formában, közel 3,9 millió forint költséggel.

A 370 személyes létesítmény a csomóponton szolgálatot teljesítő *forgalmi, kereskedelmi, szertári, pályafenntartási és vontatási dolgozók részére,* az egészséges munkakörülményekhez méltó tisztálkodási és öltözködési lehetőséget biztosít. A földszinten kapott helyet egy 28 személyes női és egy 48 személyes férfiöltöző, mosdó, a központi fűtést biztosító kazánház, a széntároló, a salaktároló és a fűtő szociális helyiségei. Ugyancsak a földszinti részen kapott helyet — külön külső bejárattal — *egy új orvosi rendelő, kényelmes váró és kézi-labor helyiséggel, külön férfi és női vetkőzőfülkékkel, és egyéb szükséges szociális helyiségekkel.* Megépítésére régóta szükség volt, hisz nemcsak a csomópont 450 dolgozója, hanem a környező szolgálati helyek dolgozói részére is jobb egészségügyi ellátást biztosít. Az emeleten pedig 294 személyes férfiöltözőt és -mosdót helyeztek el.

Az új szociális létesítményt a csomópont dolgozói nevében *Tóth József* állomásfőnök vette át.

KOFFER-KULI



A múlt év végén 30 db koffer-kulit, azaz poggyászkézikocsit kapott a Keleti-pályaudvar. Az utazóközönség örömmel fogadta az újdonságot. Mint ahogy mi is örömmel értesültünk arról, hogy a vasút ez évben 400 poggyászkézikocsit vásárol, s ezek nagy részét a Déli pályaudvar kapja

(Laczkó Ildikó felv.)

Ki tud többet a Szovjetunióról?

Szellemi vetélkedőt rendeztek a *Szovjetunióról* — megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére — *Miskolcon*, a Vörösmarty Művelődési Házban az igazgatóság területén működő KISZ-alapszervezetek fiataljai részére. Tizennégy csapat indult a vetélkedőn, mindegyik három taggal.

Először egy különleges totószelvényt kellett kitölteniök, majd oknyomozó rejtvényiskola következett. A helyes megfejtések adták a négy köztársaság nevét, amelyek megalakították 1922-ben a Szovjetuniót. A játékvezető a nagyszámú közönséget is bevonta a vetélkedésbe, s aki helyes választ adott, az csokoládét kapott jutalmul.

A döntőbe négy csapat került, *s az első helyezést a miskolci vontatási főnökség csapata szerezte meg.* A második helyre a *miskolci pályafenntartás*, a harmadikra *Miskolc-Gömöri pályaudvar* csapata került. Az értékes jutalmak mellé díszoklevelet is kaptak a helyezést elért csapatok tagjai.

Művészeti akadémia

Az MSZMP Központi Bizottságának 1972 novemberi nagy jelentőségű határozata fontos feladatként jelöli meg a művészeti nevelés hatékonyságának növelését, a művészeti propagandamunka szélesítését. A határozat nyomán szakszervezetünk kultúrnevelési és sportosztálya *művészeti akadémiát szervezett olyan aktivisták részére, akik ezen a munkaterületen tevékenykednek.*

A művészeti akadémiát, melyen öt előadásra kerül sor, konzultációval és módszertani bemutatóval egybekötve, *Szabó Antal* főtitkár nyitotta meg január 31-én, az Utasellátó Vállalat budapesti klubjában. Az első előadást *A XX. század esztétikája* címmel *dr. Szigeti József* akadémikus tartotta. Ebből az alkalomból könyvkiállítást rendeztek az esztétikai irodalomból a klubterem előterében.

Az akadémia előadásait minden hónap utolsó szerdáján tartják.

Záhonyban felelősséget éreznek az ifjúsági törvény végrehajtásáért

KIHELYEZETT ÜLÉST TARTOTT A KÖZPONTI VEZETŐSÉG MELLETT MŰKÖDŐ IFJÚSÁGI BIZOTTSÁG

A szakszervezet központi vezetősége mellett működő ifjúsági bizottság január 30—31-én kihelyezett ülést tartott Záhonyban, hogy a helyszínen tanulmányozza, miként valósul meg a párt ifjúsági politikája, illetve azt, hogy mit tesznek a helyi szakszervezeti szervek az ifjúsági törvény végrehajtása érdekében.

Molnár Györgynek, a vasutas-szakszervezet titkárának, az ifjúsági bizottság elnökének vezetésével érkezett bizottsági tagokat és a meghívott szervek képviselőit, köztük *Békési Rezsőt*, a debreceni igazgatóság helyettes vezetőjét, *Tóth Géza*, a záhonyi átrakókörzet pártbizottságának titkára, országgyűlési képviselő üdvözölte, majd *Czidor András*, az átrakókörzet főnöke tájékoztatta őket a Záhonyban és környékén végbemenő munkáról, a jövő feladatairól.

Ismerkedés az átrakókörzettel

Ezután a bizottság tagjai a meghívottakkal együtt autóbuszon sorra felkeresték a körzet állomásait, átrakóhelyeit, megtekintették a korszerűsített vagy még korszerűsítésre váró munkahelyeket, szociális létesítményeket. *Az ifjúsági bizottság még aznap délután ülést tartott. Megtárgyalta és elfogadta 1973. évi munkaprogramját.* Az első nap eseményeit a vasutas művelődési házban rendezett baráti találkozó zárta be, ahol a körzet fiataljai a kialakult véleménycsere közben kinyilvánították, hogy örömmel fogadják az ifjúsági bizottság érdeklődését ügyük iránt.

A második nap reggelén az állomás különtermében vette kezdetét a tanácskozás, amelynek alapjául a szakszervezet debreceni területi bizottsága által készített jelentés szolgált. *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkárának üdvözlő szavai után *Orbán Sándor* titkárhelyettes terjesztette elő a jelentést, hozzáfűzve a szóbeli kiegészítéseket.

A beszámolóból kitűnt, hogy a záhonyi átrakókörzet szakszervezeti bizottságának tisztségviselői, a pártbizottsággal és a KISZ-szervezetekkel szorosan együttműködve, általában nagy gondot fordítanak az ifjúsági törvény ismertetésére, a SZOT és a Vasutasok Szakszervezetének vonatkozó határozataiból adódó feladatok végrehajtására. *Az ifjúságfelelősi hálózat jól szervezetten működik, a nagyobb szakszervezeti bizottságoknál pedig aktív ifjúsági bizottság is tevékenykedik.* A legutóbbi időszak eredményei közé sorolható például, hogy a választott testületekben megnőtt a fiatalok száma. Nem egyedülálló jelenség, hogy a vontatási főműhely műhelybizottsági tagjainak átlagos életkora 25 év.

Fiatalok vezetői poszton

Az átrakókörzetben egyébként 2000 harminc éven aluli fiatal dolgozik. Tevékenyek a termelésben, a munkaversenyben, a brigádmozgalomban. A 34 ifjúsági szocialista brigád 248 tagot számlál. Valamennyien sokat tettek azért, hogy a körzet tavaly megkapta a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.

A vezetői munkaköröknek mintegy a felét a KISZ-korosztályhoz tartozó fiatalok töltik be, ami igazolja, hogy amikor lehetőség adódik, bátran léptetik elő az ifjabb nemzedék tagjait vezetői és középvezetői beosztásba. A fiatalok megbecsülése a bérek megállapításánál, a jutalmak, prémiumok elosztásánál is megmutatkozik.

Nagyra értékelte a jelentés, hogy a hiányosan iskolázott fiatalok törekszenek legalább az általános iskolai végzettség megszerzésére, *s ezt a törekvésüket elősegíti a Záhony állomásra kihelyezett iskola.* A fiatalok közül huszonegyen egyetemet vagy főiskolát végeztek, 343-an érettségiztek, 1390 kijárta az általános iskola nyolc osztályát, *de sajnálatos, hogy öt írástudatlan is akad köztük.* A megoldatlan problémák közé tartozik, hogy Záhonyban nincs még középiskola, s ez nehezíti a fiatalok letelepedését azért is, mert az ifjú házastársak nem látnak kellő tanulási lehetőséget gyermekeik számára.

A jelentés szólt arról is, hogy tavaly negyvenen vettek részt a *kiváló ifjú munkás, 119-en a kiváló ifjú szakmunkás, 58-an a szakma ifjú mestere, öten a kiváló ifjú mérnök, 24-en a kiváló ifjú technikus* címért indított mozgalomban. A kulturális és sportolás iránti igények növekedését mutatja, hogy — bár a fiatalok többsége más községekből jár be dolgozni, és kötve vannak a vonatok menetrendjéhez — *szükségesnek tartják a művelődési ház bővítését, tartalmasabb klubfoglalkozások szervezését, fedett tornaterem építését.*

Szakközépiskolát kérnek

A vitában elsőnek *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára szólalt fel. Rámutatott, hogy Záhonyban, mint a magyar vasút, sőt az egész népgazdaság rendkívül fontos munkahelyén, ahol sok fiatal dolgozik, lépten-nyomon adódnak olyan ifjúsági kérdések, amelyek tanulmányozása és megoldása közben általánosítható tanulságokat lehet levonni annak érdekében, hogy máshol is jobban oldhassuk meg feladatainkat. Éppen ezért: *„ami ma itt elhangzik, nem maradhat pusztába kiáltott szó".*

A záhonyi fiatalok képviselői — és a többi, szám szerint tizenöt felszólaló — érezték is szavaik súlyát. Elmondták többek között, hogy *az átrakókörzet KISZ-istai vallalták írástudatlan társaik megtanítását a betűvetésre és az olvasásra.* Megszervezték azoknak az idősebb dolgozóknak általános iskolai oktatását is, akiknek különben már terhes lenne az iskolába járás. Eperjeskén van egy barakképület, amelynek áthelyezésével Záhonyban ifjúsági ház létesül. Mások arra kérték az illetékes művelődésügyi szerveket: *ne vegyék le napirendről a záhonyi szakközépiskola létesítésének tervét.* Az egyik felszólaló a KISZ és a Komszomol között nemrég kialakított kapcsolat hasznosságát, a további együttműködésben rejlő lehetőségeket méltatta.

Nem rejtették véka alá a felszólalók azt sem, hogy a szakszervezeti bizottságok — noha többnyire jól fogták meg az ifjúsági határozatokból rájuk háruló munkát — még nem tettek meg minden tőlük telhetőt a feladatok végrehajtásáért. Más szóval: *el kell érni, hogy a szakszervezet tevékenységének még szervesebb részét képezze az ifjúság nevelése és érdekeinek védelme.* Csakis így terebélyesedhet ki, s válhat igazán eredményessé az ifjúság érdekében végzett politikai munka.

Jogos igény lakásépítési kölcsönre

— *Örvendetes* — állapította meg a vita lezárásakor Molnár György —, *hogy a záhonyi vezetők nagy felelősséget éreznek az ifjúsági törvény végrehajtásáért, az ezzel kapcsolatos munka sikeréért.* Biztosította őket arról, hogy a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége, központi vezetősége, annak ifjúsági bizottsága támogatja nemes törekvéseiket, s felhívta a debreceni igazgatóság figyelmét: *ne fordulhasson elő, ami 1972-ben megtörtént, hogy a záhonyiak nem kaptak a MÁV-tól kamatmentes kölcsönt lakásépítésre.*

A zárszóban javaslatként hangzott el: *Az ifjúsági bizottság jelentse a Vasutasok Szakszervezete elnökségének, hogy szükség van a záhonyi fiatalok jogos igényeinek kielégítésére*, többek között a szakközépiskola megvalósítására, elsősorban a vasúti szakemberek utánpótlásának érdekében, nemkülönben a vasutas értelmiségi fiataloknak Záhonyban való letelepedésének biztosítása céljából, sőt általános művelődéspolitikai érdekből is. *Indítványozza az ifjúsági bizottság az elnökségnek, hogy tegyen meg mindent a záhonyi középiskoláért, a művelődési ház bővítéséért, a tornacsarnok felépítéséért, a letéti könyvtárak megszervezéséért, a lakásépítések gyorsításáért.*

A tanácskozás délutánján szakszervezeti bizottsági titkárok, szolgálati főnökök, KISZ-vezetők részvételével aktivaülésre is sor került. *Ott hangzott el az a bejelentés, hogy március végére elkészül az ifjúsági törvény vasuti végrehajtási utasítása*, amelyet előzőleg a szakszervezet elnöksége is megtárgyal. Az utasítás megszabja majd mindazokat az intézkedéseket, amelyeket a gazdasági vezetőknek meg kell tenniök a fiatalok helyzetének javítására, kulturális igényeik kielégítésére, sportolási lehetőségeik stb. biztosítására.

Sz. F.

Nyugdíjasok a régi munkahelyen

A miskolci pályafenntartási főnökség XIV. pályamesteri szakaszának fiatal dolgozói szinte álmélkodva hallgatták a január utolsó napjaiban megtartott nyugdíjas-találkozó 60-82 éves vendégeinek elbeszéléseit arról, hogy milyen nehéz fizikai munkával kellett valamikor megkeresni a mindennapi kenyeret.

A fehérasztalnál *Bereczki István*, a magasépítesi szakasz vezetője üdvözölte a találkozóra eljött 28 idős vasutast, akik közül *Jakab János* és *Koncz Endre* mondott köszönetet nyugdíjastársai nevében a szíves vendéglátásért. Az öregek dicsérték a szép kultúrtermet, örömüket fejezték ki a szép öltöző, a korszerű fürdő, mosdó láttán, amelyek az ő szolgálati idejükben mind hiányoztak.

Vasza Ambrus műhelybizottsági titkár bejelentette, hogy máskor is szívesen vennék a nyugdíjasok látogatását, mert mindig felemelő érzés olyanokkal találkozni, akik több évtizedet töltöttek azon a munkahelyen, ahol most a fiatalabb nemzedék folytatja az elődök munkáját. Legközelebb múzeumi sétára vagy színházi előadásra hívják meg a nyugdíjasokat.

IFJÚSÁGI KLUB CEGLÉDEN

Cegléden, a vasutas művelődési házban — állomás *Kállai Éva* KISZ-alapszervezet kezdeményezésére — öt közlekedési vállalat fiataljai megalakították a *Kandó Kálmán* ifjúsági klubot. Ez a múlt év novemberében történt.

A klub máris hallat magáról. Február 15-en megnyílt *Szeift Béla* festőművész tárlata, ugyanakkor a KÖZGÉP 2. számú gyára KISZ-szervezetének rendezésében *Dobos Ilona* közreműködésével költői estet mutatták be *Kiss Benedek, Kovacs István, Oláh Janos* és *Utassy József* verseit.

Dávid István

A szakszervezeti bizottság kitüntetett vezető propagandistája

Pedagógus szeretett volna lenni, de a debreceni kőműves fiát nem várták tárt kapuk az egyetemen. Így szerződött a vasúthoz és most *Debrecen* állomás számviteli csoportvezetője, s hogy a tanításhoz nem maradt hűtlen, bizonyítja: *évek óta a szakszervezeti bizottság vezető propagandistája.*

— *Életem legfőbb tartalma a szüntelen érdeklődés a művészetek, az irodalom iránt* — vallja *Dávid István.* — Szabad időmben mindent ennek szentelek és hobbymnak, a vasúttörténeti kutatóknak.

A debreceni állomásépület kultúrvárótermében aligha volt nagyobb sikere egy kiállításnak, mint a napokban, amikor Dávid István kiállította gyűjteményének 700 fényképét. Átfogó képet kaphattak a látogatók a hazai és külföldi vasutak fejlődéséről, *Debrecen állomás 28 éves és a szovjet vasutak fél évszázados történetéről.*

— Különösen megragadott az utóbbi téma. Nem azért, mert most egy kicsit illik valamivel előrukkolni, de higgye el, *a Szovjetunió vasútjának története olyan, mint a Phönix madár legendája.* Ahányszor összerombolták, földúlták, annyiszor támadt fel és mindig jobb, szebb, korszerűbb lett. Ezt egy közel 100 gépelt oldalas tanulmányom bizonyítja.

Ha Dávid Istvánnak nem is sikerült egyetemet, főiskolát végeznie, a lánya diplomás könyvtáros lett. Noha másfél éve már Tatabányán él férjével, azért haza-haza jár segíteni az apjának a 3000 kötetes könyvtárat és a 10 ezer címszós kartotékrendszert rendezni.

— Eddig nem sokat publikáltam, de most már úgy érzem, akár nagyobb vállalkozásba is kezdhetek.

— Éspedig?

— *Régóta foglalkoztat Csányi László nak, Kossuth közlekedésügyi miniszterének élettörténete.* Személye annyiban kapcsolódik Debrecenhez, hogy amikor a szabadságharc vezére ide került és kimondatta a Habsburg-ház trónfosztását, azzal akarta meghalálni a város népének támogatását, vendégszeretetet, hogy *megbízta Csányi Lászlot, építtessen vasútvonalat Debrecen és Cegled között.* A miniszter azonnal kivezényelt 8 ezer osztrák hadifoglyot a munkálatok elkezdéséhez. Ám a szabadságharc közelgő bukása véget vetett a vasútvonal építésének, *Csányi László 1849. október 10-én Aradon kivégezték.*

Dávid István nemrég hosszú ideje végzett vezető propagandista munkájának elismeréseképpen a *Szakszervezeti munkáért* arany fokozatával tüntették ki. Szereti a fiatalokat, mert azt tartja róluk, hogy érdeklődésük mindent befogad. Nincs hálásabb dolog annál, mintha valaki sorolni tudja, ki mindenkivel szeretette meg munkáját, hivatását.

(molát)

Szavalók versenye és irodalmi vetélkedő

A *Petőfi-évforduló* alkalmából nagy költőnk életútját bemutató kiállítási anyagot helyezett el az üzem bejáratánál a miskolci járműjavító szakszervezeti bizottságának kultúrbizottsága. A szocialista brigádokból számos fiatal jelentkezett a forradalmár költő emlékére meghirdetett szavalóversenyre. A versenyt három fordulóban, március 1-től 15-ig bonyolítják le. Az irodalmi vetélkedőre — amit ugyancsak megrendeznek — eddig csaknem húsz szocialista brigádból érkezett nevezés. A szavalók versenyét és a vetélkedőt a *szakszervezeti klubkönyvtár* bonyolítja le az üzemben.

A Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének

NYILATKOZATA

Az az egyezmény, amelyet január 27-én írtak alá Párizsban, s amely véget vet a harcoknak Vietnam földjén, a népek történelmi győzelmét jelenti az amerikai imperializmus felett. Ez a győzelem mindenekelőtt a vietnami nép példátlan hősiességének, bátorságának, a *Szovjetunió*, s a többi szocialista ország következetes internacionalista politikájának, önzetlen segítségének, valamennyi békeszerető erő széles körű szolidaritási mozgalmának az eredménye. Az egyes országok szakszervezetei, ide értve az *Egyesült Államokat* és a *szállítási szakszervezeteket*, szintén nagy segítséget nyújtottak a világközvélemény mozgósításához.

A *Szállítási Dolgozok Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége* mély megelégedéssel és nagy örömmel üdvözli ezt a megállapodást, amely visszaállítja a békét Vietnamban, forró szeretettel kíván szerencsét Vietnam népének és szállítási dolgozóinak a kivívott győzelemért.

A vietnami nép dicsőséges tette ragyogó példája az imperializmus elleni, a szabadságért és függetlenségért folytatott harcban. *Tisztelettel és meghatódottsággal adózunk a harcban elesett számtalan hazafi előtt.* Az elesett hősök és a hazájuk szabadságáért harcolók dicsősége soha nem fog elhalványulni.

A szövetség hűen internacionalista alapelveihez, állandóan támogatta a vietnami népet, az amerikai imperializmus agressziója elleni harcában. Az elmúlt években gyakran felhívta a szállítási dolgozókat, hogy minden lehetséges formában *nyilvánítsák ki legaktívabb szolidaritásukat Vietnam hős harcosai iránt.* Ennek a legfőbb bizonyítéka az, hogy a szövetség adminisztratív bizottságát ez év január 9-én rendkívüli ülésre hívták össze az indokínai népek iránti szolidaritás megerősítése végett.

Ma, amikor a béke helyreállt Vietnam földjén, szövetségünk felhívja a szállítási dolgozókat — vasutasokat, közúti dolgozókat, tengerészeket, dokkmunkásokat, halászokat, a polgári légiközlekedés dolgozóit —, valamint azoknak az UIS-hez csatlakozott és nemcsatlakozott szakszervezeteit, hogy *adjanak meg minden segítséget Vietnam népének a lerombolt ország újjáépítéséhez, a szállítás megindulásához.* Ez jelenti ma a legnagyobb segítséget az egész világ szállítási dolgozói részéről vietnami testvéreik iránt annak érdekében, hogy ez a hős nép szabadon és szuverén módon élhessen békében és függetlenségben.

A Szövetség titkársága

Épüljön újjá Vietnam!

A püspökladányi vontatási főnökségnél, az utazószemélyzet *Bebrits Lajos* nevét viselő szocialista brigádjának kezdeményezésére decemberben újabb akciót indítottunk a hős vietnami nép igazságos harcának támogatására — írja levelében *Zagyva Sándor* mozdonylakatos brigádvezető. — *A mozdonyjavító fiókműhelyben például, idősebbek és fiatalok egyarant egynapi keresetüket ajánlották fel.* A vietnami műszak vasárnapján az átlagosnál nagyobb szorgalommal és lelkesedéssel dolgoztunk, s egy 411-es sorozatú mozdony időszakos javításának átfutási idejét két nappal rövidítettük meg. *Mi, püspökladányiak is szívből örülünk annak, hogy az összegyűjtött 26 000 forint — az időközben létrejött békemegállapodás után — már Vietnam újjáépítését szolgálhatja.*

Hasonló levelet kaptunk a *dunakeszi gépjárműjavítóból* is, ahol mélyen gyökerező hagyományai vannak a szabadságért küzdő hős vietnami nép iránti szolidaritásnak.

„Most, hogy annyi küzdelmes év után e győzelem megszületett és eljött az óhajtott béke — így kezdődik a levél —, az üzem dolgozói ismét kifejezésre juttatták segítőkészségüket, testvéri együttérzésüket abban a nagy munkában, amelyet az újjáépítés feladatai jelentenek."

A *Juhász Gyula* szocialista brigád kezdeményezésére, amely *Nagy László* vezetésével a javító gyárrészleg villanyszerelő műhelyében dolgozik, vállalták, hogy *február 17-én, szabad szombaton egész napos vietnami műszakot tartanak.*

A felhívás ismertetésére összehívott röpgyűléseken a járműjavító dolgozói őszintén kifejezésre jutatták segítő szándékukat és *a műszak bérét Vietnam újjáépítésére ajánlották fel.*

A MÁV Adatfeldolgozó Főnökség 1. számú üzemének *„Akarat"* és *„Fiatalok"* nevű ifjúsági brigádjai is örömüket fejezték ki abból az alkalomból, hogy Vietnamban elhallgattak a fegyverek és újra béke van. *Egy napi keresetüket ajánlották el a sokat szenvedett ország újjáépítésére, a vietnami nép megsegítésére.*

Vastaps a Thália Színházban

Teltházakció — szocialista brigádoknak

A munkában élen járó szocialista brigádok anyagi- és erkölcsi elismerését kormányrendelet írja elő. Az elismerésnek azonban — a legjobb kollektívák kitüntetése mellett — számos formája lehet. Mint ismeretes, a vasútnál már hagyomány, hogy évente több mint 200 olyan dolgozó részesül 10—12 napos külföldi jutalomutazásban, akik kiemelkedő eredményeket érnek el a szocialista brigádmozgalomban és az ifjúsági munkában.

Szakszervezetünk és a vasút vezetői most tovább bővítették az elismerés formáit azzal, hogy február 10-én teltházakciót szerveztek a Thália Színházban. Pagonyin: Arisztokraták c. vígjátékának megtekintésére. Ezen az estén a budavesti vasútigazgatóság területén levő szolgálati helyek, vállalatok, üzemek, önálló főnökségek és intézmények legjobb szocialista brigádjai, számos gazdasági és mozgalmi vezető hozzátartozóikkal együtt népesítették be a színház nézőterét.

A meghívottak a díjtalan belépőjeggyel együtt külön meghívót is kaptak, melyben a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete a program részletes ismertetése mellett jó szórakozást kívánt valamennyi részvevőnek. A Thália Színház művészeinek nagyszerű játéka biztosította a jó kívánság teljesülését. Ezt legjobban a darab végén felcsattanó vastaps bizonyította.

KÉTOLDALÚ KAPCSOLATRA,

kölcsönös bizalomra van szükség

Gondolatok a MÁV üzem- és munkaszervezési programjához

A MÁV nemrég elkészített üzem- és munkaszervezési programjáról egyre több szó esik az utóbbi időben. De — ami jó — nem csak „hivatalból" beszélgetünk róla, hanem kötetlenül, „magunk között szólva" is. Hozzátehetjük azonban — ami viszont rossz —, hogy ezek a beszélgetések nem mindig pozitív előjelűek. Nem kedvező előjel az sem, ha az itt-ott előforduló ellenszenves hangok helyett *sok vasutasnál az érdeklődés legkisebb jeleit sem tapasztalhatjuk.* Ezek legfeljebb csak annyit mondanak: „O, *szervezés! Örökké csak szervezgetünk; kit érdekel már ez? Pedig nem átszervezésről van szó.*

Bizonyára, mindennek figyelembevételével tűzte napirendre és vitatta meg tüzetesen a szakszervezet központi vezetősége is a *MÁV üzem- és munkaszervezési programját*, és mozgósította az elfogadott határozat, az előttünk álló feladatok megvalósítására szakszervezetünk tagságát.

A közvéleményt formálni kell

Tekintettel a központi vezetőség ülésén elhangzottakra, véleményem szerint *a program végrehajtásában rendkívüli szerepe van a közvélemény formálásának, a vasútnál dolgozó emberek egymásközti kapcsolatának.* Nem valami új felismerés ez, hiszen a modern társadalmak már régebben felismerték, hogy az intenzív gazdasági fejlesztés nélkülözhetetlen kísérője — a maximális nyereség elérése érdekében — az emberek rokonszenvének megnyerése, illetve megtartása. Más szóval: *a vállalat és közvéleménye között kétoldalú kapcsolatra épülő kölcsönös megbízhatóságra és bizalomra van szükség, mert enélkül hosszan tartó eredményesség el sem képzelhető.* Ugyanilyen könnyű belátni, megérteni, hogy ma már szinte elképzelhetetlen olyan gazdasági jelentőségű döntés, amelynél a közvélemény érdekeit ne az első helyen vennék figyelembe.

Ezzel tulajdonképpen a vállalat vezetőinek egyik alapvető magatartásának fontosságát hangsúlyozzuk, ami *„public relations"* néven ismeretes a közgazdaságtudományban.

Az ide vonatkozó vezetői szemlélet tudatos és önkritikus elemzésekor nekünk szerencsére nem is kell „túl messzire menni", hogy tudományos tételek idézésével győzzük meg a vasút vezetőit tennivalóikról. Bizonyság erre, hogy idestova már két éve éppen lapunk hasábjain kapott nyilvánosságot *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatójának nyilatkozata az emberi kapcsolatok jelentőségéről. *„... Itt az ideje, hogy mi is szervezettebben foglalkozzunk a közönséggel"* — mondotta, majd kifejtette, hogy ennek egyik legfontosabb feltételeként a saját dolgozókkal, a vasutasokkal való fokozottabb törődést kell tekinteni.

Érdemes a nyilatkozatból a következőket is felidézni: *„... A vasútnál is olyannak kell lenni a vezetők és a dolgozók kapcsolatának minden szinten, hogy a tájékozottság révén a végrehajtó szolgálat tagjai magukénak vallják a vasutat, örülnek sikereinek, és presztizskérdésnek tekintsék egy-egy feladat végrehajtásánál bekövetkező esetleges kudarcainkat. Meggyőződésem, csakis az ilyen kapcsolat révén juthatunk el odáig, hogy a vasutasok örömet leljenek munkájukban, és csakis ez lehet minden siker legfőbb előfeltétele ..."*

Mit tettünk eddig?

Az útmutatás tehát jó előre megtörtént, s ennek nyomán most számos kérdés adódik, amelyek közül jó néhányat dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes is felvetett Szegeden, a *„Marketing a közlekedésben"* címmel megtartott konferencián.

Melyek ezek a kérdések?

Az például, hogy törődünk-e már szervezetten a közönséggel, az utasokkal, a MÁV fuvaroztató ügyfeleivel? Ápoljuk-e módszeresen a velük kiépített kapcsolatokat? Ezen túlmenően: kialakult-e az a légkör, amelyben a vasutasok érzik munkájuk fontosságát, megbecsülését? Kialakult-e a jó értelemben vett szakmai öntudat, hivatásszeretet? Kapnak-e a közlekedés dolgozói is rendszeres és őszinte tájékoztatást az országos és helyi ágazati problémákról, elképzelésekről, a dolgozókat — munkakörülményeiket és személyüket — érintő kérdésekről? Folyik-e állandó, kellőképpen irányított tájékoztatási tevékenység annak érdekében, hogy a vasút dolgozóit megnyerjük a munka- és üzemszervezés céljainak? Mit tesznek azért, hogy minden vasutas a MÁV ügyeinek önkéntes „szóvivőjévé" váljon?

Tapasztalataink birtokában — sajnos — a legtöbb kérdésre azt válaszolhatjuk, *hogy még a kezdeti lépéseket is alig-alig tettük meg.*

A MÁV-nál még nincs olyan szerv vagy felelős személy, amely — illetve aki — hivatásszerűen foglalkozna a munka- és üzemszervezés végrehajtásához szükséges szemlélet gyakorlati megvalósításával. Bár lehetséges, hogy nincs is erre szükség, hiszen valamennyi gazdasági vezető, párt- és szakszervezeti tisztségviselő feladata, hogy munkájának részét képezzék az említett célok elérésére irányuló tennivalók.

Az üzem- és munkaszervezési program végrehajtása tulajdonképpen a területi-vezetési tevékenység erősítését kívánja, sőt követeli. *Ezt a célt szolgálja az operatív feladatoknak a végrehajtó szervekre történő leadása, átruházása is.* Ez az intézkedés megteremtheti azt a struktúrát, amelyben a munkatársak közvetlenül érzik cselekedeteik súlyát, esetleg kihatását. méghozzá nemcsak személyüket, hanem az egész vasutat illetően is.

Semmi sem megy magától

Kertelés nélkül el kell ismernünk, hogy a ma vasutasaiból ez az úgynevezett „hatodik érzék" többé-kevésbé még mindig hiányzik. S éppen ezzel kapcsolatban vár mindnyájunkra a legfontosabb és legnehezebb feladat.

Nyilvánvaló azonban, hogy az üzem- és munkaszervezés gondjait csakis a rendelkezésre álló munkaerővel, szakemberekkel oldhatjuk meg. Akkor is, ha sokunkban merev az ellenállás. Ennek leküzdése nem megy végbe önmagától, sőt egyes területeken csak következetes harc hozhatja meg a kívánt eredményt. *Harcot kell folytatnunk többek között a kereskedelmi szemlélet előtérbe állításáért, a hosszú évtizedek során keletkezett „mítoszok" lerombolásáért.* Lehetséges, hogy a hivatalból életrehívott szervező bizottságokban vannak is olyan „rombolók", akikre nagy szükség van, *csak éppen az a baj, hogy különösebben ők sem érdekeltek a gyökeres változások elérésében.* Vagy, ha éppen felismerik is érdekeiket, előfordulhat, hogy egyedül kevésnek tekintik önmagukat az új, a jobb ügy képviseletére, illetve szolgálatára.

Ezért látszik rendkívül fontosnak, hogy fórumot, nyilvánosságot biztosítsunk minden vasutas számára, akik szóban vagy írásban előterjeszthetik szervezési javaslataikat, elképzeléseiket. Esetleg fontolóra kellene venni azt is, hogy a legjobb javaslatok előterjesztőit bízzák meg esetenként az új módszer bevezetésének megszervezésével, ügyvitelével. Az érdekeltség megfelelő eszközeivel is ráébreszthetnénk munkatársainkat az ötletek, javaslatok „kézzelfogható" hasznosságára. A szervezési munkaprogramban foglalt feladatok végrehajtásához valahogy ily módon is értelmezhetjük a „public relations" jelentőségét.

Fontos a jó munkahelyi légkör

A vasút területén, sajnos, még elég gyakran ütik meg az ember fülét effajta kijelentések: *„Kérjen kocsit a vezérigazgatótól"... „Nem kötelező a MÁV-val szállíttatni"... „Menjen gyalog, ha nem tetszik"...* Más esetben a vasutasok „csupán" egymásra tologatják a felelősséget, miközben pontosan egyformán tehetnek arról, hogy megszegik az utazási, illetve fuvarozási feltételeket. De ezek a jelenségek is megszűnnének, ha megteremtődne, illetve erősödne a munkatársak közötti bizalom. s mindjárt javulna hangulatuk, magatartásuk, munkahelyi közérzetük. Így érhetnénk el igazán, hogy minden dolgozó úgy érezze: *ő egy nagy család tagja.*

A szolgálati vezetőknek a kölcsönös bizalom megteremtése által el kell érniük, hogy a munkatársak

— az elért eredményekről ne beszéljenek lekicsinylően,

— az általános felelősség alól ne vonják ki magukat,

— az új feladatokat szívesen vállalják,

— az ügyfeleket ne igyekezzenek lerázni,

— ne tárgyaljanak mogorván, ingerülten,

— az idegeneket ne a MÁV belső ügyeivel és kollégáik magánéletével szórakoztassák.

Mindez és egyéb feladataink megoldása természetesen csak akkor lehetséges, ha vezetők és beosztottak egyaránt felismerik, hogy ők az új módszerek kialakítói, és a régi rossz szokások „rombolói". Felismerik továbbá, hogy minden elhangzott szavuk és véghezvitt cselekedetük befolyásolja, alakítja a MÁV és közvéleménye közötti kölcsönös bizalmat, megértést.

Tőzsér Ernő

NŐK A VILLAMOSMOZDONYON

„Éva jobban vezet, mint egy férfi"

A vasútnál ma még nagyon kevés nő dolgozik vezető beosztásban, és főként ritka a műszaki képzettségű női vezető. Nem csoda, hogy sokan felfigyeltek arra, hogy a miskolci vontatási főnökség villamosmozdonyain hol egy barna, hol egy szőke mérnöknő tűnik fel a vezető mellett.

Három nő dolgozik műszaki beosztásban a főnökségnél: *Nagy Zoltánné. Major Károlyné* és *Bán Ágnes.* A főnökség vezetőjének irodájában ültünk le velük beszélgetésre.

A kezdet nehéz volt



Nagy Zoltánné

— *Gazdasági részlegvezető vagyok* — mondotta a bemutatkozás után a karcsú, barna hajú asszony, *Nagy Zoltánné.* — Tizenegy éve dolgozom a vasútnál. Szerencsen kezdtem, mint bérelszámoló. *Közben levelező hallgatóként elvégeztem a Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki szakát.* Egyetemi tanulmányaimat elősegítette, hogy időközben elektrikusi beosztást kaptam a szerencsi villamos alállomáson. Ide a főnökségre már mint mérnök kerültem át.

— Hogyan fogadták új szolgálati helyén?

— *Csak a legjobbakat mondhatom erről* — feleite Nagyné. — *Tapasztalhattam, hogy igazgatóságunk vezetői nem idegenkednek a női munkaerőtől, s ezt a jó példát a főnökségen is követték.* Persze, magam is igyekeztem bizonyítani, hogy érek annyit, mint a férfi kollégák. Csak eleinte volt nehéz, amíg a helyi ismereteket megszereztem. De azt hiszem, ezzel mindenki így van, aki friss diplomával kikerül az életbe.

— Mondják, hogy Éva már jobban vezet, mint egy férfi — jegyezte meg Major Károlyné.

— *Ez azért túlzás* — mondta Nagy Zoltánné —, *csupán arról van szó, hogy megvan a vizsgám villamosmozdony-vezetésből. Ez is szükséges ahhoz, hogy munka közben ellenőrizhessem az utazószemélyzetet. Az idén nyáron pedig Diesel-mozdony-vezetésből szeretnék vizsgázni.*

Elismerik munkáját

— Én is erre készülök — szólt Majorné —, bár a villamosmozdony-reszortos számára ez nem feltétlenül szükséges *De megszerettem a vasutat és érdekelnek a Diesel-gépek is.*

— Zita csak két hónapig dolgozott a vontatási szertárnál olyan beosztásban, amely nem diplomás műszakinak való. Nálunk fontos és szép munkakört kapott — magyarázta Nagy Zoltánné.

— *Őszintén szólva, eleinte tartottam is ettől. mert a mozdony egészen új volt számomra.* A Budapesti Műszaki Egyetem anyagmozgató gépész szakán végeztem. Sokat kellett még tanulnom, amíg alaposan megismertem a gondjaimra bízott gépeket.

— Hogyan fogadták a mérnöknőt a javítóműhely dolgozói? — kérdeztük Majornétól.

— Kezdettől fogva igyekeztem megtalálni a helyes hangot az emberekkel, s úgy érzem, ez sikerült is. *Elismernek mint mérnököt, mint a reszortvezetőjüket és mindenben segítik a munkámat, a közös feladatok teljesítését.* A javítások helyes megszervezése, irányítása sok problémával jár, s ebben főnökségünk vezetői sem hagytak sohasem magamra.



Major Károlyné

— Szereti a munkakörét?

— *Nagyon, bár néha igen sok a gondunk az alkatrészhiány miatt* — felelte a szőke fiatalasszony. — Nő létemre még kedvezményben is részesülök, mentesítettek az éjszakai ellenőrzés alól. Havonta négyszer, de csak nappal kell kiutaznom a villamosmozdony-vezetők munkájának ellenőrzésére.



Bán Ágnes

A harmadik női műszaki még egészen fiatal. *Bán Ágnes* csak tavaly szeptemberben került a főnökséghez. Művezető a villamosmozdony-színben.

— *Kecskeméten végeztem a Gépipari Műszaki Főiskolát* és itt nagyon szép, érdekes munkát kaptam — mondotta Bán Ágnes. — Most készülök a vontatási vizsgámra, de még ezenkívül is igyekszem sokat tanulni. Művezetőtársam, *Kecskeméti Ferenc* mindenben segít, hogy boldoguljak a hozzám beosztott negyven ember munkájának szervezésével, irányításával.

— Milyen problémákkal találkoznak munkájuk során? — kérdeztük beszélgető partnereinktől.

— *Nálunk most az anyagelszámolás gépi úton történő könyvelése okozza a legtöbb problémát.* Eltévesztik a költséghelyeket és nem kapunk tiszta képet a felhasználásról. A gépi elszámolás csak az összköltséget közli és nem ad lehetőséget az ellenőrzésre — mondotta Bán Ágnes. — Így azután nekünk kell utólag az anyagkivételezési jegyek alapján felkutatnunk a helytelenül könyvelt tételeket. Legutóbb például egy 100 ezer forintos visszaadási tételünk nem volt elszámolva ...

Megtalálták helyüket

— Bizony, sürgős javításra szorul a gépi elszámolás — helyeselte a művezetőnő megállapítását Nagy Zoltánné. — Két elszámolási tablót kaptunk eddig, de nagyon sok hibával. *Az olyan elszámolás, amelyben a villamosmozdonyokra terhelik a gőzmozdonyoknál felhasznált anyagot, amelyik nem ad világos áttekintést a munkáról, bizony nem segíti a vezetést a javítások jobb megszervezésében.* Számomra egyébként az utazószemélyzet szolgálati óráinak csökkentése jelentette sokáig a legnagyobb problémát.

— Most már megoldódott ez a kérdés Miskolcon?

— *Tavaly 235 óra helyett 230 órára sikerült csökkentenünk a szolgálati órák átlagát.* A pihenőnapokat is rendben ki tudtuk adni egész évben. Az igazgatóság vontatási osztályának vezetője nagyon meg volt elégedve velünk, amikor jelentettük, hogy a tavalyi szabadságokból csupán 1,2 százalékot kellett átvinnünk 1973-ra.

— *Nehezen jutunk előbbre a gazdaságosabb javítás vonalán* — mondotta végül Major mérnöknő. — *A fődarabok felújítása nem tart lépést az igényekkel, emiatt sokszor kell új fődarabokat beépítenünk,* vagy egyik gépből a másikba átszerelnünk alkatrészeket. Ebből adódott, hogy tavaly, bár nyolcmillió forintos megtakarítást értünk el az üzemeltetési költségeknél, kétmillióval túlléptük a fenntartási költségek előirányzatát.

Azt is megkérdeztük, részt vesznek-e a szakszervezeti munkában. Megtudtuk, hogy *Nagyné* politikai iskolát vezet, *Majorné* ifjúsági felelős, *Bán Ágnes* pedig sajtófelelősként kezd tevékenykedni. *Mindhárman megtalálták helyüket, és jól érzik magukat a főnökség kollektívájában.*

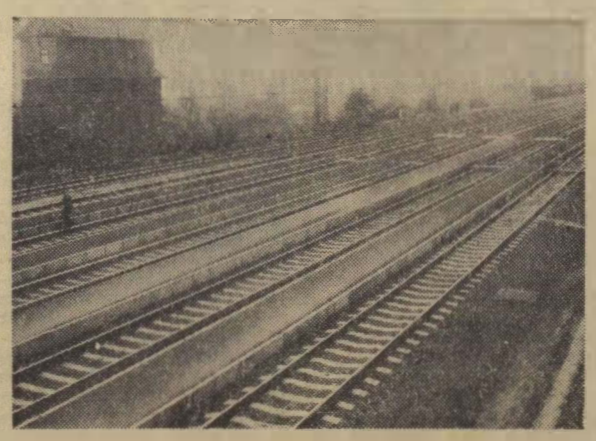
Lőrincz János

Nem lehet ráismerni

Nagymaros állomás, az átépítés után

A *MÁV Budapesti Építési Főnökség* felépítményi mozgó építésvezetőségének dolgozói a közelmúltban adták át *Nagymaros* állomás felújított vágányhálózatát a váci pályafenntartási főnökségnek. Ezzel befejezték egyik nagy feladatukat, amely szorosan kapcsolódott a budapest-szobi fővonal 1971-ben végrehajtott rekonstrukciójához.

Jellemző a Nagymaroson végzett munkálatokra, hogy *az állomás egész területén ki kellett cserélni az alépítményt, s az eredetitől eltérő nyomvonalon fektették le az új sínpárokat.* A forgalom zavartalansága érdekében egyidőben csak két-két vágány átépítését végezhették, ugyanakkor követelményként állították eléjük, hogy a nyári menetrend életbelépésének időpontjára legalább négy vágány átépítése megtörténjen.



A munkálatok legnehezebb feladatának a régi alépítmény 18 000 köbmétert kitevő anyagának felszedése és elszállítása bizonyult, annak ellenére, hogy a munkához nagy teljesítményű kotrógépet is alkalmaztak. *Különös elővigyázatot követelt a végig feszültség alatt levő felsővezeték-hálózat,* de a felépítményi mozgó építésvezetőség dolgozói — a munkálatokban részt vevő katonákkal együttműködve — balesetmentesen és határidőre hajtották végre feladataikat.

A felépítmény kicserélése után 2400 folyóméter hosszúságban 15 centiméter magas peront létesítettek minden két vágány közé, hogy az állomás hézag nélküli sínhálózatán közlekedő személyszállító vonatok utasai kényelmesen szálljanak fel a kocsikra, illetve le a kocsikról.

Itt látható képünk az állomás átépítése után készült. Jól érzékelteti az építési főnökség dolgozóinak kiváló munkáját, az átépítésben tanúsított helytállását.

TETTRE KÉSZ EMBEREK

Öt fiatal mérnök Szentesen

A vasútnál szinte korlátlan lehetőségek kínálkoznak a fiatal értelmiségiek számára, hogy kibontakoztassák tehetségüket. A szentesi szolgálati főnökségek fiatal mérnökeivel beszélgettünk erről a témáról. De kik ezek a fiatalok? Bemutatjuk őket.

A gépállomás vezetője

Harminchárom éves korával e fiatal mernökök doyenja



lehetne *Meskál György*, a MÁV Szentesi Építési Főnökség gépállomásának vezetője. A műegyetem gépészmérnöki karának gyártástechnologiai szakán végzett 1962-ben, majd megszerezte a szakmérnöki képesítést is. Már tanulmanyainak kezdetekor úgy képzelte el életpályáját, hogy a MÁV-nal fog dolgozni. *Az egyetemen különben tarsadalmi ösztöndijasként tanult.* 1963 márciusában került az építési főnökséghez. Elméleti tudasa a gyakorlatban együtt bontakozott ki a gépállomás fejlődésével.

— Mit var a következő évektől? — kérdeztük.

— *Napról napra jó érzés tapasztalni, hogy megújul a magyar vasút. A modern vasútepitő gepek korszerűsitik a pályaépitést. Mindebből következik, hogy a műszaki dolgozók előtt a fejlődes nagy távlatai és lehetőségei tárulnak fel, ugyanakkor sok problémánk is van. A rövid átfutású javitások érdekében korszerűen ellátott saját javitóbázisra lenne szükség* — mondotta a fiatal vezető, aki eddigi pályafutása alatt már kétszer kapott kiváló dolgozó kitüntetést. KISZ-munkájáért pedig 1972-ben a KISZ központi bizottság dicsérő oklevelet adományozott részére.

Szabad idejét családja körében és kislányával tölti. Ezenkívül szívesen hallgatja kedvenc lemezeit.

Vezető mérnök a vontatásnál

Tóth Imre szintén 33 éves. Egyetemi tanulmányait 1963-



ban Budapesten, a Műszaki Egyetem vasútgépészeti szakán fejezte be. Tarsadalmi ösztöndíjas volt. Vasúti pályáját Szegeden, a vontatási főnökségnél kezdte. Rövid idő után Szentesre került. *Jelenleg a szentesi vontatási főnökség vezetőmérnöke.*

— Mit jelent a vasút korszerűsítése a vontatási szakszolgálat szempontjából?

Mindenekelőtt korszerű kocsiparkot, ezzel együtt a dieselesítési és villamositási program következetes és tervszerű megvalósitását. A program érvényesülését a szentesiek is közvetlenül tapasztalhatják *egyre több a népszerű „piros vonat" és egyre kevesebb a gőzmozdony. Nálunk már a fűtőházat lebontották, s a rohamosan fejlődő technika már a modern javitóbázis létesitését napirenden tartja* ...

Tóth Imre vasúti szolgálaton kívül a szentesi szakmunkásképző intézet óraadó tanára. Diesel-szerkezettant és szakrajzot tanit. A Műszaki Tudományos Egyesület helyi vezetőségének tagja. Háromszoros kiváló dolgozó, ezenkívül az érdemes vasutas kitüntetés tulajdonosa.

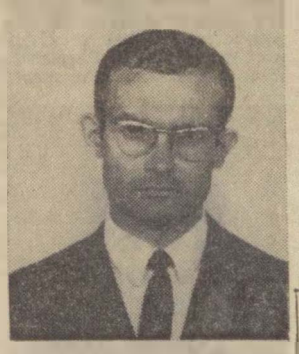
Szabad idejében a fotózásnak hódol, s leginkább két kisgyermekéről készit örömteli felvételeket.

Kiváló ifjú mérnök

Papp Gyula a MÁV Szentesi Építési Főnökség híd és felépítményi főépítésvezetője, 30 éves. A Nehézipari Műszaki Egyetem bányamérnöki karán végzett 1966-ban. Jelenleg a Budapesti Műszaki Egyetem II. éves levelező gazdasági mérnök hallgatója. 1969 óta dolgozik a MÁV-nál.

— Miben látja a vasút megújulását?

— *Én főképpen a MÁV szervezeti felépitésében várok mélyreható változásokat* — mondja. — *A jelenlegi szervezeti forma ugyanis elavult, korszerutlen, de a változások nem mehetnek végbe máról holnapra* ... A közlekedéspolitikai koncepció következetes megvalósitása tág lehetőséget biztosit a fiatal mérnökök szá-



mára mind műszaki, mind közgazdasági vonalon. A jelenlegi munkaerőhiányt komplex géppel, modern gazdaságirányitási és munkaszervezési módszerek bevezetésével lehet megoldani ...

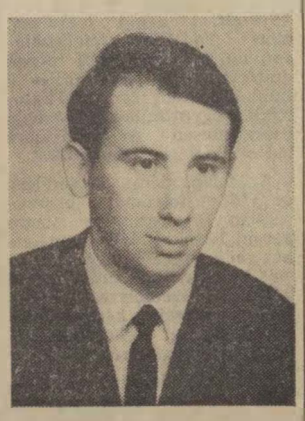
Papp Gyula a hároméves vasuti szolgálata alatt mar kétszer nyerte el a *Kiváló ifjú mérnök* címet. Legutóbb pedig kiváló dolgozó kitüntetésben részesitették.

Szabad idejében három gyermekével foglalkozik legszivesebben. Érdeklődési körébe tartoznak a közgazdasági kérdések. Különös figyelemmel kiséri a hálózattervezési módszerek gyakorlati alkalmazását, a számitógépes irányitás bevezetésének lehetőségeit a vasútépitésben.

Mindig vonzotta a vasút

Fränyó Ferenc ugyancsak 30 éves. Családjában nem volt vasutas, *de őt mindig vonzotta a vasút.* Igy került a MÁV-hoz, a szegedi vontatási főnökséghez, 18 éves korában. 1962-ben ösztöndíjasként kezdte el tanulmányait a miskolci Nehézipari Egyetemen. 1967-ben — miután megszerezte a gépészmérnöki diplomáját — a szentesi építési főnökséghez került. Jelenleg főépítésvezetői beosztásban dolgozik. A vasút korszerűsitéséről igy vélekedik:

— *A fejlődés útját a gépesitesben, az automatizálásban látom. A gépek könnyitik a ne-*



héz fizikai munkát és vonzóbbá teszik a vasutat. A közelmúltban modern gépeket vásároltunk külföldön, a *Plasser* és a *Matica* cégtől. Ezek a korszerű vasútépitő gépek sok ember munkáját bámulatosan rövid idő alatt elvégzik. Ugyanakkor azonban magasabb szakmai ismereteket követelnek a munkástól kezdve a vezető műszaki dolgozókig. *A MÁV-nál sok a kötöttség. Az élet ritmusa számos területen avulttá tette az ügyintézést. Különösen az anyaggazdálkodás területén vannak nehézségek,* amelyek a gépek javitását, kihasználását és gazdaságosságát korlátozzák. Ez az állapot sokáig nem tartható fenn ...

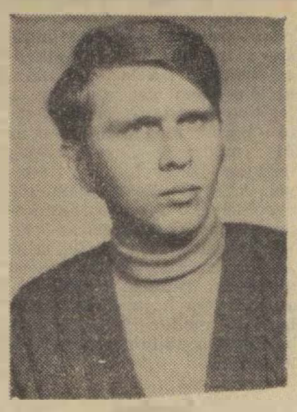
Fränyó Ferenc különösen kedveli a természetet és az utazást. Szabad idejében sokat áldoz a tájékozódási futásra: fiatalokat versenyre készit elő, s tevékenyen részt vesz a versenybiróságokban.

Szereti a zenét

Vígh Imre gépészmérnök mindössze 26 éves, 1970-ben a műegyetem gyártástechnológiai szakán végzett. Még abban az évben elhelyezkedett a MÁV Szentesi Építési Főnökségnél. 1972-ben már építésvezető lett. A főnökség hegesztőépítésvezetőségének felelős vezetője. Tudását a magas technológiai színvonalon üzemelő városföldi hegesztőtelepen fejlesztheti. Hozzá tartozik egy vasútépitő részleg is.

— Melyek most a legfontosabb feladatai? — kérdeztük.

— *A műszaki képzettség nem eleg. Ehhez még meg kell tanulni az egyszerű emberek nyelvén beszélni.* Enélkül vezeto nem boldogulhat. A munka



szervezése szintén nagy feladatok ele állit. Az egyre fokozódó gépesités, a dieselités, villamositás megváltoztatja a MÁV egész arculatát, s a fejlődést csak szüntelen tanulással lehet követni.

Vígh Imre részére a kikapcsolódást szabad időben faintarzia készitése, és a zene jelenti. Ő különben éveken át zenét is tanult. *Legszivesebben Bachot és a klasszikus operákat hallgatja.* Sokat utazik, olyankor a szépirodalom kedves útitársa.

A mi fiatal mérnökeink és a társzolgálati ágak sok-sok fiatalja nagyszerű karakteru, tettrekész emberek. Jol tudjak, hogy a mindennapi munkában a fiatal műszaki értelmiségre roppant felelősség hárul. Eddigi helytállásuk azonban biztositék arra, hogy számithatrájuk a Magyar Államvasutak.

Foga Pál

Több figyelmet az ólomzárakra!

Curtici határállomáson a kilépő tehervonatok feldolgozására előirt technológiai folyamatokat átlagosan 56 perc alatt kell elvégezni. Igen, ám a magyar és a román határrendészeti, illetve vámszervek gyakran fedeznek fel a vagonokon ólomzárhiányt. A mindkét részről érvényes utasitások értelmében: *ha csak egyetlen olyan ablakon, leeresztő nyilásón, jégtartó ajtón nincs ólomzár, amelyiken lennie kellene, a kocsit tüzetes belső ellenőrzés céljából fel kell nyitni.* Az ebből származó többletmunka nemcsak az előirt technológiai időt hosszabbitja meg, hanem — a legnagyobb elővigyázat ellenére — árukárokhoz, törelékhez, rakományérüléshez is vezet. *Mindez hátrányosan érinti a vonatok fogadását, a forgalom szervezését is.*

Az állomás dolgozói szeptemberben 9100, októberben 10 500, novemberben 9300, decemberben 10 100 ólomzárat pótoltak, s 1972-ben összesen több mint százezer szalag-ólomzárat kellett felhasználni a kocsik szabályos lezárásához.

Mi ennek az oka?

Semmi más, csupán a feladási állomásokon elkövetett felületesség. Ezenkívül Rajkán és Hegyeshalomban jön át sok olyan vagon Románia és Bulgária rendeltetéssel, amelyek nyilásai nincsenek ólomzárral ellátva.

Pontosabb, figyelmesebb ellenőrzést kérnek tehát kollégáiktól Curtici határállomás magyar és román vasutasai, illetve határőrizeti és vámhatósági szervei.

Pacz József

Éjszakai szolgálat – forint húszért

EGY RENDELET, AMELY FÖLÖTT ELJÁRT AZ IDŐ

Szerkesztőségünk még a múlt év végén levelet kapott a szombathelyi pályafenntartási főnökség egyik tartalékos térközőrétől, aki szóvá tette, hogy *Vép és Porpác* között, a budapest—szombathelyi fővonal 68. számú őrhelyén a térközőrök szolgálati időn kívüli kötelessegévé tették a jelzők kivilágitásához szükséges lámpák kihordását. Ráadásul: miután az ideiglenes lassújel lámpáinak ki- és beszállitása is a térközőrök feladata lett, a szolgálati főnokség elmulasztotta a jelzőlámpa-kihordási díj felemelését.

A levél nyomán a MÁV Vezérigazgatóság 6. szakosztálya intézkedett, s a panaszossal közölte: „... *főnöksége a jelzőlámpa-kihordási dijat helytelenül állapitotta meg, mert a lassújel bevezetésével a kihordandó lámpák száma három fölé emelkedett. A szolgálatonkénti 90 filléres különbözet kifizetése iránt intézkedtünk.*"

Ennek az ügynek kapcsán figyeltünk fel arra, hogy a jelzőlámpa-kihordási és sorompókezelesi díjak megállapitására vonatkozó 121 651/1966. I/2. B. számú rendelet fölött alaposan eljárt az idő. *A rendeletben meghatározott dijtételek ma már nevetségesen alacsonyak.*

A rendelet szerint szabadnapos dolgozót, vagy vasutasok 18 éven felüli családtagjait például sorompókezeléssel is meg lehet bízni. Ezért a munkáért *nappal 1 forint 40 fillért, éjszaka — este 22 és reggel 6 óra között — tiz fillérrel többet, tehát 1 forint 50 fillért szabad az állományonkivüli béralap terhére elszámolni, és a dolgozónak kifizetni.* De ezt a bért is csak abban az esetben, ha a sorompót legalább a vonat várható érkezése előtt 10 perccel kell lezárni. Ha ugyanis a sorompó lezárására csak a vonat várható érkezése előtt 5 perccel van szükség, akkor az 1,40-et, illetve 1,50-et 30 fillérrel csökkenteni kell, *igy a sorompókezelői szolgálatért nappal 1 forint 10 fillér, éjszaka pedig 1 forint 20 fillér jár.* Hogyan kivánható el bárkitől, hogy ezért áldozza fel szabadnapjának egy részét, vagy éjszakai nyugodalmát?!

Ugyanilyen alacsony a jelzőlámpák tisztitásáért darabonként fizethető 50 fillér is, hiszen még tiz lámpa tisztitása, karbantartása, feltöltése esetén is csak 5 forint keresethez jut a különben szabadnapos dolgozó.

Mindezzel szemben a felelősség óriási. A vonatkozó rendelet ugyanis határozottan leszögezi, *hogy a forgalom biztonságáért, a ténykedés folytán keletkezett károkért az ideiglenesen megbizott személy anyagi és büntetőjogi felelősséggel tartozik.* Ennek folytán kötelező vizsgát tenni, rendszeresen oktatásra járni, s fél évenként a vizsgákat megismételni. Ha tehát az 1 forint 20, vagy 1 forint 50 fillérért vállalt szolgálatban véletlenül elmulasztaná a sorompót lezárni, utja egyenesen a börtönbe vezethet.

Bizonyára joggal feltételezzük, hogy az emlitett térközőr sem a 90 filléres különbözet elmaradásáért vett tollat kezébe, hanem azért, hogy rámutasson a rendelet dijtételeinek tarthatatlanságára. Megkérdezte ugyanis, hogy *„kötelességünk-e szabad időben ezeket a munkákat elvállalni?"*

Nos, mit mondhatunk erre a kérdésre, amelyre a Vezérigazgatóság 6. szakosztályának levele sem adott választ? *Ha ugyanis a dolgozó nem rendelkezik a szabad idejével teljes egészében, akkor az azt jelenti, hogy részére túlmunkát rendeltek el. Azért pedig nem az állományonkivüli béralap terhére elszámolt fillérek, hanem a törvényesen megszabott túlóradijak fizetendők.*

A rendelet felülvizsgálásakor az illetékes bizonyára ezt a kérdést is tisztázzák majd ...

(kovács)

Naponta megtárgyalják a tennivalóikat

Mindhárom tur teljesitette tervét Mezőtúr állomáson. Az állomási versenytáblán — amint erről tudósitónk, *Boldizsár Gyula* beszámolt — a *Bíró* brigád áll 96 százalékkal. A második helyezett *Bokor* forgalmi szolgálattevő brigádja 94,8 százalékkal, míg a harmadik a *Fejes* brigád 90,6 százalékkal.

A mozgalmi szervek képviselőivel karöltve *Gubucz Máté* gócponti üzemgazdász nyolc állomás dolgozóinak munkáját is értékeli minden hónapban. A Mezőtúr gócponthoz tartozó állomások közül tavaly kettő nyerte el az „Élüzem" cimet: *Kondoros* és *Szarvas*. Mindkettő kiválóan dolgozott az idén is és minden reményünk meg lehet arra, hogy megtartják kitüntetésüket.

Mezőtúr vasutasai mindent megtettek, hogy kiváló teljesitéssel zárják az évet. A vonatközlekedési tervet, a kocsitartózkodás és kihasználás követelményeit sikerrel teljesitették. A brigádok naponta megtárgyalják tennivalóikat, nehogy hiba csússzon a munkájukba ...

Autóverseny a szakmunkásjelöltekért

EGY INTÉZET KÉT ÉVTIZEDES OKTATÁSI TAPASZTALATAIBÓL

A MüM 24. számú Kilián György Ipari Szakmunkásképző Intézetben csaknem húsz éve képeznek ki villamos- és vasipari szakembereket a budapesti járműjavító üzemek és a MÁV műszaki főnökségek részére. Ezerkilencszázötvennégy ota mintegy ötezer vasutas szerzett szakmunkás-bizonyitványt ebben az iskolában.

Domokos Károly igazgatóhelyettessel — az Északi-járműjavító egykori gépészmérnökével — arról beszélgettünk, hogy a MüM 24. számú iskola hogyan került ilyen szoros kapcsolatba a vasúttal.

A katedrán is vasutasok

— Annak idején az egykori MTH kladta a jelszót: *„egy vállalat egy iskola"*. S mivel intézetünk már korábban is a közlekedési iparnak képezett ki szakmunkásokat, bennünket profilíroztak elsősorban a vasutasszakmák oktatására. Rendszeresen foglalkoztunk felnőttek képzésével is. Hogy iskolánk a követelményeknek a lehető legjobban eleget tehessen, a MÁV üzemeiből kért tanárokat és gyakorlati oktatókat. Jelenleg tizenketten vagyunk itt vasúti alkalmazottak: *hét tanár és öt szakmunkás oktató. Mi, akik hivatalosan félig-meddig, de egyénileg szivvel-lélekkel a MÁV-hoz tartozunk, természetesen szoros kapcsolatban állunk a régi munkahelyünkkel, a vasút személyzeti és oktatási osztályaival.*

— Milyen változások történtek a szakmunkásképzésben az utóbbi években?

— Az 1969. VI. szakmunkástörvény több szakmát megreformált, illetve kialakitását rendelte el a mai igényeknek megfelelően. *Nem képezünk már kazánkovácsokat, helyette vasúti járműszerelő szakmát tanulhatnak a korszerű mozdonyok iránt érdeklődő fiatalok.* Lényeges változás történt a vasúthoz pályázó villanyszerelők képzésében is. Ez év elején átadtuk a tanulóknak az intézet egyik büszkeségét: *az új villamos-mérőlaboratóriumot.* Két és félmillió forintos költséggel épült. Óriási szerepe van a jövő villamosipari szakemberelnek képzésében, különösen vasúti vonatkozásban.

Az intézet tanárai rendszeresen részt vesznek a budapesti vasútigazgatóság területén tanuló pályaépítő és karbantartó szakmunkások vizsgáztatásában is. Ezzel kapcsolatban megkérdeztük:

— Hogyan szerezhet manapság egy idősebb dolgozó szakmát?

Felnőttek képzése

— *A legfontosabb alapkövetelmény az általános iskolai végzettség. Ha ez már megvan és a hároméves szakmai gyakorlat sem hiányzik, akkor a szükséges igazolással ellátva, kérvényt kell benyujtani intézetünkhöz. Ezután már a tanulás következik, körülbelül 400 órán keresztül.*

— A fiatalok körében van-e kellő érdeklődés a vasút iránt?

— *Az utóbbi időben, sajnos kevés fiatal jelentkezett a MÁV-hoz. Ennek — véleményünk szerint — az az oka, hogy a MÁV vezetői nem tartanak szoros kapcsolatot az általános iskolákkal.* Más vállalatok személyzeti ei még a vizsgák előtt rendszeresen ellátogatnak a vidéki iskolák 8. osztályába, és ott pályaválasztási tanácsadó napokat rendeznek. Filmet vetitenek üzemük életéről, elbeszélgetnek a gyerekekkel, s ha szükségét látják, még szüleiket is felkeresik. Úgy tapasztalják, hogy a vállalatok, intézmények ma már szinte „közelharcot" vivnak a gyerekekért. *Előfordult, hogy két vállalat toborzói formális autóversenyt rendeztek.* Azért, hogy ki érjen hamarabb az igéretes lehetőségekkel kecsegtető helyre. Ez jellemzi a szakmunkás-utánpótlás jelenlegi helyzetét.

Behozni a hátrányt!

Domokos Igazgatóhelyettes bizonyos azonban, hogy a járműjavító üzemek is nagyobb vonzást gyakorolhatnának a fiatalokra. *Sajnos, hátrányuk, hogy nem rendelkeznek megfelelő munkásszállással sem.* Van rá példa, hogy fiatalok csak oda mennek, ahol bentlakásos kollégiumot biztositottak számukra.

Ezeket a tapasztalatokat a vasút illetékeseinek is érdemes megszivlelni, jobban fontolóra venni ...

Séra Sándor

A MAGYARÁZGATÁS SEMMIT SEM OLD MEG

Miért ne tehetnénk többet a kulturált utazásért?

Akkumulátor van, a létszám is betöltve, csak a munkáskéz kevés

Gyakori eset, hogy személyszállító vonataink fűtetlen, világítatlan, takarítatlan kocsikkal közlekednek. Az utasok panaszkodnak, a napi sajtó állandóan bírál, *s a MÁV illetékesei mindig készek magyarázkodni.*

Igaz, nem szívesen teszik, hiszen azok a bírálatok sem találtak lelkes fogadtatásra, amelyeket az utazásaink alkalmával szerzett tapasztalatok nyomán közöltünk a *Magyar Vasutas* hasábjain, a legteljesebb segítőszándékkal. Azóta is sokszor találkozunk olyan vasutasokkal, akik az elfogadhatatlan magyarázgatások közben szemrebbenés nélkül kijelentik:

„Sajnos, nem tehetünk semmit... Nincs elég akkumulátorunk... Nem kapunk munkaerőt a legnehezebb fizikai munkára... Hiányoznak a szükséges pótalkatrészek... Kevés a rendelkezésre álló járműpark...” — és így tovább.

Vajon igaz-e mindez? Vagy ha igaz, csakugyan nem tehetünk ellene? Ám, ha mégis van orvosság, tudja-e mindenki, hogy mit kell tennie?

Ezek a kérdések késztettek bennünket arra, hogy ismét elinduljunk a budapesti személypályaudvarokra, és elbeszélgessünk azokkal a dolgozókkal, akiknek munkájától elsősorban függ a kulturált utazás feltételeinek biztosítása.

Mire jó a 41-es bárca?

Déli pályaudvar, január 23. A pontos idő 17 óra 20 perc. Amint feljöttünk a metrótól, tekintetünk rögtön a *Somogy Expressz* kék színű kocsijaira szegeződik. Vajon miért sötétek a 19—51 031 számú, első osztályú kocsi fülkéi? Sorra járjuk a szakaszokat, próbálgatjuk a kapcsolókat, fültanúi vagyunk az utasok bosszankodásainak, de a fények nem gyulladnak ki. Ezek után kénytelenek vagyunk megzavarni a vonat mellett nyugodtan beszélgető két jegyvizsgálót.

— Elnézést! Nem tetszenek tudni, miért sötét ez a kocsi?

— *Sötét?* — kérdezi *Boda József*, a Keleti létszámába tartozó személyzet egyik tagja. — *Nem is vettem észre, amikor a főkapcsolót elfordítottam. Úgy látszik, elkerülte a figyelmemet, hogy nem gyulltak ki a villanyok. Különben a fülkéket nem is szoktuk lámpagyújtáskor ellenőrizni...*

— Ha történetesen észre vette volna, hogy rossz a világítás a felügyeletére bízott kocsiban, mit kellett volna tennie?

— *Értesíteni a villanyszerelőket vagy az akkumulátorosokat. Sajnos, erre már nincs idő...*

Bizony, az indulásig hátralevő néhány percből már csak arra futotta, hogy megismerjük *Boda József* és kollégája, *Fülep József* furcsa elképzeléseit. Miután ugyanis kiderült, hogy az útközben előforduló műszaki hibák jelentésére szolgáló, 41. mintájú bárcák állítólag négy hete vételezett tömbjéből még egyetlen lapot sem állított ki kalauzunk — holott hasonló meghibásodások napirenden előfordulnak — Fülep József elkezdte bizonygatni, hogy „minden hiába”.

— *Nem tehetünk semmit* — mondogatta. — *A vasút nem rendelkezik annyi akkumulátorral, amennyi kellene...*

A mesét tehát ő is megtanulta. Csak mindez nem mentség arra, hogy — amint kinyomoztuk — a műszaki személyzet nem is tudta, mi végett bosszankodtak a Somogy Expressz említett kocsijában a helyjegyükkel oda kényszerített utasok.

Még ezen az estén ellátogattunk a Keletibe is.

A csarnok III. vágányáról néhány perc múlva induló 6318 a. számú vonat 6717-es Bahv-kocsijának egyik felében ugyancsak hiába próbálkoztunk felkapcsolni a villanyokat. *Huczka József* vonatvezető menesztéskor kérdésünkre a következőket mondta:

— *Nem tudok arról, hogy vonatomban kivilágítatlan kocsi lenne. Nekem senki nem szólt. Beosztottam, Klement József jegyvizsgáló sem tett jelentést...*

A Keleti pályaudvarról indul talán a legtöbb sötét kocsi. És a „legmaszatosabb” szerelvények! De lássuk most a csarnok I. vágányán álló, *Miskolc—Nyíregyháza* felé 20 órakor induló, 2318. számú távolsági személyvonatot.

Már fél óra sincs az indulásig, de még egyik kocsiban sem égnek a villanyok. Az utasok bent ülnek, viszont a kalauzok csak most baktatnak — kezükben táskájukkal — a szolgálati kocsihoz. Miskolciak, akik a 423-assal érkeztek két órával ezelőtt. Így azután, ha bármilyen rendellenességet észlelnének vonatjuknál, már nem lenne idejük intézkedni.

— *Vacsoráztunk* — mondja magyarázatképpen *Miksztaj András* jegyvizsgáló, majd kollégájával együtt hosszasan ecseteli, mennyi kellemetlenség támadhat ilyenkor a kellő időben fel nem fedezett műszaki hibák miatt.

A táskák bepakolása után sorban felkapcsolják a kocsik világítását, s egészen természetesnek tartják, hogy itt is, ott is akadnak fülkék, amelyeket nem lehet kivilágítani. Nem szólnak, nem reklamálnak, rég beletörődtek, hogy *„ennek így kell lennie”*. Közülük például *Császár Péter* utoljára a múlt év novemberében állított ki 41-es hibabejelentő bárcát.

— *Sok vele a munka, és nincs foganatja* — mondja. — Nálunk, miskolciaknál az a követelmény, hogy esetenként négy példányban kell a bárcát kiállítani.

Elsikkad a felelősség

A csarnok IV-en, a Békéscsabán át Bukarestig közlekedő *Orient Expressznél* a Keleti honállomású *Kovács 10. József* jegyvizsgálótól is megkérdeztük, hogy a 20—47 026—03 számú MÁV-kocsi öt fülkéjében és WC-jében miért nem égnek a villanyok.

— *Nem égnek?* — kérdezi. — *Nem is vettem észre...*

Kiállított 41-es bárcát egyet sem tudott mutatni, mert „nála nem marad másolat”. *A Keletiben az az előírás, hogy csak két példány szükséges*, amelyikből az eredeti a műszakiakhoz, a másolat a vezényletbe (?) kerül. (A Déli vonatkíséről csak egy példányt kötelesek kiállítani.)

A Orient Expressznél ezen az estén *ennél súlyosabb hiányosságot is tapasztaltunk. A menetrend szerinti indulási idő előtt 5 perccel valaki észrevette, hogy a külföldi vonatrész első osztályú MÁV-kocsija jéghideg.* Nosza, elő a vörös bárcát! Kisorozás, újabb kocsi felvétele, s mindebből több mint fél órás késés származott.

— *Miért nem előbb vették észre a gőzfűtési berendezés hibáját?* — méltatlankodott *Fehér Géza* vonatvezető.

— Miért nem jelentette a hibát 41-es bárcán az a jegyvizsgáló, aki a hibás kocsival a Keletibe érkezett? — válaszoltak újabb kérdéssel a műszakiak.

Az egyik legfőbb tanulságot máris levonhatjuk: *A vonatkísérők egyáltalán nem követelik meg a felügyeletükre bízott kocsik kifogástalan műszaki állapotát.* Szemet hunynak a rendellenességek fölött és szinte semmit nem tesznek, hogy mindez megváltozzon. Érdekük legfeljebb csak ahhoz fűződik, hogy hamis magyarázatokkal megnyugtassák a reklamáló utasokat — *„a békesség kedvéért”.*

A budapesti pályaudvarokon néhány évvel ezelőtt megszüntették az érkező és induló vonatok műszaki átvételét, átadását, ezért teljesen elsikkad a felelősség. A szervezetlenségre utal többek között, hogy a 41. mintájú hibajelentő bárcák kiállításának és kezelésének módja nincs is egységesen szabályozva a MÁV területén.

Amikor például a január 24-



„Tűzoltómunka” jellemzi a Déliben is az akkumulátorosok tevékenységét. Nappal kevés a hivás, esténként viszont el sem jutnak, ahova kellene (Jurkievicz Tibor felvételei)

én közlekedett 426. számú személyvonat Kál-Kápolna honállomású jegyvizsgáloival — *Bagdi Istvánnéval* és *Radics Mihállyal* — olyan műszaki hiányosságokat közöltünk, amelyeket ők észre sem vettek saját kocsijukban es kértük, hogy Füzesabony végállomáson adjanak le azokról hibajelentést, kijelentették:

— *Fölösleges, és nincs rá lehetőség.*

— Miért?

— *Mert a végállomáson este féklakatoson kívül nincs műszaki ember, a forgalmi irodában pedig nem vesznek at 41-es bárcát...*

Így kényelmesebb — de kinek?

A forgalmi szolgálat a legszívesebben mindenütt elhatárolná magát a műszaki problémáktól, ahelyett, hogy a lehető legszorosabban igyekezne együttműködni a társszolgálati ággal. Már az is segítségnek számítana, ha a feltárt hiányosságokról következetesen — szükség esetén a közlekedő vonatról adott jelentés alapján telefonon vagy táviratilag — tájékoztatná a műszaki kocsiszolgálat dolgozóit. Igaz, bizonyos többletmunkát okozna a kulturált utazás feltételeinek nem megfelelő kocsik esetleges kisorozása, javítóvágányra állítása. Akkor már jobb, ha minden marad a régiben. Nem igaz? *Jobb, kényelmesebb, s így egyesegyedül csak az utazóközönségnek van oka bosszankodásra...*

Szerencsére, a forgalomnál sem mindenki gondolkozik így.

— *Mi magunk is gyakran utasok vagyunk* — mondta a Déli pályaudvaron *Francsik Tibor* állomási tartalékos, aki 29 évig teljesített vonatkísérői szolgálatot, s látogatásunk estéjén a C-őrhelyre volt beosztva. — *Tegnap jöttem a miskolci gyorssal, de olyan kocsiban utaztam, hogy szégyelltem vasutas mivoltomat.* Ezért én kizárólag a forgalmi dolgozókat és a vonatkísérőket hibáztatom, hiszen az elhanyagolt szerelvényt ők helyezték forgalomba.

Vajon a műszakiak mit mondanak minderről? Kérdezzük és hallgassuk meg őket is.

— Van-e elegendő akkumulátor ahhoz, hogy a közlekedő vonatok valamennyi kocsija ki legyen világítva?

— *Akkumulátor van elég* — válaszolták a Déliben a kocsik világításáért felelős munkások: *Fülöp Dezső, Tóti Sándor, Purger Imre.* — *A Nyugatiból folyamatosan kapjuk az utánpótlást, s már hónapok óta nem történhet meg, hogy akkumulátorok hiánya miatt legyen fennakadás a világításban.* Ezenkívül kocsivillamossági pótalkatrészekkel is kellően el vagyunk látva, sőt dinamót is bármikor cserélni tudunk.

A Keletiben ugyanazt a választ kaptuk *Finta István* villanyszerelőtől, akit egy akkumulátorszállító targonca vezetése közben állítottunk meg néhány szóra.

A Nyugati pályaudvaron szintén határozott igennel feleltek a kocsimúszak dolgozói. — *Akkumulátorból már jó ideje nincs hiány.* Nem mond igazat, aki az ellenkezőjét állítja — hangoztatták egyöntetűen mindegyik budapesti pályaudvaron.

— Akkor mi az oka, hogy gyakran kivilágítatlanok a személykocsik?

— *A létszámhiány* — hallottuk a Déliben és a Keletiben.

— *Meg az alacsony bérezés.* Kilenc forintos órabérért, havi 1700—1800 forint keresetért már nem nagyon vállal senki ilyen nehéz fizikai munkát. Vannak telepeink, amelyek súlya meghaladja a mázsát, de a legkönnyebbek is 20—25 kilósak. Ember legyen a talpán, aki naphosszat cipeli, emelgeti ezeket a vágányok között...

Az anyagi ösztönzés morzsái

— Jutalom, prémium? Néha talán az is akad?

— *A vasútnál valóban gyakran osztogatják a jutalmakat, prémiumokat, de — jellemző a szemléletre — főként azok kapják, akik részt vesznek a teherszállításban, míg a kulturált utazás megteremtésének ösztönzése teljesen a háttérbe szorult* — panaszolták a Déliben.

— Nálunk például tavaly, egész évben három dolgozó kapott 200 forint jutalmat — fűzte hozzá *Tóti Sándor* akkumulátoros.

A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség párttitkárának, *Gábor Józsefnek* állítása szerint az utóbbi hónapokban 27 000 forint célprémium került szétosztásra a főnökségen, amiből *a vonatkozó igazgatósági rendelet szerint csak azok a dolgozók részesülhettek, akik teherkocsikat javítanak.* A személykocsipark karbantartóinak még soha nem teremtettek hasonló premizálási lehetőséget, kivéve a bértömeggazdálkodás folytán helyileg megtakarított összeg jutalomként történő felhasználását.

Bértömeg. Erről jut ismét eszünkbe a sokat emlegetett létszámhiány.

— Van-e létszámhiány?

— *Nincs* — válaszolja *Déri József*, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség helyettes vezetője. — *Mondhatjuk, hogy megszabott létszámunk be van töltve.*

— Akkor a munkások miért mondják, hogy kevés az ember?

— *Mert tényleges létszámunkon belül a segéd-, illetve betanított munkások csakugyan kevesen vannak.* Azok, akik nehéz fizikai munkát végeznek és forduló szolgálatot teljesítenek. Így azután főnökségünknél most az a helyzet, hogy — míg két évvel ezelőtt 171 dolgozót foglalkoztattunk a kocsik tisztításánál, takarításánál — ugyanott hatvannal kevesebben vannak. Vagy például a tároló vágányokon ezelőtt 40 fős brigádunk dolgozott műszakonként, most alig tízfőnyi a kollektíva. Ezzel szemben bővült a kocsipark, növekedtek a minőségi követelmények, és a villamosvontatás térhódítása következtében tetemesen megszaporodtak a meddő, várakozási idők. A munkavédelmi szabályok ugyanis tiltják a takarítási munkálatok végzését, ha a villanymozdony már rájárt a vonatra, illetve még nem ment le a szerelvényről, vagy le nem engedte az áramszedőt. Így nem csoda, ha évről évre több az utasok panasza...

Létszám tehát van, csak ott hiányoznak, ott dolgoznak kevesen, ahol a munkát el kellene végezni. Ki érti ezt? Azaz értjük, csupán arra nem találunk magyarázatot, hogy miért kell ennek így lennie? Talán azért, mert ott fizetik a legkevesebbet, oda juttatják az anyagi ösztönzés legkisebb morzsáit.



Kucsák Ferenc és Halmi Ferenc akkumulátorokat cserél a Nyugati pályaudvaron a Vácra induló 226-os számú vonatnál

Komplikált konstrukció, műszaki leírás nélkül

A budapesti személypályaudvarokon tett látogatásaink során arról is meggyőződhettünk, hogy leggyakrabban a legújabb, legkorszerűbbnek kiáltott, a győri vagongyárban készített (többnyire kék színű) személykocsik fűtésével, világításával van a legtöbb probléma.

— *Valóban sok bajunk van az új, győri kocsikkal* — ismerte el a Nyugati műszaki kocsiszolgálat két művezetője, *Oszvald Lajos* és *Sasgáti Béla*. Azután kifejtették: *a MÁV-nak — legalábbis egyelőre — nincsenek meg a feltételei ahhoz, hogy effajta „agyonkomplikált” berendezésű járműveket üzemeltessen.* A legcsekélyebb hiba elhárításához jól képzett technikusokra lenne szükség. A kocsiszolgálatnál viszont többségében segéd- és betanított munkások dolgoznak.

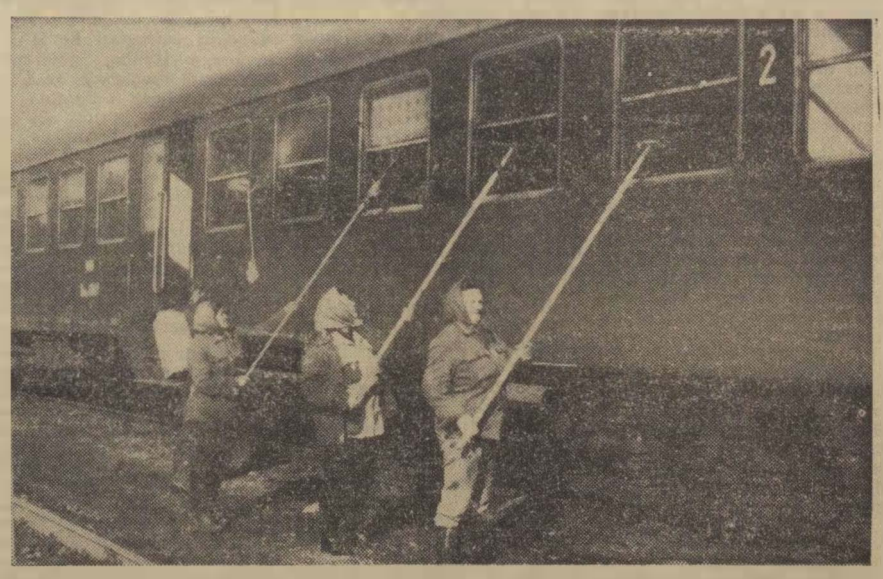
— Még nagyobb baj, hogy ezekkel a járművekkel nem kapott a MÁV megfelelő műszaki utasítást, leírást, rajzokat. Bármilyen hiba keletkezik a konstrukciókban, hosszas kísérletezgetések után önmagunktól kell rájönni a különböző rejtélyek nyitjára. Még akkor is kérdés marad, hogy a hiba elhárításának helyes módját választottuk-e, s nem keletkezik-e amiatt egy másik hiba forrása? — vallották be a műszakiak.

Ebből láthatjuk, hogyan függ össze nálunk az oktatás színvonala és szervezése a korszerű járművek üzemeltetésével, a kulturált utazás feltételeinek megteremtésével. *Ám nagyon elgondolkoztató, hogy ezen nem lehet segíteni?*

Már hogyne lehetne? Csak éppen akarni kellene! *Akarni fent is, lent is, mindenütt*, ahol olyan vasutasok dolgoznak, akik többet tehetnének annak érdekében, hogy az utasok ne bosszankodva üljenek a fülkékben, ahová menetjegyüket váltották.

Utazni végtére is jó dolog. De... *jobban, kulturáltabban utazni!* — ez most a cél. S hihetetlen, hogy közös akarattal ne érjük el.

Kovács József



A Déli pályaudvaron munkában az Április 4. szocialista brigád tagjai. Kis létszámuk az egyedüli oka annak, hogy nem képesek minden szerelvényt kívül-belül megtisztítani

SZABÓ BÉLA.

Vészjel

Éppen áthullott az idő rostáján 1956 szilvesztere. Úgy álltunk mi fékezők a vonat mellett, mint fegyveres katonák. Ezúttal „első embernek" utaztam. Türelmetlenül vártunk mindannyian, hogy indítsanak bennünket. Felhajtottam bundám gallérját, toporogtam, mozogtam.

Mozdonyunk hosszú füttyel jelezte, hogy indítanak már, foglaljuk el helyeinket. Egymás után adtuk a szüséges jelzést. Még pár lépést futottam a szerelvény mellett, aztán felugrottam a kocsimra.

Körülöttem megdermedt minden. Finom fehér dér ült a cinóbervörös acélfalakra, mint a salétrom.

Emlékedőnek mentünk felfelé, ezt a kocsik rázkódásából éreztem. Futásunk iráma enyhült, mire felértünk a tetőre. Utána egyre gyorsultunk. Nem sejthettem semmi rosszat.

Itt, nálunk annyira a bizalomra épül minden, hogy még soha nem fogott el a félelem. Kocsim zakatolása azonban meggyorsult. Ezért kinyitottam ismét az ajtót, hogy a távírópóznákat figyeljem. Azok úgy hajszolták egymást, mintha váltófutásban versenyeztek volna. Apró szúnyogok hasogattak arcomba, és hallottam, amint bombazták cellám tetejét. Szememet résnyire összehúztam, és úgy gyönyörködtem ebben a vad hajnali rohanásban.

Három rövid füttyre riasztott fel.

Olyan volt ez, mint valami panaszos kiáltás. Azonnal a fékorsó karjat szorította kezem és hajtani kezdtem. Ideggeimmel éreztem, amint a féktuskók felfeküdtek, és duruzsolva szorították a kerekeket.

Újból három füttyöt hallottam. *Köss... Köss... Köss...*

Erre már riadót vert a szívem. Kiálltam a lépcsőre, erősen szorítva a kapaszkodóvasat, előre figyeltem. A vonatvezető kétségbeesetten kiabált, kezével hadonászott. Szája mozgását jól láttam, de nem értettem semmit, mert olyan hangot adott ez a dübörgő, megvadult vonat, mint az orkán.

A panaszos, segélykérő sípjelek pedig szüntelenül jöttek elölről. Ez már vészjelzés... Erőt vettem magamon, és biztos mozdulattal meghúztam a vészfeket. Ám levegőnek nyoma sem volt. Az ismert süvítő légkiömlés elmaradt...

Az ijedtséget kétségbeesés váltotta fel bennem. Azok ott, hátul alszanak? Nem hallják a sípjelzést? Láttam, amikor a vonatvezető átvette a rendelkezést, hogy P.-ben megáll. Akkor pedig ellenvonatra várunk. Várnánk, hisz nem tudunk megállni. Elölről irgalmatlan hisztériával kiabált a gép: köss.. köss.. köss...

Kilencszáznegyven tonnás volt a vonatunk. Karom előbb engedelmeskedett, mint azt meggondoltam volna. Ma sem látom tisztán, mi történt. Felszabtam az ajtót, és a bundát lehánytam magamról a padlóra. Kezem érezte, mint éget a hideg, deres vas. Az ajtókilincsre álltam, és egy erőteljes lendülettel feldobtam magamat a kocsi tetejére. Sapkámat elsodorta a szél. Vörös szikrák milliárdjai röpködtek körülöttem, és a füstön át jött az üzenet: *köss.. köss.. köss.*

Azok pedig ott hátul nem tudtak semmiről. De hisz ez őrület. Nem tudják, hogy elfagyott a légvezeték. Nem tudják, hogy nincs levegő, nincs levegő, nincs levegő. Megfojtotta vonatunk lélegzetét a fagy. Víziókban gondolkodtam. Nem tudtam, mi a valóság. Csak a vonat sorsa lett a fontos és a barátaim élete. Összesűrűsödött bennem minden.

— *Őrültség, amit teszel, őrültség!* — ordította bennem valami. Lábam alatt már csúszkált a szén. Még soha nem mentem végig robogó vonat kocsijainak tetején, de ez más.

Csizmáim vittek előre. Ott álltam már az én fékes kocsim hátsó végén. Három és fél méter magasban nyújtottam ki jobb lábamat a vagon szélére, és testemet ballal megléktem. Éreztem, hogy felkap valami erő. A két kocsi között húzott valami a mélybe. A húsdaráló kerekek közé. Aztán éreztem, hogy a következő kocsiban kezemet felsértette a szén, de máris felálltam, és botorkáltam tovább...

Köss... köss... köss.. Csak ne adná ezt az iszonyító jelzést, mert megőrjít vele, Talán nem is adta Csak én hallottam.

— *Gyorsítanod kell* — a parancsok már belülről jöttek. Futni próbáltam. Jobb láb, bal láb, vagonszél... lökés, felkap valami, és huppanás a szén közé. Már a harmadik kocsin ugrottam át, aztán a negyediken, míg végül elértem a fékes kocsit, kezem szorította a fogantyút, és én egy ugrással ledobom magam. Ott állok a hallgató, halott féken. Izgalmamban jobbra tekerem az orsót, pontosan kifelé, aztán vissza balra. Súrlódó, duruzsoló zajjal zenél ez a féktanással és sivítással vág a következő kocsiba. Elszürkül előttem minden...

☆

A mozdonyvezető szeme a légnyomásmérőre meredt. A sebességmutató megkozelítette a kilencvenet. Időközönként ráfékezett. Hasztalan.

— *Rángasd a sípot!* — mordult a fűtőre..

Végül is megpróbálkozott a lehetetlennel. Arca egyre sápadtabb lett. Szemében rideg elszántsággal nyúlt az emeltyűhöz. Idegei robbanásig feszültek, kimért, hideg érzéssel cselekedett. Lezárt szabályzónál hajtotta hátramenetbe az emeltyűt. A mozdony megrázkódott. Mintha vulkán krátere tört volna ki. Elemi erővel hördült fel a gép. Kéményén harsonázva vágódott ki a füst, korom és az izzó szén. Lángvörösre festette az eget. Lélegzetállító pillanatok voltak. A füstfellegekben egy embert vett észre, amint bukdácsolva ugrált át a kocsikon. Rekedt izgalommal ordította fűtőjének.

— *Nézze... nézze! valaki megy a kocsikon.* — A fűtő is odugrott arra az oldalra, és egymáson athajolva figyeltek hátra. Az ember éppen a negyedik kocsira ugrott.

— *Megy a fékekhez... A fékekhez!* — ordították egyszerre. Arcukon kiült az izgalom. Fénylőn, hidegen csillogott a veriték.

— *A kerekek alá esik!*

Éppen a műút feluljárója közeledett veszedelmesen. A fékező nem latta a veszélyt. A megvillanó füstszalagban úgy siklottak, mint könnyű szán..

☆

Hirtelen nem tudtam, mi történt. Eszméletem egyszerre visszatért. A hidat már csak távolodni láttam, egyre kisebbedőn. Lassan felálltam. A gondolattól, hogy nincs messze az állomás, új erőre kaptam. El kell érnem a kettős féket, ha beledoglöm is. Alighogy megindultam, éles ívben vágódott a vonat, és egyensúlyomat vesztve, megperdültem tengelyem körül. Ebben a kocsiban púposan halmozódott a szén, és a lejtő kifelé szorított. A kocsi oldalán akadtam fenn tehetetlenül. Lábam kilógott az oldalfalon. Arcom vérzett.

Mintha enyhült volna ez a féktelen vágta. Még pár percem van! Utolsó erőfeszítéssel indultam tovább. Jobb láb.. bal láb.. egymás után. Míg végül ott álltam a kettős fék előtt. Meresz és meggondolatlan lendülettel vetettem le magam a fékfolyosóra, s megmarkoltam a fékorsó karját. Fülem örömittasan itta a súrlódás győztes, forró muzsikáját.

Tekintetem a bejárati jelzőre esett. Az utolsó pillanatban állították szabadra. Már húzom gyotröm, szorítom az utolsó féket. A saját fékem és a következő erősen füstölnek. Ennek örülök.

A vonat négy fékkel és ellengozzel lassan megszelídult. Álltam a lépcsőn, és arcomat hűtötte az áramló levegő. A váltóőr szabályosan tisztelgett... Kezé mulyán nezett rám. Kiskabátban, sapka nélkül álltam...

Végül kis zökkenővel megálltunk. Ijesztő csend vett körül. Jöttek felém az emberek. Mindannyian, akik a vonaton voltak. Először a tömzsi, újfelvételes fekező ért oda. Álmos képén kaján, szétfolyó mosollyal. Mögötte pár lépcsőnyire a zárfékező, idős kevésbeszédű ember. A hidegtől még fonnyadtabb arca eles ráncokkal komorlott.

— *A szent égét ennek a vezérnek! Úgy hajtott, mint egy őrült...*

Ólmos fáradtságot éreztem. Valami mintha levert volna bennem mindent. Kozben odaért a mozdonyvezető és a vonatvezető is. Mögöttük a szolgálattevő sietett. Már messziről kiabálta:

— *Mi történt? csak nem futottak meg?...*

A mozdonyvezető lépett hozzám. Megolelt. Nem tudott beszélni. Mintha elfogytak volna a szavak a gondolatok sűrűjében.

A szolgálattevő törte meg a csendet:

— *Várnak az 1192-esre... Mindjárt megérkezik.*

Most éreztem csak, hogy mennyire remegnek a lábaim.

Szikrák tüzes útja

(GYERMEKKORI EMLÉK)

Az esti mezők felé könyökölve
néztem a szikrátszóró gőzösöket,
— futottak alvó, csillagfényes völgybe,
köszöntöttek messze ébredő várost,
s oly messzire, mint én, senki se vágyott:

a szikrák tüzes útján menni, menni
túl a csillagfényes, alvó völgyeken
a hajnal friss mezőire; s mennyi
szépség-látásra elindultam volna
kémenyes, tornyos, zengő városokba!

Az esti mezők felé könyökölve
neztem a szikrát-szóró gőzösöket,
utánuk sotét, mély lett a táj csondje:
— Alvó falvak s álmaim útja mellett
drót-hajú, barna oszlopok zizegtek.

Fazekas Lajos

Azon a nyáron

sokat utaztam,
embereket ismertem meg, új tájakat,
városról-városra jártam „Nyugat-bábelét"
NSZK-t, s az osztrák Alpokat,
csodáltam hegyet, folyót, hatalmas bankokat,
utaztam emeletes-vonatok tiszta-sóhajú-utastermeben,
bóbiskoltam éjfelkor-lezárt-várótermek
piszkos lépcsején, míg husomba mart,
csontig hatolt az ég ürün-ömlő eső-leve,
hámoztam fejembol a mélyre-bújt-ficamító-szavakat,
s a világnyelvet-meggyalázón kértem mosdóvizet
lemosni testemről az ut porát.
Adtam minden szolgáltatásért gyomron-spórolt-valutát
hetven-dollarból-visszatartott javát,
és nem akadt utamba,
csak egyetlen egy
idegenként is jóbarát, aki
fáradtsagtól-kókadt-fejem alá
párnául tolta uti holmiját, mert jót-tenni
akart, egy
EMBER-nek segíteni!
És érek multan is hála-érzéssel kotöm
gondolataim közé e jótevőt, mert
egy mozdulattal tett Vet szolgálatot:
faradt fejemnek pihentető párnát adott, és
eszembejuttatott téged
H A Z A M,
hol egymáson sűrűbben segítenek
az emberek!

Sógor Béla

Kiosztották a díjakat

a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium pályázatának nyertesei között

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a Budapesti Műszaki Egyetem, a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem, valamint most első ízben — a Közlekedési- és Távközlési Műszaki Főiskola nappali tagozatos hallgatói részére 1972-ben is meghirdette az immár hagyományossá vált pályázatot. E pályázatnak az elsődleges célja, hogy a hallgatók érdeklődését a közlekedési és hírközlési témák iránt felkeltse és leendő munkaterületüket megkedveltesse velük.

A pályázat 1972. október 31-én zárult. A díjak odaítélésére az egyetemek, a főiskola, valamint a minisztérium képviselőiből alakult bizottság tett javaslatot. A bizottság megállapította, hogy a hallgatók alapos felkészültségről és szakmai ismeretekről tettek tanúbizonyságot.

A Budapesti Műszaki Egyetem hallgatói közül:
II. díjat nyert: *Schillinger Rezső* közlekedésmérnök hallgató „Konténerterminálok kialakítási lehetőségeinek vizsgálata" c. pályázatával.

A Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem hallgatói közül:
I. díjat nyert: *Tátrai Anna* „Korszerű szervezési módszerek alkalmazása a belföldi közúti szállítmányozásban" c. pályázatával.
II. díjban: *Mézes Irén* és Földvári Ilona.
III. díjban: *Borbély Edit, Hajós Katalin* és *Lovász Mária* részesült.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola hallgatói közül:
I. díjat nyert: *Farkas László* „A diszpécser központ tervezése" c. pályázataval és *Csépalvay György* „A Beremendi Cement és Meszmű üzembe helyezésének hatása a térség szállítási feladataira" c. pályázatáért.
II. díjban: *Ferenczy Tibor,*
III. díjban: *Belényesi Miklós* és *Galamb Margit* (együttesen),
IV. díjban: *Ferencz József* és *Szurdi Gyárfás,*
V. díjban: *Rüll Zsuzsanna* és *Hipszky Mihály* (együttesen), *Földesi Piroska* és *Herbai Gyula* (együttesen), valamint *Flatsker János* részesült.
VI. díjban: *Halmai Tamás. Borbély Károly, Kaján Péter, Zsirai Sándor* és *Gerencsér Andrea* részesült.

A pályázókon kívül a miniszter termelési gyakorlatos, illetve tudományos diákköri dolgozatáért jutalomban részesítette:

Szabó Istvánt, a Budapesti Műszaki Egyetemről:
Marcsa Ildikó, Molnár József, Egyed Éva, Cseh Mária, Bóné Erzsébet, Marosvölgyi László, Hartai Magdolna és *Pirisi János* hallgatókat a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemről;

Visontai Mátyást és *Garai Zoltánt* a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskoláról

A pályadíjakat és a jutalmakat a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán — az egyetemek és a főiskola vezetői, valamint a minisztérium képviselői jelenlétében — *Rödönyi Károly*, a miniszter első helyettese adta át.

A TÁNCSICS KÖNYVKIADÓ AJÁNLJA

A *Táncsics Könyvkiadó* a szakszervezeti politikai irodalom mellett jelentős mennyiségű ismeretterjesztő és szépirodalmi könyvet jelentet meg. Ami az idei terveket illeti, a népszerű *Útikalandok* sorozat gyűjtői ma már száznál több kötetet mondhatnak magukénak. A magyar szerzők közül Sebes Tibor *Tőzeget ástam Irországban* címmel ad színes, hiteles beszámolót a kis szigetországról. *Balázs Dénes* a világjáró geológus a múlt esztendőben a *Csendes-óceán* szigetvilágát tanulmányozta. Legújabb könyvében a *Fülöp-szigetekkel* ismerteti meg az olvasókat.

A népszerű sorozat ez évi külföldi szerzők művei közül kiemelkedik Per Olaf Sundman könyve: *Léggömbbel az Északi-sarkra.* A vadászkalandok kedvelői bizonyára örömmel veszik kézbe Kenneth Anderson: *Ilyen a dzsungel* című könyvét.

A kiadó 1973-tól évente egy-két fantasztikus elbeszélés kötet kiadását is tervbe vette. Az idei válogatásban a műfaj legjobb amerikai, angol és szovjet képviselői szerepelnek. Érdekesnek ígérkezik Fehér Klára: *Oxigénia* című regénye, amely a földünkhöz hasonló bolygón játszódik.

Érdekes olvasmány Pintér István: *Rendőr! Rendőr!* című könyve, amely a 100 éves Budapest első öt évtizedének és benne az akkori budapesti rendőrség történetének néhány izgalmas epizódját idézi fel.

Folytatja a kiadó az autósok között népszerű *Így gondozd!* sorozatát. Az idén újabb átdolgozott kiadásban jelenik meg Eberhard Preusch könyve, az *Így gondozd a Trabantodat.* Új tagja ennek a sorozatnak Szabó László *Így gondozd a Fiatodat! és L. P. Suvalov: Zsiguli könyve.*

A Táncsics kiadó ez évben is gondolt a nőkre, hiszen két noknek szóló könyvet adnak ki. A *Nemzetközi Nőnapra* még ajándéknak is alkalmas lesz a *Nők évkönyve 1973.* A másik, a *Nőknek készült* címmel megjelenő kis kötet elsősorban gyakorlati tanácsokat ad a modern dolgozó nőnek a háztartás, a bevásárlás, a gyereknevelés, a testápolás ezernyi gondjának megoldásához.

Sokak számára hasznos lesz a *Jótanácsok vásárlóknak,* a *Mindennapos ügyeink,* s a *Rövidítések kézikönyve.* Négy alkalommal jelenik meg a *Népművelési Intézettel* közös kiadvány, a *Hobby,* amelynek szerkesztői továbra is arra törekszenek, hogy a fiatalok és idősek, férfiak és nők, sőt az iskolás korú gyermekek is megtaláljak maguknak a legkedveltebb, leghasznosabb elfoglaltságot. A csinálj magad sorozat legújabb könyve, Balázs Sándor: *Asztalosmunkák a ház körül,* mely modern bútorok és egyszerű, praktikus lakberendezési tárgyak készítéséhez ad hasznos útmutatásokat a barkácsolóknak.

A szépirodalmi kiadványok közül a könyvhétre ismét elkészült a *Szép Szó Antológia. A Veres Péter koszorúja* című kötetben kortársak, politikusok, írók emlékeznek a nemreg elhunyt nagy íróra. Mai konfliktust ábrázol Foldeák János új regénye, a *Somos Péter házassága.* Verseskötettel is jelentkezik a kiadó. Csepeli Szabó Béla: *Ne csüggedj* és *Atlasz* című kötete a *József Attila-díjas* költőnek az utóbbi években megjelent verseit gyűjti csokorba.

KÖZLEMÉNY

Amint azt lapunk előző számában már közöltük olvasóinkkal, a *Minisztertanács Tájékoztatási Hivatala* kérésünkre engedélyezte a *Magyar Vasutas* oldalterjedelmének bővítését. Eszerint lapunk minden második, vagyis a hónap közepén esedékes száma 8 oldal terjedelemben jelenik meg.

A Tájékoztatási Hivatal az oldalterjedelem bővítésének engedélyezésével egyidőben a lap árának emelését is meghatározta. *Az eddig 40 fillér helyett a 6 oldalas lap ára 50, a 8 oldalasé pedig 70 fillér lesz. Ez annyit jelent, hogy a lap egész évi előfizetése az eddigi 9,60 Ft helyett 14,40 Ft-ra* — laponként 20 fillérrel — emelkedett.

Tekintettel arra, hogy szakszervezeti bizottságaink, illetőleg előfizetőink már 1973 első félévére, vagy egész évre — a régi ár szerint — előfizettek a Magyar Vasutasra, a különbözetet lehetőleg félévkor eszközöljék a Népszava Lapkiadó Vállalat címére. Levélcím: *1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54.* Csekkszámlaszámunk változatlan.

FELHÍVÁS!

A *MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút* 1973 júniusában ünnepli fennállásának 25. évfordulóját. Az üzemfőnökség felhívással fordul mindazokhoz, akiknek az eltelt 25 év eseményeiről eredeti dokumentumok, tervrajzok, fényképek, igazolványok, kitüntetések, jelvények, régi utasítások és útmutatók, egyenruhák, az Üttörővasút állomásai emlékkönyveinek nevezetes bejegyzései, újság- és folyóirat-cikkek, tanfolyami tablók, modellvasúti terepasztal, makettek stb. vannak tulajdonában küldjék meg címünkre (*Üttörővasút Üzemfőnökség 1028 Budapest, Hűvösvölgy*) vagy értesítsék az Üzemfőnökséget a 167—621 számon, hogy felhasználhassuk azokat jubileumi kiállításunk készítésekor. A beküldött anyagokat megőrizzük, majd visszaküldjük.

Üttörővasút Üzemfőnöksége

MIKOR ADHATÓ ENGEDMÉNY
az új lakások lakbéréből?

Az építésügyi és városfejlesztési miniszter 1972. december 20-án megjelent 23/1972. számú rendeletével kiegészítette a 3/1971. (II. 8.) ÉVM számú rendeletét. *Az új rendelkezés szerint* a bérbeadó engedményt adhat a megállapított lakbérből, ha a bérlőnek a korábbi lakására fennállott lakásbérleti jogviszonya hatósági határozat alapján szűnt meg, és a helyette kapott állami lakásra a lakásbérleti jogviszonya *1971. július hó 1. után keletkezett.*

A lakbérből *csak a bérlő kérésére adható engedmény* a jövedelmi, vagyoni és szociális helyzete alapján, ha az alább felsorolt feltételek együttesen megvannak:

1. A bérlő nyugdíjas, illetve a rendszeres ellátásban részesülő csökkent munkaképességű, vagy keresőképtelen és a lakásbérleti jogviszonya keletkezésekor is az volt.

2. A bérlő korábbi lakása szükséglakás, illetve komfort nélküli vagy félkomfortos volt.

3. A lakás a korábbi lakásának lakbérénél magasabb. Az engedmény összege nem lehet több, mint a régi lakbér és az új lakás lakbére közötti különbözet.

Nem adható engedmény a lakbérből, ha a bérlő a korábbi lakása helyett saját kérelmére kapott magasabb komfortfokozatú lakást, továbbá akkor sem, ha a bérlővel olvan kereső lakik a lakásban, aki a bérlő halála esetén a lakásbérleti jogviszony folytatására lenne jogosult.

A bérlő lakásigénye mértékének alsó határát meghaladó lakószobák alapterületére eső lakbérhánvad után sem adható engedmény. A lakásigény alsó határának megállapításánál a bérlővel együtt lakó valamennyi személyt — az a bérlők és az ágybérlők kivételével — figyelembe kell venni.

Az engedményt a bérlő kérése alapján állapítják meg. Ezért fontos tudni, hogy az engedményt *a korábban keletkezett lakásbérleti jogviszony esetében 1973. január 1-től,* az 1973. január 1-e után keletkezett lakásbérleti jogviszony esetében *a lakbér megállapításától,* a nyugdíjas bérlővel együtt lakó kereső elköltözése esetén pedig *ettől az időtől számított 60 napon belül lehet kérni a bérbeadótól.* Ha a bérlő megkapta az engedményt, a csökkentett összegű lakbér fizetési kötelezettsége visszamenőleges hatályú.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy *a 60 napos határidő lejárta után is kérhető az engedmény,* továbbá egy éven belül, azonban ebben az esetben csak a kérelem benyújtását követő hónap első napjától kezdve adható meg. Tudni kell még azt is, hogy a kérelem elbírálásánál a benyújtás időpontjában fennálló állapotot, illetve körülményt veszik figyelembe.

Mikor szűnik meg az engedmény?

Akkor, ha a nyugdíjas, illetve a rendszeres ellátásban részesülő csökkent munkaképességű vagy a keresőképtelen bérlő lakásbérleti jogviszonya megszűnik, vagy ez a bérlő keresővé válik, vagy a lakásba olvan kereső költözik, aki a bérlő halála esetén a lakásbérleti jogviszony folytatására lenne jogosult, s ha a bérlővel együtt lakó ilyen személy válik keresővé.

Az engedmény megszűnésére okot adó változást *a bérlő köteles bejelenteni a bérbeadónak,* méghpedig a változás bekövetkezésétől számított 15 napon belül.

Az ismertetett rendelkezéseket megfelelően alkalmazni kell abban az esetben is, ha a nyugdíjas, illetve a rendszeres ellátásban részesülő csökkent munkaképességű vagy a keresőképtelen bérlő állami lakása átalakítás vagy korszerűsítés következtében *magasabb komfortfokozatú lett, és a lakbére emiatt növekedett.* Ugyancsak ezeket a rendelkezéseket kell alkalmazni akkor is, ha az említett bérlőnek a természetbeni juttatásként adott munkaköri szolgálati lakásra fennállott lakásbérleti jogviszonya szűnt meg, és helyette másik állami lakást kapott. *Ilyen esetben a bérlő korábbi lakásának lakbéreként a munkaköri szolgálati lakásra megállapított pénzbeni egyenértéket kell alapul venni.* Az engedmény abban az esetben is megadható, ha a természetbeni juttatásként kapott munkaköri szolgálati lakásra fennálló bérleti jogviszony megszűnését követően nem kapott másik állami lakást, és emiatt a lakásban jogcím nélkül lakó jóhiszemű személlyé vált.

Az építési és városfejlesztési miniszter ismertetett rendelete *1973. január 1-én lépett hatályba.* Az új rendelkezések azonban nem vonatkoznak a személyi tulajdonban levő lakások bérlőire.

Megnyerték a versenyt

A szakosztályok legjobb újítási ügyintézői

A vasútigazgatóságok és azok főnökségeinek újítási ügyintézői 1972. június 1-től november 30-ig versenyben vettek részt.

A Hivatalos Lap 1972. évi 23. száma közölte a verseny célkitűzéseit: az előző évivel azonos (bázis) időszak alatt benyújtott újítási javaslatok legalább 80 százalékának elérését, az elfogadott újítási javaslatok számának 3 százalékos emelését, az érdemi döntésre felterjesztett újítási javaslatok és előzetes szerződéskötések 6 százalékos emelését.

A versenyfelhívás kizáró okként jelölte meg a 60 napos elbírálási idő be nem tartását.

A MÁV Vezérigazgatóság üzemi szakosztályainak *három* újítási előadója a közelmúltban vette át a 2200 forintos első, az 1800 forintos második és az 1400 forintos harmadik díjat.

A verseny első díját a MÁV Vezérigazgatóság 7. gépészeti szakosztály újítási csoportjának vezetője, *Havasi Imre* nyerte el.

Havasi Imre negyven esztendeje dolgozik a MÁV-nál. A törzsgárda aranyjelvényes tagja. Pályafutását géplakatosként kezdte a Landler Jenő járműjavítóban. Később mozdonyvezető lett, majd villamos gépésztechnikusi beosztásban dolgozott. *Nyolc esztendeje vezeti a 7. szakosztály újítási csoportját.* A különböző tanfolyamokon szerzett oklevelei között megtalálható az iparjogvédelmi vizsga bizonyítványa is.

Havasi Imre „tőzsgyökeres" versenyző: már az előző évben is eredményesen vett részt a hasonló jellegű vetélkedésben. Versenytársa és egyben közvetlen munkatársa — *Laborcz Lajos* — segítségével látott hozzá a munkához. Összehívták a csoport felügyelete alá tartozó szolgálati helyek újítási előadóit, *megbeszélték a feltételeket.* A következő lépés már az anyaggyűjtés volt. A terv- és tényszámok összesítésével összeállított „vizsgaanyag", amely a bíráló bizottság asztalára került, tetemes többletmunkát, sok — szabad időből ellopott — óra munkáját sűrítette.

A csoport helyettes vezetője, Laborcz Lajos is gyakorlott versenyző, hiszen Havasi Imrével együtt vett részt az előző vetélkedőn. Harmincnégy esztendeje kezdte pályafutását géplakatosként. *Technikusi képzettségét a szolnoki járműjavítónál szerezte.* 52 esztendős. Hallatlan munkabírású, kedélyes ember. Energiájának forrása: a sport.

★

A verseny második díját *Bozsóki Imréné* nyerte el, aki a 6. szakosztály építési és pályafenntartási osztályának újítási csoportvezetője. 1956-ban lépett a MÁV szolgálatába. A józsefvárosi pályafenntartási főnökségnél technikusként dolgozott. Vizsga vizsgát követett, s idővel — a műszaki tiszti képzettséggel együtt — 1970-ben *megszerezte építőmérnöki diplomáját is.* Amikor a MÁV Vezérigazgatóság 6. szakosztályán az újítási ügyek intézésével bízták meg, eleinte idegenkedett az új feladatoktól, de hamarosan gyakorlatot szerzett, s ma már példásan végzi ezt a felelősségteljes munkát. Bővült a látóköre, *a szakma több, igen fontos ágazatát ismerte meg.* A versenyben egyedül képviselte az egész szakosztályt, bár *munkatársaitól sok segítséget kapott.*

A szakosztály összetétele meglehetősen heterogén. Naponta öt-hat újítási ügy gondja-baja nyugszik Bozsókiné vállán. — *Ezek nagy horderejű, gyakran az egész vasutat érintő újítások; nehéz, de szép munkát adnak nekem* — mondja.

Bozsóki Imréné következő vizsgája: az iparjogvédelem. Hamarosan megszerzi ezt a képesítést is.

Férje is mérnök. Kétesztendős kislányuk van.

Az újítási ügyintézők versenye bizonyítja, hogy az újítómozgalom egyre fontosabb tényező a vasút területén, *és az újítási előadók munkájától döntően függnek a mozgalom eredményei.*

Gáspár Judit

A HIVATALOS LAPBÓL

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

Az 5. számból: 100 875/1973. 3. A. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV nevelőotthonokba történő növendékfelvételekre az 1973—74. tanévre.

Felhívás háztartási tüzelőanyag vásárlására.

A 6. számból: 100 969/1973. 3. B Az általános jövedelemadóról szóló utasítás módosítása.

Levél a kórházból:

„Példájuk hálára kötelez"

Bizonyára akad nem egy szocialista brigád, amely joggal büszkélkedhet a hárnas jelszó valóraváltásában elért nagyszerű eredményeivel. Feltétlenül ezek közé sorolható *Kunszentmárton* állomás dolgozóinak *Hámán Kató* szocialista brigádja is, amelynek tagjai nemrég a következő levelet kapták:

„Kedves Ádám György brigádvezető! Kedves Brigádtagok!

Elnézésüket kérem, hogy ismeretlenül zavarom Önöket, de a családom iránt tanúsított jóságuk, magasztos emberségük példája hálára kötelez.



Ádám György

Feleségem — amikor eljött hozzám, meglátogatni a kórházba — elmesélte, mit tettek, hogyan segítették Önök a családomat. *Könnyezem most is a meghatottságtól, midőn e sorokat írom...* Sokat szenvedek, mivel betegségem folytán tehetetlen vagyok, és mert én a családomért semmit nem tehetek. Végtelenül jó érzés azonban tudni, hogy mégsem maradtunk magunkra, s betegeskedő feleségemnek is erőt, hitet ad az Önök segítsége.

Ha meggyógyulok, s majd újra dolgozhatok, talán megtalálom a módját, amivel ezt a minden képzeletet felülmúló önzetlenséget némiképpen viszonozhatom."

A levél aláírója: *Palotai Péter.* S ami nem derült ki a sorokból, *Püski Imre* állomásfőnök mondta el nekünk.

— *Palotaiéknak van egy óvodás kislányuk, Tünde. A szülők munkaképtelensége folytán brigádunk vállalta a gyerek óvodai étkezési díjának rendszeres befizetését,* majd a családlátogatás során megismert nehéz anyagi helyzet enyhítésére indított „ruhaakció" eredményeként a gyereket teljesen felruháztuk. A brigádtagok ezt sem találták elegendő segítségnek, hiszen felismerték, hogy a család lakásgondja is megoldható közreműködésükkel. *Az egyszobás lakást konyhával és egy nagyobb szobával bővítettük, s mondhatom, hogy a brigád valamennyi tagja dicséretre méltó, lelkes, alapos munkát végzett.*

A beszélgetés nyomán sokmindent megtudtunk még a kunszentmártoni Hámán Kató brigád múlt évben végzett munkájáról, a közösen elért eredményekről és az idei célkitűzésekről, de — fölösleges minden további szó. A levél és annak szóbeli kiegészítése, az előttünk álló példa önmagáért beszél.

Rajz és szöveg
Kesztyűs Ferenc

Botrányhősök a laktanyában

A parancskönyv nélkülözhetetlen eszköz a dolgozók tájékoztatásához, sőt neveléséhez is, ezért nem mindegy, mit, hogyan írnak bele a szolgálati főnökök. Ezzel kapcsolatban tanulságként említjük meg, hogy a *Déli-pályaudvar vonatkísérői közül néhányan botrányosan viselkedtek* — szolgálaton kívüli italozgatás után — a helyi laktanyában, mire az állomásfőnökség parancskönyvben rendelkezett.

Csakhogy a feddő szavak egyáltalán nem említik a sajnálatos esetet. Így ahelyett, hogy a szolgálati vezető parancskönyvileg nyilvánosan megszégyenítené a „botrányhősöket" — ezzel együtt rövidebb-hosszabb időre *név szerint* kitiltaná őket a vonatkísérők laktanyájából —, egy kalap alá vett mindenkit, kimondva, hogy a személyzet tagjai *indokolt esetben sem szállhatnak meg a laktanyában.*

Idézzük a parancsot:

„A Déli-pályaudvarnak azok a vonatkísérői, akik vidéken laknak és nem tudnának szolgálatot ellátni, mert szolgálatuk leteltekor nincs haza csatlakozó vonatuk, albérlettel vagy rokonnál történő szállással oldják meg problémáikat. A rendelet betartását ellenőrizni fogom, és az ellene vétőket felelősségre vonom."

Mivel a dolgozók „egyéni" problémáinak megoldásától ily kurtán-furcsán a vasút egyetlen vezetője sem határolhatja el magát, érthető és jogos a Déli-pályaudvar vonatkísérőinek panasza.

K. J.

Hová vezet a könnyelműség?

A balesetek ellen sokféleképpen lehet eredményesen küzdeni. Jó példát szolgáltat erre a szegedi vasútigazgatóság forgalmi osztályán dolgozó *Lehoczky János* főintéző, aki tíz évvel ezelőtt dicséretes társadalmi tevékenységbe kezdett.

Kérésére a BM Csongrád megyei Rendőrfőkapitányság közlekedési alosztálya rendelkezésre bocsátotta a vasútállomásokon önmaguk veszélyeztetésével megsérült, megrokkant vagy elhúnyt áldozatok fényképeit. Az érdekes, ugyanakkor elgondolkoztató, az emberek megdöbbentő könnyelműségét bizonyító képanyagot *Novák András* békéscsabai vasutas ugyancsak társadalmi munkában lemásolta. A képeket ezután szétküldték azokra az állomásokra — mintegy 600 példányban, 30 szolgálati helyre —, ahol a balesetek történtek.

A felhasználást illetően *Lehoczky főintéző mindenütt személyesen tartott eligazítást.* Ezenkívül saját maga is felhasználta a képeket balesetelhárítási oktatásokon, hirdetményeken, fallújságokon. Ha valaki az utasok, vagy a vasutasok közül önmagát meggondolatlanul veszélyeztette utazás, illetve munka közben, annak is elébe tárták a fényképeket. A különböző szolgálati helyek szocialista brigádjai szintén sok helyen bekapcsolódtak a balesetmegelőző tevékenységnek ebbe a formájába.

A mozgalom tíz év múltán sem veszített népszerűségéből, sőt, a Békés, Csongrád és a Bács-Kiskun megyei rendőrkapitányságok további segítsége és Lehoczky János töretlen ambíciója nyomán mind nagyobb tért hódít, s egyre eredményesebbé válik. Jó lenne, ha más igazgatóságoknál, csomópontokon, állomásokon is követőkre akadna a hasznos kezdeményezés.

MÁV

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága felvesz

elsősorban budapesti, kiemelt bérezés mellett Budapest–Ferencváros és Rákosrendező állomásra 18–40 év közötti ferfi dolgozókat:

- kocsirendező
- sarukezelő
- vonatfékező
- váltóőr-váltókezelő munkakörökbe.

A kiképzési idő: 6 hét. Ez alatt a bérezés 1550–1850 Ft.

A szorgalmas dolgozók 1500–2000 Ft szerződési előleget kaphatnak. A szakvizsga megszerzése után a kereset, havi 210 óra munkával 2400–2800 Ft.

A sorkötelesek Budapesten külön kedvezményben részesülnek.

Az évi járandóságon kívül havonta 3 plusz szabadnap jár.

Jelentkezni lehet az állomások munkaügyi vezetőinél vagy a Budapest–Keleti pályaudvaron levő Központi Munkaerő Felvételi Irodán.

VÁRJUK a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

EREDMÉNYEK ÉS GONDOK

a BVSC műugró-szakosztályában

— *A vívók után mi szereztük a legtöbb bajnoki pontot egyesületünknek az elmúlt évben* — mondja büszkén *Gergelyné Zsigot Irén* örökös magyar műugró bajnok, a BVSC szakosztályának vezető edzője. De nyomban hozzá is teszi:

— Persze, ez önmagában még nem sokat jelent, hiszen sportágunkban az országban mindössze három szakosztály működik, az OSC-é, a KSI-é és a miénk. A fejlődést vagy az esetleges visszaesést a nemzetközi eredmények mutatják meg.

Sokszoros válogatottak

Nos, e tekintetben sem panaszkodhatnak a szakosztály versenyzői. Két legjobbjuk, *Rozgonyi Györgyné* és *Konkoly János* sokszoros válogatott. Rozgonyiné legjobb eredménye a barcelónai EB hetedik helye, a 22-szeres magyar bajnok, Konkoly pedig Európa Kupa helyezett, lengyel bajnok, s több nemzetközi verseny győztese. A két sokszoros válogatott mögött pedig már ott vannak a trónkövetelők.

— *Az idén felnőtt korba lépett Hajnal Attila például nagyon jól szerepelt a rostocki és a budapesti nemzetközi versenyen is. Tavaly három ifi bajnokságot nyert, s 1 méteren első lett a felnőttek között is* — sorolja kapásból az eredményeket Zsigot Irén. — *Aztán itt van a még ifjúsági Balogh László, aki az 1971-es rotterdami ifi EB-n negyedik lett műugrásban, vagy a serdülő Haszon Gyula, a libereci nemzetközi verseny győztese.*

— És a legfiatalabbak?

— A 14 éves *Linder Erzsi* a felnőtt toronyugró bajnokság ezüstérmese, a 13 éves *Farkas János* a libereci és a prágai nemzetközi ifjúsági verseny győztese, s a csupán 10 éves *Kelemen Ildikó*, a felnőtt és az ifjúsági bajnokság dobogós helyezettje, az IBV döntőse egyaránt sokat ígérő tehetség.

Mostoha körülmények

A felsorolt eredmények alapján joggal lehetne elégedett az edző. Ám mégsem az.

— *Nagyon mostoha körülmények között dolgozunk. Én magam 11 éves versenyzői pályafutásom után 1959 óta vagyok a klub edzője, de nem emlékszem arra, hogy valaha is edzettünk volna a saját uszodánkban.* Holott az egyesületek közül egyedül nekünk van ugrótornyunk. Azaz csak volt. A torony feljáróját tavaly lezárták, az 5 méter mély medencét pedig feltöltötték. Na, mindegy, maradt a Sportuszoda.

— És ott?

— Tavasztól őszig még csak hagyján, bár most már egyre többször kell osztozkodnunk a búvárúszókkal, akiknek kiadták bérbe a műugró medencét. Arról nem is beszélek, hogy mi még a nyári iskolaszünetben is csak délután tudunk edzést tartani, mivel jómagam, valamint segítőtársaim, *Gerlach István* vezetőedző és *Felhősi Éva*, az utánpótlás edzője is, csak mellékfoglalkozásban dolgozunk a gyerekekkel.

— S ilyenkor, télen?

— *Erről jobb, ha nem beszélünk. A fedettben mindössze hetente háromszor másfél óra áll a rendelkezésünkre, s akkor is csak egy ugróhely.* Mivel két-két klub dolgozik egyszerre, szinte képtelenség edzéstervet készíteni. Ha ugyanis én történetesen három méteren akarok gyakoroltatni, lehetséges, hogy valamelyik edzőtársam éppen egy méteren — és fordítva. *Minden alkalommal tehát az edzés előtt kell megállapodnunk egymással. Arról nem is szólva, hogy ebben a felkészülési időszakban napi három órát kellene ugraniuk a versenyzőknek.* Ilyen körülmények között aztán nem csoda, ha egyre kevesebb az utánpótlás. Én például az úszóktól csalogatom el azokat a gyerekeket, akiket eltanácsolnak. Így került hozzánk *Linder Erzsi* a Dózsából, *Kelemen Ildi* pedig a Vasasból. S amint eddigi eredményeik bizonyítják — jó cserét csináltak.

Ha minden sikerül...

— Mit várnak az idén?

— *Versenynaptárunkban jó néhány nemzetközi viadal szerepel. A tervek szerint már március második felében külföldi versenyre utaznak a legjobbak.* Ha minden sikerül, előtte két hétig bukaresti edzőtáborozáson vesznek részt. Ahová szeretném elvinni a BVSC legtehetségesebb utánpótlás-versenyzőit is. A nemzetközi szereplés nagy mértékben függ majd a felkészülléstől, s így még jósolni sem tudok. De azt ígérhetem, hogy idén is az egyesület legerősebb pontszerzői közé fogunk tartozni.

Klubszempontból ez nem kevés...

Dobó István

VENDÉGEK A SZŐNYI ÚTON



Február 9-én, alig egy héttel a BVSC új irodaépületének átadása után, kedves vendégeket fogadtak az egyesület vezetői. Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Szabó Antal főtitkár látogatott el a legnagyobb vasutas sportegyesület Szőnyi úti sportkombinátjába. Képünkön a vendégek a BVSC vezetőinek társaságában a létesítmények megtekintésére indulnak. Ezután baráti beszélgetésre került sor az új klubhelyiségben

(Laczkó Ildikó felv.)

Meghalt Tamás Sándor

Február 7-én érkezett szakszervezetünk központjába a megdöbbentő hír: Tamás Sándor MÁV-felügyelő, a debreceni területi bizottság közgazdasági bizottságának vezetője elhunyt. Ismét súlyos veszteség érte szakszervezeti mozgalmunkat, hiszen Tamás Sándor nagyszerű, embertársaiért mindig lelkiismeretesen munkálkodó elvtársunk volt.

1925-ben született Bodrogkisfaludon, s 13 gyermekes napszámos család tagjaként, a felszabadulás után elkezdett szüntelen munka és tanulás közben jutott el arra a felelősségteljes posztra, amit halála előtti betegeskedéséig kommunistához méltó becsületességgel betöltött.

Pulyamunkásként kezdte vasúti szolgálatát, majd huszesztendőn át volt szakszervezetünk függetlenített funkcionáriusa. A két évtizedben végzett kiváló munkáját számos kitüntetés bizonyítja.

DUNAKESZI SPORTSIKEREK

Az utóbbi időben egyre többet hallatnak magukról a dunakeszi járműjavító sportolói. Az *NB III. Dunamenti csoportjában* szereplő labdarúgó-csapat — amely a korábbi években minden alsó osztályt megjárt — jól rajtolt, s tíz győzelemmel, egy vereséggel, négy döntetlennel, 28:6-os gólaránnyal az első helyen kezdte meg téli pihenését. Január 9. óta ismét alapoznak, s készülnek a tavaszi jó folytatásra a csapat tagjai.

Az NB I/B-s férfi kézilabdacsapat is előre lépett. 1971 őszén még 19 ponttal a 9. helyen végzett, de a múlt év tavaszán már 3. helyezett volt. Az őszi idényben a sok sérülés ellenére is értékes sikereket ért el a játékosok, élükön *Szabó István* gólkirállyal. A januári teremtornák alapján — amelyeket a *Dunakeszi Vasutas* korszerű sportcsarnokában rendeztek — szintén jó folytatást remélhetünk.

Kolymosi László

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan; Pál István, Vesza Ambrus Miskolc; Rapi József Bp. Józsefváros; Bognár Károly Tapolca; Balogh Ferenc, Czeglédi Sándor Debrecen; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Gergely Mária Cegléd; Keresztúsz István Komló; Kolymos László Dunakeszi: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly Tapolca; ifj. Szász Pál Nyíregyháza; Hegedűs Sándor Debrecen; Németh Pál Szerencs; Balog László Hatvan; Földi József Szolnok: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Közöljük szakszervezeti bizottságainkkal, minden olvasónkkal, hogy a Magyar Vasutas szerkesztőségének és a vasutas-szakszervezetnek, mint önálló postafiókkal rendelkező szervnek 1426 a postai irányítószáma. A kerület, illetve az utca szerinti irányítószámunk 1068. Olvasóink tehát bármelyik irányítószámot alkalmazhatják — mindkettő helyes!

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Vác, Rádi út 10. I. em. 3. sz. alatti tanácsi rendelkezésű két szoba, összkomfortos, napos, nagy erkélyes, utcai lakásomat budapesti hasonlóra. Lehet MÁV szolgálati lakás is. Az ajánlat nyueédjasoknak előnyös. Ez évben bevezetik a gázfűtést. Érdeklődni lehet: Farkas Lajos. 17—14 telefonon.

— Elcserélném Budapest XV., Bocskay utca 129. sz. alatti, utcai, parkettás, nagyméretű szoba, konyha, éléskamra, pincés tanácsi lakásomat, két szoba, komfortosra. Különbözetet megtérítek. MÁV-telepek előnyben. Érdeklődni lehet: munkaidőben a 84—45-ös telefonon, vagy 16 óra után, a fenti címen. Fülöp József.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon:
városi: 229—872, üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: 1964. Budapest
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. A szakszervezeti demokrácia erősítésének egyik módja. 13. Görög szigetet az Egei tengerben. 14. Zsámat közepe. 15. Az USA egyik állama. 16. Város a Szovjetunióban. 17. Kiválasztott, franciául. 19. Eredők. 20. Néz. 21. Csigafajta. 22. Női hang. 24. Szovjet szerzőpár egyike. 25. G. K. 27. Régi űrmértek. 29. Út. 31. Ellentétes kötőszó. 32. ...entit, ezüstszulfid. 34. Országos Rendező Iroda. 36. A hét vezér egyike. 38. Spanyol tartomány. 41. Hozzácsatol, bekebelez. 44. Madárlak. 45. Pusztít. 47. Angol férfi név. 48. U. R. E. 49. Szilárd vázat alkotó virágállatok. 52. Hentesüzletben kapható. 54. Illetve. 55. Lop..., vándorító Turkesztánban. 57. Nyakravaló. 58. Létezik. 60. Ilyen fal is van. 62. Könnyet hullat. 64. Keresztül. 65. Levelek összetételekben. 67. Heg a testen. 69. A méhek gyűjtik. 70. Magáé. 71. Strucctéle madár, többesszámban. 73. Nadir ellentéte. 75. Vissza: tároló. 76. Modor (francia). 78. ...kos, bűntárs. 79. Macska, németül.

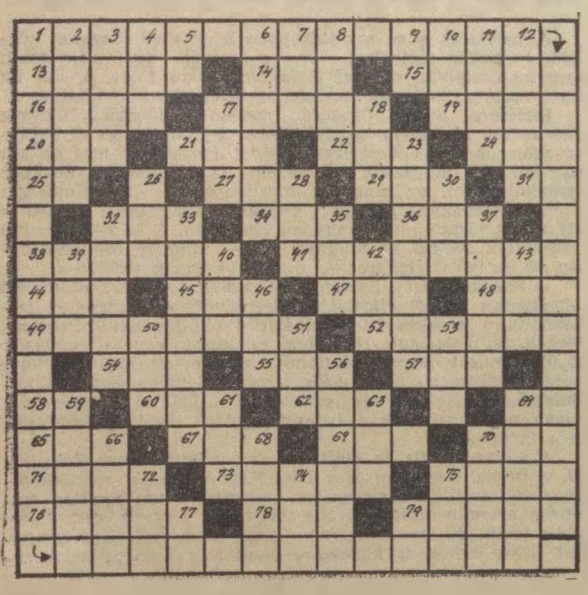
FÜGGŐLEGES: A szakszervezeti demokrácia erősítésének másik módja. 2. Kaukázusi folyó. 3. Termetes, vállas. 4. Félig kormol. 5. Kimondott betű. 6. Finom tömött gyapjúszövet. 7. Vonatkozónévmás. 8. A patások lába ebben végződik. 9. Téli sporteszköz. 10. Fodor közepe. 11. Ez a hegy rádió leadójáról híres. 12. Az egyik égitest. 17. Becézett női név. 18. Meggyőződés. 23. Nagymennyiségű. 26. Korszak. 28. Időmérő. 30. Tesz. 32. Híres partizánok. 33. Csokoládéféle. 35. Figyelmeztet. 37. Szék, németül. 39. Állami bevétel. 40. Tarló, szélek nélkül. 42. Visszafelé fon. 43. Fiadásra vár. 46. Halféle. 50. Mint 22. vízszintes. 51. Hím háziállat. 53. Vas megyei község. 56. Olasz város az Adria partján. 59. A Genfi tó más néven. 61. Sportolók inge. 63. Füves térség. 64. Fűszer- és olajnövény. 66. Az ilyen név nem kedvelt. 68. ...Ö. Fülöp, szobrászművész. 70. Varrá. 72. Kérdőszó. 74. Fordított kín. 75. O. A. R. 77. Rohan szélei. 79. Kétes kezdet!

Beküldendő: A vízszintes 1. és függőleges 1.

Beküldési határidő: 1973. március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Százéves a Népszava. Munkás Heti Krónika.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 2. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Tompos Dezső 6723 Szeged, Északi krt. 5.; Hutter Lászlóné, 9700 Szombathely, Paragvári u. 54.; Ambrus Kálmán, 1104 Budapest, Mádi u. 87/b. 3. lépcső I/3.; Jancsek Éva, 1133 Budapest XVIII., Jókai Mór utca 5/a. Nagy Mihály, 2633 Ipolytölgyes, Petőfi Sándor utca 2.



HÍREK

— *KLUBHÁZAT AVATTAK Hódmezővásárhelyen a vasutasok. A régi épület tavaly elkezdett átalakítási és felujitási munkálataihoz szakszervezetünk elnöksége és a szegedi MÁV Igazgatóság 400 000 forintot biztosított.*

— ÓRIÁS HÓMARÓ. A szombathelyi vontatási főnökségnél bevetésre vár az NSZK-ból vásárolt UNIMOG hómaró. Az önjáró, hidraulikus vezérléssel irányítható, két nagy teljesítményű Diesel-motorral felszerelt gép négy méter magas hótorlaszon is képes áthatolni, megtisztítva a hótól a pályát. Teljesítőképességéről egyelőre külföldi próbán győződtek meg a MÁV szakemberei.

— **Automatikus célfékező berendezés alkalmazása a rendezőpályaudvarokon** címmel G. K. Keszárijevics, a leningrádi vasúti távközlési és biztosítóberendezési tervező intézet főmérnöke előadást tartott február elsején a Közlekedéstudományi Egyesületnek a MÁV Budapesti Igazgatóságon működő helyi szervezetében. Az előadó ismertette, hogy a szovjet szakemberek mennyire előrehaladtak már a gurulva, a vasutasok egyik legnehezebb és legveszélyesebb fizikai munkájának gépesítésében.

— „REKVIEM A MADZAGVASÚTAKÉRT." A Tiszatáj irodalmi folyóirat februári számában Keskenyvágányon címmel érdekes, szines cikksorozat kezdődött, amelynek szerzője Mezőr Gábor író. Mint a cikk bevezetőjében említi: filmen való megörökítés szándékával tanulmányozta a hazai kisvasutak történetét, falvaink életében betöltött szerepét

— **Jubileumi oklevél.** A Hevesi megyei pártbizottság értékelte azoknak a vállalásoknak a teljesítését, amelyek az 1972. október 20-án közzétett felhívás nyomán születtek, a Szovjetunió megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben. Az értékelés alapján a pártbizottság elismerő oklevéllel tüntette ki a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemet.

— **Újítási ankétot rendeztek** a debreceni járműjavítóban. A 600 főnyi újítógárda tevékenysége 1972-ben is igen eredményesnek bizonyult. A benyújtott 398 javaslat közül 141-et elfogadott az üzem vezetősége, s ezek révén 2 millió 230 ezer forint megtakarítás mutatható ki. Az újítóknak kifizetett díj 88 000 forint. Az újítások 65 százaléka fizikai munkásoktól származik. Tobb újító kitüntetést kapott.

— **Új laktanyát avattak február elsején Gödöllőn a MÁV** Építési Főnökség 18-as építésvezetőségének dolgozói. A korszerű lakófülkékkel, fürdőszobával, konyhával, irodával, kultúrteremmel ellátott létesítmény 2 millió 400 ezer forintos építési költségéhez az eddig lakókocsikban elszállásolt szocialista brigádok értékes társadalmi munkával járultak hozzá.

— RÉPASZÁLLÍTÁSI REKORD. A január 2-án zárult szezonban 70 százalékkal több cukorrépát szállított a MÁV, mint egy évvel ezelőtt. A pécsi igazgatóság területéről például a vasutasok 316 733 tonna répát továbbítottak a kaposvári, sárvári, ácsi és ercsi cukorgyárakba, a tavalyi 185 473 tonnával szemben. A szegedi igazgatóság 550 000 tonnás répaszállításai is 200 000 tonnával haladták meg a múlt évi teljesítményt.

— **Olvasó munkások.** A miskolci járműjavító lelkes jelligű szakszervezeti könyvtárából egy év alatt 4000-nél több szépirodalmi könyvet kölcsönöztek a dolgozók. A műszaki könyvtárból kölcsönzött kötetek száma megközelíti az 1500-at. A Kossuth, a Művelt Nép és a Táncsics Könyvkiadó üzemi terjesztőitől 4000 könyvet vásároltak, mintegy 100 000 forint értékben.

— **Országszerte tanácskoznak** a csomópontok, szolgálati helyek szocialista brigádjai, erről tanúskodnak a tudósítóktól szerkesztőségünkbe érkező levelek. A tanácskozások részvevői értékelik az 1972-ben elért eredményeket, és felmérik az idei tennivalókat.

Minikönyvgyűjtők figyelmébe! A Gutenberg Művelődési Otthon forgalomba hozza a Tipografia utolsó példányait, darabonként 50 Ft-ért. A könyv vásárolható: Budapest VIII., Kolcsey utca 2. I. 17., hétfő, szerda, péntek 14—16.30 óra között készpénzért, vidékre postán utánvéttel a megrendelő költségére küldik el.

HALÁLOZÁSOK

Kitűnő kollégától, hűséges barátunk tól, sokoldalú sportembertől, lapunk gyakori tudósítójától választott el bennünket Vedres József tragikus hirtelenséggel bekövetkezett halála.

A Közlekedés című szakszervezeti lap felelős szerkesztőjeként sem kímélte önmagát, mert úgy érezte, egyéb területeken is sok még az elvégzetlen feladat, amiből részt kell vállalnia. Szíve éppen akkor mondta fel végleg a szolgálatot, amikor egy üzemi rendezvényen konferált.

Mindössze 57 évet élt...

— Elhunyt dr. Martoni Győző szemészfőorvos, Tapolca állomás első üzemi orvosa, aki hivatásának sok évig, lelkiismeretes teljesítése közben kiérdemelte a vasutasok megbecsülését és szeretetét. Január 26-án nagy részvéttel temették el a tapolcai temetőben.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM Ára 50 fillér 1973. MÁRCIUS 3.

A KÖZPONTI KERETBŐL:

Béremelésre 43,9 millió forint

A vasút ipari üzemeit és az építési főnökségeket is érinti a kormány bérpolitikai intézkedése

Az állami iparban és a kivitelező építőiparban dolgozó munkások és a közvetlen termelésirányítók béremeléséről szóló *1001/1973. (I. 24.) Kormányhatározat* a vasút területén a 10. és a 6. szakosztály ipari üzemeire, valamint a 6., 7. és a 9. szakosztály építési főnökségeire terjed ki.

A kormányhatározat szerint *az ipari üzemeknél a szakmunkásoknak és a közvetlen termelésirányítóknak legalább 8, az építési főnökségeknél 6,5, a betanított és segédmunkásoknak ipari üzemeknél 4, az építési főnökségeknél 3 százalékos minimális béremelést kell adni.* Erre a célra a központi keretből 43,9 millió forint áll rendelkezésre.

Az alapbéresítés során nemcsak a személyi alapbéreket (órabéreket), hanem valamennyi munkatarifa-rendszer szerinti teljesítményes órabérét is — a kialakított elveknek megfelelő mértékben — *fel kell emelni.*

A kötelező béremelésnél — a lehetőségek figyelembevételével — nagyobb béremelés indokolt a kedvezőtlen, különösen a 3. és 4. munkaköri fokozatba sorolt, második és harmadik műszakban foglalkoztatott munkásoknak, a nődolgozóknak, valamint a kulcsfontosságú szakmákban foglalkoztatott munkásoknak.

A személyi alapbérek kötelező (minimális), illetve differenciált felméréséről *az érintett dolgozókat legkésőbb március 10-ig írásban értesíteni kell.*

Az ipari üzemek és építési főnökségek vezetői és szakszervezeti titkárai egyidőben tájékoztatást kaptak a bérpolitikai intézkedés végrehajtásával kapcsolatos teendőkről.

Az üzemen belüli felhasználás elveit és módszereit, a differenciálás rendszerét *vállalati szakszervezeti tanács-, illetve szakszervezeti bizottsági ülésen, valamint az érintett művezetőkkel, munkáskollektívákkal termelési tanácskozásokon még döntés előtt meg kell vitatni.* A jó és reális javaslatokat a döntéskor lehetőleg figyelembe kell venni.

A kormányhatározat végrehajtására kialakított *egységes elveket kell érvényesíteni* a végrehajtás során és ehhez elengedhetetlen a szakszervezeti bizottságok, a társadalmi szervek aktív közreműködése.

A központi bérintézkedés jelentős mértékben járul hozzá a vasúti ipari és építőipari munkások bérszínvonalának emeléséhez. *Ha az üzemekben és főnökségeknél nagy körültekintéssel, emberséggel járnak el a jelentős összeg felosztásánál, közmegelégedésre végezhetik e munkát.*

A vasutas dolgozók előtt már ismert, hogy évi bérfejlesztésünk alapja a bérpreferencia. *1972-ben ebből az összegből kellett biztosítani az új besorolási rendszer alsó bérhatárainak elérését,* de ezenfelül differenciálást is kellett eszközölni. Így volt csak biztosítható a megfelelő szintű bérfejlődés. A különböző időben végrehajtott bérintézkedések — a járműjavítóiparban 1972. augusztus 1. — az 1973. évi fejlesztési keretet terhelik, emiatt az 1973. évi bérfejlesztés nagyon korlátozott. Mindezt figyelembe véve, *a vasút vezetői a szakszervezet egyetértésével úgy határoztak, hogy az ipari és építőipari dolgozók az 1973. évi bérpreferenciából nem részesülhetnek.*

Szakszervezetünk előtt ismertek azok a belső aránytalanságok, melyek az ipar és építőipar jellegű vontatási műhelyek és pályafenntartási, valamint a vasúti közlekedés egyéb területein dolgozók körében felmerültek. *E feszültségek megszüntetésére, illetve enyhítésére a vasút vezetésével közösen — a lehetőségek maximális felhasználásával — törekszünk.*

Erőforrásaink: a *bérpreferencia, valamint a bértömeggazdálkodási szabályzat alapján az 1972. évi nem tartós létszámcsökkentésből adódó bérmegtakarítás* — az összeg egy részét az elmúlt évben jutalmazásra használtuk fel — nagyobb részének alapbéresítése. Ebből az összegből elsősorban a munkás állománycsoportnál keletkező belső feszültséget szeretnénk csökkenteni.

A vasutasok bérszínvonalának fejlesztését szakszervezetünk és a MÁV Vezérigazgatóság megtárgyalta. A külső és belső aránytalanságok megszüntetésére, illetve csökkentésére intézkedéseket foganatosít.

Szádóczky István,
a közgazdasági osztály
helyettes vezetője

1972. II. FÉLÉVI TELJESÍTMÉNYÉVEL

a szombathelyi igazgatóság nyerte a vándorzászlót

A vasút 1972-ben jó eredményeket ért el a személy- és áruszállítási feladatok végrehajtásában. Maradéktalanul kielégítette a szállítási igényeket és javulás történt a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedésénél is. *Az elért 96,8 százalékos teljesítmény megfelel a várakozásnak.* Javult a gyorsvonatok — különösen a nemzetközi gyors- és expresszvonatok — pontossága, az utazóközönség kiszolgálása.

A népgazdaság áruszállítási igényét az év minden időszakában kielégítette a vasút, sőt, év közben volt szállítási kapacitás, mely több áru elszállítását is lehetővé tette volna.

Az őszi forgalom időszaka alatt az áruszállítási teljesítmények rekordmennyiségeket értek el, több mint egymillió tonnával több áru került elszállításra. Az elmúlt évi

118 millió tonna áruszállítási teljesítmény azonos az 1971. évi csúcseredményekkel,

az utaskilométer-teljesítmény azonban 1,67 százalékkal növekedett az előző évihez viszonyítva.

A vasútigazgatóságok munkaversenyének 1972. évi célkitűzései a követelményeknek megfelelően biztosították a helyes ösztönzést. *A teherkocsi-gazdálkodás hatékonyságának javítása révén minden igazgatóság rendszeresen végrehajtotta a kocsikiegyenlítési feladatokat, amely az áruszállítási igények differenciált kielégítése érdekében hálózati szempontból alapvető volt.* Ezzel egyidejűleg a vasútigazgatóságok saját rakodási igényeikhez is biztosítani tudták az üres kocsikat.

A korszerű vontató járművek üzemkészsége és felhasználásának gazdaságossága is javuló tendenciát mutat.

Az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény a tervhez viszonyítva közel 6 százalékkal növekedett.

Az üzemeltetési önköltség fajlagosan, elsősorban az üzemanyag-felhasználási norma kedvező teljesítése révén, az igazgatóságok többségénél jelentősen csökkent.

A vasútigazgatóságok eredményes munkát végeztek és együttes erőfeszítésük révén járultak hozzá a kedvező hálózati eredményekhez.

A munkaverseny keretében a fő célkitűzés eredményeit, a teherkocsi-gazdálkodás keretében a napi be- és kirakás fokozását, a tranzitküldemények átfutási idejének csökkentését, az áru- és az üres szerelvények gyors továbbítását naponta értékelték. Ennek alapján elmondhatjuk, hogy

a napi operatív forgalom szervezését és irányítását céltudatosan segítette a munkaverseny.

A vasútigazgatóságok összesített eredményei az értékelt mutatók alapján a következők szerint alakultak:

Szombathelyi vasútigazgatóság	**107,47%**
Pécsi vasútigazgatóság	**107,18%**
Miskolci vasútigazgatóság	**106,78%**
Debreceni vasútigazgatóság	**106,77%**
Budapesti vasútigazgatóság	**105,35%**
Szegedi vasútigazgatóság	**104,90%**

A szombathelyi vasútigazgatóság egész évben egyenletesen kiemelkedő eredményeket ért el. Különösen nagy gondot fordítottak a gazdálkodás eredményesebbé tételére. Az igazgatóság jó eredményei alapján elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége Vörös Vándorzászlóját a vele jaro 700 000 forint jutalommal.

A *pécsi igazgatóság* is kiemelkedő eredményeket ért el, melyért a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete *Dicsérő oklevél* elismerésben és 400 000 forint jutalomban részesíti a pécsieket.

A többi igazgatóság elért eredménye alapján részesül anyagi elismerésben.

ELSŐ AZ ORSZÁGBAN

Munkahelyi vezetőképző-tanfolyam indult Miskolcon

A vasúti technika rohamos fejlődése következtében jelentősen megnövekedett a vezetőképzés fontossága. A vasútnál a közvetlen munkahelyi vezetők részére eddig még nem került sor ilyen tanfolyamok indítására, de sokan sürgették szükségességét. Ennek a követelménynek tett eleget a vasút vezetése, amikor lehetővé tette, hogy *az országban először Miskolcon, 1973. február 12-én megnyílhatott vezetőképző tanfolyam.* Az első után kéthetenként, 30—30 fővel kerülnek beindításra a következő tanfolyamok.

Ennek a tanfolyamnak, mely az oktatási főnökségen kapott otthont, különös jelentőséget ad az a körülmény, hogy tapasztalatait a többi vasútigazgatóság is felhasználja a területükön később időpontban indítandó tanfolyamokon.

A vezetőképzés során *Miskolcon mintegy 450 munkahelyi vezető, részlegvezető, művezető, oktatótiszt, vezénylőtiszt stb. sajátíthatja el a korszerű vezetés ismereteit.* A tanfolyamon a vezetéstudomány ismereteit, az igazgatósági munkaszervezés követelményeit, a munka- és üzemszociológia, az állami személyzeti munka helye, szerepe és feladatai a vasúti, vállalati, gazdasági tevékenység hatásának növelésében című ismereteket oktatják, hogy csak a fontosabbakat említsük.

A miskolci igazgatóság *a legképzettebb, a témakörben legjártasabb vezetőket kérte fel az előadások megtartására.* A tanfolyamok előadói 1972. nyarán részt vettek egy előkészítő tanfolyamon, amelyen megfelelően felkészítették őket.

A vezetőképző ünnepélyes megnyitóját *dr. Pásztor Pál,* az igazgatóság vezetője tartotta. Méltatta a vezetőképzés fontosságát, majd rámutatott: *a tanfolyam hallgatóit úgy kell felkészíteni, hogy a korszerű vezetés tudományának birtokában eredményesen irányíthassák munkahelyük kollektíváját.*

Tanácskoztak a MÁV és a szakszervezet vezetői

A MÁV és a vasutas-szakszervezet vezetői február 16-án tanácskozást tartottak a vasúti főosztályon. *Dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és helyettesei, valamint *Szabó Antal* főtitkár és a szakszervezet vezetői kölcsönösen tájékoztatták egymást a vasút 1972. évi munkájáról, az ez évi feladatokról, továbbá a vasutasok élet- és munkakörülményeinek alakulásáról.

A miniszterhelyettes megállapította, hogy a vasúton kívüli gazdasági, üzemi és egyéb nehézségek ellenére *a személy- és áruszállításban elért eredmények minden tekintetben kiállják a kritikát.* A népgazdaság igényeit hiánytalanul kielégítettük. Látni kell azonban azt is, hogy évről évre nehezebb a vasút helyzete, legégetőbb gondjainkat belső tartalékaink kihasználásával, szervezéssel és az erők koncentrálásával tudjuk csak megoldani.

A vasút és a szakszervezet vezetőinek együttműködéséről szólva köszönetet mondott a szakszervezetnek a MÁV feladatait segítő, a dolgozók érdekeit védő tevékenységéért.

Szabó Antal főtitkár is megelégedéssel nyugtázta az elért eredményeket, majd rámutatott: *az együttműködés minden vonatkozásban korrekt volt, a problémákat értékelő megbeszélés is konszolidált légkörben folyik.*

A tanácskozás részvevői ezután foglalkoztak a kollektív szerződéssel, végrehajtásának tapasztalataival, a szociális beruházásokkal és a lakásépítés támogatásának lehetőségeivel. Megbeszélték a bérpolitikával, az anyagi ösztönzéssel, a munkaversennyel, a nyereségérdekeltséggel és a munkaidő-csökkentéssel kapcsolatos feladatokat.



A tanácskozás részvevői

(Laczkó Ildikó felvétele)

Ünnepi megemlékezés

A szovjet hadsereg megalakulásának 55. évfordulója alkalmából, február 23-án ünnepi megemlékezést tartottak a MÁV Vezérigazgatóság tanácstermében. Az ünnepségen megjelent *K. A. Szinyicin* vezérőrnagy, a Szovjetunió ideiglenesen hazánkban állomásozó *Déli Hadseregcsoportjának* szállítási parancsnoka, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

A vasút vezetői, valamint a Vasúti Főosztály pártbizottsága nevében *dr. Pethes Imre,* a pártbizottság titkára meleg szavakkal köszöntötte a megjelent szovjet katonai vendégeket és a magyar néphadsereg katonai szállítási parancsnokait, tisztjeit.

A szobiak nyerték a határforgalmi versenyt

A múlt év második felében is a MÁV dolgozói nyerték *Sturovo—Szob* határforgalmi versenyét. A Szobon, február 15-én megtartott értékelésen csehszlovák részről megjelent *Jan Urda,* a bratislavai igazgatóság helyettes vezetője, magyar részről *dr. Fehér István,* a budapesti igazgatóság helyettes vezetője.

A baráti légkörben megtartott ünnepségen mindkét részről részt vettek a határőrség és a vámszervek vezetői is, mintegy aláhúzva, hogy a közös határállomás vasúti forgalmának sikeres lebonyolítása elképzelhetetlen a társszervek szoros együttműködése nélkül. Az ünnepi beszámolót *Bernáth István,* Szob állomásfőnöke tartotta. *A múlt évben 11,6 százalékkal emelkedett a Sturovo—Szob közötti határforgalom.* Az eredmények elérésében oroszlánrésze volt a Szob állomáson dolgozó három, a sturovói MÁV-kirendeltségen tevékenykedő 12 szocialista brigádnak. Kiemelte a határállomáson dolgozó öt műszaki brigádot. Ezek tagjai *a múlt évben 15 860 kocsit javítottak meg a vonatokban, kisorozás nélkül.*

A szobi vasutasok sikeréhez elsőnek *Nagy Kálmán,* a CSD sturovói állomásfőnöke gratulált, s kijelentette, hogy a nemes verseny eredményei a csehszlovák vasutat is segítették. A verseny részvevői a tavalyi 27-tel szemben az idén már naponként 33 pár tehervonat közlekedtetésére dolgozták ki új technológiájukat.

IDEGEN NYELVEKET TANULNAK

A Miskolc-Tiszai pályaudvar vonatkísérői által továbbított nemzetközi személyszállító vonatokon olyan jegyvizsgálók teljesítenek szogálatot, akik idegen nyelveket is beszélnek. *A nyelvtanulás lehetőségeit az állomásfőnökség már korábban megteremtette.*

Az elmúlt esztendőben például — az igen eredményes orosz nyelvtanfolyamok után — német tagozat is indult, 30 részvevővel. Ezt a tanfolyamot *Mezei László* főfelügyelő, a miskolci vonatkísérők vezénylőtisztje vezeti. A hallgatók hetenként kétszer egy-egy órás foglalkozáson gyakorolják a tanultakat. *A tizenkét hónapos tanfolyam júliusban zárul.*

Nemzetközi nőnapra

Március 8-a, a nemzetközi nőnap alkalmából megkülönböztetett figyelemmel fordulnak világszerte a nők felé. E nap megünneplése hazánkban nők és férfiak számára egyaránt szép hagyománnyá vált.

Clara Zetkin volt az első nő, aki felismerte és nyilvánosan is hangoztatta: *nem a női munka visszaszorításáért kell harcolni, hanem a kizsákmányolás felszámolásáért, a kapitalizmus megdöntéséért.* Ebben a küzdelemben ismerjék el a nőket egyenrangú harcosnak. Ez a világ számos országában már valóság.

Történelemformáló időszakot élünk. Szemünk előtt zajlik *Afrika, Ázsia, Latin-Amerika* népeinek a társadalmi haladásért vívott harca. Ezzel a harccal párhuzamosan erősödik, telítődik politikai tartalommal a nők mozgalma is. A nemzetközi nőnap szerte a világon egybefonódott a női egyenjogúságért vívott harccal, annak szimbóluma lett.

A szocialista országokban a törvény kimondja a nők egyenjogúságát. Ennek érvényesülését számos esetben gátolja az évszázadok alatt kialakult, az emberek tudatán kívül is létező maradi gondolkodás, a nőkkel szemben kialakult politikai és társadalmi fenntartás.

Az MSZMP Központi Bizottsága 1970 februári ülésén megállapította, hogy a nők helyzetének javítása elsősorban politikai és nem gazdasági jellegű feladat. Ebből következik: *valamennyiünk elsődleges feladata a tudat megváltoztatásáért vívott harc.*

Nődolgozóink örömmel fogadták a Központi Bizottság határozatát, mely megszabja helyzetük további javítása főbb irányait és következetesen ellenőrzi azok végrehajtását. *Az egyenjogúság tényleges érvényesüléséhez azonban nem elegendőek a jó határozatok és rendeletek.* Valóra váltása érdekében a különböző szintű mozgalmi és gazdasági vezetők, férfiak és nők sok irányú, következetes politikai és gazdasági munkájára van és lesz a jövőben is szükség.

A közös erőfeszítések a vasútnál is egyre jobban érezhetik hatásukat, a nők megbecsülését, élet- és munkakörülményeik javulását illetően. A korábbi évek bérarány-talanságai napjainkban már minimálisra zsugorodtak. A női egyenjogúság fokozatos kiteljesedését igazolja felelős munkakörbe való állításuk. Mind többen kerülnek *pénztárfőnök, oktatótiszt, reszortvezető, menetirányító, állomásvezető és hasonló beosztásokba.* Szándékosan emeltem ki e néhány munkakört, hisz ezeket korábban csak férfiak tölthették be.

A nők nagy része felismerte a tanulás szükségességét is. Egyre többen élnek a lehetőséggel és tanulnak állami, politikai, szakmai iskolákon, tanfolyamokon. A vasút felső vezetése az oktatás korszerűsítésével segíti e törekvéseket, mely egyrészt könnyítést, másrészt tágabb lehetőséget biztosít a tanulni vágyóknak. *A nőkről való fokozottabb gondoskodás számos jelével találkozunk a külszolgálatnál is.*

Nem ünneprontás, ha eredményeink mellett legégetőbb gondjainkat is megemlítem. A vasúton dolgozó nők jelentős százaléka édesanya, aki szeretné biztos helyen tudni gyermekét, amíg dolgozik. Sajnos, ezeket az igényeket eddig csak korlátozott mértékben sikerül kielégíteni. A jövő feladata még a nők munkakörülményeinek további javítását szolgáló eszközök biztosítása. Mozgalmi és gazdasági vezetőink ismerik ezeket a gondokat, megoldásukra számos elképzelést, tervet dolgoztak ki. *De a legjobb elképzelések is csak összehangolt, lelkiismeretes munkával valósíthatók meg.* A vasutas dolgozók helytállásában nincs hiány. Ebben a munkában helytállnak küzdőtársaik, a vasutas asszonyok és leányok is!

Tóth Jánosné

PÜSPÖKLADÁNYI PÉLDA

Általános iskola az üzemben

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat püspökladányi üzemének szakszervezeti bizottsága a múlt nyáron felmérte a dolgozók képzettségét s eléggé szomorú képet kapott. Kiderült ugyanis, hogy a foglalkoztatottak több mint 50 százalékának hiányzik az általános iskolai végzettsége.

A szakszervezeti bizottság tagjai jól látták, hogy a dolgozók tanulásra buzdítása egymaga nem sokat ér, hiszen az általános iskola — ahol esti tagozat működik — távol van az üzemtől. Éppen ezért keresték — és meg is találták — a módját annak, hogyan létesíthetnének helyben kihelyezett esti tagozatot.

A kezdeményezésnek mindenütt akadtak lelkes támogatói.

Dobi József magyar-orosz szaktanár elvállalta a kihelyezett tagozat irányítását és vezetését, majd *Matolcsi Lajos*, a nagyközségi tanács vb-elnöke is megígérte, hogy segít.

A párt- és szakszervezet aktivistái, továbbá az üzemvezetők világos, érthető programmal állhattak oda az általános iskola nyolc osztályával nem rendelkező munkások elé. A beszélgetések eredményeként októberben meg is kezdődhetett az ötödik és a hatodik osztály vizsgájára előkészítő tanfolyam, ugyanakkor alakult egy hetedik osztályos esti tagozat is.

Az iskolába jelentkezettek szorgalmasan tanulnak, s készségesen segítik egymást. A tanári kar tagjai — *Hajdu Lajos, Bertha Mihály, Dobi József* — kiváló előadóknak bizonyultak, s lelkiismeretességük szintén hozzájárult ahhoz, hogy a vártnál jobbak a tanulmányi eredmények.

Januárban az előkészítő tagozat 13 hallgatója sikeres vizsgát tett az 5. és a 6. osztály anyagából. Az eredeti ütemezés szerint ez a 13 dolgozó ősszel folytatta volna tanulmányait, de közülük nyolcan azonnal beiratkoztak a községben nemrég kezdődött esti iskola 7. osztályába. Így ősszel ők már a 8. osztályba fognak járni.

MUNKAÜGYI VITÁK A DÖNTŐBIZOTTSÁG ELŐTT

Mit kell tudni az új jogszabályok életbelépése után?

I.

1975 január elsejével olyan jogszabályok (bírósági, ügyészségi törvény, polgári perrendtartás módosítása) léptek hatályba, amelyek alapján meg kellett változtatni a munkaügyi viták fórumait, és módosítani az eljárási szabályokat. *Új fogalom például a munkaügyi bíróság.*

A vasutas dolgozók jogainak gyakorlása és érvényesítése érdekében szükségesnek tartjuk az új eljárási szabályok vázlatos ismertetését.

Mindenekelőtt tudni kell, hogy a munkaügyi viták eldöntésének első fokú fórumai *továbbra is a munkaügyi döntőbizottságok maradnak.* Magasabb vezetőállású dolgozók tekintetében a szolgálati felettes.

A panasz előterjesztése

A munkaügyi döntőbizottság előtti eljárás panasszal indul. *A panaszt a munkahely szerint illetékes munkaügyi döntőbizottsághoz kell írásban benyújtani, két példányban.* Lehetőség van a panasz szóbeli előterjesztésére is, ilyenkor a döntőbizottság harom példányban jegyzőkönyvet vesz fel, amit a dolgozóval aláírat és annak egy példányát a panaszosnak átadja.

A MÁV-nál működő munkaügyi döntőbizottságok jegyzéke a *MÁV Hivatalos Lap* 1967. évi 33. számában, illetve módosítása (a megszűnt vonalak tekintetében) az 1969. évi 45. számában található.

A panaszt az elévülési határidőn belül kell benyújtani. *A munkaviszonyból eredő jogorvoslati igeny három év alatt — bűncselekménnyel okozott kár esetén öt év alatt — elévül.* Az alábbiakban felsorolt esetekben azonban nem a fenti általános elévülési időn belül, hanem a sérelmes határozat kézhezvételétől számított *15 nap alatt kell a panaszt előterjeszteni:*

— a munkáltató által történő egyoldalú szerződés módosítása;

— a munkaviszony megszüntetése;

— kártérítésre, vagy téresen kifizetett munkabér visszafizetésére kötelező határozat, fizetési felszólítás, leltárhiány kérdésében hozott vállalati határozat;

— fegyelmi határozat és fegyelmi eljárás mellőzésével büntetést kiszabó határozat ellen (9/1967. MÜM. 17. §.) szóló panasz esetén.

Amennyiben a panaszos a panaszt benyújtasára megszabott határidőt önhibáján kívül elmulasztja, igazolási kérelmet kell előterjesztenie, amelyben valószínűsíti a mulasztás okát és ezzel egyidőben benyújtja a panaszt, illetve pótolja az elmulasztott eljárási cselekményt.

Munkaviszony megszüntetése esetén, *ha a dolgozó a határozat elleni panaszt hat hónap elteltével nyújtja be, nem követelheti munkaviszonyának helyreállítását* és munkabért is csak a panasz benyújtását megelőző hat hónapra követelhet.

A dolgozó jogai

A panasznak tartalmaznia kell: *a panaszos nevét, címét, munkahelyét, a sérelmes helyzet leírását, az esetleges sérelmes határozat számának és kiadójának a megnevezését, a sérelmes intézkedést, illetve határozatot hozó szolgálati főnökség megjelölését, a döntésre irányuló határozott kérelmet és a bizonyítékokat.* Tanuk bejelentése esetén azok pontos címét, nevét és szolgálati főnökségét. Megjelölhetők más, az ügy tárgyában hozott, a panaszt megelőző intézkedések is.

A munkaügyi döntőbizottság a panaszt megvizsgálja, illetve ha hiányosnak találja, a panaszost a hiány pótlására felhívja, majd a vita tárgyalására határnapot tűz ki és arra a feleket megidézi. Az idézést a feleknek a tárgyalási határnap előtt *legalább 48 órával kell kézhez kapniuk.*

A döntőbizottság a panaszt az előterjesztéstől számított nyolc napon belül köteles elbírálni. Ha azonban a bizonyítékok nem elegendőek, vagy a tényállás további tisztázásra szorul, a tárgyalást el kell halasztania.

Az eljárásban a dolgozót az alábbi jogok illetik meg:

— *képviselőt választhat,* (képviselőként eljárhat a dolgozó hozzátartozója, munkatársa, üzemi- a szakszervezet, sőt a szakszervezet a dolgozó felhatalmazása nélkül is eljárhat);

— *az összes iratokba betekinthet, azokról másolatot készíthet;*

— *bizonyítási indítványt terjeszthet elő,* amelyben kérheti az általa megjelölt tanúk kihallgatását, helyszíni szemle tartását, vagy szakkérdésben jártas szakértő kirendelését;

— *kérdéseket tehet fel az ellenérdekű félnek, tanúnak, szakértőnek;*

— *összeférhetetlenségi, illetve elfogultsági kifogást terjeszthet elő* az eljáró döntőbizottság elnöke, tagjai, illetve a jegyzőkönyv vezetője ellen.

A szolgálati vezető köteles a panaszost, vagy a más okból (tanúként) megidézett dolgozót a tárgyalásra elengedni.

A panaszos és az eljárásban részt vevő más személyek legfontosabb kötelessége, hogy az eljárásban jóhiszeműen közreműködjenek és a gyors ügyintézést elősegítsék.

Ki mit bizonyít?

A jóhiszemű eljárás azt jelenti, hogy a *tényeket a valóságnak megfelelően kell előadni.* Nem szabad elhallgatni olyan tényt, amely a vita eldöntése szempontjából jelentős, és nem lehet alaptalanul bizonyítékokra hivatkozni.

A munkaügyi döntőbizottság önállóan, a felek indítványa nélkül, vagy azon túlmenően is bizonyítást rendelhet el.

Általános szabály, hogy a dolgozó által előadott tényeket a dolgozónak kell bizonyítania. A másik felet ellenbizonyítás illeti meg. Jogszabály által meghatározott esetekben azonban a bizonyítási teher megfordul. Így nevezetesen az Mt. 62. §. szerint, amely kimondja, hogy *„a vállalat a dolgozónak munkaviszony keretében okozott kárért vétkességre tekintet nélkül teljes mértékben felel".* E felelősség alól a munkáltató csak akkor mentesülhet, ha bizonyítja, hogy a kárt működési körén kívül eső elháríthatatlan ok vagy kizárólag a károsult elháríthatatlan magatartása idézte elő. Ugyancsak a vállalatnak kell bizonyítani a dolgozó vétkes közreható ját is. *Tehát nem a dolgozónak kell bizonyítania a vétlenségét, hanem a vállalatnak a dolgozó vétkességét.*

Dr. Kurucsai László
(Folytatjuk)

Egy üzem, egy iskola

A debreceni vontatási főnökség hosszú ideje szoros kapcsolatban van a *téglakerti általános iskolával.* A korábban megkötött szerződésben foglaltakat a főnökség szocialista brigádjai és dolgozói folyamatosan teljesítik. Az elmúlt napokban is felkeresték az iskolát és kérésükre társadalmi munkában elkészítettek egy zászlótartót, megjavították a varrógépeket, pótolták az iskola padjaiból kiesett csavarokat, illetve a meglazultakat utánahúzták.

Tervbe vették az iskola tantermeiben a villanyvilágítás korszerűsítését és az iskola kerítésének megjavítását.

Debrecen állomás dolgozói a *Fazekas Mihály* általános iskola tantestületével kötöttek megállapodást. Ennek értelmében a vasutasok javítási, szerelési, karbantartási munkálatokat végeznek az iskolában, továbbá segítséget nyújtanak az úttörők táboroztatásához, üdültetéséhez, természetjáró mozgalmukhoz, valamint az iskola ünnepi rendezvényeinek megtartásához szükség esetén rendelkezésre bocsátják az állomás nagy oktatótermét. Ezzel szemben *az iskola tantestülete segíti az állomás dolgozóit abban a törekvésben, hogy az általános iskola nyolc osztályát mindenki elvégezze,* akinek még nincs ilyen végzettsége. A tanulás feltételeinek megteremtését és az egyéni felnőtttanulók korrepetálását túlmenően az iskola — a vasutasok igényei szerint — *nevelési, vagy egyéb tárgyú előadás megtartásához pedagógust biztosít.* Az úttörők pedig közreműködnek az állomásiak társadalmi és családi rendezvényein, névadó-ünnepségeken, KISZ-esküvőkön, stb.

Az iskola úttörőcsapatának január 29-i vezetőségválasztó gyűlésén *Kiss János*, a szakszervezeti bizottság tagja képviselte az állomás dolgozóit.

A Landler Művelődési Házban



A művelődési ház törzsgárdaklubja legutóbb Brachfeld Siegfriedet látta vendégül. A derűs találkozó után a művész szívesen adott autogramot az üzem dolgozóinak
(Foto: Gyergyói János)

RÁKOS ÁLLOMÁSON

Megalakult a Vöröskereszt

Az egészségügyi és társadalmunk ügye. Ez a gondolat indította Rákos állomás dolgozóit arra, hogy megalakítsák a Vöröskereszt helyi szervezetét.

Az állomás párt-, szakszervezeti és szakszolgálati vezetőinek javaslatára, a X. kerületi Vöröskereszt szervezet útmutatása alapján a november elején megtartott alakuló ülésen mondták ki az itt dolgozó vasutasok a döntő szót. *Gál Jánosné* átmenetileg választották meg a helyi szervezet titkárává.

Azóta a tagság száma 34-ről 48-ra emelkedett. További cél: hogy *év végéig a 216 főnyi dolgozó kollektíva 70 százaléka belépjen a Vöröskereszt tagjai közé,* mert ezzel is lehetőség nyílik arra, hogy az állomáslak közelebb kerüljenek egymáshoz, és segítsenek társaikon, különösen, ha váratlan bajba kerülnének.

Az alakuló gyűlésen elhangzott vélemények alapján *remélhetjük, hogy többször hallatnak még magukról Rákos állomás vasutasai, a nemrég működő vöröskeresztes szervezet tagjai.*

Debreczeni Károly
állomásfőnök

Csak így lehet

Törékeny, karcsú, mosolygó szemű, határozott fellépésű fiatalasszony a MÁV Gépjavító Üzem TT-elnöke: *Vancsakovszki Istvánné.* Alig múlt 30. Mégis, elgondolásai sokatérőek, tapasztalatai meghazudtolják korát. Mintha a társadalom, az emberek érdekében végzett tevékenysége, több évtizedes múltra tekinthetne vissza.

Az üzem területén dolgozó munkások, kollégák ügyeivel — amelyek segítőkészséggel helyben elintézhetők — nyolc éve foglalkozik. Tanfolyamokon, könyvekből tanulta meg kezdetben, mit is kell tennie ahhoz, hogy jót tegyen, örömet szerezzen másoknak.

A TT-elnöki megbízatást megtisztelő feladatnak tekinti. A kötelességtudathoz azonban meleg érző szíve — ebből fakadó indulata, segítőkészsége párosul. *Saját ügyének tekint minden nehézséget melyet el kell intézni, mások érdekében.* Öregek, nyugdíjasok, betegek, gyámoltalanok, elesettek — a rászorultak érdekében.

A feladatok, amelyek mindig adottak, nemcsak egy embert kívánnak. Egész apparátus összefogása szükséges ahhoz, hogy embersorsokon, súlyosnak látszó helyzeteken könnyíteni tudjanak. *A MÁV Gépjavító Üzem TT-elnöke nemcsak önmaga cselekvését adja ehhez a humánus, szép munkához,* hanem kellőképpen, hozzáértéssel irányítja az albizottságokat is.

Ha most olvasná e sorokat, bizonyára szerényen jegyezné meg: *könnyű irányítani azokat az embereket, akik maguk is szívvel-lélekkel végzik társadalmi megbízatásukat.* Ez így igaz. A jó munka eredményét a Társadalombiztosítási Tanács tagjai együttesen vallhatják magukénak. A dicséret nem vitatható el.

Az önzetlen, azonban szívósággal, erős akarattal is párosult a TT-elnök személyében. *Sok más asszonyhoz hasonlóan ő is gyermeket nevel, tanul.* Mind megannyi időt, energiát követelő feladat. Amikor arról van szó, hogy mégis melyik feladatát végzi legszívesebben, töprengés nélkül mondja:

— *Mindegyiket, ha másokon segíthetek. Jóleső érzés látni az emberek örömét, melyhez én is hozzájárultam, és jólesik hallani köszönőszavaikat, mellyel azt ismerik el, hogy bíznak bennünk, számítanak ránk. Nincs annál jobb érzés, mint másokon segíteni* — vallja.

Valóban. A TT-munkát nem lehet ridegen, pusztán kötelességérzetből ellátni. Ahhoz más is kell. Mérhetetlenül nagyfokú szeretet az emberek, együttérzés a mások baja, problémája iránt.

Feladatot jól megoldani, egész munkát végezni — csak így lehet.

Pálinkás Kati



Vancsakovszki Istvánné

RÁKOSRENDEZŐN ÉVTIZEDES PROBLÉMA

Mikor teremtenek emberhez méltó szociális körülményeket?

Zabanyzók helyett ütött-kopott mosdótálak — Hetvenöt személyes új faház, kihasználatlanul

Rákosrendezőn a tél akkor is nehéz próbára teszi a vasutasokat, ha nincs hó és fagypont fölött tanyázik a hőmérő higanyszála. Éppen elég, ha a csontig ható északi szél végigvargalászik az állomáson. A felső forgalmi irodától az alsóig terjedő másfél kilométeres távon semmi sem állja útját tombolásának, s a tehervagonok alkotta széljárta „folyosókon" szinte *hősies helytállással végzik éjt nappallá tevő munkájukat a kocsirendezők, saruállítók, váltóőrök, gépkisérők és a többi fontos beosztás „katonái".*

— Semmi ez — legyintenek a fiatalok, de azért a gurítási szünetekben ők is csak oda húzódnak a vágánycsoportok közé telepített, azbesztlemezből épített beállókhoz, amelyekben egy-egy vaskályha árasztja a meleget.

Szerény melegedők, az már szent, de azért mindenesetre különbek, mint a pár évvel ezelőtt itt látott, a dolgozók által *hulladék deszkából, ócska bádogokból eszkábált kalyibák.* A mostani melegedők építéséről már az igazgatóság gondoskodott, s a kályhán kívül egy szék és egy kis asztal is elfér bennük. Igaz, hogy nagyon szűkösen.

Mint a vasát őskorában

Némi haladás tehát van a múlthoz képest, de az ütött-kopott mosdótálak aligha győzhetnek meg bárkit arról, hogy a szociális gondoskodás folyamata befejezett lenne. Különösen ha tekintetbe vesszük, hogy meig víz csak úgy kerülhet a „lavorokba", ahogyan a vasút őskoraban: *a mozdonyról kéregetnek egy-két liternyit a munka utáni tisztálkodáshoz.*

Van itt a téren néhány szabványméretű kis kőépület is, jól záródó ajtóval, bizonyos mennyiségű öltözőszekrénnyel, tisztálkodásra azonban ezekben is maradt — *a lavor.*

Bali Ferenc, a pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkára, aki kísérőnkké szegődött „télnéző" látogatásunk alkalmával, összeráncolja homlokát, és mélyet sóhajtva mondja:

— *Hej, ez a mi egyik legnagyobb gondunk, az öltöző-mosdó hiánya. Szó se róla, van itt mosdó meg öltöző, csak éppen nem felel meg a követelményeknek.*

S már vezet is a régi épületbe, ahol *Szalóki István* állomásfőnök-helyettes némi vigaszképpen elújságolja, hogy itt is van már változás.

— *A főnökség és a szakszervezet határozott fellépésére sikerült villanybojlereket beszereltetni.* A gond azonban csak kissé mérséklődött, hiszen a női fürdő közvetlenül a szabadba nyílik, s a bojler melletti szűk fülkékben mindössze két zuhanyozó van. A túlsó oldalon, a férfiak helyiségében nagyobb összteljesítményűek a bojlerok, és több a zuhanyozó csap is, de a műszakonként itt dolgozó 70—80 embernek mindez édeskevés. *Mire a létszám negyed része letusol, elfogy a meleg víz. Ezért kell a kocsirendezőknek, sarusoknak beérniök a lavorral...*

Tízmillió forint?

Ez a probléma rányomja bélyegét az állomáson végzett politikai, szakszervezeti-mozgalmi munkára is. *A termelési tanácskozások, taggyűlések unos-untalan visszatérő témája, hogy mikor épül Rákosrendezőn korszerű szociális létesítmény.* Közben fel-felütik fejüket a teljesen téves, tarthatatlan nézetek.

— *Ezekkel következetesen szembeszállunk, s igyekszünk megértetni, hogy felső szerveink évek óta szorgalmazzák a probléma megoldását —* mondja Bali Ferenc. — Sajnos, a már evekkel ezelőtt elkészített építési terv megvalósítása elmaradt, s 1967-ben az építkezést megelőző közigazgatási bejárás után sem kezdődhetett meg a munka. Később már csak az történt, hogy a kiviteli terveket évenként bemutatták az állomás gazdasági és mozgalmi vezetőinek, *s minden maradt a régiben.* Jelenleg 1975-re igérik egy 350 személyes, fekete-fehér öltözővel, fürdővel, orvosi rendelővel ellátott szociális épület megteremtését, de *a sok korábbi igéret meg nem tartása miatt már erről is nehéz beszélni az emberekkel...*

Nehéz, de beszélni kell. Jól tudják ezt a szakszervezeti bizottság tisztségviselői, a különböző műhelybizottságok széles körű bizalmihálózatának tagjai. Az emberek ugyanis tőlük dolgoznak, és — mint mondják — *számolnak.* A számításokba azonban könnyen hiba csúszik, ha nincs, aki korrigálja a hibát. Lássunk tehát egy ilyen hibás „számítást", amit a helyszínen hallottunk:

— *A legutóbb ismertetett terv szerint a korszerű öltöző-mosdó tízmillió forintba kerülne. Mi, rákosrendezői vasutasok ennek az összegnek évente többszörösen megkeressük az árát.* Tavaly például 30 millió 606 ezer forintot takarítottunk meg a népgazdaságnak azzal, hogy az innen indított 713 248 kocsi tartózkodási egységidejét 2,33 órával csökkentettük, kocsinként. A menetrend szerinti indításban vállalt 66 százalékot 82,24 százalékra javítottuk, az egy gurított kocsira jutó sérülési értéket pedig a 20 filléres megengedhető átlagról 13 fillérre mérsékeltük. *Akkor miért nem jut nekünk tízmillió forint már most az építkezésre?*

Az adatok pontosak, *a végső következtetés mégis sántít, mert figyelmen kívül hagyja, hogy a kiváló eredményeket, köztük a kocsitartózkodási idő rövidítését azok a milliárdos nagyságrendű beruházások is elősegítették, amelyeket a vasút korszerűsítésére, új Diesel- és villamosmozdonyok beszerzésére, a vonalak villamosítására fordított a MÁV, illetve a népgazdaság,* miközben — ezzel együtt — országszerte épültek és épülnek a sok tízmilliós értékű szociális létesítmények, orvosi rendelők, rendelőintézetek, ruhaszárító alagúttal is felszerelt öltöző-mosdók, munkásszállások, szolgálati lakások, tízemeletes lakóépületek, tanműhelyek, oktatótermek, művelődési házak, könyvtárak, biztosítóberendezéssel ellátott szolgálati helyiségek a vasutasoknak. Mindez nem jelenti azt, hogy nem lenne sürgős a rákosrendezői problémákat megoldani. Sőt: *csakis az összes beruházás pontos számbavételével kaphatunk választ arra a kérdésre, hogy nem volna-e célszerű valamelyik ugyancsak fontos létesítmény hátrányára a rendezői építkezést időben előbbre hozni.*



Téglás Mihály térfőnök és Marozsi Sándor állomásirányító megbeszélik a gurításra kerülő szerelvények sorrendjét

A tűzrendészet közbeszólt

Rákosrendező másik nagy gondja a létszámhiány. Ezen segítenek a MÁV szinte valamennyi igazgatóságáról ide rendelt vasutasok.

— *Bizony, nélkülük megakadna a munka, s még csak a pihenőnapokat sem tudnánk kiadni saját személyzetünknek* — jegyezte meg Szalóki István.

— Ami ezt illeti, elhelyezésükről, ellátásukról is nekünk kell gondoskodni — fűzte hozzá az szb-titkár. — Sajnos, ahány kirendelt dolgozó, szinte annyi pontján laknak a fővárosnak, összezsúfolva a pályafenntartási és egyéb laktanyákban, jóformán megtűrt vendégekként. Ezért *nemreg fölépítettünk egy 75 személyes, csinos, tágas, világos, jó beosztású faházat* a kirendeltek és a helybeli legényemberek szállásául. Mire azonban beköltöztek volna a kényelmesen, kultúráltan berendezett szobákba, a tűzrendészeti hatóság az olajkályhák miatt megtiltotta az épület használatbavételét. *Azóta is üresen áll, s benne a fürdőszobákat sem használhatja senki...*

Az épületet persze nemcsak olajkályhával, hanem gőzzel is fűthetnék, mert egy közeli, öreg, használaton kívüli vasúti ház pincéjében ott szomorkodik a nagyteljesítményű gőzkazán. Aki látta, mindjárt eszébe jut a régi közmondás: — *Lehetetlenség nincs, csak tehetetlenség.*

Azért persze, még ezek után se gondolja senki, hogy a pályaudvaron szolgálatot teljesítő vasutasok elégedetlenek vagy kedvetlenek lennének. Beszélgettünk például *Komáromi Ferenccel*, aki Gyuláról van itt kirendelésben már egy éve. Legényember, családra nincs gondja. A sarusokat megillető 3000 forint körüli fizetésből — ő mondta — *úgy él, mint Marci Hevesen.* A téli védőruhát megkapták, melegítő itallal rendszeresen ellátják őket, a munkát pedig — ugyancsak saját szavaival — egyenesen élvezi.

A sátoraljaújhelyi *Tömő Imre* és *Rusznák János* is egy éve saruzik már Rákosrendezőn. A sárospataki *Szemán Gézával* egybehangzóan jelentik ki: *„A pénzünk megvan, s ez a legfontosabb."*

Hét végi üzemszünet a gurítóban

A törzsgárda tagjai közül *Jaziniczky Béla*, aki egyszemélyben váltókezelő és kocsirendező, éppen harminc esztendeje szolgál ezen a pályaudvaron. Régi társával, *Kenderes Ferenccel* együtt kezdte vasúti pályafutását. Szerintük: *„az utóbbi években biztosított pihenőnapok a magunkfajta dolgozók megbecsülését jelképezik."*

Kéri Sándor külsős forgalmi szolgálattevő azt a segítőkészséget meltatta, amelyet a rendezőiek a *Hámán Kató vontatási főnökség* részéről a vonatgépek és a tartalék mozdonyok idejében történő kiadásánál tapasztaltak. Ismét mások a szolgálati felsőbbség által februárban újból elrendelt *hétvégi üzemszüneteken* mérik le dolgozóikról való gondoskodást, s ezt is összefüggésbe hozzák a 18 saruzó és kocsirendező szocialista brigád javuló eredményével.

Szász Ferenc

Szigetvári sikerek

Január 11-én zajlott le az állomásvizsgálat *Szigetvárott.* A felvett jegyzőkönyv arról tanúskodik, hogy 1972-ben nemcsak az elvégzett munka mennyisége nőtt, hanem a munka minősége is javult. Ennek alapján nem ok nélkül reménykednek az állomás dolgozói, élükön *Francsics József* állomásfőnökkel a tavalyinál jobb osztályzat megszerzésében.

Bérjavítás háromszor

— *Elsősorban a bérek folyamatos emelésén érzékelhetjük tavalyi munkánk sikereit* — mondta az állomásfőnök, amikor arra kértem, foglalja össze az 1972-es esztendő legfontosabb eseményeit. — *Áprilisban, júliusban és októberben, tehát három fázisban rendeztük az állomás dolgozóinak bérét.* Van olyan árupénztárosunk, aki 650 és olyan személypénztárosunk, aki 600 forint fizetésemelést kapott. A váltókezelők, raktárnokok, forgalmi szolgálattevők esetében is igyekeztünk többet adni, mint amennyi a bérügyi rendelkezésekben alsó határként szerepel. A bérintézkedések kedvező hatása az őszi idényben megmutatkozott. *1971-hez képest 1300 kocsival több le-, illetve feladásunk volt és 21 200 tonnával megnőtt a berakott áruk mennyisége, mégsem volt különösebb fennakadásunk.* Növekedett az egy kocsiba berakott átlagos súly is, 181 kilóval. Mindezek ellenére, egy kocsi mozgatására átlag négy perccel kevesebb időt használtunk fel, mint a megelőző évben. Lényegesen csökkent a kocsiálláspénzes órák száma, amiben persze része van szállítópartnereink jó hozzáállásának is. *Állomásunk teljesítette az 1972-es célkitűzéseket, ezért bízunk az elismerésben.*

Két szocialista brigád is dolgozik az állomáson, 14—14 taggal. *Mind a forgalmi, mind a kereskedelmi brigád teljesítette összes vállalását,* ezért a termelési tanácskozás feljogosította őket a szocialista cím viselésére. A város különböző üzemeiben működő több brigáddal szerződéses kapcsolatban állnak, köztük a 12. számú Volán és a Gabonafelvásárló Vállalat szocialista brigádjaival.

Növekvő forgalom

Az elmúlt évben végzett munkát — a Szigetvárhoz tartozó összes szolgálati helyet is bevonva — értékelte a szakszervezeti bizottság, ezenkívül két alkalommal a helyi pártszervezet is. 1972-ben a városi pártbizottság is felkérte az állomásfőnökséget az utolsó három év munkájának ismertetésére, hogy minősítse az ott folyó gazdasági és politikai tevékenységüket. A beterjesztett jelentést elfogadták és több határozatot hoztak.

1973 január elsejével — *Mozsgó* és *Csertő* állomások megszűnte következtében — *Szigetvár körzeti állomássá lépett elő.*

— *Ez mintegy háromszáz kocsival növeli éves viszonylatban a forgalmukat* — tájékoztatott *Francsics József.* — Ez a növekedés különösebb gondot nem okoz, mert adottságaink jók: az ötödik vágány mellett megfelelő rakterülettel rendelkezünk. Arra viszont számítanunk kell, hogy a tavalyi 1074 vagon cukorrépa helyett az idén már kétszerennyit rakodnak, és a konzervgyár, valamint a gépjavító termelése is bizonyára fokozódik ebben az esztendőben.

Bizakodó hangulat

Ez tehát azt jelenti, hogy időben fel kell készülni a megnövekedett feladatokra. A februári termelési tanácskozások már ennek a gondolatnak a jegyében zajlottak le Szigetvárott is.

— *Egyelőre nehézséget támaszt, hogy két váltókezelői hely betöltetlen.* Noha a fizetés — a város többi üzeméhez képest — nem alacsony — mondotta az állomásfőnök. — De megtaláljuk a módját, hogyan tudjuk a munkaerőhiányt pótolni...

S ez a bizakodás már az idei év sikereinek záloga.

Schöffer Jenő

KOMLÓI KRÓNIKA

Céltudatosan az élre törtek...

Komló nemcsak azért szocialista bányászváros, mert mi építettük — miután az 1950-ben ide érkezett „első fecskék" négy kockaházzal lerakták a további fejlődés alapjait —, hanem azért is, mert lakói szocialista módon élnek. Főként szocialista módon dolgoznak. S közéjük tartoznak az itt letelepedett vasutasok is. Szóljon ezúttal róluk a krónika!

Baleset nélkül...

Az 1972-es évet kiváló eredménnyel zárta állomásunk. Leginkább azonban *arra vagyunk büszkék, hogy nálunk sem személyi, sem tárgyi baleset nem fordult elő.*

Állomásunkon négy szocialista brigád tevékenykedik. Három a forgalomnál, egy a kereskedelmi szolgálatnál. Valamennyien elismerésre méltóan végzik feladataikat. A kereskedelmi szolgálat dolgozóit tömörítő *Petőfi brigád például márciusban egy napot áldoz majd névadója emlékére,* a másik két brigád pedig támogatja az elsősorban kulturális jellegű kezdeményezést. Az ilyen és ehhez hasonló vállalások teljesítésének ismeretében mégis azt mondhatjuk, hogy az elmúlt évben a *Berényi* szocialista brigád érte el a legkiválóbb eredményeket.

Ennek a brigádnak *Vadász Imre* főintéző a vezetője. Az 1972-es helytállásról a következőket mondja:

— *Sikeresen zártuk az esztendőt, de ez az időszak sem volt „fenékig tejföl".* Néha olyan dolgok történtek, amire nem is számítottunk, máskor meg buzgalmunk, igyekezetünk rosszul sült el. Akárcsak év végén, az első hónapokban betegség tizedelte sorainkat, s a hiányos létszámmal is el kellett végezni a munkát, mert a bánya teljes kapacitással rakodott. A felpaprikázott, ideges hangulatban sokszor nehéz volt igazságosan állást foglalni, de semmi esetre nem akartuk „magyarázkodással" elfogadhatóvá tenni az olykor-olykor kialakulóban levő kudarcainkat...

Bírálat, névre szólóan

A Berényi-brigádnak a munkaversenyben éveken át nteg kellett elégednie a második hellyel, tavaly viszont közös akarattal az első helyre törtek. Annak ellenére, hogy tavasszal, az első negyedévi értékeléskor, a többi brigád tagjai — ha nem is utcahosszal — de előttük jártak.

— *Különösen a nyáron alaposan megbíráltuk azokat, akik lazítottak* — folytatta szavait a brigádvezető. — Ha valaki nem úgy végezte munkáját, ahogy kellett, azt *„megkereszteltük".* Tartottuk magunkat a közmondáshoz: *a sértődött majd a saját kenyerén fog megbékélni.* S igazunk lett...

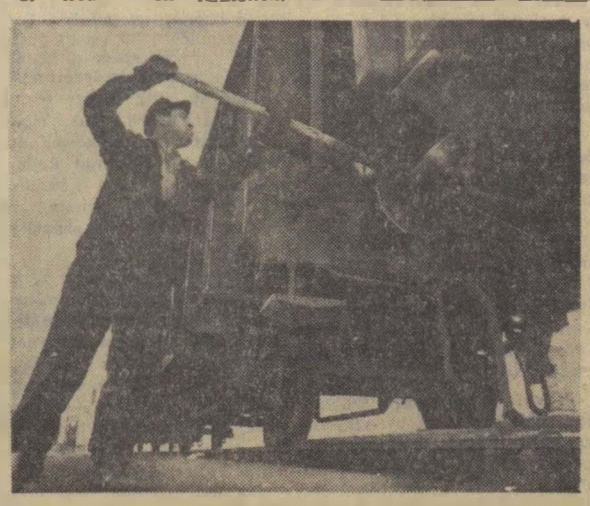
— *Persze, ne gondolja senki, hogy a végén minden simán ment.* Mert a vasútnál nincs olyan munkahely, ahol simán, könnyen mehetnek a dolgok. Ezzel mindig szembe kell néznünk. *Komlón is még a régi, a megszokott az uralkodó.* A technika ugyan tért hódít — Diesel-mozdonyok közlekednek, biztosítóberendezést kaptunk — de ez még csak kezdet. Végeredményben tehát a „régivel" kell egy ideig az „újat" szolgálni, s ez soha, sehol nem lehet könnyű feladat — jelentette ki Vadász Imre.

Mindig többet!

Egyszerű szavak, de okos beszéd. Az efféle érvelések mindig elegendőnek bizonyultak ahhoz, hogy kérésre valami többletet, kötelességen felüli pluszt nyújtsanak a brigád tagjai. A társadalmi munkák sem estek nehezükre, és nem feledkeztek meg az olyan kötelességekről sem, amelyeket csak a szív diktálhat. *Amikor például az állomás három dolgozója tragikus baleset áldozata lett, ők voltak az elsők, akik úgy osztoztak az özvegyek, árvák fájdalmában, hogy a segítségükre siettek.*

Hát ilyen a Berényi szocialista brigád Komló teherpályaudvaron. És ilyenek a másik két brigádba tartozó vasutasok is. *Komlóiak. Azok közé tartoznak, akik a szocialista bányászvárost építették...*

Keztyűs István
Komló



Gurulnak a kocsik...
(MTI Fotó — Bajkor József felvételei)

A kollektív szerződésről tanácskoztak Szegeden

Közügy lett a MÁV gazdálkodásának alakulása

A *szegedi igazgatósághoz* tartozó szolgálati helyek vezetői, párt- és szakszervezeti vezetők, valamint a központi dolgozók képviselői 1973. február 1-én Szegeden vitatták meg a kollektív szerződésben foglalt előírások betartását, a soron levő feladatokat.

Függelékben szabályozták

Dr. Elek György, az igazgatóság vezetőjének helyettese számolt be a kollektív szerződésben foglalt jogok biztosításáról, a kötelességek teljesítéséről, az elért eredményekről, az előforduló hiányosságokról és a további feladatokról. Bevezetőben elmondotta, hogy helyesnek bizonyult az az elgondolás, amely a központilag meghatározott irányelvek alapján az egyes kérdések részletes rendezését vállalati szintre bízta. A vállalati szabályozási rendszer kialakítása — a vállalati beszámolók rendszeresítésével — lehetőséget adott a szocialista demokrácia fejlesztésére. A kollektív szerződések végrehajtásával, valamint a módosítás tervezetének megvitatásával kapcsolatos munkaértekezleteken a dolgozók részt vettek, azokon észrevételeiket, javaslataikat elmondták. *A dolgozók bevonása a munkaviszonyaikra vonatkozó szabályok kidolgozásába nagyban hozzájárult ahhoz, hogy saját ügyüknek tekintsék a MÁV gazdálkodásának alakulását.*

A beszámoló a továbbiakban részletes tájékoztatást adott a szegedi igazgatóság területén a kollektív szerződéssel kapcsolatos eredményekről és a megoldásra váró feladatokról.

Az igazgatóság vezetője a szakszervezet területi bizottságával egyetértésben — a kollektív szerződésben meghatározott keretek között — *a szegedi igazgatóságra vonatkozó eltéréseket függelékben szabályozta.* Így például a távgépírók és telefonközpontosok kötelező munkaidejét, az utazó személyzet havi távolléti óráinak felső határát és az egyes munkakörökben, havonta elrendelhető túlmunka felső határát stb.

A függelékben történő szabályozás megkönnyítette a fentiek végrehajtását és ellenőrzését. Előfordult — mint az a beszámolóból is kitűnt —, hogy *a rendelkezéseket nem minden esetben tartották be.* Túllépték például a távolléti óra, a túlmunka és a munkahelyi készenlét engedélyezett felső határát, amelyek betartására a jövőben nagyobb figyelmet kell fordítani.

Megoldásra váró feladatok

Az igazgatóság gazdálkodása a munkaidőalappal jónak mondható, hiszen az egy főre jutó havi munkaórák száma évről évre fokozatosan csökken. 1972-ben 2,1%-kal volt kedvezőbb az előző évinél. A vontatási szolgálatnál a dieselesítés, a forgalmi szolgálatnál az egy fős és vonatkísérő nélküli vonatok számának növelése, valamint egyéb tényezők hatására csökkent az utazó személyzet szolgálati órája. *A forgalmi utazószemélyzetnél 1972-ben az egy főre eső havi átlagos szolgálati óra 223, a vontatási utazóknál pedig 231 óra volt,* amely a bázisévhez viszonyítva 4,3, illetve 8%-os csökkenést eredményezett. A fentiek hatására a távolléti órák száma is kedvezően alakult és a bázisévhez viszonyítva 2,2, illetve 6,7%-os csökkenést mutat.

E kedvező eredmények mellett azonban akadnak még problémák is. *Az egyenlőtlen havi munkaidőkeretet a havibéres fordulószolgálatos dolgozóknál is eredményesebben kell alkalmazni,* ugyanakkor tovább kell csökkenteni a 18 órát meghaladó szolgálati utak számát.

Az igazgatóság vezetői célul tűzték ki a túlmunkában történő foglalkoztatások csökkentését és a kollektív szerződésben, valamint a függelékben meghatározott túlórák felső határának betartását. *Ennek eredménye, hogy 1972-ben az egy főre jutó túlóra 17,1%-kal kedvezőbb volt, mint 1971-ben.*

11 millió forint premizálásra

A beszámolóból az is kitűnt, hogy a vezérigazgatóság által *1972-ben rendelkezésre bocsátott bérfejlesztési keret teljes összegét az új bértétel alsó határának biztosítására kellett fordítani.* Ennek eredményeként a szegedi területen 7958 dolgozó — az összlétszám 60 százaléka — 1.9 millió forint béremelést kapott, amely főleg a forgalmi és vontatási utazók, váltókezelők, egyes forgalmi nem utazók és ügyintézői kategóriáknál jelentkezett. Mivel ez az összeg a bér differenciálására nem adott lehetőséget, ezért az egyes területeken jelentkező bérfeszültség részbeni feloldását a különböző prémiumrendszerek keretében igyekeztek rendezni. *1972-ben mintegy 11 millió forintot fordítottak premizálásra,* de jelentős volt az az összeg is — több mint egymillió forint —, amelyet az őszi forgalmi feladatok sikeres végrehajtása érdekében, céljutalom keretében fizettek ki. *A 8741 fővel dolgozó 748 szocialista brigád munkája eredményének anyagi elismerésére 1,2 millió forintot fordítottak.*

A vasúti törzsgárda kialakítása, letelepítése, valamint a dolgozók lakásproblémáinak megoldása érdekében *1972-ben közel 3,3 millió forint értékben nyújtott segítséget az igazgatóság.* Ebből az összegből 47 dolgozó részére biztosítottak családi ház építésére, társasházi lakás vásárlására, valamint társasház és szövetkezeti lakás építésére kölcsönt. Még így is csak 35—40%-ban tudták a jelentkező igényt kielégíteni. A fentieken kívül még 41 dolgozó részére biztosítottak szolgálati lakást az elmúlt évben.

A beszámoló végül megállapította, hogy a kollektív szerződés célkitűzései és szabályai helyesnek bizonyultak. Megvalósításukra az alapvető feltételek megvoltak, amelyhez jelentős segítséget nyújtottak a pártszervezetek, a szakszervezet területi bizottsága, valamint a szakszervezeti bizottságok és KISZ-szervezetek.



A hármas évforduló — Pest, Buda, Óbuda egyesítésének 100., Petőfi Sándor születésének 150. és az MHSZ megalakulásának 25. évfordulója — alkalmából jubileumi vetélkedőt tartottak a Landler Művelődési Házban. A járműjavító KISZ-bizottságának közreműködésével rendezett vetélkedő döntőjén készült ez a képünk. A játékvezető: Vajek Róbert

FELFÜGGESZTETT SZABADSÁGVESZTÉS

vasúti kocsik rongálásáért

A MÁV-nak évente legalább hárommillió forint kárt okozó vasúti rongálók leleplezése közérdekű, de — nem könnyű feladat. Mire a bűncselekményt felfedezik, a vonat tovarobogott, valamelyik állomáson hagyva a markába kuncogó barbárt.

A Tolna megyei vasutasok és a rendőrség jó kapcsolatának eredményeként *két, magáról megfeledkezett fiatalt értek tetten kocsirongálás közben.* Mindketten pincehelyiek. A két 17 éves legénykét a falujához közeli Szakályba látogatott. A községben — a presszóban keverttel, az állomáshoz közeli italboltban sörrel szolgálták ki őket. A tetemes mennyiségű alkohol juttatta eszükbe, hogy a MÁV korábban megbírságolta őket. Úgy vélték, itt a bosszú ideje.

Augusztus 27-én történt mindez. *A két fiatalkorú előbb egy tucat izzót csavart ki helyéből, s nagy hangoskodás közepette valamennyit kidobálták az ablakon.* Ezt követően a személykocsiban található tájkép és reklám védőüvegét zúzták be. Mielőtt leszálltak volna, *leszaggatták az első osztályú kocsi három függönyét.* Ezer forintot meghaladó kárt okoztak a társadalmi tulajdonban.

A Szekszárdi Járásbíróság mint a fiatalkorúak büntetőbíróságának *dr. Vass Gábor* tanácsa vonta felelősségre a büntársakat. A járásbíróság Tolna megyei főügyészség végindítványával egyezően rongálással összefüggő garázdaság bűntettében marasztalta el *K. Jánost* és *V. Józsefet.* A bíróság mindkettejüket négyhónapi szabadságvesztésre ítélte. A járásbíróság súlyosbító körülményként értékelte, hogy *az efféle barbarizmus az utóbbi időben sajnálatos mértékben elharapózott a fiatalabb korosztály körében.* A Szekszárdi Járásbíróság mégis kétévi próbaidőre felfüggesztette a szabadságvesztésbüntetés végrehajtását, mivel mindkét fiatalkorú példásan helytállt a munkában és az okozott kárt még a büntetőeljárás tartama alatt teljes egészében megtérítette.

Az ítélet jogerős.

B. Z.

Minden vasutas érdeke egymás testi épségének védelme

1972-ben a forgalomnál fordult elő a legtöbb halálos baleset

A vasútnál tavaly minden vonatkozásban csökkent a személyi sérüléssel, csonkulással, halállal végződött üzemi balesetek száma. Ennélfogva a munkavédelmi tevékenységet eredményesnek és hatékonynak tekinthetjük.

Lássuk a számokat.

1971-hez viszonyítva kettővel kevesebb halálos baleset történt, és öttel csökkent a csonkulásos üzemi balesetek száma. Az egyéb balesetek mennyisége 112-vel s a kiesett munkanapok száma is 5741-gyel kevesebb. Az egységnyi létszámra (1000 főre) jutó balesetek száma 20,6 fő, vagyis 17-tel kevesebb, mint tíz évvel ezelőtt, 1962-ben volt. A balesetek gyakoriságában tapasztalható ilyen mérvű csökkenést biztató eredménynek tekinthetjük. A sérültek átlagos gyógyulási ideje azonban még mindig túl magas: *33,8 nap, s ez jóval több, mint egy munkahónap.* Összesen 5 és fél munkahétnek felel meg.

Minden lehetőség adva volt

A baleseti helyzet részletes elemzéséből, a statisztikai adatok tanulmányozásából és a vizsgálatok során szerzett tapasztalatokból egyaránt azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a súlyos, halálos és csonkulásos balesetek száma — a kedvező irányzat ellenére — még mindig túlságosan magas.

A szakágazati elemzésből kitűnik, hogy *az építési és pályafenntartási szakszolgálat területén tapasztalható leginkább a csökkenő tendencia.* Csaknem ezerrel csökkent a kiesett munkanapok száma, míg az előfordult balesetek száma 44-gyel kevesebb. Különösen kedvező, hogy 1972-ben ennek a szakszolgálatnak a területén *néggyel kevesebb halálos végű baleset történt, mint 1971-ben.* Ennek ellenére is magasnak tartjuk az előfordult balesetek számát, főként, ha figyelembe vesszük: *minden lehetőség adva van ahhoz, hogy a felelős munkahelyi vezetők és a beosztottak szolgálatuk körültekintőbb ellátása esetén a balesetek túlnyomó többségét megelőzhették volna.*

Többek között *Putz Péter* pályamester, *Papp Gyuláné* takarítónő, *Szabon Károly* előmunkás és a vágányok között dolgozó vagy ott figyelmetlenül közlekedő más vasutasok gázolását elütését.

Ennél a szakszolgálatnál történt az idei év első halálos balesete is, amelynek a 24 éves *Varga István* pályamunkás lett az áldozata. Az ő balesetét is feltétlenül meg kellett volna — pontosabban: *meg lehetett volna!* — előzni.

A forgalmi és a kereskedelmi szakszolgálat területén kell a legtöbbet tenni a halálos balesetek ellen, mert ennél a szolgálati ágnál alakult a legkedvezőtlenebbül a baleseti helyzet. *Az előző évhez képest 4-gyel több halálos baleset fordult elő, vagyis összesen 24, ami 50 százaléka (!) a vasút egész területén, az összes szolgálati ágnál bekövetkezett halálos baleseteknek.* (A szegedi igazgatóság forgalmi osztályának következetes harca, munkavédelmi tevékenysége bizonyítja, hogy ennél a szakszolgálatnál, illetve a legveszélyesebb munkát végző kocsirendezői munkánál is lehet jó eredményeket elérni, a baleseteket csökkenteni.)

A halálos balesetek kedvezőtlen alakulásával szemben csökkenés tapasztalható az egyéb adatoknál. A forgalmi és a kereskedelmi szolgálat területén ugyanis 67-tel kevesebb baleset fordult elő, mint az előző esztendőben, s a kiesett munkanapok száma is csökkent 8100-zal. Szomorú viszont, hogy a szakszolgálatnál *1973 első két hónapjában már öt dolgozó vesztette életét baleset következtében.* Legtöbbjük fiatal, családos dolgozó volt...

A halálos balesetek emelkedése a budapesti és a pécsi vasútigazgatóságnál következett be, míg a csonkulásos balesetek száma a szombathelyi és a debreceni igazgatóságnál emelkedett. Többek között életét vesztette *Sápi Pál* 29 éves kocsirendező Kőbánya-felsőn, *Révész László* 43 éves raktári munkás Kőbánya-teher pályaudvaron, *Baly Péter* 20 éves váltókezelő Szemeretelep megállóhelyen, *Dobos Miklós* 32 éves forgalmi szolgálattevő *Inota gyártelepen.* Ezeket a baleseteket is figyelmesebb szolgálattal el lehetett volna kerülni.

Mozgó járművekről leugrálni felelőtlenség

A gépészeti szakszolgálatnál a halálos balesetek száma kettővel kevesebb, a csonkulásos baleseteké azonban eggyel emelkedett. Ezen a területen is *az alapvető munkavédelmi előírások durva megszegése miatt ismétlődnek halált, rokkantságot előidéző balesetek.* Többek között azért, mert a személyzet tagjai mozgó vonatról, mozdonyról leugrálnak vagy nem veszik figyelembe, hogy a szomszédos vágányon is vonat közlekedik. Így haltak meg 23—24 éves, illetve 40 esztendős járművezetők.

Szembetűnő továbbá, hogy a gépészeti szakszolgálatnál *a mozdonyelőkészítést és javítást végző dolgozók körében történik a balesetek egynegyed része.* Oka általában a helytelen technológiák alkalmazása, szabálytalan munkavégzés és az utasításellenes magatartás. *Hangsúlyozzuk, hogy a felügyeleti tevékenység szigorításával mindezek a balesetek elkerülhetők, megelőzhetők lennének.*

Elgondolkoztató az is, hogy a vontató járművek, vontatási telepek, műhelyek, eszközök korszerűsödése, arányuk növekedése mind ez ideig nem eredményezte a baleseti helyzet elvárható javulását.

A járműjavító szakszolgálat területén — bár a súlyos balesetek csökkennek — általában kedvezőtlen irányú változást mutat a statisztika. Ez elsősorban abban fejeződik ki, hogy háromnal emelkedett az 1000 főre jutó balesetek száma. Főként a *Landler Jenő,* a *szombathelyi,* a *székesfehérvári* és az *Északi Járműjavítóban* tapasztalható nagymérvű emelkedés, holott országos viszonylatban csökkenő tendencia érvényesül.

Lebecsülik az intelmeket

A vasútüzem egészére vonatkozó életkori elemzések azt mutatják, hogy *a balesetet szenvedett dolgozóknak csaknem fele a 30—50 éves korosztályához tartozik.* A balesetek 31 százaléka 30 éven aluliakkal történt. A nődolgozók aránya 7 százalék.

Alig változó jellemzőként kell figyelembe vennünk, hogy a több éves, sőt, több évtizedes szolgálati idővel rendelkező dolgozóknál a veszély megszokása, a felelősségérzet elalvása, tompulása, az intelmek lebecsülése és a kellően át nem gondolt cselekedetek idézik elő a legtöbb balesetet.

A vasúti üzemvitel zavartalanságát biztosító józanság, kipihent állapot szükségességét ezúttal is hangsúlyozni kívánjuk. *Az elmúlt évben mind kevesebb balesetnél fordult elő alkoholos befolyásoltság közrehatása.* Ez örvendetes jelenségét biztosító józanság, kiszolgálat fontosságára ismét és ismét vissza kell térnünk mindaddig, amíg egyetlen halálesetet okozó körülményt is italozás, alkohol fogyasztása idéz elő.

Ami a jövőt illeti: napjainkban az egész vasútra kiterjedő intézkedések és törekvések valósulnak meg a tökéletesebb, hatékonyabb munkavédelmi tevékenység személyi és tárgyi feltételeinek megteremtése érdekében. A kormány 2019/1971. számú határozata valósul meg mindezzel. Tennivalója mindannyiunknak van, mert közös célunk az emberek életének, testi épségének megóvása.

Érdemes lefülelni a népvagyon rongálóit

Ezer forint jutalmat adott át a miskolci igazgatóság vezetője annak a vasutas dolgozónak, aki leleplezett egy vagonfosztogatót, amint éppen hét üveg sört emelt ki egy kocsiból.

A miskolci igazgatóság területén szerencsére ritka jelenség az árudézsmálás, a vagonfosztogatás. Annál gyakoribb viszont a személykocsik rongálása. *Az elmúlt évben is több mint félmillió kárt okoztak a kocsirongálók a nép vagyonában.* Csak villanyégőből havonta átlagosan 1100 forintot érő mennyiséget zúznak szét vagy visznek el a kocsikból.

A vasutas dolgozók szolgálati kötelessége, hogy vigyázzanak a kocsik tartozékaira, berendezésére. *Az igazgatóság vezetése úgy határozott, hogy az erkölcsi elismerésen túl jutalomban is részesíti azokat, akik leleplezik a kocsirongálókat, a vagonfosztogatókat.* Egy jegyvizsgálót 1500 forint jutalombar részesítettek a közelmúltban, mert leleplezett négy fiatalkorút, akik ötezer forint értékű kárt tettek az utazásukra szolgáló személykocsikban. Ötszáz forint jutalmat kapott a kocsirendező, aki lefülelt egy utast, amiért az hamutartót akart hazavinni a személykocsiból.

Keveser tudják, hogy *az a civil utas is jutalomban részesül, aki a társadalmi tulajdon ellen vétő kocsirongálót, fosztogatót leleplezi* és átadja a szolgálatban lévő vasutasnak, rendőrnek. Az ilyen utas az ország területén bárhová, egy útra szóló (oda-vissza) ingyenjegyet kap. Aki súlyosabb bűncselekményt leplez le, e jutalom háromszorosában részesülhet.

A BCM térségében üzembe helyezték az új távközlő és biztosítóberendezéseket

Február 8-án adták át rendeltetésének a *Beremendi Cementmű* végleges vasúti távközlő és biztosítóberendezéseit. Amint erről pécsi tudósítónk — *Halmai János* — beszámolt, a Beremendi Cementmű állomás és BCM gyártelep, valamint a nagyharsányi pályaelágazás fényjelzős berendezéseket és korszerű távközlő berendezéseket kapott.

Az üzembe helyezett berendezések a közvetlen vasútbiztonsági követelmények mellett *a közút—vasút szintbeni keresztezéseinél felszerelt fény- és félsorompókkal a közúti közlekedés biztonságát is szolgálják.* Az uj berendezések terveit a *MÁV Tervező Intézet* készítette kivitelezésüket a *Pécsi TBFF* végezte. A légvezetékek felújításával jelentős munkát végzett a posta pécsi hálózatépítő üzeme is.

Beépítésre került 21 darab fényjelző, egy önműködő fénysorompó, két félsorompóval kiegészített fénysorompó, egy mechanikai sorompó és a megelőző kábelezési munkánál 30 km kábel. Az új távközlő berendezések biztosítják, hogy a térség forgalmát irányító Beremendi Cementmű állomás jó távbeszélőkapcsolatot tud fenntartani *BCM-gyártelep, Nagyharsány* és *Beremend* állomásokkal, a *Pécs—Villány* vonalszakaszon levő állomásokkal és a vonal pécsi menetirányítójával is.

A Beremendi Cementmű állomáson a forgalmi szolgálattevő már az uj hangerősítő berendezéssel adhatja utasításait az ott dolgozók részére.

Kántor György főfelügyelő

„kijárta" a forgalom iskoláját

Több mint két évtizedes újságírói pályafutásom alatt nagyon sokszor volt alkalmam részt venni nyugdíjas búcsúztatáson. Ilyenkor rendszerint, ha nem is nagyon megöregedett, de azért elfáradt emberekkel találkoztam. Olyan nyugdíjba menőkkel beszélgettem a legtöbb esetben, akik ugyan fájó szívvel vettek búcsút szolgálati helyük megszokott, szeretett közösségétől, de belülről azért már vágyódtak a nyugdíjjal biztosított pihenés csöndes harmóniája után. Ezért hatott rám szinte a meglepetés erejével a minap *Kántor György* főfelügyelő nyugdíjas-búcsúztatása. Vidám hangulatban fogadta régi munkatársai, barátai köszöntését, s a fehér asztal mellett — a Déli pályaudvar oktatótermében — megtartott kis ünnepség, néhány „hivatalos" megemlékezéstől eltekintve, a nevetéstől volt hangos.



Kántor György

Tizenöt évig volt főmenetirányító

Pedig az ünnepelt, *Kántor György, főmenetirányító több mint 43 éves vasúti szolgálat után búcsúzott*, amit az utolsó percig fordulószolgálatban töltött. S hogy milyen munkahelyen? A Vasúti Főosztály 8/A osztályán, főmenetirányítóként, közvetlenül együttműködve *a Központi Üzemirányító Hivatallal. Nyugdíjba vonulásáig több mint másfél évtizedet töltött ebben az egész vasúthálózatot átfogó, sok-sok gonddal, problémával járó munkakörben Kántor György.* A sok „idegmunka" közepette sem vált ideges emberré, s ez igen nagy szó egy főmenetirányítónál, aki a hálózat „karmestere" . . .

— *Mindannyian nagyon szerettük Kántor elvtársat* — súgta nekem az asztal mellett *Marján Károly*, a Központi Üzemirányító Hivatal *Landler* szocialista brigádjának vezetője —, *mert a legnagyobb feszültségek közepette is derűs tudott maradni és széles körű tudásával igen sokat segített nekünk.*

Emlékezés rég múlt időkre

Kántor György a vasútnál töltött több mint négy évtizedére emlékezett:

— Nem olyan derűsen kezdődött ez a pálya, mint ahogyan most elköszönök tőle. Már csak azért sem, mert tulajdonképpen nyomdásznak készültem. Egy éves betűszedő segéd voltam, amikor 1933-ban, mint sokan mások, én is munkanélküli lettem. Szerencsém volt, mert a vasútnál felvettek, bár csak raktári munkásnak a Nyugatiba. Ennek is nagyon örültem, mert fiatal voltam és előttem állt az élet . . . Jól ment a labdarúgás. *A BVSC-ben fociztam, II. osztályú és országos vasutas bajnokságot is nyertünk.* S ahogy szerét ejthettem a tanulásnak, abban is igyekeztem helytállni. Így először a *Délibe* kerültem távírásznak, majd az önállósító vizsgám letétele után először *Érd*, majd *Nagytétény—Diósd* állomáson dolgoztam, mint forgalmi szolgálattevő.

— Hallottuk, hogy Ferencvárosban is dolgozott — vettem közbe, s erre így folytatta:

— *A felszabadulás után kerültem oda és a lerombolt pályaudvar újjáépítésével kezdtük a munkát.* Amikor megindult a forgalom, térfelvigyázó lettem a ferenci rendezőben, azután forgalmi terfelvigyázó. Sztahanovista okleveleim, jelvényeim, melyeket akkor kaptam, ma is kedves emlékeim.

1953-ban körvasúti menetirányító lett, majd főmenetirányító a budapesti igazgatóságon. Kántor György tehát kijárta a forgalom iskoláját, amíg a központi irányításba került.

— Most, ha már mint újdonsült nyugdíjas visszatekint a megtett útra, hogyan értékelné a munkáját? — kérdeztem.

Fiatalos derű árad egyéniségéből

— *Sokszor nehéz volt, de nagyon szeretem a vasutat, és mindig tudtam örülni az eredményeinknek. A szívesen végzett munka pedig sohasem meríti ki az embert.* Ha egyik nap el is fáradtam, másnap már jókedvvel kezdtem újra a szolgálatot. Sokszor hallunk munkahelyi légkörről, ahol „kikészülnek" az emberek. Nálunk sohasem alakultak ki ilyen feszült helyzetek, bár közismerten mozgalmas terület a forgalom irányítása. Vezetőim nyugodt, megértő, emberi hangja, a munkatársak egymás iránti segítőkészsége mindig feloldotta a feszültségeket.

Innen, s a kiegyensúlyozott életmódból ered tehát a fiatalos derű, amely a négy évtized alatt átélt idegfeszültségek ellenére is szinte árad Kántor György egyéniségéből. *Sipos József*, a KÜH vezetője a baráti hangulatú búcsúztatón nyíltan kimondta: *„Nemcsak a munkád, a segítséged hiányzik nekünk, Gyurikám, hanem a jó kedélyed, a humorod is, amivel mindig felvillanyoztál bennünket."* Csipetnyi szemrehányás is lapult ebben, hogy „miért kellett már nyugdíjba menned" — de azért *Fülöp Ferenc* osztályvezetővel együtt mindannyian szívből kívántak hosszú és boldog életet az elköszönő főmenetirányítónak.

L. J.

Hová vezet a bizalmatlanság?

Március 8-án, a nemzetközi nőnapon jelentkezik majd szolgálatba néhány heti betegállománya leteltével *Ibrányi Győzőné*, Pusztaszabolcs állomás irodakezelője. Nem is emlékszik rá, hogy ezelőtt mikor volt utoljára beteg. Január végén azonban — miután visszatért Hajdúszoboszlóról, a szakszervezet kultúrmunkásainak iskolájáról — váratlanul kezébe nyomták a felszólítást, hogy adja be felmondási kérelmét, mivel betöltötte 55. életévét. Ez viselte meg idegeit, s azóta az orvos által adagolt injekciók tartották benne a lelket. És az a hit, hogy a vasút vezetői mégiscsak emberséget, megértést fognak tanúsítani irányában, akárcsak régi főnöke.

Mennie kell, vagy maradhat?

Igen, *Orosházi Ferenc*, aki most már Hegyeshalom állomásfőnöke, megmondta:

— *Gizike, maga addig dolgozhat ezen az állomáson, amíg kedve tartja.* Maga sok megbecsülést kiérdemelt vasutasdinasztia tagja, ezenkívül a MÁV-ot, mint általában a munkáltatókat, semmiféle törvény nem kötelezi arra, hogy ne foglalkoztasson olyan dolgozót, aki — nem úgy, mint más ebben a korban — *csupán öregségi résznyugdíjra szerzett igényjogosultságot alig tizéves munkaviszonyával* . . .

Ó, mennyi örömmel töltötte el Ibrányinét a biztató szó! S azután egyszer csak mindennek végeszakadt. Vagy mégsem? Most majd elválik, amint odaáll ismét *Varga József* elé, az igazgatóságból alig néhány hónapja odahelyezett új állomásfőnök íróasztalához, hogy szolgálatra jelentkezzék.

— Mit mond majd a főnök öm? Mennam kell-e vagy maradhatok? — tanakodik, és gondolatban talán így képzeli el a fogadtatást:

— *Kedves Ibrányiné elvtársnő! Ma, a nőnapon, amikor a gyengébb nemhez tartozó munkatársainkat szeretettel köszöntjük, önt is az állomásunk minden dolgozó nőjét megillető tisztelettel üdvözlöm.* Bevallom, szégyellem azt, ami történt. Még csak meg sem kérdeztem önt életének várható alakulásáról . . .

Bizony, ha Varga József állomásfőnök elbeszélgetett volna néha, nemcsak Ibrányi Győzőnével, hanem a többi beosztottjával is, köztük a mozgalmi vezetőkkel, reszortosokkal, a két-három évtizede Pusztaszabolcson dolgozó vasutasokkal — ahogyan az minden szolgálati vezetőtől elvárható —, *akkor nem lenne néhány hónapos főnöki ténykedése után szinte helyrehozhatatlanul elrontott, elmérgesedett légkör.*

Megalázó hangnem

Ma már a helyettesével, az 1942 óta ott szolgáló *Okos János* felügyelővel, az egyik pártalapszervezet titkárával csak levélben vált szót. A forgalmi szolgálattevőket lépten-nyomon megalázza, ezért azok azonnali áthelyezésüket kérik. A vezénylőtiszt, a rendelkezők és más reszortosok szakvonali munkáját nyíltan és indokolatlanul becsmérli. Parancsuralmi elképzeléseit megpróbálja ráerőszakolni a szakszervezeti bizottság titkárára. *Sebők Györgyre* is, aki pedig nem csupán régi, tapasztalt vasutas, hanem a községi tanács és a párt-végrehajtóbizottság tagja is. Megtörtént továbbá, hogy az állomásfőnök nem volt hajlandó elismerni a z egyik dolgozó — *Horváth József* — sokesztendős kocsirendezői szolgálattal kiérdemelt korkedvezményét, *ezért a szakszervezet budapesti területi bizottságának kellett a nyugdíjaztatás ügyének elindításába beavatkoznia.*

Szövetségesek nélkül?

Amikor a szerkesztőségünk által elkezdett vizsgálat során *Varga József* állomásfőnököt is meghallgattuk, megdöbbentett bennünket az a már-már beteges bizalmatlanság, amelyet ki tudja, honnan hozott. Akkor, amikor *vasutunknál a vezetés minden szinten a bizalomra épül fel*, s amikor döntő jelentőségű kérdés, hogy a vezetés különböző szintjén, valamint a vezetők és a beosztottak között milyen az együttműködés, miként lehetséges, hogy Pusztaszabolcs főnöke csak csupa rosszat mondhat — beosztásra való tekintet nélkül — a munkatársairól?

Meg is kérdeztük tőle:

— Az itt eltöltött néhány hónap alatt megnézte-e egyszer is a főnöki szoba falát díszítő okleveleket? Amelyek mind-mind az itt dolgozó vasutasok munkáját, elért eredményeit dicsérik.

A válaszból azonban az derült ki, hogy Varga József képtelen megérteni: *a legjobb, legcélszerűbb vezetői elgondolások is csak mások véleményének figyelembevételével születhetnek meg, s azok végrehajtásához a vezetőnek meg is kell nyernie a beosztottak segítőkészségét, elsősorban a közvetlen munkatársakét.* Enélkül még a történelem legnagyobb hadvezérei sem értek el győzelmet, harci sikereket. Annál inkább csúfos bukást.

Vizsgálatunk egy dolgozó nő panaszával indult. de csakhamar kiderült, hogy a háttérben egy teljesen hibás vezetői magatartás következményei húzódnak meg Ez okozta, hogy Varga Józsefi azt sem tudta — tőlünk kérdezte —, mi készteti Ibrányi Győzőnét a további szolgálatra.

„Gizike segítsége nélkül soha nem tudtam volna eljutni gyermekeim iskoláztatásáig" — írta Dunaújvárosból *Lukácsházi Istvánné* visszkereső, aki Ibrányiné egyik húga, és a szintén vasutas férj hirtelen bekövetkezett halála óta egyedül neveli fiait. Az alacsony résznyugdíjból nem jutna erre . . .

Az szb egyik legjobb aktivistája

Pusztaszabolcson meggyőződtünk továbbá arról is, hogy *Ibrányinét nem csupán szánalomból kell szolgálatban megtartani*, és mérlegelni. hogy édesapja ugyanott mozdonyvezetőként élte le életét, s testvérbátyja — az apa példáját követve — Vác vontatási főnöke. másik húga pedig a MÁV Vezérigazgatóság üzemirányító hivatalában dolgozik. Mert ezen túlmenően *ő becsülettel látja el irodakezelői szolgálatát és szakszervezeti társadalmi munkáját.*

— Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy állomásunk szakszervezeti bizottságához 198 nyugdíjas vasutas is tartozik — mondotta az szb-titkár. — *S Ibrányi Győzőné olyan aktivista, aki mindig kész arra, hogy részükre megfelelő kultúrprogramokat szervezzen.* Ha kell, odaül a zongorához is, hogy jobb legyen a műsor, vidámabb a hangulat . .

Nagy kár, hogy az állomásfőnök nem ennek megfelelően tájékoztatta feletteseit a budapesti vasútigazgatóságon. amikor egy dolgozó nő kérte, hogy felmondása ügyében végül is ott döntsenek.

De talán még nem késő a hibát jóvátenni . . .

Kovács József

950 vasutas jelentkezett véradásra

Jármi Zoltán szocialista brigádvezető felhívása nyomán, amely a szocialista brigádvezetők január 12-i értekezletén hangzott el *Zahony állomáson*, közel ezer önkéntes véradó jelentkezett véradásra a Vöröskereszt helyi szervezeténél.

A szervezés lebonyolításánál jeleskedő vöröskeresztes és szakszervezeti aktivisták soha nem tapasztalt tömeges jelentkezés tanui lehettek. Máskor is volt toborzás véradásra 350—400 jelentkezővel. *Most 950 ember íratkozott fel önkéntes és ingyenes véradásra*, hogy személyesen, vérével járuljon egy nép felgyógyulásához.

A két napra tervezett véradónapon csaknem technikai zavart okozott a felajánlott vér fogadása. A járási véradó központ orvosainak és dolgozóinak napi 14 órás műszakot kellett tartaniuk a MÁV rendelő besegítésével február 1-én és 2-án, hogy az összegyűjtött *212 liternyi életet jelentő zahonyi vér* eljuthasson majd oda, ahová szánták.

Pista bácsi utolsó vonata...

Magas, ősz hajú férfi *Horváth I. István*. Az I. jelzőt a neve mellé még régebben ragasztották munkatársai a vasútnál. Most már akár el is hagyhatja, ő az egyetlen Horváth István a *Déli pályaudvaron.*

Igen, mert ott van még szívvel, lélekkel, ha a vonatok nélküle indulnak is *Pécsre, Nagykanizsára, Szombathelyre, Tapolcára.* Mint szakszervezeti bizalmi még szeretne sokáig a munkatársak között tevékenykedni, mert néhány hete, ha jelképesen is, elbúcsúzott tőlük. Nyugdíjba ment.

Január 27-én reggel 8 óra 09 perckor futott be utolsó vonatjával Keszthelyről a Délibe, menetrendszerű pontossággal. Örömmel és szomorúsággal vegyes érzelmekkel jött végig a vonattal a pályán, s ez az érzés akkor oldódott fel, amikor meglátta a végállomáson őt váró kollégákat, vezetőket. Virágcsokrokkal várták. *Rakk Kálmán*, állomásfőnök, *Szabó Sándor* oktatótiszt, *Veres Géza* vezénylőtiszt, aki az állomás párttitkára is, és még nagyon sokan, a régi és az új munkatársak közül.

Hogy milyen volt az élete?

A mindig rendhez. fegyelemhez szokott emberek nyugalmával meséli:

— *Vasutas családból származom, édesapám altiszt volt Budapesten, a MÁV Igazgatóságon.* Jómagam Bicskén születtem, ott is kezdtem a vasútnál 1937-ben pályamunkásként, s egy év múlva kerültem Ferencváros állomásra vonatfékezőnek. A szakvizsgák után 1945-ben lettem jegyvizsgáló *Budapest-Déli pályaudvaron.*

Szerette ezt a munkakört, pedig akkor éppen a legrosszabb idők járták. Még most is jól emlékszik a háborús évekre. A bombázások alatt nagyon sokszor állították meg a vonatját légiriadó miatt. Azután, amikor megkezdődött az újjáépítés, jött az ablaknélküli, fűtetlen, világítatlan vonatozás időszaka. A személykocsikat sokáig az átalakított tehervagonok pótolták.

— *Kelenföldön vettük fel a munkát* — mondja. — *Először a vágányokat hoztuk helyre.* Biatorbágyig, majd Bicskéig inditottuk az első járatokat. A Déli pályaudvar teljesen romokban hevert. Onnan csak később indultak vonatok.

1945-ben lépett be a szakszervezetbe, azóta is aktív tagja. Jó munkájáért helyezték a MÁV Budapesti Igazgatóságára, *s öt éven át vizsgáló főkalauzként dolgozott.* Később visszament a Délibe, ahol vonatvezető lett.

— *Ma már könnyű a fiataloknak* — folytatja. — *Tanfolyamokon, fizetett munkaidőben tanulhatnak. Ezzel szemben mi amit tudtunk, szolgálaton kívül, önszorgalomból sajátítottuk el. Úgy szerettük meg a szakvizsgákat.*

Tolatós tehervonattal kezdte, és csak később járt személy-, gyors-, és expressz vonatokon. Szép útvonala volt a Balaton mindkét oldalán. Azt mondja, minden egyes út külön élményt jelentett számára. Különösen nagy örömmel nézegette, hogyan szaporodnak gombamódra a hétvégi házak, gyarapodnak a szállodák.

S elmond még valamit:

— *A feleségemmel is itt ismerkedtem meg, a Déliben. Ő 1951 óta vasutas, jelenleg személypénztáros.* Fordulószolgálatot teljesít s én is fordulóban utaztam. De ez soha nem okozott nekünk problémát. Ennyi év alatt *megszoktuk mind a ketten, hogy első a munka, a kötelesség.* Megszoktuk azt is, hogy nincs karácsony, nincs ünnepnap, vasárnap, ha szólít a kötelesség.

★

A hivatalos búcsúztató március 3-án lesz. *Horváth István* már kezd „berendezkedni" a pihenés éveire. Szép kertje van, ott tevékenykedik majd. Van egy kis saját lugasa, büszke a borára. De szolgálatban soha nem látták inni.

Nyugdíjba vonulása alkalmából *Kiváló dolgozó* kitüntetést kapott, amelyet a kollektíva szavazott meg részére. Az a kollektíva, amelynek tagjai várják, hogy minél gyakrabban jöjjön vissza közéjük, s ha teheti, segítsen, a szakszervezeti bizottságnak is.

Az egyenruháját szépen kikefélve eltette a szekrénybe. Egy dolgos, szorgalmas, becsületes élet emlékeit őrzi.

Rácz Judit



Horváth István vonatvezető (a kép bal szélén), Rakk Kálmán állomásfőnök jókívánságait hallgatja a búcsúzó munkatársak gyűrűjében



Utazás előtt és utazás után

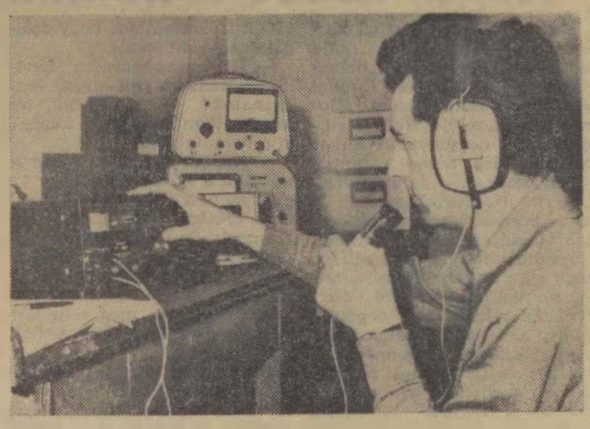
ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban

A „HA 5 KDT" jelentkezik...



A *Vasúti Főosztály* második emeletéről esténként gyakran röppen az éterbe a lakonikus jelentkezés: *„Itt HA 5 KDT."* Ez a hívójele a főosztályi *MHSZ Gorkij rádiósklubjának*, amely 1971. december 10-én 10 fővel alakult és ma már 31 rádióamatőr tagja van.

A klub célja az, hogy rádios előképzést adjon olyan fiataloknak, akiket ez az érdekes foglalkozás érdekel. Olyanok is belekóstolhatnak a rádiózás tudományába, akik majd egyszer, katonai szolgálatuk idején, a néphadseregben kamatoztathatják ilyen irányú ismereteiket. Két vasúti iskola növendékei közül számosan keresik fel a Gorkij rádióklubot: *a Rippl-Rónai Szakközépiskolából és a MÁV Híradástechnikai és Biztosítóberendezési Szakközépiskolából.*

Elmennek a diákok a szerdai klubnapokra, s a többi napokon az úgynevezett „rövidhullámosok", az „URH-sok" és a technikai szakosztály tagjai jönnek össze.

Rádió adó-vevő készülékük a legkorszerűbbek közé tartozó svájci gyártmányú rövidhullámú SSB típusú adó-vevő. Az URH-berendezést a szakosztály tagjai maguk építik. *Eddig heten szereztek „jogosítványt" a rádió adó-vevő használatára*, ennyien rendelkeznek már operátori ismeretekkel. A sikeres vizsga letétele után lehet csak megkapni azt az engedélyt, melynek alapján önállóan szabad az éterben „kalandozni".

Márciusban lesz ismét vizsga a KPM-ben, és erre újabb 10 rádióamatőr nevezett be. Ők is szeretnék megkapni, rádióamatőr szaknyelven: *„a forgalmazási jogot"*.

A vasutas rádiósok egyébként hírnevet és elismerést szereztek már maguknak. *Részt vett a klub egy Pécsett rendezett nemzetközi URH-versenyen, melyen összesen 12 ezer kilométert hidaltak át.* Ez szép teljesítmény, mert URH-val a legnagyobb áthidalható távolság mindössze 380 km. Adott időn belül 75 összeköttetést kellett teremteniük, hogy összeadódjon a 12 ezer km.

Rövidhullámú adó-vevővel e távolság sokszorosát is át lehet hidalni. A rövidhullámosoknak sikerült már összeköttetésbe lépni *Murmanszkkal, Irkutszkkal*, néhányszor *Kaliforniával* és *Japánnal* is.

Most arra készül a klub, hogy e év, a közelmúltban a földgolyó másik felén fellőtt amatőr műhold segítségével, már a nyár folyamán, nagy távolságra is URH-összeköttetéseket tudjanak létesíteni.

A rádiós klub tagjai derék fiatalok, akik hasznosan, meggondoltan töltik szabad idejüket. Olyan fiatalok, akik kitűnően egyesítik magukban a játékos szellemet a tudásszerzés igényével.

Bermann István

Vietnami műszak után

Az Országos Béketanács üdvözlete a dunakeszi járműjavító dolgozóihoz

A munka zajától voltak hangosak február 17-én a dunakeszi járműjavító üzemcsarnokai, műhelyei. Ezen a szombati napon ugyan szabadnaposak lettek volna az üzem dolgozói, de a *Nagy László* vezette *Juhász Gyula* villanyszerelő szocialista brigád kezdeményezésére *vietnami műszakot vállaltak.*

Az üzem dolgozóinak közel 90 százaléka ezen a szabad szombaton is munkába állt, attól a nemes céltól vezéreltetve, hogy a műszak bérével hozzájáruljon a hős vietnami nép hazájának ujjáépítéséhez.

A vietnami műszak alkalmából levél érkezett az üzembe az *Országos Béketanácstól.* A levél, amelyet *dr. Sik Endre*, Lenin-békedíjas, az Országos Béketanács elnöke írt alá, így üdvözölte a dunakeszieket:

„Az Országos Béketanács elnöksége nevében forrón üdvözlöm a járműjavító üzem dolgozóit abból az alkalomból, hogy a vietnami nép győzelme üdvözlésére ünnepi műszakot tartanak.

Önkéntes felajánlásuk a vietnami nép iránti testvéri érzésük nagyszerű kifejezője, olyan nemes cselekedet, amely méltó a magyar munkásosztály internacionalista hagyományaihoz.

Kívánok Önöknek, kedves elvtársak, munkájukban sok sikert, erőt és jó egészséget!"

A szerkesztőség üzeni

Révay Sándor, Solymosi László, Kovács Csaba Dunakeszi; Halmai János, Pécs; Pál István, Kisvárdai János, Ugyai Sándor, Bakó János Miskolc; Becse József Szob; Szücs Ferenc Hatvan; Debreceni Károly Rákos; Miskolczi Sándor Mátészalka; Kiss Lajos Alsóörs; Pacz József Curtici; Enyedi Sándor Bp. Déli pu.; Marosán Pál, Kiss János Debrecen: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Rehák György, Budapest; Pálla Tibor, Fertőszentmiklós; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Pacz József, Curtici; Papp József, Babócsa; Bódogh Mihály, Dombóvár: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket

A 7. számból: 114 867/1972. 1. D. A vezetőtovábbképző tanfolyamokkal összefüggő díjazási és költségvetési kérdések.

101 774/1973. 3. A. A Magyar Államvasutakat mint munkáltatót terhelő társadalombiztosítási járulék elbírálásának és elszámolásának szabályozása tárgyában kiadott utasítás módosítása és kiegészítése.

1 011 775/1973. 3. A. Az elhalálozott tényleges dolgozónak és nyugdíjasoknak a munkáltatóval szemben fennálló tartozásainak rendezése

101 776/1973. 3. A. A korkedvezménnyel kapcsolatos rendelkezések államvasúti végrehajtása.

101 777/1973. 3. A. Az öregségi nyugdíjkorhatár betöltése után továbbdolgozók nyilvántartása.

101 778/1973. 3 A. A nyugellátások megállapításához szükséges kereseti kimutatások határidőn belül történő megküldése a MÁV Nyugdíj Hivatal részére.

Lakáscsere

— Elcserélném a Gyáli úti MÁV-telepen levő két szoba-összkomfortos félemeleti lakásomat tanácsira, egyetlen egyszoba-összkomfortos, újonnan épült, központi fűtéses MÁV-lakásra. Érdeklődni lehet 6—22 óra között az 54—12-es üzemi telefonon.

Felhívás

Az utóbbi időben több esetben is előfordult, hogy zálfitás közben lezárt címzés miatt a Magyar Vasutas nem jutott el rendeltetési helyére. Legutóbb egy 500 darab újságot tartalmazó csomag került vissza hasonló okból szerkesztőségünkbe. Felhívjuk szakszervezeti bizottságaink sajtófelelőseinek figyelmét, hogy amennyiben a lap hiánytalanul vagy egyáltalában nem érkezik meg, közöljék szerkesztőségünkkel.

HÍREK

— Gyorsított rakodás. A miskolci igazgatóság szertárai 1971-ben a részükre érkezett kocsirakományok 8,3 százalékát rakták ki késetten, ezáltal 15 690 álláspénzes óra merült fel. 1972-ben viszont 11 532 kocsi közül csupán 92-nek késett a kirakása, így a kocsiálláspénzes órák száma 1092-re csökkent. A rakodások jó megszervezéséért különösen a sátoraljaújhelyi, a füzesabonyi és a Miskolc rendező pályaudvari szertár dolgozóit illeti dicséret.

— Mostoha körülmények között dolgoznak a hatvani blokkmesterl zsakasz dolgozói. A Szakszervezetek Heves megyei Tanácsának munkavédelmi csoportja a munka beszüntetésének elrendelését és a felelős vezetők megbüntetését helyezte kilátásba, ha március 31-ig nem gondoskodnak a szociális helyiségek szabvány szerinti kialakításáról. A munkáltató bármilyen ellenérve nem bír halasztó hatállyal — szögezte le az SZMT határozata.

— Helytállnak a hatvani csomópont fiatal vasutasai. Ezt állapította meg a kilenc KISZ-alapszervezet 1972. évi munkájának értékelésekor a csomópont ifjúsági szervezetének csúcsvezetősége. Az értékelésben részt vettek a Heves megyei és a Hatvan városi KISZ-bizottság képviselői is.

— A balesetek csökkentésében kiemelkedő szerepet vállaltak Kál-Kápolna állomás szocialista brigádjai. Figyelmes szolgálatuk hozzájárult ahhoz, hogy a személyi sérülések folytán kiesett munkanapok száma 1972-ben — az előző évi 347-ről — 183 napra csökkent. Baleset-elhárítási tényekedésért már három kálkápolnai vonatvezetőt jutalomban részesített a miskolci igazgatóság vezetője.

— HALÁLOZÁS. Csaknem öt évtizedes vasúti szolgálat után, négyévi túlszolgálattal, munka közben bekövetkezett rosszulléte miatt szállították kórházba a mentők Lukács Pál vezető főellenőrt, s ott néhány óra múlva meghalt. Halálának hírre mindannyiunkat megrendített, akik ismertük szolgálatkészségét, emberségét, hivatástudó szeretetét, amellyel hosszú éveken át segítette a hozzáfordulókon, munkahelyén, a Nyugati pályaudvar főnöki előszobájában Barátja és pártfogója volt minden hazai és külföldi utasnak, vasutasnak egyaránt, aki azzal lépett be az iroda küszöbén hogy ügyének intézésére kérje. Ezért fáj a gyász, s ezért őrizzük meg emlékét...

Céllövőverseny fiataloknak

A miskolci járműjavító fiataljai számára január utolsó napjaiban házi céllövőversenyt hirdetett meg az MHSZ helyi lövészklubja, amelyen 45 KISZ-tag vett részt.

A háromnapos verseny legjobb eredményét *Hollár István* karbantartó lakatos érte el, de nem sokkal maradtak el mögötte *Ifj. Nagy Béla* anyagosztályi dolgozó, valamint *Januczkó László* vasúti teherkocsi javító lakatos.

A 45 KISZ-fiatal versenye sikeres volt, ezért az MHSZ helyi lövészklubja a jövőben is rendez hasonló megmozdulásokat.

Pál István

A CÉL VÁLTOZATLAN:

bejutni az NB I B-be

Teli felkészülés? Hosszú ideig vegyes érzelmekkel fogadták ezt a fogalmat a BVSC labdarúgói. Sokkal inkább valami szükséges rossznak tartották, mint az eredményes évi szereplés biztosítékának. Az idén viszont változott a helyzet. Hogy miért? A kérdésre *Marosvári Béla* edző válaszol:

— *Úgy érzem, minden eddiginél szorgalmasabban készülünk a bajnokságra, s készültünk az MNK-ra.* Ez utóbbit, sajnos, már csak múlt időben mondhatom, mert a legjobb 16 között, igaz, nagyon szoros mérkőzésen, kiestünk a Bp. Honvéddal szemben. Előzőleg viszont, s erre büszkék vagyunk, *kivertük a kupából a szintén NB I-es Pécsi MSC-t.*

Amint az edző megjegyzi még, a Pécs elleni találkozón döntetlenre számítottak, mivel tudták, hogy a vendégegyüttes jelenleg nem túl gólerős csapat. *Azt azonban ők maguk sem várták, hogy a Szőnyi úton 4:2 arányban nyernek.*

— Az MNK, bármilyen fontos esemény is egy kisebb csapat életében, nem főcél — teszi hozzá Marosvári Béla. — *Ennek megfelelően természetesen mi is a bajnokság főpróbájának tartottuk ezeket a mérkőzéseket, mert mindenekelőtt ott szeretnénk jól szerepelni.* Jelenleg csoportunkban a negyedik helyen állunk, de mindössze négy pont a hátrányunk a vezetővel szemben, s nem titkoljuk, célunk változatlan: *feljutni az NB I B-be.* Ennek érdekében igyekszünk mindent megtenni, mint ahogy, úgy érzem, mindent megtettünk már most, az alapozás időszakában is. Kérdés persze, hogy a jelenlegi játékosállomány mennyire lesz alkalmas a cél elérésére, hiszen két tehetséges fiatalunkra, *Lazsányira* és *Törőcsikre* az ifjúsági válogatott várható mérkőzéssorozata miatt nem számíthatunk. Persze igaz is, hogy a tavaszszal már újabb négy fiatal, valamennyien a katonaságtól szereltek le, áll a csapat rendelkezésére.

Bizakodásban, s tegyük hozzá, reális alapokon nyugvó bizakodásban, tehát nincs hiány.

D. I.

NÉPSZERŰ A TÖMEGSPORT

a székesfehérvári járműjavítóban

A székesfehérvári járműjavító tömegsportbizottsága a múlt évi sportrendezvényeket a XX. nyári olimpiai játékok jegyében rendezte meg. Az *Ötkarika — öt verseny* rendezvényeken — atlétikában, úszásban, sakkban, asztaliteniszben és a különböző labdajátékokban — az üzem 150 dolgozója vett részt.

A már hagyományos vasutas, postás és közlekedési szakmák kispályás labdarúgóbajnokságban, amely a XXII. vasutasnapon került megrendezésre, *a járműjavító csapata végzett az első helyen.*

Érdekes küzdelmeket és nagy közönségsikert hozott a múlt évben első ízben megrendezett öregfiúk-labdarúgóbajnokság. Az üzem csapata, a kilenc csapat közül, a negyedik helyet szerezte meg.

A tömegsportbizottság jelentése szerint kispályás labdarúgásban összesen 120, asztaliteniszben pedig 80 dolgozó vett részt az üzemben és a városban megrendezett üzemi bajnokságokon. A természetjáró túrák keretében mintegy 300-an ismerkedtek az ország tájaival, nevezetességeivel. A társadalmi erdei szolgálat ellátásában pedig hét alkalommal vettek részt. *Dobos János*, az üzem dolgozója ezüstérmes túravezető jelvényt szerzett.

A tömegsport szervezésében és irányításában végzett jó munkája elismeréseképpen *Kiss István* dicséretben és jutalomban részesült.



Tevékenyek a vasutas eszperantisták

Mint minden évben, az idén is összejöttek megbeszélésre a Vasutas Eszperantó Szakosztály vezetői és a vasutas eszperantó szakcsoportok küldöttei, hogy beszámoljanak az előző évben végzett munkáról és megtárgyalják a következő évi teendőket.

Az értekezleten részt vett *dr. Mátéffy József*, a Magyar Eszperantó Szövetség elnöke. *Kevevári Béla*, a SZOT munkatársa *Elfriede Kruse*, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség titkára.

A tanácskozást *dr. Pethes Imre*, a szakosztály alelnöke nyitotta meg. Rövid bevezetője után *dr. Szegedi Mihály*, a szakosztály titkára ismertette a vezetőség beszámolóját. Elmondotta, hogy a vasutas szakcsoportok az elmúlt évben is eredményes munkát végeztek. *15 tanfolyamon összesen 166-an tanulták a nemzetközi nyelvet. A legszebb eredményeket a debreceni csoport érte el, amelynek tagjai 61 hallgató részére 5 tanfolyamot vezettek.* Dicséret illeti a csoportot a múlt évi munkaülés megrendezéséért.

A kulturális munkában a központi csoport végzett jó munkát. A *Baghy Gyula Klubban* sok nyelvészeti, zeneművészeti és vetítettképes, külföldi városokat, építészetet, tájakat ismertető előadás hangzott el a rendszeres, hetenként megtartott klubdélutánokon.

A csoportok nemzetközi tevékenysége köréből említésre méltó a *Luganóban* (Svájc) megtartott nemzetközi vasutas eszperantó kongresszuson való részvétel, ahol tagjaink az eszperantó nyelv segítségével kötetlen beszélgetések keretében törekedtek arra, hogy hazánk eredményeiről, népünk életéről eszperantista vasutas ismerőseik helyes képet nyerjenek.

Külön bizottság foglalkozik a vasúti szakmai szókincs fejlesztésével és nemzetközi egyeztetésével. *A magyar vasutasoknak már van egy kis terjedelmű szakmai szótáruk*, de részt vesznek a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) nagy hatnyelvű szótárában foglalt szó- és kifejezéskincs eszperantóra való fordításában is, illetve ennek a munkának ráluk eső részét már el is végezték.

A múlt évben is megjelent a *MÁV Hivatalos Menetrendkönyvének* jelmagyarázata, valamint a *Vasútegészségügy* c. vasútorvosi szaklap cikkösszefoglalójának eszperantó nyelvű fordítása.

Jelentős feladatot láttak el a vasutasok a múlt év júliusában lezajlott *Hungara Kulturfestivalo* (Magyar Kultúrfesztivál) rendezésében is.

Ezeknek az eredményeknek elérését, tagjaink aktivitását kívül a Vasutasok Szakszervezetének hathatós támogatása tette lehetővé.

A beszámolót a csoportok küldötteinek hozzászólása követte majd *Elfriede Kruse* asszony mondott elismerő szavakat a magyar vasutas eszperantisták munkájáról.

Kristek Pál

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon:
városi: 229—872 üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: 1964 Budapest
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

MÁV

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága felvesz

elsősorban budapesti, kiemelt bérezés mellett Budapest–Ferencváros és Rákosrendező állomásra 18–40 év közötti férfi dolgozókat:

- kocsirendező
- sarukezelő
- vonatfékező
- váltóőr-váltókezelő munkakörökbe.

A kiképzési idő: 6 hét. Ez alatt a bérezés 1550–1850 Ft.

A szorgalmas dolgozók 1500–2000 Ft szerződési előleget kaphatnak. A szakvizsga megszerzése után a kereset, havi 210 óra munkával 2400–2800 Ft.

A sorkötelesek Budapesten külön kedvezményben részesülnek.

Az évi járandóságon kívül havonta 3 plusz szabadnap jár.

Jelentkezni lehet az állomások munkaügyi vezetőinél vagy a Budapest–Keleti pályaudvaron levő Központi Munkaerő Felvételi Irodán.

VÁRJUK a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit.

A MAV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. MÁRCIUS 17.

Kitüntetések a nemzetközi nőnapon

A nemzetközi nőnap alkalmából március 8-án bensőséges ünnepségen került sor a vasúti munka élenjáróit megillető kitüntetések átadására a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Az ünnepséget, melyen megjelent *Szabó Antal* főtitkár, *dr. Pethes Imre*, a főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg. A szakszervezet elnöksége, a vasút vezetői és a pártbizottság nevében kedves szavakkal köszöntötte az ünnepség részvevőit, s rajtuk keresztül a vasutas lányokat, asszonyokat, majd *Szűcs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes mondott ünnepi beszédet.

Bevezetőjében méltatta a nőnap jelentőségét. Ezután emlékeztetett az MSZMP Központi Bizottságának nőpolitikai határozatára, amelynek végrehajtása — mint mondotta — a vasút gazdasági vezetői számára is elsőrangú feladat. Érthető, hiszen a vasút munkájában az utóbbi években egyre nagyobb szerepe van a nődolgozóknak, nem beszélve a vasutas feleségekről, a vasutas édesanyákról. Míg 1950-ben *mindössze 7600, addig ma 25 000 nő dolgozik a MÁV-nál, az összlétszám 17,6 százaléka.*



Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes ünnepi beszédét mondja (Laczkó Ildikó felvétele)

Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes miután részletesen elemezte, milyen intézkedések történtek a vasútnál a KB határozat óta, köszönetet mondott a munkában kimagasló eredményt elért nődolgozóknak, majd átadta a kitüntetéseket. Az ez évi nőnapon a *Közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetést 27, *Miniszteri dicséretet* 27, *Vezérigazgatói dicséretet* 30 nődolgozó kapott. *(A kitüntetettek névsorát lapunk más helyén közöljük.)*

EREDMÉNYES ESZTENDŐ

Növekedett a vasutas-szakszervezet politikai szerepe, tömegbefolyása

A SZAKSZERVEZETEK XXII. ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE VIII. KONGRESSZUSA HATÁROZATAINAK VÉGREHAJTÁSÁRÓL TANÁCSKOZOTT A KÖZPONTI VEZETŐSÉG

Március 12-én szakszervezetünk központi vezetősége ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Virizlay Gyula*, a SZOT-titkára, *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* és *Tóth Györgyné dr*, alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár.

Az ülést *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. A napirend ismertetése, illetve annak elfogadtatása után *Szabó Antal főtitkár tartott rövid szóbeli kiegészítőt a szakszervezetek XXII. és a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról készült írásos jelentéshez*, melyet a központi vezetőség tagjai már az ülést megelőzően kézhez kaptak. Az írásos beszámoló a szakszervezet 1972-ben végzett munkáját átfogó értékelésben tartalmazta, s egyben utalt a legfontosabb tennivalókra is.

A határozatok szellemében

A vasutas-szakszervezet vezetőtestületei, az apparátus, a tisztségviselők és a társadalmi munkások tevékenysége a határozatok, a vasút 1972. évi feladatai végrehajtásának szervezésére, segítésére és ellenőrzésére összpontosult. *A feladatok végrehajtására irányuló erőfeszítések eredménnyel jártak, tovább nőtt szakszervezetünk politikai szerepe, tömegbefolyása.* Ennek eredménye megmutatkozik a szállítási tervek teljesítésében, a szakmai és általános műveltség növelésében, a nemzetközi összefogásban, s a szolidaritási akciókban.

A jelentés ezután részletesen ismertette, hogy 1972-ben milyen főbb kérdések szerepeltek a szakszervezet vezetőtestületeinek napirendjén, hogyan fejlődött a szakszervezeti demokrácia, milyen eredmények születtek a rétegpolitikai tevékenység során, valamint a kádermunkában.

A szakszervezet termelést segítő tevékenységét illetően a jelentés megállapította, hogy szakszervezeti szerveink a gazdasági vezetéssel együttműködve — igénybe véve a párt és KISZ-szervezetek segítségét — *eredményesen segítették a MÁV és a GYSEV szállítási, az Utasellátó, valamint a Fa-anyagvédelmi és Fatelítő Vállalat 1972. évi termelési feladatainak megoldását.*

A vezetők és a végrehajtó szolgálat együttes, jó munkáját fejezi ki, hogy a vasút maradéktalanul kielégítette az áru- és személyszállítási igényeket. *A 369 millió utas és a több mint 117 millió tonna áru elszállítása, a gazdaságossági mutatók kedvező alakulása dicséretes teljesítmény.* A múlt évben a vasút alaptevékenységét szolgáló ipar és építőipar is nagymértékben hozzájárult a kedvező eredményekhez.

Az *Utasellátó Vállalat* áruforgalmi tervét 100,2 százalékra teljesítette. Ez 4,3 százalékkal jobb a bázisnál. A dolgozók személyi jövedelmének növekedése is tervszerűen ment végbe.

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat termelési tervét a tervezett 285 millió forinttal szemben 308.1 millió forintra teljesítette. A vállalat bérszínvonala minegy 7 százalékkal növekedett az előző évhez viszonyítva.

A jelentés a továbbiakban részletesen elemzi a vasutasok élet- és munkakörülményeinek, szociális ellátásának javítására tett intézkedések mikénti alakulását.

A kollektív szerződés kiállta a próbát

A vasutasok egészének, különböző szolgálati ágazatainak és rétegeinek alapvető érdekeit, jogait és kötelességeit az első ízben öt évre megkötött kollektív szerződésben rögzítette a gazdasági vezetés és a szakszervezet. A kollektív szerződés szabályainak elfogadását, végrehajtásának igénylését, érvényesítését szinte a vasutas dolgozók egészének egyetértése jellemzi. *A dolgozók javaslatai alapján az elmúlt évben a függelékben 24 paragrafus változott.* Ezek közül a jelentősebbek az alábbiak:

— A vasútigazgatóságok és a területi bizottságok függelékalkotási hatáskört kaptak.

— A távgépírók és telefonközpont-kezelők heti munkaidejét általánosan 42 órára csökkentették.

— Az utazók havi távolléti órálnak szintjét maximálták.

— A kötelező éjszakai szolgálat alól mentesítést kaptak az egyedülálló anyák és apák.

— Rendszerezésre kerültek az ügyeleti és készenléti szolgálat szabályai.

— Megoldódott az utazók laktanya nélküli forduló állomáson töltött idejének 50 százalékos bérrel történő díjazása.

— Behatárolást nyert a vasárnapi pihenő.

— Módosult a nyereségrészesedés felosztásának 1972. évi szabálya.

A végrehajtás, a szabályok érvényesítése elsősorban a gazdasági vezetők törvényes kötelessége. Segítésük és következetes ellenőrzésük a szakszervezeti szervek hatáskörébe tartozik. *A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a kollektív szerződésben foglaltak, a rendszeres kötelező beszámolás jól ösztönzi a végrehajtásra a gazdasági vezetést és a szakszervezeti szerveket.* A szakszervezeti szervek üléseiken rendszeresen értékelik a végrehajtást, a gazdasági vezetőktől, szakszervezeti tisztségviselőktől számon kérik az intézkedések elmulasztását. Az elmúlt évben *több helyen kezdeményeztek jogszabálysértésért eljárást, vétót helyeztek kilátásba*, illetve gyakorolták ezeket a jogokat.

A kollektív szerződésben foglaltak eredményes végrehajtásához igen sokirányú tevékenység, tényező együttes hatása járult hozzá. Jellemző, tapasztalat, hogy a szakszervezeti alapszervezetek munkájában is *előtérbe került és folyamatos tevékenységgé vált a kollektív szerződéssel való foglalkozás.* Tovább javult rendelkezéseink megismertetése, illetve megismerése, amit nagymértékben segített, hogy *a bizalmiak is elvannak látva a kollektív szerződéssel, s a módosítást tartalmazó függelékekkel.* A területi bizottságok a különböző munkabizottságok vezetőinek, reszortfelelőseinek értekezletén az elmúlt évben is rendszeresen foglalkoztak az egyes szabályok végrehajtásából eredő szakszervezeti feladatokkal, a tisztségviselők ez irányú felkészítésével.

A tisztségviselők jobb felkészültsége kifejezésre jut abban is, hogy meghatározó szerepet töltenek be a szerződés szabályai végrehajtásával kapcsolatos

(Folytatás a 2. oldalon.)

NAPIRENDEN

Az ifjúsági törvény vasúti végrehajtása

A szakszervezet elnöksége március 2-i ülésén tárgyalta az ifjúságról szóló törvény vasúti végrehajtási utasításának tervezetét.

A téma jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, minthogy *a MÁV dolgozóinak 24 százaléka 30 éven aluli fiatal.* Létszámuk meghaladja a 35 ezer főt. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a természetes utánpótlás évente közel 5000 dolgozó munkába állítását teszi szükségessé, még szembetűnőbb a kérdés fontossága.

Az elnökség az előterjesztés tárgyalásánál abból az alapgondolatból indult ki, hogy ezekre a fiatalokra, mint vasutas dolgozókra a munkáltatást, az élet- és munkakörülményeket illetően ugyanúgy vonatkozik minden jog- és kötelesség, mint idősebb társaikra. Ezentúl azonban különös figyelmet kell fordítani rájuk több szempontból. Először is abból a meggondolásból, hogy most indulnak az életbe, ők jelentik a jövő vasutas-generációját. Másrészt általában családalapítás előtt állnak, vagy közvetlenül utána.

Figyelembe veendő az a tény is, hogy ezek a fiatalok már a szocialista rendszerben születtek, jártak iskolába, ennélfogva műveltségük alaposabb, mentesek a régi maradványok visszahúzó erejétől. *Könnyen lelkesednek az újért, de ha kedvüket szegik, hamarosan lelohad a lelkesedésük.* Nekünk pedig szükségünk van a fiatalok egészséges újatakarására, lendületére.

Nem feledtendő el az sem, hogy még hiányzik az élettapasztalatuk. Egyrészük nem mentes a cinizmustól, a múlt eredményeinek lebecsülésétől. Nem egy közülük sokkal hamarabb megtanulja a jogait, mint a kötelességeit.

A szakszervezet állásfoglalásánál döntő szempont az is, hogy szinte valamennyien szakszervezeti tagok, de csak egyrészük tagja a KISZ-nek. *Egyértelműen látni kell, hogy érdekvédelmi szervük a szakszervezet.* Általában együtt dolgoznak az idősebbekkel. Nem közömbös tehát, hogy a személyes példamutatás, a szemlélet munkatársaik részéről hogyan mutatkozik meg.

Az utasítástervezet számos konkrét javaslatot tartalmaz. Ezek nagyrésze az idősebbekre ró kötelezettséget, amellett, hogy vázolja azokat a szempontokat, amelyet a munkában, a közéletben, a közgondolkodásban, a magánéletben elvárunk a fiataloktól. *Az utasítás feladatává teszi a gazdasági vezetőknek, hogy megkülönböztetett figyelmet fordítsanak a fiatalok munkahelyi beilleszkedésére*, arra, hogy megfelelően felkészülhessenek munkakörük ellátására. Minden szolgálati helyen elő kell segíteni szorgalmuktól és rátermettségüktől függően a vasút igényeit figyelembe vevő továbbtanulásukat, továbbképzésüket.

Előírja, hogy fokozottabban kell támaszkodni a fiatalokra, a vasút előtt álló feladatok megoldásában. Be kell vonni őket a feladattervek kidolgozásába. A végrehajtás során bátran meg kell bízni őket nagyobb felelősséggel járó munkákkal. Elengedhetetlen, hogy minél többen kapcsolódjanak be a különböző versenymozgalmakba.

A végrehajtási utasítás tételesen foglalkozik az erkölcsi és anyagi elismerések, kitüntetések rendszerével, formájával. *Külön fejezetet szentel a fiatalok szociális helyzete javításának, egészségvédelmének.* Hangsúlyozza, hogy a fiatalok foglalkoztatása fokozott felelősséget hárít a szolgálati helyekre. Alapvető feladat munkabiztonságuk, testi épségük és egészségük védelme. Részletesen felsorolja a tennivalókat szociális helyzetük javítását, családalapításuk segítését illetően.

A szolgálati vezetők a fiatalok művelődési lehetőségeinek fejlesztését tekintsék a vezetői tevékenység részének — emeli ki a tervezet. *Szól a fiatalok tanulási, szórakozási, sportolási lehetőségei szélesítésével kapcsolatos tennivalókról.* Részletezi az üdülési lehetőségeket, ifjúsági klubok létrehozását szorgalmazza.

Behatóan foglalkozik a KISZ-szervezetek működésének és képviseleti tevékenységének biztosításával, jogkörével. Intézkedik arról, hogy ankétok, fórumok szervezésével *rendszeres időközönként tanácskozni kell a fiatalokkal. Előírja, hogy a vasutas fiatalok első országos parlamentjét 1974-ben össze kell hívni.*

(Folytatás a 3. oldalon.)

72 MILLIÓS BERUHÁZÁS

Korszerű műhelycsarnokot avattak Jászkiséren

Jászkisér község határában, az egykori mezőgazdasági gépállomás területén, 1967 decemberében kezdték meg a *MÁV Építőgépjavító Üzemének* kialakítását. A gépállomás átvétele után nyomban megindult a vasútépítési és pályafenntartási munkagépek főjavítása és ezzel párhuzamosan megkezdődött a fejlesztéssel kapcsolatos beruházások előkészítése.

A MÁV megbízása alapján az *ÉVM Miskolci Tervező Vállalata* már 1968-ban elkészítette egy új műhelycsarnok, egy szociális épület és a kapcsolódó kiszolgáló létesítmények beruházási programját, majd egy évre rá a kiviteli terveket.

Az új létesítmények kivitelezése, *a 300 személyes öltözőmosdó építésével, 1970-ben megkezdődött.* A munkák generálkivitelezője a *MÁV Miskolci Építési Főnöksége* volt. Alvállalkozóként az *ÉVM 31-es számú Építőipari Vállalat*, a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség*, a beruházó üzem és számos vasúton kívüli szerv dolgozott még a 72 millió forint költséggel épült létesítményeken.

A szociális épület 1971-ben, a műhelycsarnok 1972-ben készült el. Az új, hatalmas területen kialakított műhelyben egy 9 vágányos, 1460 négyzetméter alapterületű, daruval felszerelt javítócsarnok, egy 960 négyzetméter területű mechanikai műhely, egy 1030 négyzetméteres központi raktár, festőműhely, kovácsműhely és egyéb, kisebb-nagyobb műhelyek kerültek kialakításra.

A beruházás keretében az energiahálózatot is korszerűsítették. A telep fűtésére és melegvíz ellátására *új kazánház épült.* Megépítették az üzem út-, víz- és csatornahálózatát is.

Nagy szükség volt a felsorolt létesítmények megépítésére, *mert az üzem feladata, a vasútépítő és pályafenntartási gépek főjavítása 1971-től újabb profillal bővült.* A vasúti pályák karbantartására létrehozott felépítményi karbantartó géplánckat is a jászkisériek üzemeltetik és természetesen karbantartásukat, javításukat is elvégzik. Így, mint országos hatáskörrel rendelkező szerv, *több mint 60 alávető, aljköztömörítő, ágyazatrendező géppel és 10 vasúti szerelvénnyel — a MÁV teljes vonalhálózatán — évente mintegy 5000 vonalkilométer vasúti pálya szabályozását végzi.*

A rohamosan fejlődő jászkiséri üzem — amely a múlt év végén már 760 dolgozót foglalkoztatott —, a felépítményi géplánckokkal végzett pályaszabályozások mellett 260 gép javítását végezte el.

A számok, mint általában, ezúttal is kitűnő lehetőséget kínáltak az összehasonlításra. Íme: *1967 decemberében, amikor a MÁV átvette a mezőgazdasági gépállomást a dolgozók száma 260, az állóeszközök értéke 11 millió forint volt.* Ma, alig öt év múltán, csaknem 800-an dolgoznak az üzemben és csupán az új berendezés értéke 72 millió forint.

A MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem dolgozóinak büszkeségét, az új műhelycsarnokot *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója március 2-án ünnepélyes külsőségek között adta át rendeltetésének.



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója beszél az üzemcsarnok átadásakor (MTI Fotó, Bajkor József felv.)

Növekedett a vasutas-szakszervezet politikai szerepe, tömegbefolyása

A SZAKSZERVEZETEK XXII. ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE VIII. KONGRESSZUSA HATÁROZATAINAK VÉGREHAJTÁSÁRÓL TANÁCSKOZOTT A KÖZPONTI VEZETŐSÉG

(Folytatás az 1. oldalról.)

tos irányító munkában. A felmerült vitás kérdések eldöntésénél *teljes értékű partnerként foglalnak állást a szabályok helyes értelmezésében és érvényesítésében.* Ez megmutatkozik abban, hogy a szakszervezeti szervelnek egyre kevesebb az értelmezésből eredő vitája a partner gazdasági vezetőkkel. *A tapasztalatok viszont azt bizonyítják, hogy a gazdasági vezetők — főként a középvezetők — nem ismerik megfelelően a kollektív szerződés szabályait, nem egy esetben érvényüket vesztett szabályokra, gyakorlatra hivatkoznak.* A kollektív szerződés rendelkezéseinek érvényesítése során gyakori a szakszervezeti és gazdasági szervek közötti vita. A viták általában a normális munkakapcsolatok keretein belül maradtak. Szükségesnek tartjuk azonban, hogy a vezető beosztású dolgozók, akik hívatva vannak a kollektív szerződés szabályainak alkalmazására. megfelelő felkészítésben, szervezett oktatásban részesüljenek.

A kollektív szerződésről megállapítható, hogy rendelkezései megalapozottabbak, a korábbinál, kiküszöbölődtek a kezdeti fogyatékosságok. A szakszervezeti szervek eredményes tevékenysége nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a kollektív szerződés egyes szabályai körüli problémák — amelyek a korábbi években nagymértékben jellemzőek voltak — leszűkültek az utazók és a fordulószolgálatos dolgozókat érintő kérdésekre. Ezt a körülményt a kollektív szerződés tekintélye, alkalmazása és a dolgozók részéről történő elsajátítása szempontjából jelentős eredménynek tartjuk.

4,1 százalékkal emelkedett a vasutasok bérszínvonala

Az elmúlt évben a vasút vezetésével együttműködve, a központi bérprefenciákból és a bértömeg-gazdálkodásból a negyedik ötéves terv adott időszakára előirányzott bérfejlesztést teljesítettük: *a vasutas dolgozók bérszínvonala 1972-ben 4,1 százalekkal emelkedett.* Ezen belül az iparban dolgozók bére nagyobb mértékben nőtt, ezzel elértük az állami ipar bérszintjét. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy *ez a bérszint, mintegy 35 ezer vasutas dolgozó napi 8 óránál jóval hosszabb munkaideje mellett alakult ki.* A rendelkezésre álló bértömeg lehetőséget teremtett, hogy 1972-ben lépcsőzetesen megvalósult az alsó bérhatárokra történő ráállás.

A különböző állománycsoportba tartozó dolgozók bértételének alsó határára való ráállásra 79 millió 978 ezer forintot használtak fel. Ezzel az intézkedéssel egyes munkakörökben a szocialista bérpolitikával ellentétes nivellálódás következett be. Ennek némi korrigálására, a legjobb dolgozók bérének emelésére a *negyedik negyedévben lehetőség nyílott 15 millió forint felhasználásával.*

Az új és a régi fizetési fokozati bér különbözetének fedezetére 42 millió, a gépkocsivezetők bérfejlesztésére 647 000, a járműjavító-munkások bérfejlesztésére 5 millió, az őszi forgalomban élenjáró dolgozók anyagi ösztönzésére 12 millió 600 ezer forintot fordítottak. *Tehát a vasút 1972-ben a tervezett 124 millió forinttal szemben 155 millió 225 ezer forintot használt fel béremelésre.* A különböző bérintézkedésekkel a férfiak és a nők, valamint a fiatalok és az idősek bére közötti aránytalanság a minimálisra csökkent.

A múlt évben a MÁV Vezérigazgatóság egyes felelős beosztású dolgozóinak ellenállása ellenére, *szakszervezetünknek következetes munkával sikerült elérni a törzsgárda bronz fokozatával járó 500 forint jutalom kifizetését, amely 21 millió forintot tett ki.* Ennek az intézkedésnek politikailag is jelentős kihatása volt.

A vasút vezetése a szakszervezettel közösen 1972-ben is igyekezett biztosítani a prémium feladatok és a munkaverseny célkitűzések összhangját. *Sikerült elérni, hogy az anyagi es erkölcsi ösztönzés mindinkább egyirányba ható tényezővé válik.* Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a vasút évi feladatait közmegelégedésre oldotta meg, s ez találkozott a vasutas dolgozók közvetlen érdekeltségével is. A különböző címeken kifizetett prémiumok és a szocialista munkaversenyben elért kimagasló eredmények alapján *közel 130 millió forint került kifizetésre,* amely jelentős mértékben növelte a vasutasok jövedelmét.

Az előző évekhez hasonlóan 1972-ben is jelentos mértékű béren kívüli juttatásban részesültek a vasutas dolgozók. A bérenkívüli juttatások körében nagy jelentősége van a vasutas dolgozók lakásépítésére és támogatására nyújtott anyagi és egyéb hozzájárulásoknak. *A vasútnak az elmúlt évben erre a célra 57,8 millió forint állt rendelkezésére.* Az összeg nagyobb részt új lakások építésére és kamatmentes kölcsönként került felhasználásra. Ezen túl a saját erőből építkező dolgozók jelentős segítséget kaptak gépek, eszközök stb. kölcsönbe vételével. *Szakszervezetünknek az a megállapítása, hogy a lehetőségek közel sincsenek kihasználva.* Helyenként a gazdasági vezetők különböző kifogással akadályt gördítenek a lehetőségek jobb kihasználása elé. Tekintettel a megjelent új jogszabályokra, 1973-ban a korábbinál hatékonyabb intézkedéseket kell tenni a lehetőségek maximális kihasználására, a jogos igények nagyobb mérvű kielégítésére.

Gyermekintézményeink férőhely tekintetében messze elmaradnak az igényektől. Bár az 1971—72. évekre tervezett bővítések és korszerűsítések megvalósultak, ezek azonban csak részmegoldást eredményeztek. *Szakszervezetünknek az az álláspontja, hogy jobb megoldás abban az esetben érhető el, ha a tanácsi intézmények létesítéséhez vállalati hozzájárulást biztosítunk.*

A múlt esztendőben a vasút 37 millió forintot fordított az üzemétkeztetés támogatására.

A MÁV új ruházati utasítása — a kongresszus határozatában megjelölt célkitűzések figyelembe vételével — elkészült. *Hosszú ideig tartó vita után, az elnökség javaslata alapján, a ruhatérítési díj, az érintett közel 40 000 dolgozó általános megelégedésére rendeződött.* Ennek évi kihatása 11 millió forint. Ismét bebizonyosodott, hogy e kérdés rendezésének objektív lehetősége adott volt, végrehajtását szemléletbeli okok akadályozták.

Az 1973. évi bérintézkedések végrehajtása nagy feladat elé állítja a gazdasági vezetést és a szakszervezetet egyaránt. A vasútnál, a kormányhatározat alapján, központi béremelésben csak az ipari és építőipari egységek munkásállományú és közvetlen termelést irányító dolgozói részesültek. *A szakszervezet vezetői elsődleges feladatnak tekintik, hogy 1973-ban a preferenciából és a saját erőforrásból bérfejlesztésre rendelkezésre álló összegből azokat a vasúti közlekedési munkáskategóriákat részesitsék előnyben, akik a kormányhatározat alapján a központi bérintézkedésekből nem részesültek.*

A munkaidő-csökkentés körültekintő előkészítést igényel

Hazánkban tovább folytatódik a munkaidő-csökkentés kiterjesztése. *A vasútnál is körültekintő előkészítő munkát kell végezni,* egyrészt azért, hogy a népgazdaságban bevezetésre kerülő újabb munkaidő-csökkentéshez az áru- és személyszállítás alkalmazkodjon, másrészt, hogy a vasutasok munkaidejének további csökkentését előkészítsük, *különös tekintettel a 8 óránál még mindig hosszabb szolgálati időt teljesítők munkaidejének csökkentésére.* Az elfogadott üzem- és munkaszervezési irányelvek jó végrehajtása segítséget nyújthat ehhez, de szüntelenül keresni kell a megoldást, elsősorban saját erőből.

Az elmúlt évben is jelentős eredményeket értünk el a túlmunka csökkentésében. *A tényleges munkaidő csökkentését segitették elő a nagyobb forgalmi csomópontokon bevezetett hétvégi üzemszünetek.* Ezek eredményeképpen csökkent a túlmunka, valamint a szolgálati okok miatt visszatartott szabadság- és pihenőnapok száma. Országos átlagban 3 százalékkal csökkent a forgalmi utazó és több mint 4 százalékkal a vontatási utazó személyzet túlmunkáltatása.

Nagy gondot okoz, s már huzamos ideje megoldásra vár a budapesti szolgálati helyekre más igazgatóságtól kirendelt dolgozók problémájának megoldása. Annál is inkább, mert ez ellentétes az érdekekkel. Ugyanakkor hátrányos a kirendelt dolgozóra és családjára, de méltatlankodnak a honos szolgálati főnökségek, a mozgalmi szervek és az igazgatóságok is. Gondot okoz a munkáltató főnökségeknek, a szakszervezeti szerveknek a kirendelt dolgozók szociális ellátása. a saját dolgozóknak a jelentős jövedelemeltérés megmagyarázása, a kedvezőtlen hangulat levezetése. *Mindezek sürgetően követelik a gazdasági vezetéstől, hogy mielőbb tegyen hatékony intézkedéseket a megoldásra.*

A vezérigazgatóság és a szakszervezet közötti együttműködés, a kollektív szerződésben, foglaltak, a vasutas dolgozók jogos elvárásai, s nem utolsósorban a munkaerőhelyzet, *közös kötelességgé teszi az egészséges és biztonságos munkafeltételek fejlesztését. Ennek elősegitésére a MÁV negyedik ötéves tervében — 1972-re — 481 millió 581 ezer forint szerepelt.* Ebből 61 millió 340 ezer forintot terveztek szociális beruházásokra. A további 420 millió 241 ezer forintot különböző munkavédelmi hiányosságok pótlására irányozták elő.

A szociális beruházásoknál 58 millió 412 ezer forintot használtak fel, a tervezett összeg 95,2 százalékát. A munkavédelmi beruházási célokat szolgáló hitelek felhasználásáról pontos és ellenőrizhető adatok még nincsenek.

Szociális és munkavédelmi célokra 1972-ben *az Utasellátó Vállalat 1 millió 50 ezer, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat 17 millió, a GYSEV 2 millió 570 ezer forintot használt fel.*

Szakszervezetünk tevékenysége, melyet az egészséges és biztonságos munkakörülmények fejlesztése érdekében végez, számottevő. Bátran állíthatjuk, hogy nincs ok a szégyenkezésre, de azt sem tagadhatjuk, hogy gondjaink is vannak. Ezek a következőkből adódnak:

A beruházások előkészítésében előforduló fogyatékosságok, *az indokolatlan terjedelmű módosítások, a kapacitáshiány, továbbá a beruházások tényleges költségének alátervezése miatt egyes létesítmények a tervezett időre nem valósulnak meg,* terhelik az éves keretet és jelentős költségnövekedést okoznak. Mindez hitelátcsoportosítást igényel.

Az átcsoportosítások legkifogásolhatóbb hibája, hogy egyes igazgatóságok az évi hitelfelhasználásra vonatkozó javaslataikat, módosításokat *a partner területi bizottságok egyetértése nélkül terjesztik fel az 1. szakosztálynak.* Az érdekelt felek jobb együttműködésével, a hatáskörben biztosított jogok gyakorlásával mindezek megelőzhetők.

Fontos feladat a dolgozók egészségének és testi épségének védelme

A MÁV negyedik ötéves tervében előirányzott, illetve tervezett szociális és munkavédelmi beruházások létesítményjegyzékének közel fele már érvényét vesztette. Ez magában véve felveti a tervezési metodikában levő fogyatékosságokat. Az utóbbi időben e hiányosságok okát a beruházások szigorításával magyarázzák. Ez azonban nem fogadható el, mert a MÁV vezérigazgatója az elnökséggel egyetértve, az ötéves tervben vállalta a 2,4 milliárd forint biztosítását. *A dolgozók pedig joggal elvárják, hogy a meghirdetett szociális és munkavédelmi program mielőbb megvalósuljon.*

Szakszervezetünk sokirányú munkájában jelentős helyet foglal el *a dolgozók egészségének, testi épségének védelme, a kulturált munkakörülmények biztosítása.* A baleseti helyzet alakulása kihatással van a termelés folyamatosságára, hatékonyságára is. Ennél fogva balesetek megelőzése, a dolgozók testi épségének védelme fontos politikai feladat. *Szakszervezetünk vezető szerve, a tisztségviselők és az apparátus ennek tudatában nagy gondot fordítottak a baleesetek megelőzésére.* A beszámolási időszakban az előző évinél jobb eredményeket értünk el a munkavédelemben és a balesetelhárításban. Ennek következtében a halálos, a csonkulásos, az üzembalesetek és a munkanap-kiesések mutatóiban örvendetes a javulás.

A kedvezőbb helyzet ellenére sem lehetünk azonban elégedettek. Mint a tapasztalatok is bizonyítják, *nagyobb figyelemmel és jobb munkaszervezéssel számos balesetet meg lehetett volna előzni.* Szakszervezetünk különböző intézkedéseket tett a helyzet további javítására, a fogyatékosságok megszüntetésére. Fokozott gondot fordított a munkavédelemre előirányzott összegek rendeltetésszerű felhasználására.

Intézkedéseink alapján a vasútüzem különböző szakterületein, munkavédelmi szempontból felülvizsgáltattuk az alkalmazott technológiákat, azokat szükség szerint, az előírásoknak megfelelően elkészítették, illetve kiegészítették. *Legtöbb gondot továbbra is, részben a technológiai utasítások kidolgozásának hiánya, a meglévők módosításának elmaradása, másrészt pedig a biztonsági és egészségügyi előírásokat is tartalmazó utasítások rendszeres oktatásának, az előírások betartása ellenőrzésének fogyatékossága okozza.* Erőfeszítéseink ellenére is igen lassú az előrehaladás a gépek minősítésében. Az elnökség meghatározta a feladatokat, azért a vezérigazgatóság részéről *már történtek intézkedések, de még nem kielégítő mértékben.*

Nagy gondot fordítottunk a foglalkozási ártalmak és megbetegedések megelőzésére. Az együttműködés és a megelőzés javítására a vezérigazgatósággal és a MÁV Közegészségügyi Intézettel közösen feladattervet dolgoztunk ki.

Az intézkedések és ellenőrzések hatékonyan segítették a dolgozók egészségének és testi épségének megóvását, a munkavédelem fejlesztését, a nehéz fizikai munka csökkentését. *A munkavédelmi törvényességi vizsgálatok során különösen nagy gondot fordítottunk a nőkre és a fiatalokra vonatkozó törvények és rendeletek betartására.* A munkavédelmi összetevékenység hatékonyságát jelentősen segítette a széles körű társadalmi aktivahálózat, a munkavédelmi őrök tevékenysége. A sokoldalú tájékoztató, felvilágosító munka eredményeként a sérült dolgozók több mint kétharmada élt a kárigény bejelentési jogával és ezeknek 90 százaléka részesült kártérítésben. *1972-ben 3223 dolgozót ért baleset, ebből 2100 főnek 2 millió 620 ezer forintot fizettek ki kártérítés címén.*

A szakszervezeti szerveknek az eddigieknél is következetesebben kell szorgalmazniuk, hogy a gazdasági vezetők minden szinten és tekintetben tegyenek eleget munkavédelmi vonatkozású kötelezettségeiknek, *szükség szerint részesüljenek elismerésben, illetve felelősségrevonásban.*

Társadalombiztosítás, vasútegészségügy

A szakszervezetek kezdeményezései alapján 1972-ben a kormány és a SZOT intézkedéseket tett, mely által tovább javult a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi ellátása. Megoldódott a forgalommal összefüggő munkakörökben hosszabb időt eltöltöttek anyagi rehabilitációja, amennyiben egészségromlásuk következtében végleg csökkent munkaképességűvé válnak. *Továbbra is megoldatlan a munkaköri rehabilitáció, nem történik meg intézményesen a csökkent munkaképességűek más munkakörbe való átképzése.* Megszűnt az a méltánytalanság is, hogy korkedvezményt nyugdíjazás esetén csak az kaphatott, aki 25, illetve 20 évet töltött el kedvezményre jogosító munkakörben. *A jövőben azok is kapnak arányosan kedvezményt, akik legalább 10, illetve a nők 8 évet ilyen munkakörben dolgoztak.* Módosultak a nyugdíjfolyósítás szabályai. Megszűnt az évi 6000 forint keretösszeg-szabályozás. Azok a dolgozók, akik az öregségi korhatárt betöltötték anélkül, hogy nyugdíjukat igénybe vennék, tovább dolgozhatnak, *ezáltal a nyugdíjpótlék évi 7, illetve 3 százalékkal emelkedik.*

Tovább javult a családipótlék ellátás, emelkedett a 3 és az ennél több gyermeket tartó családok, az egyedülállók, valamint a rokkant gyermekek után járó családi pótlék összege, szélesedett a jogosultak köre.

Központi vezetőségünk kezdeményezésére a MÁV Vezérigazgatóság intézkedéseket tett a vasútegészségügy átszervezésére. *Megalakult a Vasútegyészségügyi Igazgatóság, létrejöttek, a területi egészségügyi központok, az üzem- és ellenőrző orvosi tevékenységet összevonták.* Az intézkedésekkel eredményesebbé és gyorsabbá vált a dolgozók ellátása. Így javulás várható a táppénzes arányszám alakulásában, az üzemegészségügy színvonalának emelkedésében, a betegség megelőző és gondozó tevékenység fokozódásában.

A vasutasok az állami társadalombiztosítás keretében biztosított szolgáltatásokon túlmenően jelentős segítséget kaptak a *1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alapból.* A kiszolgáltatott gyógyászati segédeszközök térítése címén 1 millió 250 ezer, *készpénz-szolgáltatások címén 23 millió 115 ezer,* a vasútegészségügy beruházási program tervéhez *3 millió 400 ezer forint* támogatást biztosítottunk beruházásokra és korszerűsítésekre.

A tagság szociális problémáinak enyhítésére az elmúlt évben *tagdíjból és a vállalati segélykeretből 16 milliót,* a nyugdíjasok és nagycsaládosok segélyezésére további *másfél* milliót fordítottunk rendkívüli segélyalapra.

A tagság üdülési igényeinek fokozottabb kielégítése érdekében a szakszervezet új szabályozást készített a vállalati üdülők igénybevételére. A beutalások teljes egészében a területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok hatáskörébe kerültek.

A vállalati üdülők üzemeltetésére 1972-ben 7 millió 945 ezer forintot fordítottunk. E jelentős összeg felhasználása nagymértékben elősegítette azt, hogy a vasutas dolgozók szebb és kedvezőbb körülmények között üdülhettek.

Az elmúlt évben 28 713 vasutas dolgozó üdült, közel 4 százalékkal több, mint 1971-ben.

A jelentés a továbbiakban a szakszervezeti szervek nevelő és tudatformáló tevékenységével, a kulturális, agitációs és propagandamunkával, a testneveléssel és sporttal, szakszervezetünk nemzetközi kapcsolataival és gazdálkodásával foglalkozik. Rámutat: *szakszervezetünk VIII. kongresszusának határozata jelentőségének megfelelően jelölte meg a szakszervezeti szervek feladatait a dolgozók nevelésében, a szocialista tudat növelésében, az általános műveltség fokozásában.* Ez a tevékenység az elmúlt évben megfelelt a párt agitációs és propaganda célkitűzéseinek, annak szerves részét képezte.

Van még sok tennivaló

Az elért eredmények ellenére azonban sok még a tennivaló a szocialista közgondolkodás javítása, a dolgozók internacionalista szellemben való nevelését illetően. De sok tennivaló akad még az általános műveltség növelése tekintetében is.

A központi vezetőség *Szabó Antal* főtitkár szóbeli előterjesztését és a jelentésben foglaltakat megvitatta, majd elfogadta. A vitában felszólalt *Virizlay Gyula,* csak úgy mint a többi felszóló hangsúlyozta: *jó érzés olvasni a jelentést, amely azt mutatja, hogy a szakszervezet vezető testületei az aktivistákra támaszkodva eredményesen dolgoztak az elmúlt időszakban.*

A vita lezárása után a központi vezetőség megtárgyalta és elfogadta a központi vezetőség és az elnökség 1973 első félévi munkatervét, a szakszervezet 1973. évi költségvetését, a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját a 1/2 százalékos ÖTA 1972. évi mérlegbeszámolóját és 1973. évi költségvetését.

A VIII. kongresszus óta a központi vezetőség és az elnökség tagjai sorából halálozás, áthelyezés és nyugdíjazás miatt kiváltak helyébe kooptálták *Nagy Lajost,* a Szombathelyi MÁV Járműjavító Üzem igazgatóját, *Kisbakonyi Józsefet,* Szolnok állomás vezető mérnökét, *Sárdi Jenőt,* a Kaposvári Vontatási Főnökség vezető mérnökét, *Walter Piroskát,* a MÁV Hídépítési Főnökség tervelőadóját és *Kszel Józsefet,* a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat, vállalati szakszervezeti tanácsának társadalmi titkárát. Végezetül a központi vezetőség *Fekete Sándort,* Debrecen állomás főnökét, a központi vezetőség tagját, megválasztotta az elnökség tagjának.

Másnap, március 13-án, lapzártakor került sor a központi vezetőség és a Vasúti Főosztály pártbizottságának együttes ülésére a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Az ülésről lapunk következő számában tájékoztatjuk olvasóinkat.

Gál Pál motorszerelő

huszonhét éve bizalmi az Északi Járműjavítóban

A kék svájci sapka alól fehér tincsek buknak elő, ugyanakkor az arc feltűnően fiatalos. Nem is fiatalos: *fiatal, miért is ne lenne az, amikor tulajdonosa 48 éves csupán.* A haj (már ami a sapka alól kilátszik) alighanem azért fehér, hogy elhigyjék *Gál Pálról*: egy éve immár nagypapa, lányunokája van. Mosolygós, rendkívül halk szavú ember, az Északi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottságán úgy jellemezték: *jólhet, huszonhetedik éve, 1946 óta bizalmi, egyszer sem verte még az asztalt, mégis amit akart, azt el tudta intézni.* Higgadtan, határozottan, egyszersmind mosolyogva.

Melyik Gál Pálról írjak? A motorszerelőről, aki a nagymérvű munkaerő-vándorlás közepette, 1945 óta dolgozik egy helyen, az Északiban, és azt vallja: a motorok beszélni tudnak? Vagy a bizalmiról, akit újra meg újra megválasztanak? Talán a monori kertészről, aki a házát övező 400 négyszögölön gyümölcsfákat gondoz (a virág az asszony föladata), és május tájt lila orgonákkal hinti tele az üzemcsarnokot?

A legszebb fizetség

Azt is elmondták róla: *az ujsagiro „nehezen boldogul majd vele", mert a szerénynel is szerenyebb.* Jó, ha így van, beszéljünk hát a szerenységről; arról, hogy miért jó halkan beszélni?

— *Mert a halk szót inkább meghallják, mint a hangosat. Legalábbis azok, akiknek meg kell hallaniok...*

Hány embert ismer? Ki tudná hamarjában összeszámlálni. Rengeteget. A Kőbányai úton eltöltött, *több mint 27 év alatt csupán tanoncból félszáznál több megfordult a keze alatt.* Halk sóhaj: alig tizenöten-húszan maradtak közülük a járműjavítóban. De akik elmentek, másutt keltik mesterük jó hírét és vissza-visszalátogatnak hozzá. Pali bácsi tanácsára, biztatására mindig szükség van. Sajnálja, akik elmentek, de azt sem hallgatja el:

— *Csak az értelmesebb, a jó kezű gyerek való ide. A mostani munkánk: a csapágyillesztés nagy ügyességet, precizitást kíván.* És fizikumra is szükség van, nem könnyű munka ez. De szép. Nagyon szép. Amikor az ember a motort, a munkadarabot kiadja a kezéből, és azt mondják rá: *ez igen, ez derekas munka volt... az a legszebb fizetség.* Ha a csapágyra ránézek, látom, mitől beteg. Nem ördöngösség ez, megtanítható, megtanulható.

Hívták a MÁVAG-ba, de ő maradt

Ám önmagában a motor se minden. És az se mindegy, hogy ki dicséri meg a munkát. Őt éve őt is hívták és ment is — de csak körülnézni, a Kőbányai út túloldalára, a Ganz-MÁVAG-ba. *Ugyanezt a munkát végezte volna ott is, mint itt, a művezető, aki hívta, egyik legjobb barátja, egy forinttal magasabb órabért kínáltak...* Körbejártatta szemét az ismeretlen arcokon, az idegen falakon, aztán megköszönte, hogy hívták, és halkan elbúcsúzott. *Maradt a járműjavítóban.*

— Nem mehettem el, hogyan hagyhattam volna itt a régieket, akikkel tíz-tizenöthúsz éve együtt dolgozom: *Orgován Lászlót, Pásztor Bélát, Hajas Jenőt, Koller Lászlót, Erdei Pált, Trepper Endrét, Forgó Jánost, Réczkai Ferencet, Hecz Jánost* meg a többieket? Mi együvé tartozunk. És olyan jó barátok vagyunk, hogy mindenkor őszinték is lehetünk egymáshoz. Mert az a jó barát, aki igazat mond, még akkor is, ha az igazság néha keményen hangzik is. Igazat mondunk, és mindig szembe. Soha nem hát mögött.

Keményen hangzott a szó akkor is, amikor Gál Pál szakszervezeti bizalmi februárban határozottan kiállt amellett: *a fizetésemeléskor igenis differenciálni kell! Aki társadalmilag hasznosabb munkát végez, aki szorgalmasabban-jobban dolgozik, az kapjon többet.* Jutalmazáskor is ezt vallja. Mindemellett nincs nehéz dolguk a forintosztóknak (vagy éppenhogy nehéz dolguk van?), mert igaz: egyik munkás ügyesebb, a másik kevésbé az, de ügyeskedő, aki lazsálna, a pénzt viszont követeli, csak elvétve akad köztük.

A legnagyobb bosszúság

S ha a maga módján: halkan is, de azt is elmondja, ami bántja; őt magát és azokat, akik bizalmiranggal ruházták fel. *A legnagyobb bosszúság, hogy akadozik az anyagellátás; hol a hajtórúd hiányzik, hol a főtengely, hol más fontos alkatrész.* Ilyenkor, jobb híján más munkába kezdenek, ám a sok zökkenő, az anyagvárásra elfecserélt percek aligha kedveznek a munkaszervezésnek... Dél tájt beszélgetünk, megkérdem: *nem tartom-e fel túlságosan, nem készül-e ebédelni?* A válasz nemleges. Otthonról hozott hideg ételt eszik. Pedig a heti 19 forint, amit az üzemi étkezésért fizetni kell, igazán megérné az árát, nem rossz, ami az asztalra kerül... *de amíg az ember az asztalhoz kerül! Igen, ezt orvosolni kellene.* Hogy ne legyen oly hosszú az ebédre várók sora; hogy ne múljék el az ebédidő tetemes része a várakozással. (Gyors kérdés a Gál Pál csoportjához tartozókhoz: ki ebédel az üzemi étkezdében? Csend a válasz, pedig tizennégyük közül csupán az az egy nem felelhet, aki nincs jelen — mert éppen ebédel.)

Persze, a hazai is ízletes, az otthonról hozott, asszony-csomagolta húsétel, amely mellé — ha eljön az ideje — maga termesztette, fáról szedett, friss gyümölcs is dukál. S hogy milyenek ezek a gyümölcsök, azt a körülötte dolgozók mind tanúsíthatják: *munkatársai az első „meósok".*

Különös: messze még a nyugdíj, éppen egy tucat év választja el tőle, mégis már gondol rá, beszél róla — hogyan is lesz, ha majd búcsút mond az Északi járműjavítónak. (Mert, hogy onnan megy nyugalomba, ki merné kétleni-vitatni?!)

— Most nyolcvan gyümölcsfám van: *az őszibarackos meg a szilva már termett, a körtém alighanem az idén fordul termőre, a szőlőtőkék száma pedig eléri a háromszázat.* Nos, a hátralévő tizenkét év alatt kereken félezer tőkét szeretnék még ültetni. Ez kell ahhoz, hogy nyugodt legyek; hogy, ha majd nyugdíjasnak mondanak, akkor se kelljen napközben tétlenkednem...

Ugyan ki tudná elképzelni Gál Pált tétlenül?

Földes Tamás

A TISZTA TISZÁÉRT...

Hazánk vizeinek — a tavaknak, folyóknak, patakóknak — szennyeződése súlyos élettani következményekkel és anyagi veszteségekkel jár. Ennek megakadályozása az egész társadalom egyik nagyon fontos feladata.

A *Közép-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóságon* megtartott tanácskozáson a vezető vízügyi szakemberek igen nagyra értékelték a szolnoki pályafenntartási főnökség, a járműjavító és a vontatási főnökség összefogását, amely arra irányul, hogy *az egymással megkötött szocialista szerződés értelmében küzdjenek a közös veszély, a vízszennyeződés ellen.*

Az említett szolgálati helyek dolgozói különösen arra vigyáznak, hogy a csatornákba folyó mintegy 3000 köbméter szennyvíz ne hordhasson a Tiszába olajat és más mérgező anyagokat. A vasút szolnoki üzemei számíthatnak egymás segítségére, a különböző helyeken szerzett tapaszatalatok hasznosítására.

Nyolcas névadó a Kemenesalján

A *MÁV Celldömölki Építési Főnökség* szakszervezeti bizottságának támogatásával a *Zrínyi Ilona*, a *Széchenyi István* és a *Tessedik Sámuel* szocialista brigád tagjai nyolcas névadó ünnepséget rendeztek a Kemenesaljai Művelődési Központ kiállítási csarnokában. Eredetileg a Zrínyi Ilona brigád tagjai foglalták évi feladatlásukba, hogy a családiasabb légkör kialakítása érdekében csoportos névadó ünnepséget rendeznek, ha a brigádbeli öt kismama gyermekei megszületnek. A névadó megrendezéséhez csatlakozott a másik két brigád is, miután az abban dolgozó szülőknél három gyermek született.

A szülők és a névadó szülők ünnepélyes fogadalomtétele után *Kiss József*, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a megjelenteket, és ajándékot adott át az ünnepelteknek. Az ünnepség megrendezésében közreműködött a Berzsenyi Gimnázium szavalókórusa és az úttörők énekkara.

Képünkön: az ünnepeltek és a névadó szülők.



Cselekedni — másokért

Vállalatok, üzemek munkásai mondhatják el a leghitelesebben: milyen segítséget kaptak a társadalmi szervektől —, ha igényelték azt. Gyakran szóvá tesszük az igazságtalanságot, hogy megszüntessük a bajokat. Így helyes. Példákból okulunk, s tanuljuk meg azt, mit hogyan kell, s hogyan nem szabad tenni. Az egymás iránti felelősség, ember emberhez való viszonya formális kifejezés helyett, mind több tartalommal telik meg.

A betegek otthonában

A *MÁV Gépjavító Üzem* társadalombiztosítási tanácsának tagjai szakvonali munkájuk mellett, évek óta rendszeresen, fáradhatatlanul tevékenykednek a közösségért. Semmi rendkívüli nincs abban, amit csinálnak. *A társadalmi munkát vállalták, s végrehajtják. Nem látványosan, hangzatos szavak kíséretében, hanem csendben, gyorsan — emberül.* Munkájuk nyomán mégis meleg árad a szívekben, mosoly fakad az arcokon, köszönő szavak formálódnak az ajkakon.

Ha egy egyedülálló dolgozó megbetegszik, otthonában mindig van elintéznivaló. Ilyen volt a vidéken lakó *Nackram József* is, akit *Hirschek Rudolf* gyakran felkeresett a másik faluból és gyógyszert vitt részére. *Bányász Józsefnek Kégl Gyula* beteglátogató vitte rendszeresen a fizetést, táppénzt, keresőképtelensége idején. Sokat jelentett ez a dolgozónak, hiszen postai feladásnál, jó hétbe is beletellett volna, amíg a pénzt kézhez kapja.

Pócz Sándort sem hanyagolták el munkatársai. *Szedresi István, Muzsik Vilmos* nemcsak az otthonában, hanem a kórházban is felkereste a beteget, hogy érdeklődjön: *jobban van-e már, mire van szüksége.*

Igaz szeretetről tanúskodnak az olyan esetek, amikor az ajándékcsomagot saját költségükön vásárolják a beteglátogatók *„Ennyit megérdemel a társunk"* — mondják, s ugyan miért kellene kétségbe vonni szavaikat.

Rendkívüli segély

Olyankor, amikor a kezdeményező nem maga a dolgozó, rendkívüli segély kifizetésére is sor kerül. *Előfordul ugyanis, hogy egyik-másik restelli anyagi helyzetét, rászorultságát. Az éberen figyelő bizalmi, albizottsági tag felismeri a helyzetet és javasol, intézkedik.* Ilyen módszer alapján jutott rendkívüli segélyhez, a múlt év utolsó negyedében több pici, avagy beteg gyermekes család, egyedülálló anya is.

Dicséretére válik az albizottság tagjainak, hogy a kérelmek indokoltságát gondosan mérlegelik, ha szükséges el is utasítanak, s mindig a rendelkezésükre álló pénzmennyiség kerethatárán belül osztják el a forintokat.

Az idős dolgozók nyugdíj-előkészítése

Igazán gondos, körültekintő munkát az idős dolgozók nyugdíj-előkészítése igényel. Aprólékos, lassú folyamatnak látszó feladat, melyet a munkaügyi szervekkel szoros összhangban kell végeznie az albizottságnak. Egy-egy idős munkatárs ügyében, tucatnyi levél megírása szükséges. Az elmúlt évben tizenegy alkalommal, átlag három órát foglalkoztak az albizottság tagjai nyugdíj-előkészítéssel. *Eichler József* érdekében tizenhét, *Győri András* tíz, *Gönczöl József* nyolc korábbi munkahelyét keresték meg írásban. S ha a levelek nyomán az öregek több évtizedes munkája, magasabb összegű nyugdíjban realizálódik — megérte a fáradságot.

A MÁV Gépjavító Üzem társadalombiztosítási tanácsa tagjai nem kiemelkedő egyéniségek. *Valamennyien egyszerű, dolgos, becsületes emberek, mint sokan mások.* A közösség érdekében végzett eredményes munkájukért mégis — ezúttal — szót érdemeltek.

Pállnkás Kati

A dicsőséges 133 nap

Az első világháború utolsó szakaszában sztrájkok és tüntetések, polgári demokratikus és szocialista forradalmak rázták meg Európát 1917 és az azt követő évek lezártak egy szakaszt az emberiség történetében. Megkezdődött egy új szakasz: *küzdelmekkel és ideiglenes vereségekkel teli, de egészében diadalmas és reménykeltő szakasz, a proletárforradalmak időszaka. Ezek sorában diadalmasan áll a Magyar Tanácsköztársaság 133 napos uralma.*

Az 1919. március 21-én létrejött Magyar Tanácsköztársaságnak hazai és nemzetközi jelentősége egyaránt óriási volt. Lenin a létrejöttében egyik döntő bizonyítékát látta annak, hogy a szovjet forradalom tipikusan szocialista forradalom és lényegében példaképül szolgálhat a többi ország proletárforradalmának.

Ezen az 54. év előtti tavaszi napon, *a történelem folyamán először került Magyarországon a hatalom a dolgozó nép kezébe.* A munkásság, mint a legfejlettebb osztály, élére állt az egész népnek, hogy megvédje érdekeit és a szocializmus megvalósításának útjára vezesse. *A Tanácsköztársaság kikiáltása szerves folytatása és beteljesedése volt a magyar nép évszázados szabadságharcos törekvéseinek, az elnyomás és a kizsákmányolás ellen folytatott küzdelmeinek.*

A tanácshatalom az ország urává tette az ezer év óta elnyomott proletáriátust. Néhány hét alatt megteremtette a dolgozó nép államát, biztosította számára a szólás, a sajtó, az egyesülés és a gyülekezés szabadságát. A szabadságot nyert nép április 7-én először járult az urnák elé, s először választották még küldötteiket a helyi és az országos tanácsokba. *Választó és választható volt nemre való tekintet nélkül minden magyar dolgozó, aki 18 életévét betöltötte és a társadalomra hasznos munkából élt.*

A Tanácsköztársaság megszüntette a burzsoá bíróságokat és helyette munkásbíróságot, forradalmi törvényszéket szervezett. Kisajátította és társadalmi tulajdonba vette az ipari, bánya- és közlekedési nagyüzemeket, bankokat és pénzintézeteket. Kisajátították a 100 holdon felüli földbirtokokat.

Az új hatalom biztosította a dolgozók szociális helyzetének javítását. *Törvénybe iktatták a nyolcórás munkanapot, amelyért évtizedek óta harcolt a magyar munkásság.* A társadalombiztosítás kiterjedt városban és falun egyaránt minden bérért dolgozóra és a szövetkezeti parasztságra.

Fizetéses szabadság járt minden dolgozónak, akik előtt megnyíltak az eddig csak a kiváltságosok kényelmét, gyógyulását szolgáló üdülők, szanatóriumok. Lefoglalták és a dolgozóknak juttatták a meglevő szűk árukészletet. A gazdagok fényűző lakásaiba a munkások tízezrei költöztették. Tanoncvédelmi törvény biztosította az ifjúmunkások emberi életét. Különös gondot fordítottak az anyákra, gyermekekre. Egy sor intézkedés biztosította jobb ellátásukat, egészségük fokozottab védelmét.

A Tanácsköztársaság megtette az első lépéseket a burzsoázia kulturális monopóliumának megszüntetésére. *Államosították az iskolákat.* Előkészítették a kötelező nyolc osztályos iskolai oktatás bevezetését. Megnyitották a közép- és főiskolák kapuit a munkások és parasztok gyermekei előtt.

Munkásegyetemeken a dogozók százai tanultak, hogy pótolják az uralkodó osztályok bűne miatt elmulasztottakat. Szaktanfolyamok, ismeretterjesztő előadások ezreit szervezték az országban. Nyugodt munkalehetőséget biztosítottak az íróknak, művészeknek, pedagógusoknak, tudósoknak, hogy képességeiket *a nép nevelése, kulturális felemelkedése ügyének szentelhessék.* A könyvkiadás, könyvterjesztés a kapitalista profitszerzés eszközéből fontos állami feladattá vált és a dolgozók hatalmas mértékben megnövekedett igényeit szolgálta.

A Tanácskormány elismerte és megbecsülte a vasutasok munkáját. Már a hatalomátvétel első napjaiban felemelte a vasutasok fizetését. *Sok vasutascsaládnak utaltak ki lakást,* s ugyanakkor nagyszabású lakásépítési akciót kezdtek.

A nagyszerű tervek, elgondolások végrehajtását, kiteljesedését azonban hamarosan gúzsba kötötte a külső és belső reakció. A nyugati imperialisták az első pillanattól el voltak tökélve, hogy a Magyar Tanácsköztársaság ellen a lehető legrövidebb időn belül fellépnek. A tanácshatalomnak csupán három hét állott rendelkezésére az ellene való támadás megindulásáig. A munkásokból verbuválódott, lelkes Vörös Hadsereg — amelynek soraiban vasutasok ezrei voltak — kezdetben diadalmas csatákat vívott a túlerővel szemben, de végül is alul maradt.

133 napos dicsőséges uralom után a Magyar Tanácsköztársaság elbukott, de eszméje, diadala negyedszázaddal később végérvényesen testet öltött.

Szocializmust építő népünk büszkén vallja magát nemcsak nemzetünk évszázados szabadságharcai egyenes folytatójának, *de a Magyar Tanácsköztársaság örökösének is.* Legnemesebb feladatát abban látja, hogy megvalósítsa és tovább fejlessze mindazt, amit 1919-ben népünk legjobbjai célul tűztek ki maguk elé, s amely célokért annyian hullatták vérüket, áldozták életüket.

NAPIRENDEN

az ifjúsági törvény

(Folytatás az 1. oldalról.)

Elrendeli, hogy a vezérigazgatóságon ifjúsági bizottságot kell létrehozni. Vázolja ennek jog- és hatáskörét. Az ifjúságpolitikai feladatok megvalósításának anyagi biztosítására *elrendeli az ifjúsági alap képzését.* Rendelkezik az alap felhasználásának feltételeiről.

Az általános rendelkezés előírja a szolgálati vezetőknek évi intézkedési tervek készítését. *Kötelezi az igazgatóságok, valamint a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok vezetőit, hogy évente a vezérigazgatónak számoljanak be az ifjúsági törvényben, illetve a végrehajtási utasításban foglaltak végrehajtásáról.* A szolgálati helyek vezetői — a szakszervezeti bizottsággal és a KISZ-szervezettel együtt — félvenként kötelesek megvizsgálni, hogy

— a fiatalok munkabeosztása megfelel-e képzettségüknek és képességüknek,

— bérezésük arányos-e felkészültségükkel és végzett munkájukkal,

— megfelelőek-e a munkahelyi körülmények, a biztonságos munka feltételei rendelkezésre állnak-e,

— milyen a munkahelyi beilleszkedésük és milyen segítséget kapnak ezt illetően,

— a szolgálat ellátásához szükséges tapasztalatok megszerzése biztosított-e,

— milyen segítséget kapnak szakmai, politikai fejlődésükhöz és a továbbtanuláshoz.

A törvény végrehajtásának elősegítését célzó *részletes végrehajtási utasítás elsősorban a szolgálati vezetőkre és a szakszervezeti szervekre hárít kötelességeket.* Az ifjúságpolitikai célkitűzések eredményes végrehajtása a vasúton annak függvénye, hogy minden érdekelt a maga területén felelősségteljesen, odaadóan foglalkozzon a fiatalok nevelésével, érdekvédelmével. Állandóan tartsák szem előtt, hogy a fiatalok munkára nevelése, tudatának, gondolkodásának formálása, jogos igényeik kielégítése a vasút, a szocializmus építése szempontjából meghatározó jelentőségű.

Ha elkészül a péti „óriás”

Tervek és gondok Várpalotán, ahol ma is a jó közösségi szellem képezi a legnagyobb erőt

Varpalota várossá fejlődését szenbányaszatának, majd dinamikusan fejlődő iparának köszönhette. Az inotai *November 7. Erőmű*, az épülő új, úgynevezett „csúcserőmű” alumíniumkohó és a *Péti Nitrogén Művek* ennek a felfutásnak a háttérbázisa.

Szükségszerűen lépést tartott mindezzel a vasút fejlesztése és korszerűsítése is. Több mint két évtizedes ez a permanens változás. A vágánykapacitás jelentős növelése, vontató és összekötő vágányok építése, az ipartelepítés infrastruktúrájaként vált szükségessé.

Az adottságok jók

Ma már a korszerű *„nagyüzemi”* módszerekkel dolgozó allomások közé tartozik. Integra-dominó berendezése amellett, hogy fokozta a biztonságot a munkaerő-gazdálkodás stabilitását is megteremtette. Felgyorsította a vágányut-beállítás folyamatát. *A milliárdos beruházási értéket jelentő péti rekonstrukció azonban ismét újabb, nagyobb feladatok megvalósítását vetíti előre.* Ma még csak anyagok és gépek, de nemsokára már alapanyagok, félkész és késztermékek bő változata képezi az elszállításra váró árufeleséget.

Az ugrásszerű változások megkívánják, hogy a dolgozók is folyamatosan igazodjanak az újhoz. A feladatok mellett egy pillanatra sem szabad megfeledkezni az emberek életét alakító és meghatározó tényezőkről. Ezekről beszélgettünk *Kondor Pál* állomásfőnökkel.

— *Évek óta azzal kezdünk mindent, ha elkészül ez, ha elkészül az! Teljes figyelmünket kell a várható új felé fordítani.* Nemcsak a technológiák átdolgozása, hanem az emberi viszonyok alakítása is gond elé állít bennünket. S ehhez az egyszemélyi vezetés mellett kollektív bölcsesség is szükséges.

Ma azt mondják: — *ha megépül Pét!* Ezalatt nem a mar üzemelőt, hanem a nagyobbat, az automatizált üzemet gondolják.

A jelenlegi adottságok jók. A már emlitett berendezés a jelenlegi igényeket jól elégíti ki. De amikorra valóban felépül a péti „óriás”, akkorra fel kell készíteni a dolgozókat is.

— *Az ember önmagában kevés* — mondja *Horváth László* a pártszervezet titkára. — Sokká csak a közös munkán keresztül válik. Itt nálunk mindig sok volt a tennivaló...

Ebben sok igazság van. *Tudják a palotai vezetők, hogy legnagyobb erejük mindig is a jó közösségi szellem volt.* Ennek okát keresve a jó munkahelyi légkör és az üzemi demokrácia kedvező találkozását határozzák meg a dolgozók.

Nagyüzemi módon

A gyáróriás kiterjedt vágányhálózata, mar meghaladja az anyaállomás terjedelmét. Ezen a területen *„gyari vasutasok” végzik majd a munkát*, amely illeszkedik a várpalotaiakéhoz.

Miközben e kérdésekről a helyszínen beszélgetünk — *Udvardi László*, a gyári vasútüzem vezetője elmondja, hogy szeretne kialakítani a MÁV munkaszervezésére és fegyelmére jelemző munkaviszonyokat és fegyelmet. Ezt segítik és támogatják a Várpalota állomás vezetői is. Hisz a kölcsönös függés majd kihat az állomás komplex munkájára.

Azt mondottuk, hogy nagyüzemi módon termelnek az itt dolgozók. Felmerül a kérdés, hogy mi az, ami itt tartja az embereket? Talán a 10 százalékos „piszkossági pótlék”, a kitűnő szociális körülmények, a szállodaszintű lakáskultúra? Az egészségügyi és kulturális igények kielégítése?

A választ így sommázta *Bokor István* forgalmi szolgálattevő:

— *Amikor 14 éve idehelyeztek, első este menekülni szerettem volna. Aztán maradtam. Családot alapítottam és lakást vettem.*

Munkatársa *Kiss István* táblakezelő gombnyomással állítgatja a váltókat. Nem fordul felénk. Leköti a munka .. Lélegzetnyi szünetben csak ennyit mond:

— *Nagyon szeretem ezt a munkát! Figyelmet és körültekintést kiván, de szép...!*

Szaladnak a kocsik. A táblán kigyullnak és kialszanak a fények. Nem látni, hogy pőrék, fedettek vagy tartálykocsik-e. A technika 15 váltóőr helyére állt be, hogy szolgálja ezt az állomást. Üzembeállítására is éppen olyan gondosan készültek fel, mint ahogy most várják: ha elkészül Pét.

Nincs létszámhiány

Nagy József váltóőr kérte, hogy tablázó lehessen. Szivós szorgalom és akarata tette őt alkalmassá e munkakörre. Azok pedig, akikre nem volt szükség, megértették a kiválasztás feltételeit és megtalálták máshol helyüket az állomáson.

Az állomásvezetés valamennyi tagja majd egy életet élt át Várpalotán. Ez is egyfajta vallomás a munkáról.

— *Az utánpótlást mindig szivügynek tartottuk* — mondja *Dömötör József* állomásfőnök-helyettes. — *Nem elriasztani, hanem itt tartani akarunk mindenkit. Ez lényegében sikerült is. Gyakorlatilag „Nincs létszámhiányunk!”*

Bár a létszám jelentős része ma még bejáró. De egyre több a letelepedő. A várpalotaivá váló „ős-honos”.

A párt- és a szakszervezet segíti a vezetés és végrehajtás gondját megosztani. Nem eredménytelen törekvés ez. Tradícióvá érett már a versenyszellem. Hat szocialista brigádban 135 dolgozó — köztük 25 nő — a munka mozdonyai. Képesek magukkal ragadni a nem brigádtagokat is.

Somogyi Dezső és *Novák Tibor* tolatásvezetők szüntelenül kérik a váltóállítást. A csapat tolat megállás nélkül. Tértelefon, gombnyomás, lökés — ez a sorrend. Középpont pedig az értelmet adó ember.

Szabó Pál térfőnök szerint meg kell állni az emberek mellett! Ez lényeges dolog Még akkor is, ha a megállító szó valami kicsiny ügy érdekében hangzik el. *Megállni az emberek érdekében az emberekért.* Lehet, hogy ez is egyike azoknak a tényezőknek, melyek itt maradásra késztetik az első nap még „menekülőket”.

Nappalok és éjszakák

Gyúlnak és kialszanak az ellenőrző fények. Miközben a jelzések hátterében elkészül az átrendezett 1892-es. Az U 6-os gyári tehervonat indul Pét-Gyártelepre. Lassan eltűnik a péti savtornyok irányában. Szénvonat érkezik. S szénvonat indul Inotara...

A műtrágyagyártást, az alumínium-, az energiatermelést így szolgálják napjaink és éjszakák szüntelen egymásutánjaiban a várpalotaiak. Munkájuk eredményességét bizonyítja *árutonnatervüknek 102,86 százalékra való teljesítése.* De száz százalék felett voltak 1972. éves tervük teljesítésénél olyan tényezőknél is, mint a terhelési határkihasználás, atlagos terheles, a Diesel-mozdonyok állomási tartózkodása. Ez utóbbi 127,51 százalékkal önmagára hívja fel a figyelmet. Gyakorlatilag minden százalék mögött érezni kell azt a törekvést, hogy az érkező vonatok gépjeit a legjobb forduló szerint fordították vissza.

Ozlanak és indulnak az irányvonatok. Végzi a végrehajtó forgalmi szolgálatot és a kereskedelmi szolgáltatói célokat megvalósítja egy olyan közösség, amely a munka hevében arra is képes, hogy a mennyiség mellett minőséget is nyújtson. Múlt évi állomásvizsgálatuk jó eredményéért az igazgatóság vezetője külön jutalmat adott az állomásnak.

Lehet így is. Sodró lendületű, nagy munkát megfontoltan és pontosan végezni.

Szabó Béla

Kiemelkedő munkával készülnek a közelgő centenáriumra

A *bataszéki—dombóvári* vonal az idén 100 éves. A centenáriumra mult évi munkájuk tervszerű elvégzésével, illetve munkafelajánlásaik teljesítésével készültek az ott dolgozó vasutasok, elsősorban a szocialista brigádok.

Bátaszék állomáson éppen látogatásunk napján értékelték a szocialista brigádok 1972. évi munkáját, eredményeit. A termelési tanácskozást előkészítő műszaki intézkedési értekezlet napirendjén szereplő téma vitáját *Vajda Gyula* állomásfőnök, *Zentai István* pártitkár és *Simon György*, a szakszervezeti bizottság titkára vezette. Jelen volt ezenkívül a szakszervezeti vezetőség valamennyi tagja, a csomópont szocialista brigádjait pedig három brigádvezető képviselte.

A brigádmozgalom ereje

A csomópont 700 dolgozójából százhetvenen tartoznak az állomás létszámába. Ebből 124 vasutas tagja a négy állomási és a hat vonatkísérő brigádnak. A tíz közül — az értékelők mércéje szerint — nyolc tett eleget az önként vállalt feladatoknak. A szocialista brigád cím elnyerésére mellett kollektívák közül *Bali József* állomási brigádja az aranykoszorút érdemelte ki, a *Rácz Istvánné* vezette konyhai brigadnak pedig odaitélték a bronzkoszorús jelvényt. A vonatkísérők szocialista közösségei közül elsősorban *Zentai János* brigádja emelkedett ki múlt évi munkájával. A 15 esztendővel ezelőtt alakult, s a már kétszer ezüst-, egyszer aranykoszorut szerzett brigádot ezúttal „kiváló” címre javasolták. A *Kulcsár István* és a *Kovács Sándor* irányításával tevékenykedő közösségek most az ezüst-, illetve a bronzkoszorút kapják meg.

Az értékelés természetesen nem zajlott le vita nélkül — s ez Bátaszéken is a brigádmozgalom erejét, életképességét bizonyítja. Így például *a vállalásaikat nem teljesítő két brigád közül az egyiknek a vezetőjét leváltásra javasolták*, illetve ajánlatosnak tartják a brigád újraszervezését.

Az értekezlet után Vajda Gyula állomásfőnök méltatta az értekezleten részt vevők tárgyilagosságát, kiemelve, hogy *nem a formalitás érvényesült*, hanem a nagyon is körültekintő reálisan szigor párosult a szocialista humánummal, a közösség segítő szándékával.

Legfőbb céljuk: — balesetmentesen...

Ahhoz, hogy az elmúlt év második felében a pécsi igazgatóság 107.18 százalékos teljesítményével második helyezést ért el az igazgatóságok közötti versenyben, a bátaszéki csomópont dolgozói is hozzájárultak. Legértékesebb eredményeik:

— Az előirányzott 28 100 tonna áru helyett 29 587 tonna került berakásra az állomáson, ami a célkitűzés 105,29 százalékos teljesítésnek felel meg...

— A személyszállító vonatok 98 százalékát indították pontosan, menetrend szerint...

— Tehervonataik közül is nagyon kevés közlekedett késéssel...

— Gazdaságosan használták ki a rendelkezésre álló mozdonyokat, és csökkentettek a ráfordítási költségeket...

— A vontatási utazószemélyzet havi szolgálati óráját átlagosan 29-cel, távolléti idejét 33 óraval csökkentették...

Mindez nem kis dolog, de a legfontosabb talán az, hogy *Bátaszéken tavaly sem halálos, sem csonkulásos baleset nem fordult elő.* A csomópont személyzetének munkaterületén (ide sorolva az utazószemélyzet által érintett szolgálati helyeket is) a forgalmi mindössze 8, a vontatásnál 16, a szertárfőnökségnél 28 nap esett ki jelentéktelen üzemi baleset (bokaficam, kézsérülés) következtében.

Ezek az adatok is tükrözik, hogy *a munkafegyelem és a munkahelyi légkör sokat javult*, ami magával hozta azt is, hogy csupán a forgalomnál 29 új dolgozót vettek fel az áthelyezéssel vagy nyugdijazással kiváltak helyére.

Vonzó munkahely

— *A környékbeli fiatalok mindjobban felismerik, hogy nem akármilyen munkahely a vasút, s aki ide kerülhet, annak érdemes megbecsülnie magát* — mondta Vajda Gyula. — *Az elmúlt évekhez viszonyítva sokat javult a dolgozók bérezése, jutalmazása* Lényegében előreléptünk a társadalmi tulajdon védelmében. Árudézsmálás, áruker és más, ehhez hasonló vetség csomópontunk egyetlen szolgálati helyén sem fordult elő.

A Bátaszéken tett látogatásunk tapasztalatai hajszálra megegyeznek az elmondottakkal és az értékelők megállapításaival. Jó érzés tudni, hogy ezen a csomóponton — amelyikről lapunkban az utóbbi években elég ritkán esett szó — pontosan, lelkiismeretesen dolgoznak a vasutasok.

Méltóképpen a 100 esztendős vasútvonal legjobb hagyományaihoz...

L. Simon Zsuzsa

Jó szívvel — jó célokért

A *Nagyszalonta—Kötegyán—Békéscsaba* vasútvonalon van egy kis állomás, mely alakjában, környezetében vetekszik a legismertebb balatoni állomásokkal. A nyári hónapokban erre utazók nem mulaszthják el, hogy kíváncsian ki ne tekintsenek a vonat ablakán a pázsitos dombon zöldellő fenyőkre, a mindig gondosan ápolt kis parkra, a tiszta peronra.

A rokonszenves kis állomás a *József Szanatórium* nevet viseli. Nevéhez méltóan az ott szolgálatot teljesítő vasutasok szocialista brigádjuk nevéül is *József Attila* nevét választották. A Székelyudvarhelyről származó *Kalapács István* ért az erdélyi jellegű díszítésekhez, faragásokhoz, vele születtett tehetsége van a szépre és a jóra.



Kérdésünkre szerényen azt mondja: nemcsak az ő érdeme, hogy télen, nyáron egyaránt csinos, kellemes hangulatot áraszt ez az állomás. Két kollégája, *Juhász János* és *Ponta Imre* is szívügyének tekinti azt, hogy az ide érkező és innen távozó utasok — egészségesek és betegek egyaránt — kellemes emlékeket szerezzenek itt.

— *Jóleső érzés, látni, tudni* — mondja Kalapács István —, *hogy utasaink boldog arccal néznek itt körül, jól érzik magukat, szívesen jönnek erre. Naponta több mint 300 utas, évente körülbelül 80 ezer ember fordul meg az állomáson.* Magam is kedvelem a szépet, az egészséget, a tiszta környezetet. Én és kollégáim többször kaptunk pénzjutalmat eredményes munkánkért. Jólesett, hogy felfigyeltek ránk és értékelték mit végeztünk, mire vagyunk képesek. *1941 óta dolgozom a vasútnál, megkedveltem, szeretem a foglalkozásomat. Ma már nem tudnám elképzelni az életemet máshol, másképpen.* 1944-ben a háború alatt kerültem ide, s szinte a semmiből kezdtem új életet. Ma már — 28 év múltán — úgy érzem, mindent elértem, amit ember itt elérhet. *Van egy szép villalakásom, feleségemmel és fiammal élünk hármasban, mert két lányom már férjhez ment.*

Kalapács István szorgalmas ember. Szinte minden percét munkával tölti el. Ez életének értelme, célja. Figyelmeztetést még sohasem kapott. Boldog és elégedett. Munkahelye, környezete hű tükörképe kiegyensúlyozott egyéniségének.

Kesztyűs Ferenc

SZOMBATHELYI KEZDEMÉNYEZÉS:

Munkaszervezés — szocialista módon

A szombathelyi járműjavítóban 1968 óta működő *Koppány* szocialista brigád — *a MÁV kiváló brigádja* — újfajta, termelést segítő kapcsolatot teremtett egy másik szolgálati ág, a vontatási főnökség *Petőfi* szocialista brigádjával. A kitűzött célok elérésére irányuló szocialista szerződést az elmúlt napokban kötötték meg egymással.

A szakszerűség receptje

Mit tartalmaz lényegében ez a szerződés?

Azt például, hogy a vontatásiak — akik a mozdonyokat üzemeltetik és elvégzik azok D1, D2, D3-as javítását — a jövőben „diagnosztizálva” küldik át nagyjavításra, fővizsgára a gépeket. *Közlik tehát a járműjavítóban dolgozó szocialista brigád tagjaival, hogy előzőleg milyen meghibásodások fordultak elő a leggyakrabban, s hogy mely alkatrészek kopottak, cserére szorulnak-e és így tovább.* Teszik pedig mindezt azért, hogy a másik munkahelyen a javítás gyorsuljon, a szükséges alkatrészek beszerzése tervszerűbbé váljon, a kellő felkészülés nyomán az anyag- és költséggazdálkodás javuljon, s a kijavított mozdonyok minél hamarabb újból a forgalom, a népgazdasági szállítások rendelkezésére álljanak.

11 plusz 18 és 1 tiszteletbeli tag

Ezzel szemben a Koppány brigád tagjai is hasznos tanácsokkal adják vissza a kijavított, felújított vontató járműveket. Felhívják a vontatásiak figyelmét, hogy *mire ügyeljenek különösen az üzemeltetés során*, mert akkor biztonságosabban, hosszabb ideig közlekedhetnek jó karban a mozdonyok.

Ismerjük meg közelebbről ezt a két szocialista brigádot, akiknek példáját követésre méltónak ajánlhatjuk más közösségeknek is.

A vontatási főnökség Petőfi brigádját *Takács János* vezeti. Ő így beszél saját kollektívájáról:

Tizenegyen vagyunk, s 1964 óta dolgozunk együtt főnökségünk motorjavító műhelyében. Szakmánk valamenynyiünknek motorszerelő, de — azt mondják rólunk — mindenhez értünk. Tavaly aranykoszorús jelvényt kaptunk... A megelőző karbantartás üzemi technológiája szerint 18—20 naponként kerül hozzánk időszakos javításra egy-egy mozdony. Gépparkunk 70 százaléka Diesel-üzemű, s ezek a mozdonyok adják vontatási összteljesítményünk 80 százalékát. Szakmai szempontból remeknek tartjuk a járműjavító üzem Koppány brigádjával létrehozott kapcsolatot, ám emberileg is megpróbálunk közelebbi barátságba kerülni, az összehangoltabb munka és a családtagjainkkal együtt rendezendő közös programok, kirándulások, utazások stb. révén.

A másik brigád valamivel népesebb, ott ugyanis 18 főnyi a létszám. De halljuk *Koppány Károlyt*, a brigádvezetőt:

— Kilenc motorszerelő, egy vasútgépészeti technikus, 2 szakközépiskolát végzett dolgozó, ezenkívül a régi mozdonyosztály átképzett szakemberei alkotják közösségünket. Van egy tiszteletbeli brigádtagunk is: *Pan Vang Dong.* Ő vietnami, aki két éven át nálunk tanult szakmát. *Miután visszatért hazájába, állandóan levelezünk, s időnként csomagot is küldünk neki.* Hanoi egyik külvárosában lakik. A vietnami tűzszünet megkötése alkalmából külön is köszöntöttük...

Egymástól tanulni...

Koppány Károly ezután így folytatta szavait:

— *A vontatásiak Petőfi brigádjával kialakított kapcsolatunk jó alkalmat ad a brigádélet színesítésére és munkánk tökéletesítésére.* Az együttműködést később szeretnénk kiterjeszteni az ország más vontatási telepeire is, ahol az általunk javított mozdonyokat hasonló szocialista brigádok használják. *Tulajdonképpen az a célunk, hogy munkánkban olyan magas szintu szervezést valósítsunk meg, amely alkalmassá tesz bennünket a vontatási főnökségek speciális igényeinek kielégítésére,* alkalmazkodva a helyi pályaviszonyokhoz, a sajátságos szállítási profilhoz. A szakmai fejlődés, továbbképzés szempontjából is hasznos ez a „kitekintés”, hiszen még fiatalok vagyunk. A járműjavítók profilirozása miatt viszonylag kevés géptípussal van dolgunk, s nem szégyelljük bevallani, hogy a vontatásiak sok tekintetben nagyobb tapasztalattal rendelkeznek, többféle mozdonyt ismernek, javítanak. De végső soron ők is, mi is csak nyerhetünk a jó együttműködésen.

A gazdasági és a mozgalmi vezető messzemenően támogatják a kezdeményezést, így remélhetjük, hogy néhány hónap múltán már az együttműködés kézzelfogható eredményeiről is beszámolhatunk.

Szelei Teréz

KÉSZÜL AZ ÚJ MENETREND

Tehervonatok sem várhatnak gépre, szakaszra, elegyre

Túlságosan hozzászoktunk régi módszereinkhez, ezért első hallásra merész állításnak tűnik, amit *Bács Istvántól*, a MÁV Vezérigazgatóság 8. C osztályának vezetőjétől hallottam:

— *Az idén életbe lépő, most készülő vasúti menetrenddel megteremtjük annak lehetőségét, hogy a tehervonatok is pontosan közlekedjenek, akárcsak a személyszállító vonatok.*

NEM MARADHAT „ÍROTT MALASZT"

Igaz, hogy a vasutasok eddig is törekedtek menetrend szerint közlekedtetni a tehervonatokat, de az igyekezet nem mindig járt sikerrel. Döntően éreztette hatását a rakodások alakulása. A tehervonatok gyakran elegyre, gépre vagy vonatkísérő szakaszra vártak.

— *Ennek az volt az oka, hogy a menetrend általános elvek szerint készült, s így óhatatlanul az adminisztráció parancsolt a gyakorlatnak. Márpedig a gyakorlatot, az életet nagyon nehéz mindenkor az elmélethez igazítani* — magyarázta az osztályvezető. — Azt is mondhatnám, hogy a tehervonatok sok esetben aszerint közlekedtek késve vagy éppen korábban, ahogyan a menet vonatszámát sikerült megválasztani.

— S mi történik ezután?

— *Megfordítjuk a dolgot.* Vagyis a reális körülmények alaposabb felmérésével szerkesztjük meg a menetrendet — hangzott a válasz. — A munka elkezdődött, s *minden jel arra mutat, hogy az új menetrend a tehervonatok közlekedtetésében is vastörvény lesz a MÁV-nál.* Sokat segít törekvésünk elérésében, hogy az igazgatóságok, csomópontok, rendező pályaudvarok, nagyállomások máris megértették ennek a munkának, a realitások figyelembevételével készülő menetrend megszerkesztésének a jelentőségét.

Az igazgatóságok a területükön rakott, illetve a területükre érkező kocsik mennyiségére tekintettel — évszakonként és rakodóhelyenként — idejekorán összeállították a kért tájékoztatót. Amikor ezek elkészültek, *először Szombathelyen, majd a pécsi, a budapesti igazgatóság és a dunántúli nagyállomások illetékes vezetőinek részvételével értekezletre került sor, hogy pontosan számításba vagyék az elegymozgás jellemzőit. Ezután következett a Tiszántúl, valamint a Budapest és környékét érintő teherforgalommal kapcsolatos megbeszélés.* Ennek az értekezletnek a helyszíne Debrecen volt, s részt vettek azon a Vezérigazgatóság illetékes szakosztályai, a budapesti, miskolci, debreceni és szegedi vasútigazgatóságok forgalmi és vontatási osztályai, *Ferencváros, Szolnok, Hatvan, Miskolc, Záhony, Fényeslitke, Nyíregyháza, Debrecen, Békéscsaba, Kecskemét, Kiskunfélegyháza* állomások és az ezekhez tartozó vontatási főnökségek. A megbeszélések nyomán kialakult a menetrend úgynevezett alaprendszere.

ÖTJEGYŰ VONATSZÁM

— Alaprendszer?

— Igen. Számba vettük, hogy az életben, a gyakorlatban *mikor, milyen irányba kell mozognia a vonalhálózaton mindig meglevő kocsimennyiségnek*, a vonatközlekedési terv és a mozdonyforduló figyelembevételével. Szóba került ezzel együtt a rendező pályaudvarok és a nagyobb állomások egyenletes terhelésének kérdése is s az irányrendezésen belül *összevontuk vagy szétválasztottuk az egyes vonatcsoportokat.* Megegyezés született azzal kapcsolatban, hogy a *tranzitforgalom* érdekében milyen változtatások szükségesek az elegytovábbítási rendben. Sőt meghatároztuk azt is, hogy új vonatcsoportok képzése esetén *milyen segítséget adhatunk a szomszédos államok vasútjainak, illetve milyen vonatkozásban kell segítséget kérnünk tőlük... Mondhatom, jó úton halad a munka* — magyarázta Bács István.

Megemlítette továbbá, hogy születőben van az egységes, *ötjegyű vonatszám-rendszer.* Ilyen számozást kapnak majd a több országot érintő, *tranzitirányvonatok.* A számok mind a hazai, mind a külföldi forgalomban minden lényeges jellemzőt elmondanak a vonatokról.

Az alaprendszerben közlekedő tehervonat — eltérően a korábbi gyakorlattól — *nem várhat elegyre.* És az sem fordulhat elő, hogy az egyébként is leterhelt vonalak nagy forgalmú időszakába „essen be" egy-egy ilyen vonat.

— *A menetrendszerkesztés alaposságát talán az tükrözi a legjobban, hogy még az 1973—74. évekre tervezett vágányzárakat is figyelembe vettük a megbeszéléseken* — folytatta tájékoztatását a szakember. — Tudjuk például, hogy egy kijelölt vonat Szombathely—Győr—Budapest viszonylatában — amikor Kelenföld—Budaörs—Torbágy között vágányzár lesz a tervezett pályafelújítás miatt — Veszprémen és Székesfehérváron át közlekedik majd, az előre elkészített menetrend szerint.

FELKÉSZÜLÉS AZ ÁLLOMÁSOKON

A vontatási szolgálat — ugyancsak a bevált gyakorlati tapasztalatok felhasználásával — *jól teljesíthető mozdonyfordulókat állít össze.* Ez is egyik biztosítéka annak, hogy *kész vonat gépre ne várjon.*

Az érdekelt szolgálati ágaknak február végéig el kellett készíteniük a szigorított tervet, s ezt a Vezérigazgatóság illetékes osztályai a jóváhagyás előtt még egyszer felülvizsgálják. A végleges tárgyalás márciusban zajlik le a KPM és az igazgatóságok között. A már teljesen kész, „parafált" tervezet — amely annyi sok hozzászólás, javaslat és szempont figyelembevételével születik meg — *április 30-ig eljut minden szolgálati helyre, hogy az állomások a helyi technológiák, üzemi tervek kidolgozásánál aszerint járhassanak el.*

— Az új menetrend a magyar vasút további korszerűsítését, megújulását szolgálja — mondotta végezetül a 8. C. osztályvezetője. — *Hozzájárul sok régi probléma megoldásához,* többek között a modern vontató járművek tervszerűbb kihasználásához, az utazószemélyzet idejében történő leváltásához, az előírt pihenők biztosításához, a jobb vezénylési rendszer kialakításához. Elérkezett az ideje annak, hogy a teherszállítást illetően is rendezzük sorainkat, s *ne tűrjük tovább a rapszódikus elegymozgást, az ebből eredő torlódásokat, a járművek és a küldemények fölösleges ácsorogtatását.*

Gergely József

Egy munkásélet negyed évszázada



A közelmúltban „házi ünnepséget" rendezett a debreceni vontatási főnökség *9 tagú, Münnich Ferenc szocialista brigádja.* Ebbe a brigádba a légféklakatosok tartoznak.

— Kit ünnepeltek, és miért? — kérdeztük *Hódosi Sándortól*, a közösség szakmai irányítójától.

— *Majzer Ferit ünnepeltük, abból az alkalomból, hogy jubilált. Huszonöt évvel ezelőtt kezdte meg vasúti szolgálatát...*

Simon László brigádvezető sorolta ezután Majzer Ferenc érdemeit:

— Hatszoros kiváló dolgozó, munkásőr, pártvezetőségünk tagja, a szakszervezeti bizottság aktivistája, a Haza szolgálatáért érdemérem, illetve a Szolgálati érdemérem tulajdonosa, s volt olyan esztendő is, amikor vezérigazgatói dicséretet érdemelt ki sokoldalú, lelkiismeretes munkájával...

Egy negyedszázad dolgos hétköznapjait szakította meg a rövid emlékezés.

Marosán Pál

Negyvenkét év egy helyen

A győri vontatási főnökség tizenegy nyugdíjba vonuló dolgozóját búcsúztatták március 3-án a helyi vasutas kultúrotthonban.

A szakszervezeti bizottság megajándékozta a távozókat, köztük *Majoros Rezső* mozdonylakatost, aki 42 esztendőn át ugyanazon a helyen teljesített szolgálatot. Három és fél évtizedes szolgálattal, illetve 25 évi tengelyen töltött idővel vonult nyugdíjba *Szíklai Mihály* mozdonyfűtő is.

MÁRCIUS 21—22.

Ifjú járműszerelők versenye

Hazánk felszabadulásának ünnepét a végzős harmadéves szakmunkástanulók immár hagyományosan országos versennyel ünneplik. A KISZ és a MüM felhívására iskolai és területi vetélkedőkkel kezdődött meg a versengés a szakmunkástanulók között. Megyénként és szakmánként a legjobb eredményt elérők kerülnek be az országos döntőkbe.

Az egyik speciális MÁV-szakma, *a vasúti járműszerelő tanulók országos versenyét március 21—22-én Szombathelyen rendezik.* Az első napon az írásbeli feladatok kidolgozására kerül sor a *MüM 405. sz. Ipari Szakmunkástanuló Intézetében.* A gyakorlati munkák elkészítésére a járműjavító üzem korszerű tanműhelyét jelölték ki.

A verseny érdekessége, hogy a versenyzők nevét, iskoláját, tanműhelyét csak az írásbeli és a gyakorlati munka után kialakult helyezési sorrend megállapítása után hozzák nyilvánosságra. *Azok a versenyzők, akik a kiírás feltételeinek megfelelnek, a versenybizottság előtt szóbeli vizsgát és a tanintézetükben elöre hozott szakmunkásvizsgát tehetnek.*

A vetélkedőn *a három legjobb eredményt elérő versenyzőt a KISZ és a MüM értékes jutalomban részesíti.* A MÁV Vezérigazgatóság illetékes szakosztályai is keresik a lehetőséget, hogy az öt legjobb versenyzőt jutalomban részesítsék.

A harmadéves járműlakatos szakmunkástanulók eddigi iskolai tanulmányai és gyakorlati eredményei biztosíték arra, hogy Szombathelyen nagy verseny alakuljon ki az első helyezések eléréséért.

Sebestyén János

HATÁRFORGALMI VERSENY

Hegyeshalomban a vándorzászló

A budapesti és a pozsonyi vasútigazgatóság képviselőinek jelenlétében értékelték *Hegyeshalom* és *Rusovce* határállomások elmúlt félévi munkaversenyét. A vándorzászlót ez alkalommal a magyar vasutasok hódították el csehszlovák kollégáiktól.

A zászlóátadási ünnepségen *Orosházi Ferenc* és *Rosenberg István*, a MÁV és a CSD állomásfőnökei méltatták a két határállomás dolgozóinak munkáját, a két vasútigazgatóság részéről a baráti együttműködés szellemében megnyilvánult segítőkészséget, amelynek révén mind a magyar, mind a csehszlovák vasutasok sikeresen oldották meg a reájuk háruló nemzetközi szállítási feladatokat.

A helytállásért *dr. Németh István*, a budapesti igazgatóság I. osztályának vezetője, majd *Ladislau Poór*, a pozsonyi igazgatóság helyettes vezetője mondott köszönetet. Poór igazgatóhelyettes beszédében rámutatott, hogy *Rusovce állomás dolgozói december 8-ra teljesítették múlt évi tervfeladataikat.* Hogy mégis Hegyeshalomba került a zászló, az csakis a jól szervezett, kitűnően összehangolt munka eredménye.

A vándorzászlót *Peczár István*, a szakszervezet budapesti területi bizottsága titkárhelyettese adta át. Negyvennégy dolgozó pénzjutalmat kapott.

Urbán József

Búcsú a vasúttól

Székesfehérváron február 24-én szombaton este ünnepélyesen búcsúztatták azokat a vonatvezetőket, jegyvizsgálókat, kocsirendezőket, raktárnokokat, málházókat és konyhai dolgozókat, akik az állomás létszámából 1972-ben mentek nyugdíjba. A szépen feldíszített asztaloknál helyet foglaltak a búcsúzók és családtagjaik, de sokan eljöttek a régebbi nyugdíjasok és az ismerősök, barátok is.

Köntös László, a nyugdíjazási albizottság elnökének bevezetője után *Kovács István* állomásfőnök mondott beszédet. Miközben a vasutasmunka szépségéről, nehézségeiről beszélt, hangsúlyozta: *a most nyugdíjba menők között többen vannak, akik a felszabadulás után a romokból segítettek újjáépíteni a vasutat*, elindítani a közlekedést. *Kiss Imre* vonatvezető 45 esztendőt töltött el a MÁV-nál. Mint fiatal ember, kocsirendezőként kezdte. *Désvári János* vonatvezető is csaknem négy évtizedet szolgált, *Endrődi István* raktárnok hasonlóképpen. A vasutasmunka nehézségét mutatja, hogy a most búcsúztatott 27 dolgozó közül *csak 12-en érték el az öregségi nyugdíj korhatárát, a többi szív-, gyomor-, idegi-, valamint reumatikus eredetű betegséggel került leszázalékolásra.*

Tisztelettel és megbecsüléssel emlékezett meg az állomásfőnök a vasutasfeleségekről, akik nagy áldozatvállalással segítettek férjüknek a nehéz munkában.

Az ünnepi beszéd után *Varga László*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára ajándéktárgyakat nyújtott át a nyugdíjba lépő dolgozóknak.

Balogh József

A LEGSZEBB SZÜLŐI HITVALLÁS:

Becsülettel felnevelni a 13 gyereket

Záhony, Ságvári utca 30. Itt lakik *Iski Gyula*, a MÁV Gépesített Rakodási Főnökség dolgozója. A 39 éves gépkocsivezető, aki már csaknem egymillió kilométert vezetett balesetmentesen, s az ennek alapján kiérdemelt kitüntetésen kívül két kiváló dolgozó jelvénynek is tulajdonosa, a borítékokban havonta hazavitt 7000 forintokból tizenhárom gyermekéről gondoskodik.

Bandi, Joli, Kati és a többiek

A lakásban, ahol nem számítottak látogatóra, *Iski Gyuláné, a tizenhárom gyermek életvidám, fiatalos édesanyja fogad.* Zavarában szabadkozik — „jaj, nincs olyan rend, mint kellene..." —, de az igazság az, hogy a rendetlenségnek nyomát sem látni. Tisztaság van, bárhová nézünk, sőt a szoba padlóját is éppen most cserélték ki parkettra. A tévétől kezdve a villamos kávédarálóig minden háztartási gép megtalálható a takaros, barátságos otthonban. A gyermekek vidám csivitelése és kacagása közben megkérjük a ház asszonyát, hogy mutassa be a család tagjait.

— Hát az úgy volt, hogy 1953-ban Budapesten házasodtunk össze — mondja Iskiné. — Férjem akkor a 3. számú BELKER-nél dolgozott. Még abban az évben megszületett az első fiúnk, *András*, majd a következő évben *Jolánka*. Azután jött *Kati*... Ők már mindhárman a vasútnál, mi több: férjem munkahelyén, a gépesített rakodási főnökségnél dolgoznak. András — bár csak húszéves még — már párttag és megnősült. Jolánkáéknál pedig — akinek a férje szintén vasutas — már egy kisfiú is született. Így léptünk elő nemrég nagyszülőkké...

A többi gyerek: — *László, Éva, Pisti, Borbála, Géza, Feri* — az általános iskola 8, 7, 6, 4, 2 és 1. osztályának tanulói. A hatéves *Erzsike*, az ötesztendős *Zolika*, a hároméves *Józsika* és a két éve született *Gyöngyike* élete egyelőre az otthon, az óvoda és a bölcsőde között zajlik le.

Nyugodtan a volán mögött

Az ismerkedés közben megérkezett a mindig lelkes, szolgálatkész családfő. Szerénységéhez illő mértéktartással kapcsolódott a beszélgetésbe, majd átvette feleségétől a szó fonalát:

— *Tizennégy évvel ezelőtt jöttünk és letelepedtünk Záhonyban. Ó, micsoda különbség van már az akkori és a jelenlegi Záhony között! S attól kezdve itt lakunk ebben a háromszobás, kertes házban, gondok és örömök közepette...* Mondhatom, hogy számomra a család, az otthon és a munkahely egyet jelent, különben a családról való gondoskodás nem kis részben a feleségem érdeme. Én mindennap nyugodtan ülök a volán mögé, mert tudom, hogy az én asszonykám által otthon minden rendben van...

A férj elhallgatott, mire ismét a feleség szólt:

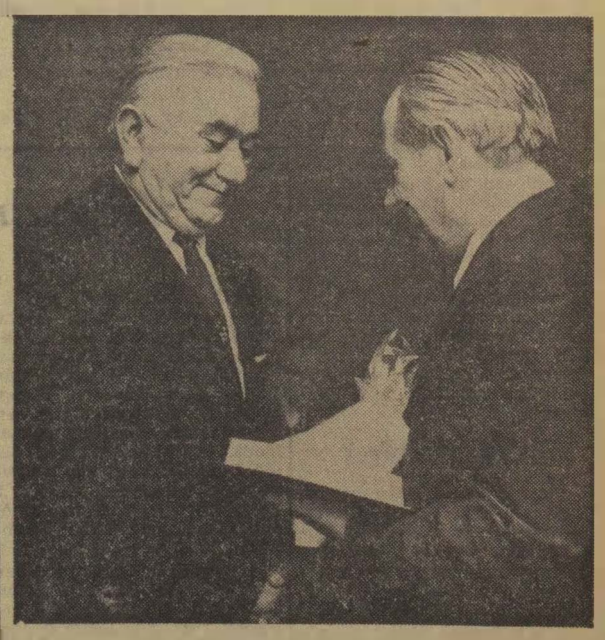
— *Bizony, a nagy család lekötött minden időmet.* A napi étkezések során jókora kenyeret kell felszelni, ezenkívül sok zsír, liszt, cukor és hús fogy el hétről hétre. És szinte nincs olyan fizetés, amikor ne szerepelne néhány pár cipő, egy-két öltöny ruha ára a kiadásaink között. *Ennek ellenére elmondhatjuk, hogy 13 gyermekkel gazdagon soha nem számítottunk könyöradományra, mások segítségére.* Igaz, nem is nagyon kopogtak be hozzánk sehonnan ilyen szándékkal...

Szépen élnek

— *Ami ezt illeti, keresek én tisztességesen* — mondta a családfő. — *Ebből és a családi pótlékból szépen, rendesen megélünk.* Az persze nagyon jólesik, hogy munkahelyemen segítettek gyermekeim elhelyezkedésében. No, de a gyerekek is rendesek, jól neveltek. Nem bánja meg a vasútnál senki, hogy odavették őket, ahol dolgoznak. *Nincs más célunk, mint minden szülőnek, hogy gyermekeink derék emberré váljanak...*

Ez a legszebb szülői hitvallás. Szívből kívánjuk Iski Gyulának és feleségének, hogy céljukat elérjék, s gondjaikat a felnövekvő utódok boldogulásában megtalált sok-sok öröm váltsa fel minél hamarabb. És ami ezzel együttjár: egész életüket övezze a társadalom megkülönböztetett tisztelete, megbecsülése. Talán még jobban, mint eddig...

Egeressi Zsigmond



Varga László szb-titkár ajándékot és elismerő oklevelet ad át Kiss Imre vonatvezetőnek

(Kabáczy Szilárd felvétele)

MUNKAÜGYI VITÁK A DÖNTŐBIZOTTSÁG ELŐTT

Mit kell tudni az új jogszabályok életbelépése után?

II.

(Lapunk március 3-i számában sajtóhiba következtében tévesen jelent meg a munkaügyi döntőbizottságokkal kapcsolatos új jogszabályok életbelépésének időpontja. A bírósági, ügyészségi törvény, polgári perrendtartás módosítása nyilvánvalóan nem 1975, hanem *1973. január elsejével lépett hatályba.)*

Első cikkünkben a panasz előterjesztéséről, a dolgozó jogairól, valamint a bizonyítási eljárásról írtunk. Ezúttal a döntőbizottság eljárásáról, s a felek közti vitát eldöntő határozattal kapcsolatos tudnivalókról tájékoztatjuk olvasóinkat.

A tárgyalás

A döntőbizottság szabályszerű idézés esetén a felek bármelyikének a távollétében is megtarthatja a tárgyalást, elrendelheti a bizonyítást, sőt érdemi határozatot is hozhat, kivéve, ha a tényállás felderítése érdekében szükséges a távollévő fél meghallgatása. *Ha nincs szabályszerű idézés, a bizonyítást a döntőbizottság elrendelheti, illetve lefolytathatja, határozatot azonban csak akkor hozhat, ha az a távollévő fél javára szól.* A dolgozó kérelmére — indokolt esetben — a tárgyalás elhalasztható.

A munkaügyi döntőbizottság — anélkül, hogy a felmerült vitában érdemben döntene — az alábbi esetekben megszüntetheti az eljárást:

— *ha a vita eldöntése nem tartozik hatáskörébe,* illetve annak elbírálására nem illetékes, és az adatok hiányában nem tudja áttenni a panaszt az illetékes döntőbizottsághoz;

— ha a felek között ugyanazon ténybeli alapból származó ugyanazon jog iránt *már eljárás van folyamatban,* vagy ha azt a panaszt korábban már elbírálták;

— *ha a követelés időelőtti;*

— *ha a panaszt visszavonják;*

— *ha a panaszos meghalt és nincs jogutódja;*

— *ha a panaszos nem tünteti fel nevét és címét, így nem tudják idézni;*

— *ha a panaszos ismeretlen helyen van és nincs képviselője.*

Az eljárásban a felek egyezséget is köthetnek. Ha az egyezség nem áll ellentétben a munkaviszonyra vonatkozó jogszabályokkal, vagy a felek méltányos érdekeivel, akkor azt a döntőbizottság határozatával jóváhagyja.

Amennyiben az eljárás megszüntetésének nincs helye és a felek egyezséget sem kötöttek, *a döntőbizottság érdemben határozatot hoz, tehát eldönti a vitát.* A határozatot szóban kihirdeti, majd írásbeli kézbesítéséről gondoskodik.

A határozat rendelkező részből és indoklásból áll. A rendelkező résznek világosan kell tartalmaznia a döntést. Pénzbeli elmarasztalás esetén — az eddigi gyakorlattól eltérően — a pontosan meghatározott összeget és azt, hogy *a határozat ellen 30 napon belül keresettel lehet fordulni a munkaügyi bírósághoz.* Az indoklási rész tartalmazza a panasz és a védekezés lényegét, a bizonyítás eredményét, az alkalmazott jogszabályokat, s pénzbeli elmarasztalás esetén a részletes számítási adatokat, valamint a költség megállapítását.

Illetékek, költségek

Amennyiben a határozat csak a panasz egy része felől döntött, *úgy 15 napon belül kérhető a határozat kiegészítése.* Név, számelírás, vagy számítási hiba esetén kijavítási kérelmet lehet előterjeszteni.

A munkaügyi döntőbizottság előtti eljárás illetékmentes. Az egyéb szükséges és igazolt költséget (pl. utazás, szállás, költségeit, ügyvédi munkadíjat, a kiesett munkaidőre járó átlagkeresetet) *a vállalat téríti meg, ha a döntőbizottság a dolgozó panaszának helyt ad.* Ha a panaszt csak részben ítélik meg jogosnak, akkor az ügyvédi munkadíj arányos összege illeti meg a dolgozót, de az egyéb igazolt költségek teljes mértékben kifizetendők részére. Nem téríthetik a dolgozónak azokat a költségeket, amelyet a dolgozó, vagy képviselője késedelmes intézkedéssel, mulasztással, vagy rosszhiszemű eljárással okozott. *Amennyiben a vállalat okoz rosszhiszemű magatartásával felesleges költséget a dolgozónak, akkor azt abban az esetben is meg kell téríteni, ha a dolgozó panaszát elutasítják.* A dolgozó csak azoknak a költségeknek a megfizetésére kötelezhető, amelyeket a saját, illetve képviselője rosszhiszemű, szándékosan késedelmes magatartásával okozott a vállalatnak.

A munkaügyi döntőbizottság határozata ellen 30 napon belül keresettel lehet élni az illetékes munkaügyi bírósághoz. Az ezzel kapcsolatos rendes és rendkívüli jogorvoslati eljárás szabályait lapunk következő számában ismertetjük.

A munkaügyi döntőbizottság (szolgálati felettes) határozata ellen, a határozat kézhezvételétől számított harminc napon belül keresettel lehet fordulni az illetékes munkaügyi bírósághoz. A keresetlevelet a munkaügyi bírósághoz kell címezni, de azt az eljárt munkaügyi döntőbizottsághoz kell benyújtani, amely a keresetlevelet három napon belül az összes iratokkal együtt továbbítja a munkaügyi bírósághoz.

A munkaügyi bíróságnál

A vasutas dolgozók ügyében csak a MÁV igazgatóságok székhelyén működő munkaügyi bíróságok az illetékesek.

Ha a harmincnapos keresetbenyújtási határidőt a fél önhibáján kívül mulasztotta el, *az elmulasztott határidő utolsó napjától számított tizenöt napon belül igazolási kérelmet terjeszthet elő,* amelyben ismertetni kell a mulasztás okát, és azokat a körülményeket, amelyek a mulasztás vétlenségét valószínűsítik. Amennyiben a mulasztás később jutott a dolgozó tudomására, vagy a közbejött akadály csak később szűnt meg, úgy a tudomásszerzéstől, illetve az akadály megszűnésétől számított tizenöt nap alatt lehet előterjeszteni az igazolási kérelmet. *Hat hónapon túl azonban igazolással élni nem lehet.* Az igazolási kérelem előterjesztésével egyidőben be kell nyújtani a keresetlevelet. Az igazolási kérelem elfogadásáról a bíróság külön határoz.

Az elkésetten benyújtott keresetlevelet a munkaügyi döntőbizottság nem utasíthatja vissza, köteles azt a munkaügyi bírósághoz felterjeszteni. Minden esetben eggyel több példányban kell benyújtani, mint ahány fél a perben érdekelve van.

A keresetlevélnek az alábbiakat kell tartalmaznia:

— az eljáró munkaügyi bíróság megnevezését;

— a keresetet indító dolgozó nevét, lakóhelyét, szolgálati helyét, foglalkozását, esetleges képviselője nevét, az ellenérdekű fél pontos megnevezését, címét;

— az érvényesíteni kívánt jogot (ez esetben nem szükséges a jogszabály pontos megjelölése, elég az ügy jellegére utalni: pl. baleseti kártérítés, egyoldalú szerződés módosítása);

— le kell írni a tényállást és elő lehet adni a bizonyítékokat;

— meg kell jelölni a sérelmes határozatot hozó munkaügyi döntőbizottságot, a döntőbizottsági határozat számát, és el kell mondani, hogy miért tartja azt sérelmesnek;

— el kell mondani azt is, hogy milyen döntést kér a munkaügyi bíróságtól.

A keresetlevélhez mellékelni lehet a rendelkezésre álló bizonyítékokat.

Ha az idézett távolmarad?

A munkaügyi bíróság — amennyiben nincs szükség egyéb intézkedésre — *a keresetlevél beérkezésétől számított tizenöt napon belül határnapot tűz ki a tárgyalásra, és arra a feleket megidézi.* Az idézéssel együtt kézbesíti a keresetlevelet is.

A szabályszerűen idézett felek távolmaradása a tárgyalás megtartását nem akadályozza. Ha azonban *a munkaügyi bíróság a felek meghallgatását is szükségesnek tartja, hivatalból új tárgyalást tűz ki.* (Pp. 355. §.) Mindez az általános szabályoktól eltérően azt is jelenti, hogy ha a felperes mulasztja el az első tárgyalást, ezért nem lehet a pert megszüntetni.

Előfordulhat, hogy a bíróság előtti eljárásban olyan új igény merül fel, melyet korábban nem érvényesítettek, illetve az is, hogy a már érvényesített igényt fel kell emelni, vagy módosítani. Az új igény előterjesztését, illetve a már előadott igény módosítását a tárgyalás berekesztéséig lehet érvényesíteni.

A munkaügyi bíróság a felek meghallgatása, a rendelkezésére álló iratok megtekintése, illetve, ha szükséges a bizonyítási eljárás lefolytatása után meghozza határozatát, tehát érdemben eldönti a vitát, illetve egyezségkötés esetén azt jóváhagyja.

Dr. Kurucsai László

(Folytatjuk)

Petőfi márciusa — március Petőfije

„...Nagyapáink és apáink,
Míg egy szazad elhaladt,
Nem tevének annyit, mint mink
Huszonnégy óra alatt.

...S te, szivem, ha hozzád férne
Hogy kevély légy, lehetnél!
E hős ifjúság vezére
Voltam e nagy tetteknél.

Egy ilyen nap vezérsége,
S díjazva van az élet...
Napóleon dicsősége,
Te veled sem cserélek!"

(Petőfi Sándor: **„15-ik márczius 1848")**

A történelmi események, századokig ható sorsfordulók sorsa, hogy piros betűs ünnepekké magasztosulnak, egyszersmind történelmi tablóvá, méltatást kivánó évfordulóvá, tananyaggá lesznek. A ma embere számára történelem *Rákóczi, Dózsa* szabadságharca, *Zrinyi Miklós* és *Dobó István* hősiessége, s hasonlóképp a nemzeti öntudatot melengető dátum: *1848. március 15-e.* Százhuszonöt év — két emberöltő, talán még annnál is több — telt el azóta, s jóllehet, apáink-nagyapáink még ismerték-hallgatták az obsitosokat, a legendás ütközetek és a világosságot sötétségbe fordító világosi fegyverletétel részeseit-hőseit, mi már jobbára csak szülőink elbeszélései által kerülünk valóságkapcsolatba, emberközelbe a negyvennyolcas honvédekkel, nemzetőrökkel.

Ezernyolcszáznegyvennyolc — tananyag; igaz, olyan történelemóra és iskolai ünnepélyek témája-tárgya, amelynek hallatán pisszenetlenül figyel az osztályteremben máskor izgő-mozgó diák. Amit tudni kell róla, megtanultuk, tudjuk: *„Szabadság, egyenlőség, testvériség!"* — idézzük a márciusi fiatalok megfogalmazta tizenkét pont befejező mondatát; tudjuk, ki volt *Kossuth, Batthyány, Táncsics, Petőfi, Bem,* és ismerjük a szabadságharc világméretű hatását is, amelyet egy német forradalmár: *Engels Frigyes* ekként fogalmazott meg: *„Az 1848-as forradalom nem volt szocialista forradalom, mégis egyengette az útját és előkészítette számára a talajt."* Mindezt előrebocsátva töpreng most a „március idusának" méltatására vállalkozó mai krónikás: melyik legyen az a szál, amelyet kiragadjon, miként szóljon egy olyan eseményről, amelyről kortársak és utódok már konyvtárra rúgó köteteket és tanulmányokat írtak itthon és külföldön egyaránt?

Mit jelent a ma embere számára 1848 olyat hangoztatott (és az azóta eltelt öt negyedszázad során oly sokféleképpen magyarázott) örök? Mindenekelőtt azt, hogy *szabadság kell, mert szabadság nélkül nincs ország, nincs haza, nincs élet.* De mi szükséges ahhoz, hogy a szabadsággal élni is tudjunk? Fejlődés, önmagunk és környezetünk állandó fejlesztése, a mérce mindenkor magasabbra emelése. Kossuth Lajos mondotta az akkor még jobbára csak malomiparral rendelkező, mezőgazdaságában is elmaradott, feudális országban: *„Ipar nélkül a nemzet félkezű óriás!"* Petőfi Sándor pedig — akinek emlékét az idén ugyancsak a szokottnál gyakrabban idézzük: 150 esztendeje született — éppen a vasút kapcsán fejtette ki versében: *„Száz vasutat, ezeret! / Csináljátok, csináljátok! / Hadd fussák be a világot, / Mint a testet az erek. / Ezek a föld erei, / Bennök árad a műveltség, / Ezek által ömlenek szét / Az életnek nedvei."* Táncsics Mihály pedig mindig is a munkásságra támaszkodva kívánt jobb életet teremteni — ahol van munkás, ott van ipar, ott lehet fejlődés — *Munkások Újsága* alcímen indította meg lapját, az *Arany Trombitát.*

Ám maradjunk Petőfinél (akinek 26 esztendő adatott csupán, hogy világméretűt alkosson): tájleíró készsége, szerelmes verseinek lírája, forradalmiságának tüze napjainkban is gyönyörködtet-süt, de ne feledjük, nemcsak azt írta: *„Akasszátok föl a királyokat"*, hanem egyszersmind hadat üzent a patópáloknak is, az álmosan henyélőknek, akik — aki — *„Mint elátkozott királyfi / Túl az Óperencián, / El magában falujában / Pató Pál úr mogorván."* Figyelmeztető az ellene felhozott vád: *„Ó magyarnak született, / S hazájában ősi jelszó: „Ejh, ráérünk arra még!"...* Akkor gazdálkodunk helyesen tehát a politikus Petőfi szellemi hagyatékával, ha nem feledjük az örökké és örökre intő szavakat — nem állhatunk meg soha, mert nincs még itt a kánaán!

„Tudom, hogy amidőn megérkezik / A nagy szüret, / Akkorra én már rég lementem / S parányi művemnek nyoma / Elvész az óriási munka közt. / De életemnek a tudat erőt ad, / Halálomnak pedig megnyugvást. / Hogy én is, én is egy sugár vagyok!" — írja az Apostolban. Amit hozzáfűzünk, kézenfekvő: művének (parányi? nem! gigászi, hatalmas méretű) nyoma nem veszett el, fennmaradt. Sugár ő ma is, időtlen időkig fénylő, messzire világító sugár; ragyogóbb, mint az a költő valaha is remélte volna. Műve — életműve — segített és segít ma is, holnap is, mindig, amikor az emberi szellem szabadságáról, tényleges és képletes forradalmakról: *az Emberiségről, fejlődéséről esik szó.*

S hasonlóképp ragyog a többi fényes név: *1848 valamennyi közéleti férfiújának és névtelen katonájának emléke-neve.*

F. T.

Tantárgy az üzem- és munkaszervezés

Tanfolyam a MÁV Villamosvezetők Építési Főnökség műrezelői és munkásai részére

Dicséretes kezdeményezésről számolunk be:

A *MÁV Villamosvezetők Építési Főnökség* tanfolyamsorozatot indított a *fizikai dolgozók* részére, azzal a céllal, hogy a munkások alaposabban megismerjék az *MSZMP Központi Bizottságának* a munka- és üzemszervezésről hozott határoztát, az abból adódó helyi feladatokat.

A kéthetenként sorra kerülő oktatásokon a műszaki, illetve gazdasági vezetők közérthetően, konkrét példákkal megvilágítva magyarázzák meg — noha a munka- és üzemszervezés elsősorban nem a munkások dolga —, hogyan vehetik ki részüket ők is a közös tennivalókból, a párthatározat végrehajtásából. *Az első tanfolyam már véget is ért, és Nagykátán megkezdődött a második.* Akik a tanfolyamot elvégezték, az eddigi időszakhoz képest tudatosabban, könnyebben, jobb kedvvel élnek azokkal a jogaikkal, amely a vezetésbe való beleszólást biztosítja számukra.

Talán még ennél is nagyobb jelentőségű az a másik továbbképző tanfolyam, amelyet a főnökség központjában, *Kőbánya-Felsőn indítottak március 10-én a reszortosok és a művezetők részére.* Őket a munka- és üzemszervezés tudományos alapokon nyugvó módszereivel ismertetik meg. De nemcsak úgy, általában, hanem átültetve azokat a vasút-villamosítás munkaterületeire.

A főnökség a továbbképzést azzal a jelszóval szervezte meg, hogy mindenkinek van mit tanulnia ahhoz, hogy — a saját vezetői színvonalához mérve — *a gyakorlatban megvalósíthassa a korszerű vezetési elveket,* s aszerint hajtsa végre a Központi Bizottság határozatát. Más szóval: *a munka- és üzemszervezéshez minden reszortosnak, művezetőnek alaposan értenie kell.*

A hónaponként egyszer — szabad szombatokon — sorra kerülő továbbképzés részvevői nemcsak vasúti, szakmai ismereteket tanulnak, hanem a vezetési módszerek gazdagítására irányuló tantárgyak is szerepelnek az oktatás tananyagában. Felhasználják például az *Országos Vezetőképző Központ* folyóiratának, a „Vezetőképzés"-nek a szakcikkelt, valamint a vezetéstudományi szakirodalom egyéb útmutató írásait. *Az emberi kapcsolatok javítását célzó ismeretek elsajátítását legalább olyan fontosnak tartják, mint például azt, hogy a munkahelyek anyagellátását miként lehet a legcélszerűbben biztosítani.*

A tanfolyamnak jelenleg több mint 30 hallgatója van. Az első előadást *Csárádi János,* a főnökség vezetője tartotta. A felkészülés közben ő is sokat tanult. Miután felvázolta egy, a vasútvillamosítási munkához hasonló feladatokat ellátó korszerű üzem keresztmetszetét, magyarázatát számtalan rajzzal, grafikonnal és más segédeszközzel illusztrálta. *Színesen, érdekesen irányította rá a beosztott vezetők figyelmét az ilyen típusú üzemekben elképzelhető munkaszervezési feladatokra.* A részvevők elemezték a veszteségidők csökkentésének lehetőségeit, nem feledve, hogy nem a gép és az anyag az elsődleges tényező, hanem az azokkal dolgozó ember.

Úgy tapasztaltuk, hogy a *tanfolyam elsősorban gondolkozni tanítja a részvevőket.* Különösen megmutatkozott ez, amikor egy betonozó anyagvonat hasznos munkaidejének jobb kihasználását, a munka célszerűbb megszervezését tárgyalta az előadás. Ugyanilyen érdekes, gondolkodásra késztető volt a következő két előadás is, az elvégzendő munkák tervezéséről, illetve a vonali szerelés technológiájának szervezéséről, az esetleges hibák kiküszöbölésének lehetőségeiről.

A következő foglalkozáson visszakérdezés lesz, vagy inkább: *konzultáció.* Egymástól és egymással versenyezve tanulják el a leghelyesebb szervezési módszereket a helyi vezetők.

Sz. F.

Hogyan él a Miksi család?

Özvegy Miksi Györgyné, a MÁV Szentesi Építési Főnökség munkása még fiatal asszony. Szőregről jár be naponta szegedi munkahelyére. Hajnali 4-kor kel és délután 4 óra mire hazaér. Három gyermekével él együtt, vezeti a háztartást és ellátja a családot. Szórakozásra nem jut idő. Legfeljebb egy-egy könyvbe olvas bele, vagy átfutja a napi sajtót. Reméli, ha felnőnek a gyerekek, akkor színházba is eljut.

A ragyogó tiszta lakásban az elhunyt családfő Miksi György fényképe tekint a belépőre. 1967. februárjában történt a tragikus végű üzemi baleset, amikor Miksi György a MÁV Szentesi Építési Főnökség munkása életét vesztette. *Három gyermek maradt árván. A temetésen még karonülő volt a legkisebb gyermek, a 14 hónapos István. A másik kettő 7 és 12 éves volt.*

A MÁV Miksi Györgyöt saját halottjának tekintette és segítette mindenben a bajbajutott családot. A baleset utáni hónapban már munkát biztosítottak Miksi Györgynének, akinek a keresete az árvaellátással 3500 forint. A ½%-os ÖTA 12 500 forintot helyezett letétbe a banknál, a gyermekek számára.

A család súlyos lakásgondját is megoldotta a MÁV Szőregen. A főnökség szakszervezeti bizottsága és a területi bizottság figyelemmel kíséri a család életét és anyagi helyzetét.

Öt év telt el a tragédia óta. Azóta a legidősebb gyermek *Marika személypénztáros Szeged-állomáson.* György 6. osztályos, István pedig most jár elsőbe. Özvegy Miksi Györgyné gyermekeit úgy nevelte, hogy egymást mindenben segítik.

'A családfő elvesztését semmiféle segítség nem képes pótolni, de a főnökség, a szakszervezet, a társadalom szerető gonddal figyeli a Miksi család életét, ami létbiztonságot jelent számukra.

—Fogas—

Hárman a kitüntetettek közül

A nőnapi kitüntetések átadása után három vasutasasszonnyal beszélgettünk el munkájukról, életükről, sorsuk alakulásáról, a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Az ország különböző részeiben, más-más körülmények között dolgoznak, de abban nincs különbség, hogy becsülettel, mélységes hivatástudattal végzik szolgálatukat.

Ismerkedjünk meg velük közelebbről...

Teljesült a régi kívánság

Radócz Jánosné ellenőr. Debrecen állomás létszámába tartozó vonatvezető. Barna, piros arcú asszony. Olyan típus, akire azt mondják: munkára termett...



— *Gyerekkoromban mindig vasutas akartam lenni* — mondja. — *Néztem a vonatokat és arra gondoltam, de jó lenne utazni. Mindegy, hogy hová, merre, csak utazhassak.* Tizenkilenc éves voltam, amikor láttam egy hirdetést: embereket keresnek a vasúthoz. Rögtön jelentkeztem és ott is maradtam. Hajdúsámsonban laktam, s onnan jártam Debrecenbe, éveken át jegyvizsgálónak...

Közben tanult is, mint anyayian a vasutasok között. Segédtiszti tanfolyamot végzett és a vonatvezetői vizsgát is letette.

— *Most aztán utazom eleget, ahogyan gyerekkoromban kívántam.* Felnőttként persze egészen más szemmel nézem a dolgokat. *Füzesabony* és *Nagyléta—Vértes* felé járok a leggyakrabban. Jó kollégák között vagyok. *Fekete Kálmán* például, aki régebben az én vonatvezetőm volt, mindig mondja: *ha valami probléma adódna, menjenek csak hozzá nyugodtan.* De hálistennek, eddig még nem volt semmi baj...

A vonatvezető-asszony, aki szolgálati helyén pártvezetőségi tag és nőfelelős — *egyedül neveli két gyerekét.* A fia 15 éves, szakmunkástanuló a vontatási főnökségnél. Az általános lakatos szakmát tanulja. A kislány inkább fodrász szeretne lenni vagy a kereskedelemben dolgozni.

Radócz Jánosné eddig háromszor kapott kiváló dolgozó jelvényt. Most, a nőnapra a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetéssel ismerték el helytállását munkatársai és felettesei.

Az állomásfőnöknő

— *Petróczi Jánosné, főintéző vagyok* — ezzel nyújtja kezét a bemutatkozásnál a *Vezérigazgatói dicséretben* részesített asszony. Végigsimítja egyenruháját, aztán halkan még hozzáteszi: — *Özvegy Petrócziné.*

Alig múlt negyvenéves. Beosztása: *Pórtelek állomás vezetője.* Ritka rang ez asszonyoknál. Ő maga is úgy tudja, hogy egyetlen hasonló beosztású kolléganője van, Dinnyésen.

Kérdem tőle, miért választotta ezt a pályát. Talán sok vasutas van a családjában?



— *Nem, nem. Nincsenek rokonaim a MÁV-nál, de annyi szépséggel, felelősséggel jár a vasúti munka, hogy én ehhez éreztem kedvet* — válaszolja. — Húszéves koromban kezdtem a pályát. Előbb fékező, jegyvizsgáló, vonatvezető voltam, majd átkerültem állomási szolgálatra. *Szob határállomáson már rendelkező forgalmi szolgálattevőként teljesítettem szolgálatot.* Közben beiratkoztam az esti középiskolába, s hét évvel ezelőtt letettem az érettségit. Azt követően sem álltam meg a tanulásban. Most éppen az állomásvezetői tanfolyamot fejezem be.

A férje nemrég halt meg. *Öt gyermeke van.* Örül az osztott műszaknak, a felvételi épületben levő szolgálati lakásnak. Így a déli ebédidő alatt hazaszalad és megfőz a gyerekeknek.

— Tudja, az volt a vágyam, hogy oktatótiszt legyek. De ebben a munkakörben is taníthatom az embereket, hiszen az állomásfőnöknek minden beosztottjával törődnie kell...

„Észreveszik a munkám...“

Sulák Istvánné ellenőr, a zalaegerszegi vontatási főnökség mozdonyszámadója. Boldogan szorítja magához a borítékot, amiben a Vezérigazgatói dicséretről tanúskodó oklevél és az azzal járó jutalom van.



— *Nagyon nagy meglepetés ez számomra* — mondja. — *Nem gondoltam, hogy a munkámat ennyire számon tartják, észreveszik.*

Olyan asszony, aki mindennel elégedett. A munkájával, a családjával, a munkatársaival. Elismeréssel beszél mindenről és mindenkiről.

— *Huszonhárom éve dolgozom a vasútnál* — vallja önmagáról.

— Család?

— *Egy kislányom van, már tizenhat éves. Még nem tudja, milyen pályát válasszon az érettségi után.* Én azt mondom, kövesse a nagyszülők és a szülők példáját. Apám előmunkás volt a pályafenntartásnál, a nővérem ugyanott számviteli vezető, a férjem pedig itt, Zalaegerszegen vonatvezető. Igaz, előfordul, hogy a férjem egyenlőtlen munkaideje miatt gyakran csak levélben váltunk szót — *tegnap is csak annyi időre láttam őt, míg vonatjával elment az irodánk ablaka előtt, s intettünk egymásnak, hogy otthon minden rendben —, de mégiscsak szép hivatás a miénk...*

Rácz Judit

Szerelőcsarnok saját erőből

A MÁV Dombóvári Építési Főnökség gépállomásán nagyon nehéz körülmények között végezték a pályaépítő és fenntartási gépek, valamint a közúti járművek javítását. Fedett csarnok hiányában a munkások télen, nyáron a szabad ég alatt dolgoztak. Ezek az állapotok nemigen lelkesítették a dolgozókat. Télen gyakori volt a megfázásból eredő betegség, s a munkavédelmi helyzet sem volt rózsás.

Mindez ma már a múlté. Az építési főnökségen ugyanis *március 1-én új szerelőcsarnokot adtak át.* A csarnokot egy DVH I. típusú könnyűacélszerkezetes elemből alakították ki. Az adaptálási és módosítási terveket az építési főnökség tervező csoportja készítette és a kivitelező is az építési főnökség magasépítési vezetősége volt. A belső szerelési munkákat, a központi fűtést is, a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség* építette.

A kulturált utazás szolgálatában

Közös gondunk, miként lehet javítani az utazás kultúráltságát. Ez a törekvés nyilvánult meg *Palla István* mérnök, a pécsi igazgatóság osztályvezetőjének újításában, amelyet az AB, ABy mellékvonali motoros vonatok kocsijainak kultúráltabb viszonyokat biztosító fűtésére készített.

A kísérleti kocsiban az újító által szerkesztett *olajkályha* váltotta fel a füstös, széntüzelésű kályhát. A beállított olajkályha könnyen beszerelhető, rázkódásra, emelkedő pályára nem érzékeny. Egyenletesen fűt, s mínusz 15 fokos külső hőmérséklet mellett is 20 fok körüli meleget áraszt a kocsi utasterében. Fűtőolaj fogyasztása kedvező: 4—6 dl/óra. Üzemanyag tartályában, figyelembe véve a helyi mellékvonalak utazási távolságát, egy fordulóra elegendő fűtőolaj betölthető. *Tisztán és könnyen kezelhető,* felügyelete nem okoz különösebb megterhelést a vonatkísérő személyzetnek.

KITÜNTETÉSEK
a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából kimagasló szakmai és mozgalmi munkájuk elismeréseként a közlekedés- és postaügyi miniszter a

Közlekedés kiváló dolgozója

kitüntetésben részesítette: Antal Mária ellenőrt, Hatvan áll.; Asztalos Sándorné segédellenőrt, Kelebia áll.; Csákó Jolán kezelőt, Debrecen Jj. Ü.; Csáradi Zoltánné ellenőrt, Bpest Keleti pu.; Darabos Józsefné felvigyázót, MÁV Jegynyomda Főn.; Farády Lászlóné ellenőrt, Szombathelyi Számvit. Főn.; Fejős Julianna segédmunkást, MAV Hidép. Főn.; Holota Anna titkárt, MÁV Magasép. Főn.; Lavotha Jolán Katalin főfelügyelőt, Debreceni Vasútig.; Markó Róbertné ellenőrt, Dunakeszi Jj. Ü.; Nagy Jánosné főellenőrt, Hegyeshalom áll.; dr. Nánási Lóránté tanácsost, KPM Vasúti Főoszt.; Németh Ágnes műsz. főintézőt, Bpest Vasútig.; Németh Edit munkást, Szombathely áll.; Ortó Lászlóné segédellenőrt, Miskolc Tiszai pu.; Perjési Józsefné munkást, Nagykanizsa Vont. Főn.; Pivon Klára ellenőrt, MÁV Vill. Fennt. Főn.; Radócz Jánosné ellenőrt, Debrecen áll.; Ribics Ilona főintézőt, Pécs Vasútig.; Szabó Lászlóné munkást, Füzesabony áll.; Szepesi Erzsébet munkást, Miskolci Ép. Főn.; Vilonya Sándorné ellenőrt, Szeged Pft. Főn.; dr. Juhász Józsefné oszt. vez., Horváth Rezsőné oszt. vez., Kovács Jenőné ir. vez., Takó Jánosné szakácsnőt Utaselátó Váll.; dr. Varga Béláné üzletkötőt, Faanyagvéd. és Fatelítő Váll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Miniszteri dicséretben

részesítette: Bene Gyuláné műsz. intézőt, Miskolc TBFF; Bod Béláné segédtisztet, Budapest TBÉF; Cziegler Albertné segédellenőrt, MÁV Ep. Géptelep Főn.; Dremák Andrásné segédmunkást, Debrecen Déli Pft. Főn.; Jánosi Miklósné felvigyázót, Landler Jenő Jj. Ü.; Juhász Andrásné főellenőrt, Pécsi Vasútig.; Kakuk Péterné segédellenőrt, MÁV Adatfeldolg. Főn.; Kiss Béláné segédtisztet, Északi Jj. Ü.; Kocsis Józsefné ellenőrt, Soproni Pft. Főn.; Kulich Irén ellenőrt, Jobbparti Biztosítóberend. Fennt. Főn.; Mándoki Lászlóné munkást, Nyíregyháza Vont. Főn.; Marosi Lajosné ellenőrt, MÁV TBÉF; dr. Meliska Zsófia orvostitkárt, Szegedi MÁV Területi Egészségügyi Közp.; Németh Vilma munkást, Békéscsabai Vont. Főn.; Sepa Pálné felvigyázót, Nyíregyháza áll.; Simon Józsefné segédmunkást, Miskolc Rendező pu. Vont. Szertárfőn.; Szabó Sándorné segédfelvigyázót, Komló áll.; Szilágyi Gáborné ellenőrt, Szolnok Jj. Ü.; Szilfai Józsefné munkást, Bp. Józsefvárosi Pft. Főn.; Várhegyi Jánosné ellenőrt, Dombóvár Vont. Főn.; Tabányi Pálné ellenőrt, MAV Budapesti Területi Egészségügyi Közp.; Vincencz Róbertné felvigyázót, Bp. Keleti Szertárfőn.; Hoffmann Lajosné cukrászt, Lengyel Lajosné gazdaasszonyt, Mező Ferencné felszolgálót, Slapsi Istvánné üzletvez. h., Utasellátó Váll.; Kopácsi Józsefné ügyintézőt, GYSEV.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dicséretben

részesítette: Beregi Józsefné szerz. hb. üz. dolgozót, Nyékládháza áll.; Bodnár Mária ellenőrt, Bpest Déli áll.; Brandt Erzsebet intézőt, MÁV Nyugd. Hiv.; Csefkó Tamásné intézőt, MÁV Anyageil. Ig.; Duszka Ilona munkást, Nyíregyháza áll.; Ellás Margit munkást, Budapesti Épületfennt. Főn.; Faragó Zoltánné ellenőrt, Debrecen Vont. Főn.; Friedmann Györgyné munkást, Bp. Déli Műszaki Kocsiszolg. Főn.; Gadányi Ignácné főintézőt, Szombathelyi Jj. Ü.; Gudics Istvánné segédfelvigyázót, Miskolc Vont. Főn.; Heindl Zoltánné ellenőrt, Pécsi Szertárfőn.; Horváth Aranka segédellenőrt, Bp. Számviteli Főn.; Jankovics Istvánné felvigyázót, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Juhász Rozália ellenőrt, Szatymaz áll.; Kálmán Béláné segédmunkást, Győr áll.; Kiss Ferencné segédmunkást, MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Kovács Józsefné felügyelőt, KPM Vasúti Főoszt.; Kovács Piroska munkást, MÁV Magasép. Főn.; Marton Teréz segédfelvigyázót, Dombóvár áll.; Patkós Ferencné segédfelvigyázót, MÁV Gépjavító Ü. Szeged; Perjesi Istvánné segédellenőrt, Hatvan—Füzesabonyi Pft. Főn.; Petróczi Jánosné főintézőt, Portelek áll.; Polányi Jánosné kezelőt, Közp. Számvit. Főn.; Sáfrány Albertné főellenőrt, Szeged Vasútig.; Soós Gyuláné felügyelőt, KPM Vasúti Főoszt.; Sulák Istvánné ellenőrt, Zalaegerszegi Vont. Főn.; Szlifka Rudolfné segédtisztet, KPM Vasúti és Közúti Alkalmasságvizsg. Int.; Tiborc Józsefné mérnök főintézőt, MÁV Tervező Int.; Török Anna felvigyázót, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Vanicsek Károlyné főintézőt, Vasútegészségügyi Igazg.

Jól éreztük magunkat Mezőkövesd-Hőfürdőn

Negyvenöt vasutassal együtt pihentem február 13-tól 26-ig *Mezőkövesd-Hőfürdőn*, a MÁV-üdülőben. Hazatérésem után nem mulaszthatom el, hogy köszönetet ne mondjak mind a magam, mind a társaim nevében, azért a minden várakozást felülmúló gondoskodásért, amelyben a személyzet tagjai az üdülőket és a gyógyulni vágyó betegeket részesítették.

A kitűnő ellátáshoz udvarias, előzékeny kiszolgálás párosult, s a zavartalan pihenést az üdülő dolgozóinak kedvessége tette még kellemesebbé. Amikor mindezt megköszönöm, arra kérem az utánunk érkezőket, a későbbiek során Mezőkövesdre beutalt társaimat, hogy viszonozzák jó szóval, megbecsüléssel az üdülő személyzetének gondoskodását, fáradságos és türelmes munkáját.

Helyettünk is...:

Huszár Károly
(Bpest. Keleti pu.)

Szocialista brigádvezetők fóruma

A szocialista brigádokra, a hármas jelszóból következően egyre több feladat hárul. A brigádok vezetői az első számú letéteményesei a brigádélet irányításának, a különféle vállalások megtételének, a végrehajtás ellenőrzésének. A brigádvezetők e ténykedése nagy felkészültséget, előrelátást, szervezőkészséget követel. Munkájuk jelentőségét ismerte fel a miskolci területi bizottság, amikor a Vörösmarty Művelődési Házzal megállapodott a ház falai között a *„Szocialista brigádvezetők fóruma“* létrehozásában. A művelődési ház magáévá tette a gondolatot, s közös erővel megkezdték a szervezést.

A munka a brigádok felmérésével kezdődött. A leggondosabb adatgyűjtés eredményeként a művelődési ház rendelkezett egy minden lényeges adatot tartalmazó kimutatással. Ezután megkezdődött a tematika összeállítása. A „több szem, többet lát“ elv alapján ebbe bevonták a gazdasági vezetést is. *Hosszú, gondos munka eredményeként alakult ki a 10 előadásból álló tematika, amely lényegében magában foglalja mindazokat a tudnivalókat, amelyek szükségesek egy szocialista brigádvezetőnek ahhoz, hogy eredményesen tudja brigádját irányítani, ne általános, hanem konkrét dolgokra tegyenek felajánlást.* Tartalmazza a tematika a nőkkel, a fiatalokkal való fokozottabb foglalkozás alapvető tudnivalóit, az elismerési, kitüntetési rendszert, a brigádnapló vezetésének tudnivalóit, a kapcsolat szoros kialakítását a gazdasági vezetéssel. Egy olyan sorozatot kap a legjobb előadóktól a szocialista brigádvezető, ami elegendő ahhoz, hogy ezek birtokában a jövőben még tartalmasabb, színvonalasabb, gazdasági, művelődési, életviteli eredményeket érjen el a szocialista brigád. *84 brigádvezető növeli tudását e fórumon.*

A kezdeményezés példamutató, amelyet igen nagy előrelátással tervezett és szervezett meg a területi bizottság és a művelődési ház.

T. B.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. A szakszervezetek véleményezési jogkörébe tartozik. (Folytatása a függőleges 24-ben.). 13. ... Nicolaus (1813—1888) német Shakespeare-kutató. 14. Régen a tűzgyújtás egyik kelléke volt. 15. A szerelmi líra görög múzsája. 18. Dromedárok. 19. Török méltóság. 20. Híres athéni embergyűlölő. 23. Somogy megyei község. 25. A legfontosabb ólomérc. 28. Kutya. 30. Mérőeszközt használ. 31. A versenypálya vége. 32. Bánat. 33. Magot szór. 35. A függőleges 12 idegen nyelven. 37. Lakoma. 38. Tanulmány. 39. Táplálék. 41. Drágakövek súlyegysége. 43. Híres francia író. 44. Veszszóból font nagy kosarak. 46. Szeszes ital. 47. Puhatestű víziállat. 48. A hindu szentháromság egyik tagja. 50. Ehes. 51. Fafajta. 53. Személyes névmás. 55. Rangjelző. 56. Kikötőváros a Szuezi csatorna bejáratánál. 58. Japán pénz. 59. Ilyen elem a jód, króm, stb. 61. Kelet németül. 62. Azonos betűk. 63. Figura a francia kártyában. 64. Kutyafajta. 66. Személyes névmás. 67. Szín. 69. Betűpótlással a kőszénkátrányban található.

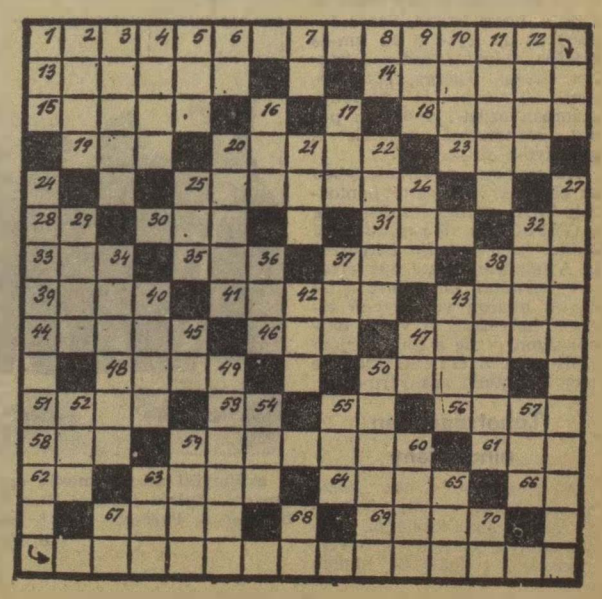
FÜGGŐLEGES: 1. Vajon ad? 2. Város az NDK-ban. 3. Híres lóverseny. 4. Női név. 5. Kettős. 6. Régi római pénz. 7. Cipészszerszám. 8. Igevégződés. 9. ... um, latin szavazat. 10. Erdei rágcsáló. 11. Káosz. 12. Vissza: hőn óhajtott állapot. 16. 1049 római számmal. 17. Szó. 20. Arab hadvezér. Róla nevezték el Gibraltárt. 21. Bátor. 22. ... Jean (1530—1600) ő honosította meg Európában a dohányt. 25. Gázlómadár. 26. Utcák kereszteződése lehet. 27. Dunaújváros régi neve. 29. Görög betű. 32. A Kis-Szunda szigetek egyike. 34. Svájc legdélibb kantonja. 36. Fogoly. 37. Lövedéktartó. 38. Spanyol város. 40. .. et-Cher, francia tartomány. 42. Piros, németül. 43. Földöv. 45. Központi Vezetőség. 47. Peng páratlan betűi. 49. Kozák parancsnok. 50. Elhamvasst. 52. Angol helyeslés. 54. Női név. 55. Mint 10. vízszintes. 57. Ez az ebéd vacsora. 59. Suttogó. 60. Két rag. 63. Német személyes névmás. 65. Fél roller. 67. Hangtalan len. 68. Az ezüst vegyjele. 70. Folyadék.

Beküldendő: A vízszintes 1. és folytatásaként a 24 függőleges.

Beküldési határidő: 1973. április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A tömegkapcsolatok fejlesztése. A dolgozók véleményének kikérése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 4. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Orosz Béla Tiszaszentimre 5322 Petőfi utca 28.; Lévai Lajos, 2532 Tokod. Fatelítő Vállalat: Papp Jánosné 2532 Tokod-Altáró. Mikszáth Kálmán utca 2.; Tili Eduard. 7524 Kiskorpád vasútállomás; Honti Jánosné, 9090 Pannonhalma, MÁV-állomás.



Turóczy Pircsi visszavonul

A családi kötelezettség közbeszólt • Szülés után edző szeretne lenni a BVSC-ben

Újsághír: Turóczy Judit, a magyar úszósport egyik kiemelkedő egyénisége bejelentette, 18 éves versenyzői pályafutás után visszavonul az aktív sportolástól.



Hatéves volt, s 1954-et mutatott a naptár, amikor először elkísérték a BVSC Szőnyi úti uszodájába.

— Akarsz versenyző lenni? — kérdezték.

— *Igen...* — válaszolta megilletődötten.

Az első bizonyításra azonban éppen egy évet kellett várnia

Emlékek az úszodából

— *1955-ben egy toborzóverseny 25 méteres mellúszó számában indultam először, s mindjárt nyertem is.* Ebben az úszásnemben először — és utoljára — mondja, s jóízűt nevet.

Hosszú idő óta először hallom nevetni. Eddig akár verseny előtt, akár verseny után találkoztunk, az idegfeszültség komollyá, sőt kicsit komorrá varázsolta az arcát.

— *Imádtam versenyezni.* Minden idegszálammal a küzdelemre készültem, akár klubszínekben, akár válogatott mezben indultam. Nekem minden rajthoz állás versenyt volt.

— A 18 éves sportpályafutás legkellemesebb emlékei?

— *Mindenekelőtt az 1964-es tokiói olimpia, ahol először találkozhattam a világ legjobbjaival. Aztán az Európa-bajnoki ezüstérem, az 1966-os mexikói előolimpia, na és természetesen a kerek 1 perces Európa-rekord.*

— És a legkellemetlenebbek?

— Két versenyre különösen nem szívesen emlékszem vissza. *Az egyik a mexikói olimpia volt,* amely előtt talán túlzottan is hajszoltuk az egypercen belüli eredményt, s Mexikóba idegileg és fizikailag is fáradtan utaztam el. *A másik kellemetlen emlék az 1969-es Európa Kupa,* amelyen nem engedtek a váltó első tagjaként úszni, holott, s ezt most is határozottan állítom, egy percen belülre kerültem volna.

— A legnagyobb külföldi ellenfelek?

— *A két NDK-s kislány, Grunner és Wetzko.*

— S a hazaiak?

— Évekkel ezelőtt *Madarász Csilla* és *Takács Kati,* majd, s talán ez is volt a baj, soká senki, végül pedig jött *Gyarmati* és *Patóh.*

Kisbabát vár

A müncheni olimpia sem Turóczy, sem a többi BVSC-s úszó számára nem sikerült úgy, ahogy várták. Talán ez a visszavonulás oka?

— *Nem. Úgy terveztem, hogy a váltó érdekében az idén még részt veszek a sportág első világbajnokságán, de hát közbeszólt a család. A nyárra kisbabát várok, s utána már nem lenne értelme újra kezdeni.*

Pircsi, azaz Turóczy Judit az érettségi után elvégezte a Testnevelési Főiskolát, s közben 1966 óta a MÁV Házkezelő Főnökségén dolgozik adminisztrátorként.

— *Soha rosszabb élsportoló ne kerüljön hozzánk* — dicséri Turóczyt, mint munkaerőt *Madaras István,* a főnökség vezetője. — Igaz, az edzőtáborok és a külföldi versenyek miatt folyamatos munkával nem tudtuk megbízni, de amikor ideje engedte, mindent megtett azért, hogy komolyan számíthassunk rá. Már jó néhány éve megtanult gépelni, s ezzel a munkájával nagy segítséget nyújtott a főnökségnek. Visszavonulása óta mindennap pontosan megjelenik a munkahelyén. Valamennyi kollégám nevében is kérem, akik szeretjük és becsüljük őt, hogy majd a szülési szabadság lejárta után is térjen vissza hozzánk.

Hű marad a BVSC-hez

— S visszatér?

— *Még nem tudom. Az biztos, hogy 1974. január elsejétől edzői munkát vállalok a klubnál.* Ám, hogy fő- vagy mellékfoglalkozásban dolgozom-e, arról csak az év vége felé beszélgetünk majd.

Ami tulajdonképpen nem is döntő dolog. A lényeg, hogy Pircsi, csakúgy, mint hosszú versenyző pályafutása alatt, a továbbiakban is hű marad a vasutasokhoz.

A magunk részéről pedig csak annyit kívánunk, olyan versenyzőket neveljen, mint amilyen versenyző — Turóczy Judit volt!

Dobó István

ÉLSPORTOLÓK KITÜNTETÉSE

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa kiemelkedő sporteredményeik elismeréséül kitüntetéseket adományozott olyan élsportolóknak, akik nemrég fejezték be aktív versenyzői pályafutásukat. A kitüntetettek között három vasutas élsportoló is található.

A Magyar Népköztársasági Sport Érdemérem aranyfokozatát kapta: Korach Marcellné Turóczy Judit, a BVSC válogatott úszója, és Tóth Géza, a Szombathelyi Haladás világbajnok, sokszoros válogatott súlyemelője.

A Magyar Népköztársasági Sport Érdemérem bronzfokozatát kapta: Konkoly János, a BVSC válogatott műugrója.



JUBILEUMI LÖVÉSZVERSENY

A szegedi vasútigazgatóság lövészklubja jubileumi emlékversenyt rendezett március 3-án a Magyar Honvédelmi Szövetség fennállásának 25. évfordulója tiszteletére. A versenyre az igazgatóság területéről — Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megyéből — meghívták a vasutas lövészeket, így a nagyszámú, mintegy 80 fős mezőnyben a szegedieken kívül ott voltak a kecskemétiek, békéscsabaiak, vésztőiek, orosházlak is.

A kispuskával, 50 méterről fekvőhelyzetben leadott 20 lövéses verseny izgalmas küzdelmet hozott.

Az első helyezést 164 köregységgel a szegedi *Ács Pál* szerezte meg. Második helyen *Pribina Antal,* a békéscsabai vontatási főnökség versenyzője végzett, 160 köregységgel. Harmadik lett *Tóth József,* Szeged-állomás lövésze, aki 157 köregységet ért el, míg negyedikként 151 köregységgel *Zsilinszki János* végzett, aki ugyancsak a békéscsabai vontatási főnökség versenyzője.

A megye legjobb sportolói

A közelmúltban *Szabolcs-Szatmár* megye legjobb sportolói és azok edzői tiszteletére fogadást rendeztek *Nyíregyházán,* a megyei TS székházában. A fogadásra a *Nyíregyházi VSC* három kiváló atlétáját, *Szabó Ildikót, Lippa Ilonát* és *Kiss Józsefet* is meghívták. A TS vezetői 1972. évi eredményeik alapján mindhármukat jutalomban részesítették.

1972-ben az egyesület és a megye legeredményesebb sportolója *Szabó Ildikó* volt. A középiskolás kislány nagyon tehetséges. A 100 és 200 méteres síkfutásban, távolugrásban és ötpróbában magyar ifjúsági bajnokságot nyert. Tagja az Európa-bajnokságra készülő női ifjúsági válogatottnak. Edzője *Molnár István.*

Lippa Ilona diszkoszvetésben nyert ifjúsági bajnokságot. Kiváló eredményével ő is bekerült, nemcsak az ifjúsági, hanem az utánpótlásválogatottba is. Edzője *Seregi Ervin,* az NYVSC egykori sportolója.

Kiss József, a MÁV Villamos Vonalfelügyelőség dolgozója ötéve I. osztályú sportoló. Az 5000 és 10 000 méteres síkfutás mellett a múlt évben maratoni futásban is elérte az I. osztályú szintet. Eredményei alapján számos nemzetközi versenyen képviselte már a vasutas színeket. Edzője *Váradi László* testnevelő tanár.

Az egyesület legeredményesebb szakosztályában 4 elsőosztályú és 9 aranyjelvényes atléta versenyez.

Gidófalvy Albert

A szerkesztőség üzeni

Halmai János, Bánfai Domokos Pécs; Sándi Sándor, Kecskeméti Ferenc Szeged; Kiss József Celldömölk; Egeressi Zsigmond Záhony; Urban József Hegyeshalom; Marosán Pál Debrecen; Huzár Károly Budapest, Keleti pályaudvar; dr. Ferenczy Imre Győr; Behán Rózsa Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Fogas Pál Szentes; Gidófalvy Albert Nyíregyháza; Bognár Károly Tapolca; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Hofstedter Sándor Bakonyszentlászló: Martin Miklós, Ugiyai Sándor Miskolc; Buhovszky ny. főbizalmi Csurgó; Bognár Károly Tapolca; Kovács Sándor Vésztő; Keserű Tibor Debrecen: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 8. számból: 102 390/1973. 3. A. Forgalmi rendszámmal ellátott közúti gépjárművek nyilvántartásba vétele.

Felhívás a nyugdíjas nyilvántartó szolgálati főnökségek részére.

A 9. számból: Hungarokorr '73 korrózióvédelmi pályázat.

Felesleges állóeszközök hasznosítása.

Lakáscsere

— Elcseréléném Budapest VIII., Kerepesi út 5. sz. alatti nagyméretű, két szoba, összkomfortos lakásomat tényleges vasutas dolgozóval, 1, 2, 3 szobás, liftes, tanácsi, szövetkezeti és öröklakás is számításba jöhet, megegyezéssel, illetve költségátvállalással. Érdeklődni lehet: a 338—605-ös telefonon 18—21 óra között, kivéve a keddi napot.

Elcseréléném a Budapest XVIII. kerület Kavicsbánya állomáson levő 2 szoba, komfortos, plusz alápincézett mosókonyhás, melléképületes, 600 n.-öles gyümölcsösből álló MÁV munkaköri szolgálati lakásomat I szoba, félkomfortos, esetleg komfort nélküli, tanácsi rendeltetésű lakással, megegyezéssel. Munkaköri szolgálati lakásra jogosult, lehetőleg XVIII. ker. cserepartner előnyben. Érdeklődni lehet: Márton István, 19—84 vagy 62—76-os telefonon, munkaidőben.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon:
városi: 229—872. üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Levélcím: 1964. Budapest
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Vért adtak Vietnamnak.** A nagykanizsai pályafenntartási főnökség IX. pályamesteri szakaszának szocialista brigádjaiból harmincnyolcan jelentkeztek, hogy részt vegyenek az „Adjunk vért Vietnamnak" akcióban. Példájukat követték a főnökség többi brigádjai, s 18 szolgálati helyről 114 dolgozó jelent meg a helyben rendezett véradáson.

— **MÁV-VOLÁN együttműködés.** Évente ismétlődő, hagyományos tanácskozáson írták alá a budapesti vasútigazgatóság és a Volán Vállalat vezetői a már korábban megkötött, de a negyedik ötéves terv végéig szóló együttműködési szerződés kiegészítő módosításait. — Hasonló, ünnepélyes hangulatú összejövetelre került sor március 2-án a miskolci vasutas kultúrotthonban is. Miskolc-Gömöri pályaudvar MÁV-VOLÁN komplexbrigádja múlt évi munkájának értékelése után megjutalmazták a brigádtagokat.

— **Lakásépítő szövetkezetet** alapítottak a celldömölki építési és vontatási főnökségen dolgozó ifjú házasok. A SZÖVTERV által készített tervek alapján 1974 februárjára kétszintes, 12 lakásos házat építtetnek munkahelyük támogatásával a Mikes Kelemen úti lakótelepen.

— **Óvóda és bölcsőde épül** Szolnokon, a járműjavítóban dolgozó szülők gyermekei részére. Az építkezésre a MÁV fejlesztési alapjából 12 millió forintot biztosítottak. A korszerű gyermekintézmény 1974. tavaszára készül el.

— **HALÁLOZÁSOK.** Február 21-én, 81 éves korában elhunyt Nagy Endre elvtárs, aki Budapest-Keleti pályaudvar csaknem 2000 tagot számláló nyugdíjas csoportjának mintegy két évtizeden át volt elnöke. Korábban a pécsi vasútigazgatóság területén szakszervezeti bizalmiként tevékenykedett, s az ott szerzett mozgalmi tapasztalatok birtokában szervezte meg a Keleti pályaudvar nyugdíjas csoportját, és képviselte mindenkor az idős vasutasok érdekeit. Február 27-én a rákoskeresztúri temetőben nagy részvéttel helyezték örök nyugalomra.

Márton Gyula, a tapolcai pályafenntartási főnökség nyugdíjas dolgozójának 73 éves korában bekövetkezett halála is mély megrendülést keltett azok körében, akik ismerték, szerették őt, a nyugdíjas évei idején is mindig embertársaiért tevékenykedő vasutast. A városi pártbizottság és az MHSZ társadalmi aktivistája volt. Február 26-án temették el Tapolcán, tisztelőinek tömeges részvételével.

Sízők országos bajnoksága a Mátrában

Hat aranyérmet nyertek a GYVSC sízői

A síszezon lassan a végéhez közeledik. Az országos és vidéki bajnokság küzdelmei március első felében befejeződtek. Kedvező hóviszonyok alakulása esetén is márcsak klubszintű versenyekre kerülhet sor. A bajnokság végeztével elérkezett az értékelés ideje.

19 érmes helyezés

Egyetlen síszakosztályunk, a *gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemben* működik. A *Gyöngyösi VSC* versenyzői az idén is jól szerepeltek az országos bajnokságon, összesen 19 érmes helyezést értek el. *Hat országos bajnoki cím került Gyöngyösre.* Az ifjúsági 7 km-es síkfutásban első helyen végzett: *Kiss Imre,* az ifjúsági északi összetettben *Szanyi György,* az ifjúsági északi összetett csapat *(Szanyi György, Bordás Bertalan, Kiss Imre),* az ifjúsági 7 km-es sífutó csapat *(Kovács Sándor, Bordás Bertalan, Kiss Imre),* a serdülő 3 km-es sífutó csapat *(Marosi László, Lóczi István, Sánta József)* és az ifjúsági 12 km-es biatlon csapat *(Bordás Bertalan, Szanyi György, Tóth József).* További öt versenyszámban ezüst-, nyolcban pedig bronzérmet nyertek a gyöngyösi sízők.

Az országos pontversenyben az első hat helyezettet pontozzák. Ezért említésre méltó még *a GYVSC-sek 5 negyedik, 5 ötödik és 6 hatodik helyezése is.* A felnőttek közül igen értékes *Bardóczi László*nak a 20 km-es biatlon versenyben elért 5. helyezése. A vidék bajnokságon pedig a Salgótarjáni KSE után a GYVSC szerezte meg a legtöbb aranyérmet.

Tehetségekben nincs hiány

Az előző két évhez viszonyítva tovább fiatalodott a GYVSC síszakosztálya. Ez nemcsak a céltudatos nevelő munkának tudható be, hanem több felnőttkorú élversenyző visszavonulásának is. Ezért nem is került most a felnőtt bajnokság Gyöngyösre.

Az utánpótlás szempontjából biztató a helyzet. Országos viszonylatban, a nagy egyesületeket is számba véve kevés olyan síszakosztály van, ahol annyi tehetséges síző lenne, mint a GYVSC-ben. *Horváth Béla* oktató, a GYVSC kitűnő edzője fáradságot nem kímélve, *szinte minden szabad idejét a tehetségek felkutatására, a sítoborzókra szenteli.* A város általános iskoláit és a környező mátrai községeket keresi fel. A múlt évben *a GYVSC nagyszerű utánpótlás bázisra talált Mátraszentimrén, ahol Elekes Ernő, az általános iskola igazgatója és Szabados Lajos testnevelő hozzájárulásával,* a községi tanács és a GYVSC anyagi támogatásával (felszereléseket vásároltak közösen) módszeres síoktatás folyik. A tehetséges versenyzőket innét a GYVSC-hez igazolják. Az eredmények már mutatkoznak. A mátraszentimrei nyolcadik osztályos *Lóczi Pisti* tagja volt az országos bajnokságot nyert serdülő sífutó csapatnak. Ide való ezüstérmes *Stuller Rudolf,* a bronzérmes *Horváth Katalin, Stuller Magdolna, Szabad Katalin* és *Dosztály Ibolya,* hogy csak néhányat említsünk közülük.

Több támogatást

Hogy az ifjúsági és serdülő bajnokokból felnőtt bajnokok legyenek, ahhoz nagyobb anyagi támogatásra lenne szüksége a GYVSC-nek.

Szeretnénk remélni, hogy az illetékesek megteszik majd intézkedéseiket annak érdekében, hogy *a Gyöngyösi VSC versenyzői is gyakrabban kijuthassanak a nemzetközi küzdőterekre.* Az itt szerzett tapasztalatokat gazdagon lehetne kamatoztatni a későbbiek során.

Szigetváry József



A gyöngyösi aranyérmesek egy csoportja a mátraházi ugrósáncnál. Balról jobbra: Kiss József, Szanyi György, Horváth Béla edző, Paróczay László szakosztályvezető, Bordás Bertalan, Kiss Imre

(Koczka István felvétele)

MÁV

A Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága felvesz

elsősorban budapesti, kiemelt bérezés mellett Budapest–Ferencváros és Rákosrendező állomásra 18–40 év közötti férfi dolgozókat:

- kocsirendező
- sarukezelő
- vonatfékező
- váltóőr-váltókezelő munkakörökbe.

A kiképzési idő: 6 hét. Ezalatt a bérezés 1550–1850 Ft.

A szorgalmas dolgozók 1500–2000 Ft szerződési előleget kaphatnak. A szakvizsga megszerzése után a kereset, havi 210 óra munkával 2400–2800 Ft.

A sorkötelesek Budapesten külön kedvezményben részesülnek.

Az évi járandóságon kívül havonta 3 plusz szabadnap jár.

Jelentkezni lehet az állomások munkaügyi vezetőinél vagy a Budapest–Keleti pályaudvaron levő Központi Munkaerő Felvételi Irodán.

VÁRJUK a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1973. MÁRCIUS 31.

AZ 1973. ÉVI FELADATOK KULCSKÉRDÉSE:

a személyszállítás színvonalának emelése

A központi vezetőség és a Vasúti Főosztály pártbizottsága együttes ülésen vitatta meg a MÁV 1972. évi gazdálkodását és az ez évi célkitűzéseket

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége és a Vasúti Főosztály pártbizottsága március 13-án együttes ülést tartott a főosztály kultúrtermében. Az ülésen megjelent *dr. Moró István*, a VI. kerületi pártbizottság titkára, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, *Gábor Zoltán*, a KPM pártbizottságának titkára, *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára. A központi vezetőség és a főosztály pártbizottságának tagjain kívül részt vettek az ülésen a szakosztályok, önálló osztályok és a vasút-igazgatóságok vezetői, valamint az igazgatóságok pártbizottságának titkárai.

Az ülés, melynek a MÁV 1972. évi gazdálkodása és 1973. évi célkitűzései szerepelt a napirendjén, *Gulyás Jánosnak*, a vasutas-szakszervezet titkárának elnökletével kezdte meg munkáját. A napirend előadója dr Mészáros Károly miniszterhelyettes volt. A napirendhez kapcsolódva, Szabó Antal és dr. Pethes Imre tartott korreferátumot.

Az írásos tájékoztató részletesen, a számok tükrében mutatta be: *hogyan gazdálkodott a MÁV 1972-ben, és milyen feladatokat kell megoldani 1973-ban.* Mivel erről lapunk korábbi számaiban már beszámoltunk, ezúttal a miniszterhelyettes szóbeli kiegészítőjét szeretnénk ismertetni.

— Úgy vélem megnyugvással, de semmiféleképpen megelégedettséggel és még kevésbé elbizakodással, bátran kimondhatjuk: *a vasút eredményesen zárta az elmúlt évet* — kezdte beszédét. *A személyés áruszállításban a minőségi mutatók alakulását illetően is jelentős előrehaladásról be-*



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes szóbeli kiegészítését mondja

szélhetünk. A koncentrált fejlesztésekből, a vasutasok jó munkájából, az irányítás és a területi vezetés színvonalának emelkedéséből fakadnak ezek az eredmények. Javult az utazási sebesség a személy- és áruszállításban egyaránt. A személyszállító vonatokon csökkent a zsúfoltság. *A tisztaságot, az utasok kiszolgálását illetően azonban még korántsem beszélhetünk hasonló eredményekről.* Pedig bármilyen eredményeket érünk el, a közvélemény ítélete a személyszállítás kultúráltságában jut kifejezésre. Ez ma már jogos elvárás a vasúttól, mint szolgáltató üzemtől. Éppen ezért szeretném a központi vezetőség, a pártbizottság tagjait és természetesen a gazdasági vezetőket is arra kérni: *tekintsék a személyszállítás kultúráltságának növelését 1973. évi feladataink kulcskérdésének.*

ket, de ahhoz több emberségre van szükség. Ahol ez hiányzik, ott nem beszelhetünk jó munkahelyi légkörről. Nagyon sok panaszt hallunk arról — különösen a vezetés alsó és középszintjen —, hogy *egyes vezetők kiskirályoskodnak. Ezt nem tűrhetjük! Nagyon kérek minden vezetőt, főleg a közép- és felsővezetőket, hogy ne is palástolják el az ilyen jelenségeket, mert erre nincs semmi szükség.* Erőnk abban kell hogy legyen, hogy fel tudjuk venni a harcot az efféle hibák ellen. Nekünk meg kell tanítani az ilyen vezetőket. Fel kell hívni a figyelmüket: *egy vezető a beosztását mindig címnek tekintse és rangnak csak akkor, ha megfelelő eredményt ér el, ha minden körülmények között eleget tesz annak, amit tőle elvárunk.*

— Még valamire szeretném felhívni a figyelmet — folytatta a miniszterhelyettes. — *Állandóan találkozunk azzal a jelenséggel, hogy eljárásaink a rendeletek szerint mennyire szabályosak.* Az emberközpontos szemlélet ennél többet vár a vezetéstől. Lehetséges, hogy eljárásunk a rendeletek szerint szabályos és törvényes is, ha ezt a rendeletek valóban így írják elő. *De lehet a szabályos intézkedés embertelen sőt kegyetlen is, ha csak a paragrafusok irányítanak bennünket, ha ezek mögé nem tudjuk odatenni azt, ami em-*

(Folytatás a 2. oldalon)

A jó munkahelyi légkör alapja: az emberséges bánásmód

Az áruszállításban is jelentősen hozzájárult a minőségi eredmények növekedéséhez a munkaszervezés, s a javuló munkafegyelem. *A géprevárások például egyik évről a másikra 61,8 százalékkal javultak.* Az időben ki nem állított kocsik száma pedig több mint 300 százalékkal csökkent. Külön kiemelte a miniszterhelyettes, hogy 1972-ben Záhony és átrakó körzete egyáltalán nem okozott gondot a vezetésnek. *Azzal, hogy Záhonyban mintegy 50 százalékkal kevesebb volt a napi maradék a megrakott kocsiknál, mintegy 300 ezer kocsiraput takarítottmeg a vasút.* Ez népgazdasági szinten is jelentős eredmény.

A vasút múlt évi munkájáról adott rövid áttekintés után a miniszterhelyettes a személyzetpolitikával foglalkozott. Rámutatott, hogy *a gyakorlatban mindenütt érvényesülni kell az üzemi demokráciának.* E tekintetben akkor jutunk előbbre, ha a demokrácián nem csak a jogokat, hanem a kötelességeket is értjük. E két fogalomnak mindenkor egyensúlyban kell lennie.

Az emberközpontos szemléletről szólva kifejtette: jó lenne eljutni arra a fokra, hogy minél kevesebb legyen az olyan emberi probléma, amellyekkel az utóbbi időben gyakran találkozunk a Magyar Vasutas hasábjain is, majd így folytatta:

— *Nagyon sokszor előfordul, hogy egy kis emberi gondossággal meg lehet változtatni a rossz munkakörülményeye-*

FELSZABADULÁS!

„... Búvó otthoni táj! O, megvan-e még az az otthon? / Bomba sem érte talán? s van, mint amikor bevonultunk, / És aki jobbra nyöszörög, aki balra hever, hazatér-e? / Mondd, van-e ott haza még, ahol értik e hexametert is? ..."
(Radnóti Miklós: Hetedik ecloga)

Az ezeréves magyar történelemnek nincs olyan századba foglalható fejezete, amelyben ne dúlták volna véres háborúk. Eleink csatáztak a bizánci császárság és az országot végigtaroló tatár hordák ellen, hódított a török és az osztrák; háborúk fejeződtek be és kezdődtek újra, békeszerződések, majd ismét hadüzenetek születtek. Ám a hadi cselekmények végét is jelző, rövid idő alatt fogalommá lett szó: *felszabadulás, csak egyszer fogalmazódott meg, egyetlen dátumra utal — 1945. április 4-re.* E kifejezés egyszersmind jelzi, hogy Magyarország, a sokat szenvedett magyar nép számára véget ért a világtörténelem legiszonyúbb és legkegyetlenebb, legtöbb emberáldozatot követelő háborúja és felszabadultunk mind a külső, mind a belső elnyomók uralma alól.

Felszabadulás! E szó magában rejti a szabadság fogalmát is, azét az örökkön áhított állapotét, amelyért egyaránt harcolt *Dózsa, Rákóczi és Kossuth*, s amelyért életüket áldozták a vérbe fojtott *Tanácsköztársaság vöröskatonái*, majd azt követően a negyedszázadnál is tovább tartó véres ellenforradalmi korszak által illegalitásba kényszerített kommunisták és más haladó erők ezrei. 1945. április 4-e egyben kezdet a kiteljesedés, lezárása egy pusztulásba torkolló parancsuralmi rendszernek és megvalósulása a korábbi álmoknak.

Magyarország második világháborús tragédiája kettős tragédia, hiszen — a Tanácsköztársaság leverése után az antanthatalmak által, idegen testként a népre kényszerített, már a maga korában is anakronisztikus, idejétmúlt maroknyi uralkodóréteg akaratából — az ország nem a leigázottak, hanem a leigázók oldalán állt. Az ország, a hivatalos Magyarország — *de nem a magyar nép!* És mégis: a nép fizetett a tűzvonalba küldőiknek bűneiért — mintegy 400 ezer munkaképes korú magyar vesztette életét a második világháborúban. Az ország pedig rombadőlt. *A háborús anyagi károk értéke meghaladta a 22 milliárd pengőt*, az ipari üzemek hozzávetőleg 90 százaléka megsérült (a gépek jelentős részét elpusztították, vagy nyugatra hurcolták), a vasúti járműállományt 80—90 százalékos, a gépkocsi- és autóbuszállományt pedig csaknem 90 százalékos veszteség érte.

E tragikus, majd felemelően szeppé forduló korszaknak sokan élő-cselekvő tanúi vagyunk. Felszabadultunk a fasiszta elnyomás és az ezeréves úri iga alól *és élni kezdtünk — élni tudtunk! — a szabadságunkkal.* Újjáépítettük az országot, szétosztottuk a földeket, állami tulajdonba vettük a gyárakat; hozzákezdtünk egy minden korábbinál humanizáltabb társadalom kialakításához. Magunk se hittük volna: *1949 végén sikeresen befejeztük a népgazdaság helyreállítását, a háború okozta károk megszüntetését célzó első hároméves tervet.*

Huszonnyolc év távlatából tekintünk vissza a megtett útra; büszkék vagyunk eredményeinkre és azt is látjuk, hogy hol hibáztunk, mit lehetett-kellett volna másként tennünk, hogyan élhettünk volna még jobban a szabadsággal. Igen, sokat akartunk, mert sok volt a pótolni valónk: *évszázadok mulasztását kellett — és kell még ma is — helyrehozni.* Cselekedeteink csak történelmi mércével mérhetők, s a történelem évezredeiben pillanat csupán e 28 esztendő. Ám e pillanat alatt többet haladtunk előre, mint korábban órák, napok, évek alatt.

„Búvó otthoni táj! O megvan-e még az az otthon?" Az az otthon nincs meg, szétdúlták. De új otthonokat emeltünk helyette — önerőnkből és szabadságunkat is hozó barátaink, szövetségeseink segítségével — és meghitt otthonná kívánjuk tenni az egész országot, széles e hazát.

Azt a hazát, amely a mérhetetlenül sok pusztítás ellenére is létezik, újra él és virágzik — s ahol a munkások is értik már a hexametert, a költői szót.

Megemlékezés az államosítás huszonötödik évfordulóján

Negyedszázad telt el azóta, hogy hazánkban történelmi jelentőségű győzelem született: *a kizsákmanyolók tulajdonának kisajátításával a munkásosztály jogos eszközeit vette sajat kezébe, hogy „közbirtokolt jussát" az egész dolgozó nep erdekében és javára hasznositsa.* Az államosítás mintegy 600 vállalatot érintett. Ezzel a gyáriparban dolgozók több mint 80 százaléka állami irányítás alatt álló üzemekben dolgozott.

Az ipar államosításának 25 éves évfordulója alkalmából, március 26-án, a vasasszakszervezet székházának dísztermében, ugyanott, ahol az államosítást bejelentették, ünnepi nagygyűlést rendezett *a Minisztertanács és a SZOT elnöksége.* A zsúfolásig megtelt teremben ott voltak a párt és a kormány vezetői, és azok a munkásigazgatók is, akiket negyedszázaddal ezelőtt az államosított üzemek élére állítottak.

Az ünnepi nagygyűlést *Apró Antal*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, az országgyűlés elnöke nyitotta meg, majd *Szekér Gyula*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, nehézipari miniszter mondott beszédet.

— *1948 márciusában a népi demokratikus hatalom újabb, most már döntő csapást mért a nagytőke gazdasági hadállásaira, amikor közvetlenül is és teljesen államosította a száz munkásnál többet foglalkoztató vállalatokat* — hangsúlyozta Szekér Gyula. — Ez azt jelentette, hogy a bankok és vállalataik, valamint a gyárak forradalmi kisajátításával a népi demokratikus hatalom proletárdiktatúrává fejlődött. Az államosítással a népgazdaság szocialista szektora az iparban túlsúlyra jutott, felölelte a bányaipar cseknem egészét, a gyáripar négyötöd részét, és az egész nagyüzemű közlekedést.

A felidézett történelmi események mozgató ereje a forradalmi munkásosztály volt, *a fő szervezője és irányitója pedig a Magyar Kommunista Párt.* A Kommunista Párt forradalmi politikája és a két munkáspárt összefogása tette képessé a munkásosztályt arra, hogy a többi dolgozó osztály és réteg demokratikus pártjaival együttműködve békés úton vigye diadalra hazánkban a szocialista forradalmat.

Az államosítást követően hatalmas lendületet vett *a munkakedv, kibontakozott és tömegessé vált a munkaverseny*, amelyben részt vett az üzemeknek csaknem minden dolgozója. Soha addig nem látott termelési eredmények születtek: a munka trónfoglalása volt ez: robotból *„becsület és dicsőség dolgává"* vált! — emlékezett vissza az ünnepi nagygyűlés szónoka.

A továbbiakban az államosítás óta eltelt negyedszázad történelmi eseményeit ismertette, amelyekre méltán lehetünk büszkék, hiszen az államosítás óta hazánkban az ipar a népgazdaság vezető ágazatává vált.

Kifizették az év végi részesedést

A MÁV eredményes évet zárt 1972-ben. Személy- és áruszállítási feladatait gazdaságosan teljesítette. A nagyarányú gépesítés, műszaki fejlesztés, automatizálás és az ehhez kapcsolódó szervezési munka segítségével, valamint a vasutas dolgozók fegyelmezett munkája eredményeképpen a vasútra háruló feladatokat zökkenőmentesen megoldottuk.

A rekonstrukció többletköltségei ellenére is *sikerült a MÁV részesedési alapjából jelentős összeget biztositani*, egyrészt közvetett pénzbeli juttatások, másrészt egyéb támogatások formájában a vasutasok életszínvonalának növelésére. A korábbi éveknél fokozottabb anyagi támogatásban részesültek a szocialista brigádok de több jutott a törzsgárdatagok anyagi elismerésére is.

A vasutas dolgozók bérszínvonala 1972-ben *a népgazdasági átlagnak megfelelően 3,9 százalékkal növekedett.* Az eredményes, s gazdaságos munka pedig 11,5 napi év végi részesedés fizetését tette lehetővé, amely tovább növelt a vasutas dolgozók jövedelmét.

Az év végi részesedés az 1972. évi 33. sz. *MÁV Hivatalos Lapban* közzétett rendelkezéseknek megfelelően került felosztásra. A kifizetésre került összeget egyes főegységeken belül — igazgatóságok, ipar és építőipar — *differenciálni kellett az előforduló baleseti károk összege szempontjából.*

A vasutas-szakszervezethez tartozó vállalatok közül — 1972. évi eredményeik alapján — az *Utasellátó Vállalatnál* 15, a *Faanyagvédelmi és Fatelitő Vállalatnál* 11 napnak megfelelő nyereséget fizettek a dolgozóknak.

A szakszervezeti bizottságok kísérjék figyelemmel, hogy az év végi jogosultság egyéni feltételeit, a *MÁV Kollektív Szerződés* 2. sz. mellékletének *„Az év végi részesedés felosztásának 1972. évi szabályozása"* betartásával és figyelembevételével állapították-e meg. Ha pedig a gondos előkészítő munka mellett mégis előfordulnak jogos panaszok, a szakszervezeti bizottságok tegyenek meg mindent azok gyors orvoslására.

Új klubkönyvtár Bátaszéken

Vasutas klubkönyvtárt avattak a közelmúltban *Bátaszéken.* A szakszervezet csaknem egymillió forintos anyagi támogatásával a csomópont 700—800 dolgozója jutott ezáltal a régen igényelt művelődési, szórakozási lehetőségekhez.

Az épületben a könyvtáron kívül ünnepségek, táncos összejövetelek megtartására alkalmas dísztermet, tévével, rádióval, zenegéppel, játékokkal felszerelt klubszobúk is vannak. Az új művelődési intézmény máris igen népszerű a vasutasok körében. Közülük sokan társadalmi munkával is hozzájárultak a klubkönyvtár felépítéséhez.

TERVPÁLYÁZAT

műszaki pályaudvar létesitésére

A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* nyilvános, titkos tervpályázatot hirdet Budapesten létesítendő *műszaki pályaudvar megoldására.* A tervpályázat célja, hogy a minisztérium a vasúti személyszállítás színvonalának emelése érdekében az induló vonatok szervizjellegű felülvizsgálatához, a személykocsik külső- és belső tisztításának korszerű, gyors elvégzéséhez, az egészségügyi berendezések karbantartásához, a fűtés- és világítás ellenőrzéséhez, kisebb javításokhoz és az egész folyamat szervezéséhez, racionális végrehajtásához javaslatokat kapjon.

A pályaműveket 1973. július 4-én, 24 óráig postán kell beküldeni. A legnagyobb pályadíj összege 80 000 forintnál több, a legkisebb megvételi összege 20 000 forintnál kevesebb nem lehet. A bíráló bizottság 1973. július 21-ig kihirdeti a pályázat eredményét.

A tervpályázati kiírás és mellékletei 1973. március 26-tól átvehetők a *Vasúti Főosztályon* (Budapest VI., Népköztársaság útja 73—75. fsz. 14.) hétköznapokon 10—15, szombaton 10—12 óra között.

AZ 1973. ÉVI FELADATOK KULCSKÉRDÉSE:

a személyszállítás színvonalának emelése

A központi vezetőség és a Vasúti Főosztály pártbizottsága együttes ülésen vitatta meg a MÁV 1972. évi gazdálkodását és az ez évi célkitűzéseket

(Folytatás az 1. oldalról)

beri. Nagyon gyakran kerül hozzám olyan eset, hogy a MÁV-rendeletek szerint az ügy szabályos. Ezeket a rendeleteket azonban mi alkottuk, s ha már az idő túlhaladta őket, meg is változtathatjuk. *Meg is kell változtatnunk, ha nem emberségesek, ha hiányzik belőlük az ember, akiért alkottuk.* Nem szabad elfelejteni senkinek sem, különösen azoknak nem, akik munkásosztály soraiból indultak, hogy mivel tartoznak beosztottjaiknak, legfőképpen azoknak a vasutasoknak, akik a végrehajtó szolgálatnál a legnehezebb munkakörökben dolgoznak.

A miniszterhelyettes végezetül köszönetét fejezte ki az együttes ülés részvevőinek, a központi vezetőség és pártbizottság tagjainak azért a segítségért, amit 1972-ben a vezetésnek nyújtottak a jó munkahelyi légkör megteremtéséhez, ezen keresztül a személy- és áruszállítási feladatok teljesítéséhez.

— Az a program, amit a múlt év novemberében megfogalmazott a Központi Bizottság, a cselekvés programja. A mi cselekvésünk programja pedig nem más, mint a vasút 1973. évi célkitűzései. Hogy mit kell tennünk 1973-ban? A válasz nagyon egyszerű: *azt, amit 1972-ben tettünk, csak annyival kell tovább lépni, amivel a dinamikus szinten tartást biztosíthatjuk.* Ez vonatkozik az eszközökre, a munkamódszerekre, a személyzetpolitikára, s az emberekre. A vezetés dinamikus szinten tartása azt is jelenti, hogy a jó módszereket tovább kell fejleszteni úgy, ahogyan eszközeink fejlődése ezt lehetővé teszi — mondotta befejezésül.

Az életszínvonal emelésének fontos eleme a bérszínvonal növelése

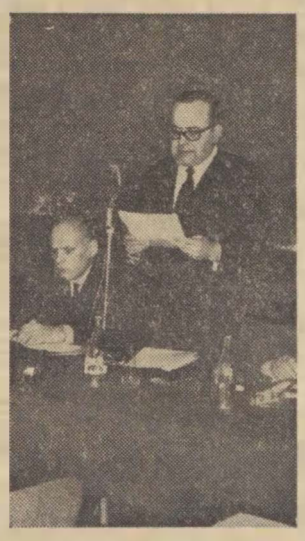
Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes szóbeli kiegészítője után, Szabó Antal főtitkár tartotta meg korreferátumát.

— Az írásos tájékoztató és Mészáros elvtárs szóbeli kiegészítője megnyugvással töltheti el bennünket — kezdte beszédét a főtitkár. — 1972-ben jelentős előrehaladást értünk el a vasút műszaki-technikai színvonalának fejlesztése, a szállítási igények maradéktalan kielégítése és minőségi színvonalának emelése terén is. Egy évvel ezelőtt amiatt elégedetlenkedtünk, hogy bár a vasút az áruszállításban rekordteljesítményt ért el, *az üzem- és munkaszervezés hiányosságai miatt azonban a gazdálkodás hatékonysága elmaradt a követelményektől.* Most egy évvel később megállapíthatjuk, hogy nagyon sokat javult a vasúti munka tervszerűsége. *A teljesítmények javulása révén sikerült megoldani azokat a fontos célkitűzéseket is, melyeket a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javítása, a jövedelem- és bérszínvonal emelése érdekében terveztünk.* A bérintézkedéseknél legjelentősebb eredmény, hogy az új bérnómenklatúra tételeinek alsó határára, a kötelezően előírt 1973. január 1. előtt minden munkakörben sikerült ráállni.

A főtitkár ezután részletesen felsorolta milyen bérintézkedések történtek még 1972-ben. A többi között megemlítette *a ruhatérítési díjak felemelését, a bronzjelvénnyel kitüntetett törzsgárdatagok anyagi elismerését,* majd kitért a Központi Bizottság 1972. novemberi ülésén hozott bérintézkedéssel kapcsolatos határozatára.

— Mint ismeretes, ennek hatálya az állami ipar és a kivitelező építőipar területére terjed ki — mondotta. — Nem vonatkozott tehát sem a vasúti ipar és építőipar, sem a vasúti közlekedés területére. *Többszöri tárgyalások eredményeként sikerült elérni, hogy a központi béremelésben a vasúti ipar és építőipar is részesülhetett.* A korábbi helyzethez képest ezt is jelentős eredménynek tekinthetjük. Nagyon fájó gondunk ugyanakkor, hogy az azonos szakmai tevékenységet végző vontatási műhelyek, pályafenntartási főnökségek és a vasúti közlekedés egyes munkaköreiben foglalkoztatott dolgozókra ez az intézkedés nem terjedt ki. Pénzügyi szakembereink most dolgoznak azon, hogy a bérpreferenciákból és egyéb belső erőforrásokból milyen összeg áll rendelkezésre, amit a kialakult feszültség feloldására, vagy legalábbis csökkentésére fordíthatunk. *Annyi máris bizonyos, hogy a központi intézkedéssel nem érintett területek lemaradását egy éven belül nem sikerül pótolni, de a vasút vezetőivel együtt arra törekszünk, hogy két éven belül kialakítsuk a helyes bérarányokat.*

— Az életszínvonal emelésének nagyon fontos eleme a bérszínvonal növelése. *Fontos, de nem egyedüli.* Társadalmunkban egyre nagyobb jelentősége van a munkaidőnek, a munka- és szociális körülményeknek, a béren kívüli juttatásoknak, a dolgozókkal való helyes bánásmódnak — hangsúlyozta a főtitkár. — Majd a munkaidő-csökkentéssel kapcsolatban a következőket mondotta:



Szabó Antal főtitkár korreferátumát tartja

— *Szakszervezetünk elnökségének az véleménye, hogy a munkaidő-csökkentéséhez szükséges feltételeket nem lehet csupán központi támogatásból várni.* Nekünk is tenni kell érte valamit. Az üzem- és munkaszervezés, a műszaki fejlesztés és korszerűsítés eredményeként *saját erőforrásból is megvannak a lehetőségeink. Ha pedig a munkaidő csökkentése lehetővé válik, a 44 órás törvényes munkaidő bevezetéséhez akkor is hozzá kell kezdeni, ha ehhez központi támogatást nem kapunk.* Legfeljebb arról lehet szó, hogy nem egyszerre, hanem a leterheltség és az igénybevétel függvényében kialakítandó lépcsőzetes tervek alapján. Eredményesen segíthetné a munkaidő-csökkentés kiterjesztését, ha a szolgálati főnökségek saját erőforrásaik kiaknázására nagyobb lehetőséget kapnának.

Az utóbbi időben egyre nagyobb teherként nehezedik a vasútra a dolgozók lakásigényeinek kielégítése, valamint a meglevő gyermekintézmények kis száma. Az elmúlt évben összesen 226 vasutas részesült vállalati támogatásban. Ezzel az igénylők egyharmadát sikerült csak kielégíteni. Köztudott, hogy a lakásépítés támogatásának legfontosabb forrása a nyereségből képzett fejlesztési alap. *A MÁV-ra jelenleg érvényben levő szabályozó rendszer miatt, a nyereségképzés lehetősége évről évre csökken. Ebből következik, hogy csökken a lakásépítés támogatásának forrása, a fejlesztési alap is.* A szakszervezet és a vasút vezetői megállapodtak abban, hogy közösen kezdeményezik a MÁV-nál a sajátos körülményeknek jobban megfelelő dinamikus szabályozó rendszer kerüljön bevezetésre. Ezen túlmenően *szükség van arra is, hogy a vasutasok lakáshelyzetük gyorsabb ütemű javítása érdekében, az állami költségvetésből nagyobb támogatásban részesüljenek.*

Az kapjon többet, aki jobban dolgozik

— Mint látható, vannak olyan problémáink, amelyek megoldásához felsőbb kormányzati szervek segítsége is szükséges — folytatta Szabó Antal. — *Alapelvnek azonban azt kell tekinteni, hogy a jogos igények kielégítésére, a meglevő nehézségeink leküzdésére elsősorban saját erőnk, belső tartalékaink maximális kihasználására kell támaszkodni.* Ennek érdekében legfontosabb feladatnak tekintjük a vasúti üzem- és munkaszervezés korszerűsítését. Szinte felbecsülhetetlen az, amit a korszerűbb gépek és berendezések kapcsitásának optimális kihasználásával, a vontató és vontatott járművek állásidejének kiküszöbölésével, az áru- és kocsikárok csökkentésével, a munkaerő ésszerű, gazdaságos foglalkoztatásával elérhetünk.

Azt tapasztaljuk, hogy évről évre nagyobb, bonyolultabb feladatokat kell a vasútnak megoldani. Ez a fejlődés objektív törvényszerűsége. A mi feladatunk, hogy ehhez a feltételeket megteremtsük. *A szubjektiv feltételek forrását mi az emberek nevelésében, az emberséges bánásmódban, a kedvező üzemi légkör kialakításában, az üzemi demokrácia kiszélesítésében látjuk.* Az üzemi demokrácia érvényesülése nemcsak a vasútnál, hanem a népgazdaság egész területén előtérbe került. Ennek formái adottak, de érvényesülése még sok kívánnivalót hagy maga után. *El kell érni, hogy a vezetők minden olyan döntés előtt, amely a dolgozókat közvetlenül érinti, kérjék ki véleményüket és ha a lehetőségek megengedik, a javaslatokat vegyék figyelembe.* Olyan légkört kell teremteni, amelyben a dolgozók szívesen nyilatkoznak. A vezetői magatartáshoz tartozik az is, hogy a különböző erkölcsi és anyagi ösztönzés eszközeit hogyan használják fel. Ha helyesen alkalmazzák, előrelendíti, ha helytelenül, visszaveti a munkát. Mostanában nagyon sok kritika hangzik el a prémiumok és jutalmak elosztásával kapcsolatban. *Határozott véleményünk, hogy az kapjon többet, aki többet és jobban dolgozik.* Az anyagi elismerés minden esetben akkor történjen, amikor valaki arra munkájával rászolgál.

A korreferátum befejező részében a szocialista munkaverseny helyzetéről és továbbfejlesztésével kapcsolatos feladatokról beszélt a főtitkár. Rámutatott: *a Központi Bizottság határozata alapvetően leszögezi, hogy a munkaversenyt elsősorban munkahelyi mozgalommá kell tenni.* Ennélfogva a munkaverseny fejlesztését, színvonalának emelését a munkahelyeken kell kezdeni és megvalósítani. Meg kell szüntetni azt a helytelen gyakorlatot, mely szerint a verseny szervezése a szakszervezeti szervek feladata. *A munkaverseny szervezésében, irányításában, az erkölcsi és anyagi elismerések biztosításában a szolgalati vezetőké a legfontosabb feladat.* A gazdasági vezetők megnövekedett felelőssége és feladata a munkaverseny irányításában, valamint szervezésében nem csökkenti a társadalmi szervek — elsősorban a szakszervezetek — szerepét és felelősségét.

— *A szakszervezeti szervek a versenymozgalom társadalmi szervezői* — hangsúlyozta. — *A gazdasági és szakszervezeti szervek közötti munkamegosztást úgy célszerű kialakítani, hogy a szakszervezeti szervek elsősorban felvilágosító, nevelő- és szervezőmunkával segítsék elő a dolgozók aktivitásának kibontakoztatását.* A szocialista munkaverseny-mozgalom alapvető formájának és motorjának a szocialista brigádokat tartjuk. Tőlük azt kérjük, hogy az 1973. évi célkitűzések végrehajtásában legyenek példamutatóak. Vállaljanak kezdeményező szerepet a munkában, a jó üzemi légkör, a szocialista közszellem kialakításában. Legyenek támogatói a korszerű üzem- és munkaszervezési feladatok megvalósításának. *Ne tűrjék szó nélkül, lépjenek fel minden esetben a lazaságok, a fegyelmezetlenség ellen.*

Egységes szemlélet a vezetésben

Dr. Pethes Imre a politikai munkában elért főbb eredményeket, majd a pártbizottságok feladatait ismertette a vállalati tervteljesítésben, a korszerű üzem- és munkaszervezés előmozdításában. Mint mondotta, az elhangzott és az írásban előterjesztett beszámolóból egyértelműen megállapítható, hogy a vasút eredményei a vezetési módszerek javulását is tükrözik.



Dr. Pethes Imre beszél a pártszervezetek feladatairól

— *A vezetésről szólva külön szeretném hangsúlyozni az üzemi szemléletben bekövetkezett változást* — mondta. — *Ennek eredménye, hogy a szakágazatok vezetői, az egyes feladatok előkészítésében, végrehajtásában, a korabbi évekkel ellentétben sokkal inkább nézték a célok egységes megvalósításának fontosságát, mint a sajátos érdekeket.* Hasonló értelemben szólhatunk az igazgatóságok munkájáról is. A vezetés munkamódszerében bekövetkezett változás eredménye, hogy az igazgatóságok egymást segítve, a másik problémáját jobban megértve, törekednek feladataik legjobb megoldására.

— *A vasút jó eredményei, a vezetésben bekövetkezett pozitív változások elősegítették, a kedvező politikai légkör kialakítását.* Ez jelentős eredmény. A jövőben is elsősorban a helyi kezdeményezések felkarolására kell törekedni, mert a szolgálati helyeken elhangzó javaslatok nem mindig találnak kellő megértésre. *Úgy véljük, célszerű erre felfigyelnünk.* A pártpolitikai munkában érvényesíteni kell azt az elvet is, hogy a javaslattevők saját elgondolásaikért vállalják is a felelősséget.

Az üzem- és munkaszervezésről szólva elmondotta, hogy a múlt évben több javaslat készült a párthatározat végrehajtására. A pártbizottság ezzel kapcsolatos értékelése megállapítja, hogy a központi szervek és az igazgatóságok részéről még javításra szorul egy-egy szervezési javaslat bevezetésének előkészítő munkája. *A tapasztalatok szerint egyes területeken a kidolgozott változtatások igazi értelmét, célját nem magyarázták meg.* Ez nyugtalanságot idézett elő, ahelyett, hogy az ügy érdemi segítése történt volna meg.

A célszerűnek ítélt üzemszervezési munka során figyelembe kell venni azt is, hogy a legjobbnak tartott javaslat is tartalmazhat bizonytalansági tényezőket. Ilyenkor a bevezetésben probléma merül fel. *A problémát azonban meg kell oldani és nem felnagyítani, amint azt több helyen megtették.*

— Azt kérjük a pártszervektől, hogy ilyen esetben bátorítsák azokat, akik a szervezési javaslatot előkészítették és a bevezetésért felelősek — hangsúlyozta. — *Értessék meg az ok nélkül aggályoskodókkal, hogy magatartásukkal nem jó ügyet szolgálnak.* Azt javasoljuk, hogy az igazgatósági, valamint a különböző egységeknél működő pártszervezetek kísérjék figyelemmel a vasúton folyó üzem- és munkaszervezést, és gazdaságellenőrző tevékenységük érvényesítésével rendszeresen számoltassák be arról a gazdasági vezetőket. *Fontos feladatuk a pártszervezeteknek, hogy támogassák a helyes kezdeményezéseket.* Úgy véljük, semmilyen központi szerv döntése sem kell ahhoz, hogy az egyes területeken, állomásokon megvalósított jó megoldásokat egy másik, hasonló körülmények között dolgozó munkaterületen is alkalmazzanak. Az üzem- és munkaszervezésre, a műszaki fejlesztésre, az ezzel járó technológiai fejlesztésre mind több figyelmet kell fordítani.

A vasút gazdaságpolitikai célkitűzéseinek kialakításához a vezető szervek az eddiginél fokozottabb mértékben vegyék figyelembe a dolgozók véleményét, hangulatát, bár gazdaságpolitikánkat nem szabad kizárólag hangulati elemek hatására formálni. *Fontos feladat az is, hogy a vezetés és a végrehajtás minden szintjén tovább szélesítsük a gazdasági és a politikai vezetés, valamint a dolgozók közötti rendszeres kapcsolatot.* Jobban kell informálni a dolgozókat terveinkről, fokozottabban kell bevonni őket a döntések előkészítésébe. Mindenütt lehetővé kell tenni kezdeményező készségük széles körű kibontakoztatását. Ezzel nemcsak a párttagok politizáló készségét, a politikai eszmecserék lehetőségét növelhetjük, hanem hozzájárulhatunk ahhoz is, hogy jobban megismertessük a vasútüzem gazdaságpolitikai kérdéseit.

Az elmúlt időszakban megváltozott életmódunk, munkamódszerünk, de megváltoztak a velünk szemben támasztott követelmények is. *A változások azt kívánják tőlünk, hogy egy kicsit többet gondolkozzunk.* Ma olyan helyzetben vagyunk, hogy elsősorban saját elhatározásunkból, a társadalom és saját érdekeink figyelembevételével dönthetünk a vasutat érintő kérdésekben — mondotta befejezésül.

A beszámoló és a korreferátumok feletti vitában több felszólaló is sürgette a nehézségek elhárítását az üzem- és munkaszervezés útjából. Több figyelemre méltó megjegyzés hangzott el a munkaidő-csökkentés kiterjesztésének módozataira. Végrehajtandó feladatként került szóba a dolgozók, a középvezetők és a felsőszintű vezetők rendszeres továbbképzése. Sokan foglalkoztak a szociális ellátással, a nyugdíjasok helyzetével. Hangot kaptak a műszaki fejlesztés, köztük az újítómozgalom kérdései is.

A vitában elhangzottakra *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes válaszolt.



Az együttes ülés részvevőinek egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvételei)

„ELVI" AKADÁLYOK MIATT

Egy éve nincs fogorvosuk a hódmezővásárhelyi vasutasoknak

„Mikor lesz már fogorvosunk Gazsó elvtárs? Hiszen tudja, fordulószolgálatos vagyok, képtelenség a zsúfolt SZTK-ban rostokolnom, Szegedre pedig még úgy sincs időm bejárni."

„Magánorvoshoz mentem, mert már nem tudtam rágni, nem várhattam tovább a fogcsináltatással."

„Egyik helyről a másikra küldözgetnek. Az SZTK-ban azt mondták, menjek Szegedre, ott pedig azt kérdezték, miért nem mentem az SZTK fogorvosához."

Hozzászoktak a jó ellátáshoz

Hódmezővásárhely állomás dolgozói ilyen és hasonló kérdésekkel, panaszokkal ostromolják már jó ideje *Gazsó Tibor* szb-titkárt. De nemcsak neki, hanem *Boros Józsefnének*, a munkaügyek helyi intézőjének is van mit hallgatnia. Ezenkívül nincs termelési tanácskozás, szakszervezeti taggyűlés vagy bármilyen egyéb összejövetel, ahol a vásárhelyi vasutasok szóvá ne tennék a fogorvosi rendelő ügyét.

Türelmetlenségük érthető, mert március 31-én lesz éppen egy esztendeje, hogy megszűnt a vasúti fogszakorvosi rendelés Hódmezővásárhelyen. Még érthetőbb, ha tudjuk, hogy annak előtte hozzászoktak a jó fogászati ellátáshoz. Minden vásárhelyi vasutas elégedetten gondol vissza arra az időszakra, amikor — 1963-tól kezdve nyolc éven át — *dr. Könyves Géza* SZTK-fogszakorvos, részfoglalkozásként napi 3 órát rendelt magánrendelőjében a vasutas fogbetegeknek. A kedves, gondos, lelkiismeretes doktor bácsit mindenki szerette. Ha csak átlépték rendelője küszöbét, máris csillapult a fogfájás, szűnt a húzástól vagy csiszolástól való félelem. A vasutasok őszintén megsajnálták Könyves doktort, amikor 1971 kora tavaszán meghalt. Azt követően *dr. Mándoki András* főorvos magánrendelőjébe jártak fogkezelésre. Mándoki doktor ugyancsak részfoglalkozásként naponkénti háromórás rendelésen látta el a vasutasok és családtagjaik fogászati kezelését, teljes megelégedésre. *Sajnos, nem sokáig, mert tavaly márciusban felmondott a MÁV-nak.* Megviselt egészségi állapota és KÖJÁL-kirendeltségi vezetővé való kinevezése folytán nem vállalhatta tovább a túlterhelést.

A területi egészségügyi központ ismét az SZTK-ban keresett részfoglalkozású vállalkozót a vasutasok ellátására, de az orvosi kar nagy elfoglaltsága miatt nem akadt jelentkező. Tavaly nyáron a központ a katonaságtól leszerelő fiatal orvosok között keresett valakit Vásárhelyre, de ennek sem lett eredménye. Végül is a vásárhelyi SZTK-val való megegyezés alapján úgy intézkedett: *fogtömésre, húzásra és más egyszerűbb kezelésre a helyi SZTK-rendelőbe járjanak a vásárhelyiek, pótlásra, esetleges szájműtétre pedig utazzanak be a szegedi központi MÁV-rendelőbe.*

Ezernél több biztosított

Ezt az intézkedést a vasutasok nem fogadták valami nagy egyetértéssel. Az SZTK rendelője túlzsúfolt, sokat kell várakozni.

Ha a nappal dolgozó vasutas Szegedre akar járni kezelésre, *esetenként szabad napot kell kivennie* vagy pedig eltávozást kénytelen kérni szolgálati főnökétől, amit az vagy meg tud adni, vagy nem. A forduló-szolgálatosoknak is nehézséget okoz, ha pihenőidejüket kell feláldozni a szegedi utazással.

A sok-sok személyes panasz hallatán a vásárhelyi szakszervezeti bizottságok természetesen nem maradtak tétlenül. Ostromolták a területi bizottságot és az egészségügyi központot. Közben pártfogólag foglalkozott ügyükkel a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztálya is. *Szabó József* osztályvezető és Balassa Miklós vezető főorvos többször sürgette a területi egészségügyi központot, hogy keresse a vásárhelyi probléma megoldását. A legutóbbi sürgetésre *dr. Romhányi István* igazgató-főorvos február 16-án kelt levelében közölte: *ismét tárgyalt az SZTK vásárhelyi igazgató-főorvosával, s most még reménytelenebbnek látszik a részállás betöltése,* mert az intézetből két szakorvos is eltávozott, s pótlásuk a közeljövőben nem várható.

Sajnos, a hivatalos vélemények egy része úgy hangzik, hogy Vásárhelyen vasútüzemi fogászat létesítését a biztosítottak létszáma nem teszi lehetővé. Ezzel szemben a vásárhelyi dolgozók az ellenkezőjét állítják, sőt ismerik is a megoldás módját.

A gondoskodás jegyében

Gazsó Tibor nemrég szb-titkári értekezleten vázolta a helyzetüket, mire az orosházi, majd a békéscsabai szb-titkárok nyomban közölték, hogy rendelőjükben elfekszik egy teljesen új, elektromos fogorvosi fúró és más berendezések. Azokat szívesen átengednék a vásárhelyieknek. Helyiség is lenne orvosi rendelő céljára a pályafenntartási főnökségen, ahol az ellenőrző főorvos rendelője csupán reggel 7-től 9 óráig foglalt. Ami a lélszámot illeti: *az állomás 125, a pályafenntartás 150 dolgozójával és családtagjaikkal, a nyugdíjasok több száz főnyi csoportjával, a szertár, a vontatás a környező kis állomások dolgozóival és a Szentesre, Szegedre szolgálatra bejárókkal és hozzátartozóikkal a létszám eléri, vagy inkább meghaladja az 1000 főt.*

A javaslattal felkerestük a MÁV Vasútegészségügyi Igazgatóságát, s ott azt a választ kaptuk, hogy a vasút által berendezett rendelőiben külső fogorvos foglalkoztatásának *jogszabályi-elvi akadályai vannak*, de valamilyen módon megpróbálnak megoldást találni a vásárhelyi vasutas biztosítottak megnyugtató fogászati ellátására.

Biztatónak ítéljük, hogy minden illetékes szervben megvan a jó szándék. De most következzék a határozott tett. A dolgozókról való gondoskodás jegyében . . .

Szász Ferenc

Átadták a vándorzászlót a szombathelyi vasútigazgatóságnak

Vasutasok töltötték meg március 14-én Szombathely Művelődési és Sportpalotáját. A jól végzett munka örömének érzésével ültek be a sorokba.

Az ünnepi emelvényen helyet foglalt *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* főtitkár, *Czirák Ferenc*, a Vas megyei pártbizottság titkára, *dr. Gonda György*, a Vas megyei tanács elnöke, *Horváth Miklós*, a szombathelyi városi pártbizottság első titkára, *Gyurácz János*, a szombathelyi városi tanács elnöke, *Fegyveres István*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának elnöke, országgyűlési képviselő, több szakosztályvezető, a közlekedési intézmények s a fuvaroztatók képviselői.

Auguszt János, a vasutasszakszervezet szombathelyi területi bizottságának titkára nyitotta meg az ünnepséget. Ezt követően *Szabó Béla*, a szombathelyi igazgatóság vezetője tett jelentést a végzett munkáról.

Elmondotta, hogy az igazgatóság a személy- és áruszállítási feladatait eredményesen oldotta meg. *A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedésénél elért 99 százalékos eredmény, 0,5 százalékkal jobb az előző évinél.* Javult az utazás kulturáltsága is. A Budapest—Székesfehérvár—Celldömölk—Szombathely közötti fővonalon, valamint a Balaton északi partján — egyik helyi vonat kivételével —, minden személyszállító vonatot Diesel-mozdonnyal vagy motoros vontatással továbbítanak.

Az áruszállításban is jó eredményekről számolt be az igazgató. A tehervonatok menetrendszerű közlekedése 1 százalékkal javult. A teherkocsi-forduló 0,1 nappal csökkent.

Az üzemi teljesítmények közül kiemelten beszélt a vontatási teljesítményekről. A 100 etkm teljesítményt az előző évihez viszonyítva 3 százalékkal teljesítettük túl. Ugrásszerűen emelkedett a korszerű vontatás részaránya. *1971-ben a vonatoknak 39, tavaly 63 százalékát továbbították korszerű vonóerővel.*

Az igazgatóság önköltsége is kedvezően alakult, a bázishoz és a tervhez viszonyítva 1 százalékkal csökkent, *ami közel 10 millió forintnak felel meg.*



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Szabó Antal főtitkár átadja Szabó Béla vasútigazgatónak a vándorzászlót és az oklevelet

Az igazgató beszámolója után *dr. Mészáros Károly, Szabó Antal* és *Czirák Ferenc* köszöntötte a szombathelyi igazgatóságot. Kérték, hogy a jövőben is jól szolgálják az utazóközönség és a fuvaroztató partnerek ügyét.

A beszédek elhangzása után *dr. Mészáros Károly* és *Szabó Antal* átadta a vándorzászlót a szombathelyi igazgatóság vezetőjének, majd kitüntetésben részesítették az igazgatóság és a területi bizottság vezetőit és vezető beosztású dolgozóit. Az ünnepségen, valamint a szolgálati helyeken összesen 223-an kaptak Kiváló Dolgozó kitüntetést.

Szelei Teréz

Dicsérő oklevelet kapott: a pécsi igazgatóság

Március 20-án, a PVSK sportcsarnokában adták át a vasútigazgatóságok országos versenyében második helyezést elért pécsi igazgatóságnak a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV vezérigazgatója *dicsérő oklevelét*, a 400 000 forint jutalommal.

A bensőséges hangulatú ünnepségen csaknem félezer vasutasdolgozó vett részt, s ott voltak Pécs város, a különböző megyei szervek, a szállító vállalatok képviselői is.

A mult évi munkáról, az elért eredményekről *dr. Szabó Tibor* vasútigazgató tett jelentést, majd a kitüntetést átadó *Szabó Antal* főtitkár és *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes üdvözölte a jól dolgozó igazgatóság dolgozóit, nagyra értékelve helytállásukat.

A pécsi vasúti csomóponti KISZ-bizottságnak odaítélt elismerést, a Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága dicsérő oklevelét *Lukács László*, a városi KISZ-bizottság titkára adta át, a MÁV Vezérigazgatóság 7000 forintos jutalmával együtt.

Dr. Szabó Tibor és *Kinczli József*, a szakszervezet területi bizottságának titkára 38 dolgozónak, köztük hat KISZ-tagnak nyújtott át igazgatói dicséretet. Kilencen Kiváló dolgozó kitüntetést kaptak.

Veszprémben kevés a fiatal

A SZOCIALISTA BRIGÁDOK IS SEGÍTENEK A VEZETŐKNEK AZ UTÁNPÓTLÁS BIZTOSÍTÁSÁBAN

Vannak állomások, csomópontok, kisebb-nagyobb szolgálati helyek, ahol már nem okoz különösebb gondot az utánpótlás, a régi és sokat tapasztalt vasutasok nyugdíjbamenése, mert ott vannak, helyükre lépnek a fiatalok. Veszprém — nem ilyen állomás.

Erről beszélgettünk legutóbb *Szabó József* állomásfőnökkel és *Csuka Pál* forgalmi szolgálattevővel, a helybeli József Attila szocialista brigád vezetőjével.

Ők sem tartoznak a fiatalabb korosztályhoz, hiszen Szabó József már túljutott a harmincadik szolgálati éven, és Csuka Pál is több mint két évtizede kezdte vasúti pályafutását.

— *Bizony, állomásunkon a fiatalok százalékos aránya elenyésző a törzsgárda tagjainak létszámához képest* — mondta az állomásfőnök. — Ha a 25—30 éves életkorúakat is számba vesszük, akkor sem megy a fiatalok aránya a 15—20 százalék fölé.

— *Pedig a szocialista brigádtagok is szívügyüknek tekintik az utánpótlás szervezését, a fiatalok nevelését* — jelentette ki a brigádvezető. — Január 9-én, a brigádvezetők értekezletén, majd a nemrég megtartott KISZ-gyűlésen éppen az a problémánk képezte a napirend egyik pontját és szolgáltatta a vita fő témáját, hogy *a környéken élő fiatalok számára miként tehetnénk vonzóvá szolgálati helyünket.* Vidékünkön nagy ipartelepek működnek — a Fűzfői Nitrokémia, a VIDEOTON stb. — ezenkívül több könnyűipari vállalat létesült, bővült, korszerűsödött, s a tsz-ek is biztos jövőt, megélhetést ígérnek. Nem könnyű tehát a verseny . . .



Szabó József

— Állomásunk személyzeti vezetője éppen most járja a környékbeli középiskolákat, és fiatalokat toboroz, hogy jelentkezzenek a MÁV-hoz szakintézeti továbbtanulásra. Reméljük, sikeres lesz ez a próbálkozásunk — szólt ismét Szabó József.

— Csak fiúk jelentkezését várják?

— *Nem, erről szó sincs. Nagyon jó véleményünk van a nálunk dolgozó lányokról, asszonyokról.* Különösen vonatkísérői, pénztárkezelői és az ehhez hasonló beosztásokban alkalmazzuk szívesen őket. Rátermettségük, a munkához való lelkiismeretes hozzáállásuk gyakran vetekszik a férfiakéval, csakhogy egyes szakterületeken a fiatal férfiakra is nagyon nagy szükségünk van . . .

Ezután szóba került még, hogy milyen központi intézkedések segíthetnék — *és segítik máris!* — az utánpótlási gondok megoldását. Ezek közé tartozik az utóbbi években végrehajtott bérrendezés, a túlóráztatások nagymérvű csökkentése, a közbeváltó szolgálat rendszeresítése, a hét végi üzemszünetek térhódítása stb. *Mindezzel párosulnia kell azonban az egyes szolgálati helyek dolgozó kollektívájának múló munkahelyi légkör további javításának, az idősebbek példamutatásának, tapasztalataik átadásának, a vezetők emberségének.*



Csuka Pál

— Az igazsághoz tartozik, hogy ml, idősebbek szeretjük hivatásunkat, ragaszkodunk a vasúthoz, munkahelyünkhöz — jelentette ki a brigádvezető. — Csak éppen az a baj, hogy ezt a tényt, s annak megannyi okát restelljük bevallani a fiatalok előtt. Ehelyett szívesebben „sírunk", panaszkodunk, mint a vénasszonyok, s kedvét szegjük annak, aki szívesen beállna közénk. Ideje, hogy ezen is változtassunk, valamennyien . . .

Zoltai—Keszthelyi

Fényeslitkén elkészült a kocsijavító műhely

A *Záhony* és *környékének* fejlesztésére irányuló beruházási munkálatokban részt vevő vállalatok, szolgálati főnökségek és közreműködő szervek dolgozói február elején *szocialista szerződést kötöttek.* Hazánk felszabadulásának 28., illetve az átrakó körzet megalakulásának 25. évfordulója tiszteletére vállalták, hogy a *Fényeslitke* rendező-pályaudvaron létesülő B-típusú kocsijavító-műhelyt

a kitűzött április 30-i határidő helyett április 4-re elkészítik és üzemelésre átadják.

A szerződés a X. pártkongresszus határozatának szellemében fogant, s annak teljesítése — a határidő csaknem egyhónapos rövidítése — mintegy háromnegyed millió forint népgazdasági megtakarítást eredményez.

Az átrakó körzetben végrehajtott beruházások történetében *ez az első eset*, hogy egy igen jelentős termelői beruházás (több, mint száz dolgozót foglalkoztató üzem) létrehozásával egyidőben

az összes szociális létesítményt használatba vehetik a dolgozók.

Méghozzá úgy, hogy ezek a szociális létesítmények, berendezések megfelelnek minden előírásnak, és kielégítik minden ott dolgozó ember igényét. A munkálatok összehangolásában, a szerződésben foglalt vállalások teljesítéséhez szükséges feltételek megteremtésében

eredményesen közreműködött a Beruházások Szakszervezeti Intéző Bizottsága.

Mindezek alapján és a szerződő felek dolgozóinak erőfeszítése, következetes jó munkája nyomán kerül átadásra április 4-e előestéjén a korszerű kocsijavító műhely.

Újítók versenye

A miskolci járműjavítóban az idén is elkészítették az *újítási feladattervet.* Az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői a nehéz és balesetveszélyes munkák könnyítéséért, a termelékenység növelését, a munka minőségét és a munkakörülmények javítását, a technológiai és szervezési újításokat előmozdító javaslatok megoldására irányítják az újítók figyelmét.

A járműjavítóban *1973-ra is meghirdették az újítók versenyét.* A legjobb újítókat, az erkölcsi elismerés mellett anyagilag is ösztönzik a versenyben való részvételre. Az első helyezett ugyanis 3000, a második 2500, a harmadik 1500 forint jutalomban részesül.

MUNKAÜGYI VITÁK A DÖNTŐBIZOTTSÁG ELŐTT

Mit kell tudni az új jogszabályok életbelépése után?

III.

Előző cikkünkben nem tértünk ki arra, hogy van-e helye fellebbezésnek a munkaügyi bíróság határozata ellen. Természetesen van, méghozzá a munkaügyi bíróság székhelye szerint illetékes megyei bírósághoz:

— a vállalatnak a dolgozóval szemben fennálló anyagi felelősség esetén;

— a dolgozónak a vállalattal szemben fennálló anyagi felelősség esetén, ha a dolgozó felelőssége korlátlan, vagy ha a felelősség felső határa eléri, vagy meghaladja a dolgozó másfél havi átlagkeresetét.

A jogerős határozatok végrehajtása

A fellebbezést a munkaügyi bíróság határozata kézhezvételétől számított tizenöt napon belül kell benyújtani. Egyéb vitás ügyekben a munkaügyi bíróság jogerősen dönt. Határozata ellen pedig már fellebbezni nem lehet.

Ezek után vizsgáljuk meg: *milyen szabályok érvényesek a munkaügyi vitában hozott határozatok végrehajtására.*

Ha a munkaügyi döntőbizottság határozata ellen harminc napon belül sem a dolgozó, sem a vállalat nem terjesztett elő keresetet, a határozat kézhezvételétől számított harminc nap elteltével jogerőre emelkedik. A jogerőre emelkedéstől számított három napon belül, illetve a határozatban megjelölt határidőben a határozatban foglaltakat teljesíteni kell mind a vállalatnak, mind a dolgozónak. A munkaügyi bíróság határozata, amennyiben ellene fellebbezésnek helye nincs, *a kézhezvételkor válik jogerőssé és a határozatban megjelölt határidőben kell azt teljesíteni.* Ha fellebbezésnek helye van, de a fellebbezéssel a jogosultak nem éltek, a kézhezvételtől számított tizenhatodik napon válik jogerőssé és az ettől számított határidőben kell a határozatban foglaltakat végrehajtani.

A határidő eredménytelen eltelte után a határozat végrehajthatóvá válik Amennyiben a vállalat nem teljesíti a munkaügyi vitában hozott jogerős és végrehajtó határozatot, *ellene az illetékes munkaügyi bíróságnál végrehajtást lehet kérni.*

Rendkívüli jogorvoslat

A munkaügyi vitában hozott jogerős határozat, illetve ítélet ellen rendes jogorvoslatnak helye nincs. Az anyagi igazság kiderítése, és az esetleges jogsérelem kiküszöbölése azonban *szükségessé tette, hogy a már jogerősen lezárt ügyben a felek új eljárást, illetve perújítást kezdeményezzenek* Ezért a jogerős munkaügyi döntőbizottsági, munkaügyi bírósági, illetve megyei bírósági ítélet ellen, azok jogerőre emelkedésétől számított hat hónapon belül mind a dolgozó, mind a vállalat új eljárást kezdeményezhet. Ennek feltétele ha olyan tényekre, bizonyítékokra, illetve döntőbizottsági, bírósági, vagy más hatósági határozatra hivatkozik, amelyet a vita során korábban, valamilyen oknál fogva nem bíráltak el, feltéve, hogy azok elbírálása, az új eljárást kezdeményező félre kedvezőbb határozatot eredményezhetett volna.

A munkaügyi bírósági jogerős határozat, illetve munkaügyi vitában hozott jogerős megyei bírósági ítélet ellen perújítást a fentieken kívül még az alábbi esetekben is lehet kezdeményezni:

— a fél az ítélethozatalban részt vett bírónak, ellenfélnek, vagy más személynek bűncselekménye miatt a törvény ellenére lett perveszte;

— a perben hozott ítéletet megelőzően ugyanarra a jogra nézve már korábban jogerős ítéletet hoztak (Pp. 260. §.).

Az új eljárás iránti kérelmet a munkaügyi bíróságnál kell előterjeszteni. Amennyiben a kérelmet a döntőbizottsághoz nyújtották be, úgy azt haladéktalanul felterjesztik a munkaügyi bírósághoz.

A törvényesség biztosítása érdekében az ügyészségnek a munkaügyi viták eldöntésénél is *különleges jogai vannak.* A munkaügyi vitát eldöntő szervek előtt — a felek akaratától függetlenül is — *panaszt terjeszthet elő, új eljárást kezdeményezhet, az eljárás bármelyik szakaszában a törvényesség érdekében felléphet, a törvénysértő határozat ellen óvást nyújthat be.* A legfőbb ügyész és a legfelsőbb bíróság elnöke hivatalból, vagy kérelemre, bármely jogerős határozat ellen ugyancsak törvényességi óvást nyújthat be, ha a megtámadott határozat törvénysértő, vagy megalapozatlan.

1973. január elsejével a területi munkaügyi döntőbizottságok megszűntek és helyettük a munkaügyi bíróságok ítélkeznek. A korábbi jogszabályok szerint egyes esetekben a területi munkaügyi döntőbizottságok helyett a járásbíróságok jártak el. A munkaügyi bíróságok felállítása szükségtelenné tette ezt a rendelkezést, *ezért a járásbíróság hatásköre a munkaügyi viták vonatkozásában megszűnt.*

Ugyancsak lényeges változás, hogy a feladatterv, pályázat, szerződés, vagy újítási díjjal kapcsolatos anyagi természetű viták eldöntése nem a munkaügyi döntőbizottság, illetve munkaügyi bíróság hatáskörébe, hanem *300 ezer forint értékhatárig a járásbíróság, 300 ezer forint értékhatáron felül pedig a megyei bíróság hatáskörébe tartozik.*

Átmeneti rendelkezések

Az ismertetett módosítások miatt az alábbi átmeneti rendelkezések váltak szükségessé, az 1973. január elsejével folyamatban levő vitákban:

— a területi munkaügyi döntőbizottságok előtt folyamatban volt ügyeket *a munkaügyi bíróságok folytatják*, az új eljárási szabályoknak megfelelően.

— A korábban másodfokon járásbíróság elé tartozó ügyeket *a járásbíróság fejezi be*, ítélete ellen azonban csak az anyagi felelősség körében lehet fellebbezni a megyei bírósághoz.

— A munkaügyi döntőbizottságok előtt folyamatban levő újítási vitákat át kell tenni a perre illetékes járásbírósághoz.

— A korábban járásbíróság által hozott jogerős ítélet ellen *a perújítást a munkaügyi bíróságok előtt lehet kezdeményezni.*

A munkaügyi bíróságok előtti eljárásra a polgári perrendtartás szabályai érvényesek. A polgári perrendtartás, valamint az e körben kialakult bírói gyakorlat ismertetése, annak terjedelme miatt lehetetlen. Ugyanakkor az igazságszolgáltatás egységének a megvalósulása, ezen belül a munkaügyi viták eldöntésének bírósági hatáskörbe utalása nagyobb garanciát nyújt a megalapozott, a törvényeknek megfelelő munkaügyi határozat, ítélet meghozatalában.

Dr. Kurucsai László

Szakmai felkészültségből jelesre vizsgáztak

Takács István, a szombathelyi járműjavító tanulója nyerte a vasúti járműszerelő szakmunkás tanulók országos versenyét

Ünnepélyes külsőségek között kezdődött a *vasúti járműszerelő szakmunkástanulók országos versenye.* Március 21-én reggel *Simon István*, a szombathelyi MüM. 405. sz. Ipari Szakmunkástanuló Intézet igazgatója köszöntötte a részvevőket. Az üdvözlő szavak után *Császár Bertalan*, a versenybizottság elnöke ismertette az írásbeli feladatot, s kezdetét vette a verseny.

A versenyzőknek szak- és technológiai ismeretekből kétkét, míg szakrajzból és számításból egy-egy feladatot kellett elkészíteni. *Az írásbeli feladatot valamennyi versenyző sikeresen oldotta meg*, és jogot szerzett a gyakorlati munka elkészítésére, kidolgozására, amelyre a szombathelyi járműjavító tanműhelyében került sor.

A gyakorlati feladat, egy kézifogó elkészítésének megkezdése előtt *Nagy Lajos*, az üzem igazgatója üdvözölte a versenyzőket, akik igen jó szakmai felkészültségről tettek tanubizonyságot. *Valamennyien az előírt szakmunkás norma szerinti idő 75 százalékán felüli teljesítménnyel, szép kivitelben készítették el a munkadarabot.*

A versenybizottság által elkészített értékelési szabályzat szerint a maximálisan elérhető 100 pontból 30-at az írásbeli, 70-et a gyakorlati feladat sikeres megoldásával lehetett elérni. Az értékelés elvégzése után a vizsgabizottság elnöke hirdette ki a verseny eredményét.

A legjobb eredményt *Takács István*, a MüM. 405. sz. Ipari Szakmunkástanuló Intézet és a szombathelyi járműjavító tanulója érte el. Szakoktató: *Németh József.* Az első helyezett Takács István kéthetes külföldi jutalomüdülésben és 700 forint pénzjutalomban részesült.

A második helyen *Csoma Sándor*, a MüM. 24. sz. Ipari



Takács István, az első helyezett

Szakmunkástanuló Intézet és a BKV tanulója végzett. Szakoktató: *Szamiszló Jenő.* Jutalma: 2 hetes belföldi jutalomüdülés és 600 Ft.

A harmadik helyen *Marosvölgyi István*, a MüM. 213. sz. Szakmunkástanuló Intézet és a MÁV hatvani vontatási-főnökség tanulója végzett. Szakoktató: *Balogh László.* Jutalma: 800 Ft. pénzjutalom.

Mivel feladatát valamennyi versenyző sikeresen oldotta meg, a MüM-től 300 Ft pénzjutalomban részesülnek.

A *MÁV Vezérigazgatóság* 10. szakosztálya a járműjavító üzemekben gyakorlati képzésben részesülő tanulóit, akik országos versenyen 1—5. helyezést érnek el, *külön jutalomban* részesíti. Az ünnepélyes eredményhirdetés után *Bálint László*, a 10. A. osztály vezetője átadta az első helyezett Takács Istvánnak 1200.— forintos, és az ötödik *Tomcsik Jánosnak*, a dunakeszi járműjavító-üzem tanulójának az 500 forintos különdíját.

Sebestyén János

Munkahelyi vezetőképzés a Nyugati pályaudvaron

A *Nyugati pályaudvar* szakszervezeti kultúrbizottsága öntevékenyen megszervezte a vezetők továbbképző tanfolyamát. A „kurzus" véget ért. Kisebb részben a forgalmi, nagyobb részben a kereskedelmi szolgálat középvezetői vettek részt a továbbképzésen. Tíz előadást hallgattak, amelyeket *Csibi Sándor* pszichológus, a Magyar Rádió és Televízió munkatársa tartott.

Tófalvi István szb-titkár az utolsó foglalkozáson néhány keresetlen szóval megköszönte a hallgatók szorgalmát, és az előadó hasznos segítségét. Utána a részvevők felelevenítették a korábban hallottakat, és megtörtént esetek kapcsán *elemezték: hogyan érhet el vezető eredményeket a b tottak nevelésében és aktivizálásában, ha hozzáértően alkalmazza a tudományos módszereket.* Csibi Sándor szerint általában soha nem szabad lemondani a fegyelmezetlenségeket sorozatosan elkövető dolgozókról sem, hanem meg kell találni annak módját, hogyan lehet eredményesen közeledni egy-egy emberhez.

A zárszóban a tanfolyam bizalmija az elkövetkező időszak hasonló témájú előadássorozataira mozgósította a munkahelyi vezetőket, mozgalmi tisztségviselőket, mert ez az előadásssorozat is igazolta, hogy van még sok tanulnivaló.

— gergely —

Hogyan gazdálkodott 1972-ben a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap?

A Vasutasok Szakszervezete kezelésében levő *félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap* a vasutas-biztosítottak körében rendkívül népszerű. Népszerűségét annak köszönheti, hogy a különböző segélyezési formákon keresztül akkor segíti a tagjait, amikor betegség és egyéb egészségkárosodás következtében nehéz helyzetbe kerülnek. *A közvetlen segélyezésen túlmenően támogatja egyes egészségügyi, főleg üzemegészségügyi létesítmények építését, bővítését, korszerűsítését,* amelyen keresztül a vasutas biztosítottak hatásosabb gyógyítását, egészségvédelmét lehet biztosítani.

Az ÖTA az anyagi lehetőségekhez mérten, részben új segélynemek bevezetésével, részben a meglevők összegszerű emelésével valósítja meg azt a célkitűzést, amelynek érdekében létrehozták. Segítő szándékát az 1972. évi bevétel felhasználásával — összehasonlítva az 1971. évi felhasználással — néhány adat is jól szemlélteti.

Az ÖTA készpénzsegélyek kifizetésére 22,3 millió forintot fordított. Ez az összeg az összbevétel 75 százaléka, s 5 százalékkal több az előző évinél. Ebből a legtöbbet a kórházi ápolás alatti kiegészítő segély tette ki, amely *10,5 millió forint volt*, szemben az 1971. évi 8,2 millió forinttal. Ez a 2,3 millió forint emelkedés nem a kórházi táppénzes állományban levők számszerű emelkedésének következménye, hanem annak, hogy a napi 15—20 forint segélyt 25—30 forintra emelte az ÖTA.

Nagy segítség a hosszú ideig táppénzes állományban levő dolgozóknak, hogy a 180 táppénzes állományban töltött nap után járó egyszeri segélyt *1972. január 1-től 700 forintról 1000 forintra emelték fel.* Az emelés következményeként egyszeri segély címén 1972-ben 5,2 millió forintot fizetett ki az ÖTA. Ugyanilyen összeg került kifizetésre temetési segélykiegészítés címén az ÖTA-tag, vagy igényjogosult családtagja elhalálozása után.

Számos, a betegségi biztosítással összefüggő esetben segített az ÖTA tagjain olyankor is, amikor különféle gyógyászati segédeszközökért fizetendő térítési összeg kifizetését átvállalta. *Ezen a címen több mint 1 millió forint kifizetésére került sor.*

Több százezer forint az a visszatérítési összeg is, amelyet nem kielégítő szociális helyzet miatt gyógyszertérítésként, vagy az ÖTA terhére elismert családtagok után körzeti és szakorvosi kezelés, ápolás címén fizet ki az alap.

Segített az ÖTA azokon a tbc-s betegeken is, akiknek otthoni ápolás alatti táppénzét *napi 45 forintról 55 forintra egészítette ki.* A tbc-s és elmebeteg dolgozók táppénzigény kimeritése utáni segélyét pedig *havi 1040-ről 1300 forintra emelte.*

Az ÖTA segélyeinek évenkénti fejlesztése nemcsak összegszerűségében jelentős, hanem annak az elképzelésnek a megvalósítását is biztosítja, amely az embereken való segítést tűzte ki célul.

Az ÖTA segélyeinek növelése, az új segélynemek bevezetése, a már meglevők összegszerű emelése, mindig a járulékbevétel függvénye. Ezért a szakszervezet elsősorban olyan esetekben kívánja a segélyeket növelni, amikor az egészségromlás következtében nagy keresetkiesés éri, vagy nagyobb összegű kiadással terhelik a tagot. A segély kiterjesztésének olyan formájára nem gondolnak, amely a különleges igényeket is kielégíti.

Fejlődött a Diesel-vontatás a szegedi igazgatóságnál

Értékes túlteljesítéssel zárták a múlt évet a *szegedi igazgatóság vontatási szakszolgálatának dolgozói.* A 100 elegytonna tervet 5,7 százalékkal, a járműkilométer tervet 2 százalékkal túlteljesítették.

Jelentős mértékben növelték a tehervonatok átlagos terhelését. A Diesel-vontatás aránya az igazgatóság területén mind a tervhez, mind a bázishoz viszonyítva nőtt, és *elérte a 66,6 százalékot.* A tehervonati gépek haszonkilométer teljesítménye csökkent, viszont nagyobb terhet továbbítottak és gyorsabban, mert 6,65 km/óráról 7,15 km/órára emelkedett a vontatási sebesség.

Figyelemre méltó adat az is, hogy amíg a havi átlagos szolgálati órák száma 19 órával csökkent, jelentős növekedést mutat az eredményesebben dolgozó vontatásiak átlagkeresete.

Sziládi Sándor

Nincs fontosabb feladat az ember védelménél

Az elmúlt esztendei munkánkat összegező számadásokban nemcsak a termelési eredményeket értékeljük — írja pécsi tudósítónk, *Halmai János* —, hanem az emberrel való törődést, a munkavédelem színvonalát is.

Vajon mit tett a pécsi igazgatóság 1972-ben a vasutas dolgozók fokozott védelme érdekében? — Elismerésre méltó, örvendetes adatokat találunk ezzel kapcsolatban az igazgatóság baleseti statisztikájában.

Az előző évi 209-ről 181-re csökkent a balesetek száma, a halálos baleseteké pedig 7-ről 5-re. Amíg 1972-ben 8272 munkanapkiesés volt az igazgatóság területén a balesetek miatt. 1972-ben 8019 munkanapra estek ki a termelésből a sérült dolgozók. Fontos statisztikai adat, hogy az elmúlt évben *12 százalékkal csökkent az ezer főre jutó balesetek száma.* 1950 óta tavaly érte el a pécsi igazgatóság a legkedvezőbb munkavédelmi eredményeket.

Persze a javulás nem máról holnapra történt, és nem is tekinthetjük egyetlen esztendei munka eredményének. *A pécsi igazgatóság baleseti helyzete 1965 óta fokozatos javulás jeleit tükrözte.* Az igazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága nem hiába adott az évek folyamán mind nagyobb hangsúlyt a munkavédelmi intézkedéseknek, szigorúan ellenőrizve és megkövetelve azok maradéktalan végrehajtását.

Az elért biztató eredmények, a balesetek csökkenésének örvendetes tendenciája ellenére is azt kell mondanunk, hogy *sok még a tennivaló a fokozott balesetmegelőzés érdekében.* Különösen fontos hangsúlyozni a munkacsapatok, brigádok tagjainak felelősségét, egymás iránt érzett és tanúsított emberi figyelmességük növelését. *A gyékényesi és a dombóvári rendezőben bekövetkezett halálos baleset például elkerülhető lett volna, ha a dolgozók egy kicsit jobban ügyelnek egymásra...* A balesetek megelőzésének lehetősége szorosan összefügg a szakismeretek növelésével, a szolgálati előírások következetes betartásával, a rendszeres ellenőrzéssel, s a mulasztók következetes, nyilvános és ezért fokozottan nevelő hatású felelősségre vonásával.

A további munka során olyan légkört kell teremteni, hogy mindenki megértse a munkavédelmi intézkedések szükségességét. Megértse: *mindaz, amit a biztonság növeléséért teszünk, a vasutas dolgozók érdekében történik.* Az ember védelménél pedig nincs és nem is lehet fontosabb feladatunk.

Hat éve a Tisztelt Házban

Beszélgetés Kalmár János országgyűlési képviselővel, a dunakeszi járműjavító főmérnökével

Kalmár János, a dunakeszi járműjavító főmérnöke 21 éve dolgozik az üzemben és 1967 óta országgyűlési képviselő. Talán mondani sem kell ezek után, hogy jól ismeri a harmincezer lakosú *Dunakeszi* és a szomszédos *Fót* nagyközség, az odatartozó apróbb települések minden gondját.

Lenyűgöző élmény

— Milyen érzés volt először helyet foglalni a Parlament üléstermében? — kérdeztük tőle.

— *Mély hatással volt rám, ezért emlékét mindig szívesen idézem* — válaszolta. — *Lenyűgöző élmény közvetlenül betekinteni az ország ügyeibe. A Parlamentben addig én is csak vasárnap délelőtti látogatóként jártam.* Azután pedig — bármennyire természetes ez nálunk — azon csodálkoztam, hogy már az első ülésen sok olyan képviselővel találkoztam, akiket korábbról ismertem, vagy éppen dolgoztam is velük. Öröm volt viszontlátni őket, mert így kezdetben sem érezhettem magam „egyedül".

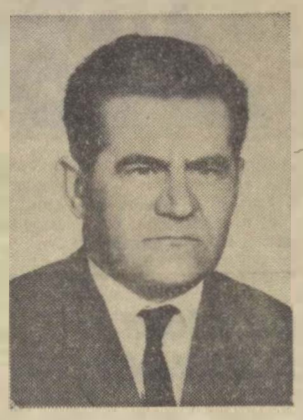
— Milyen országos jelentőségű döntések, határozatok, rendeletek megvitatásán volt jelen?

— *Tekintve, hogy a parlamenti üléseken csupa olyan témák kerülnek szóba, amelyek hatással vannak az ország életére, mondhatom, hogy minden fontos döntésnél jelen voltam.* Érdekes azonban számomra, hogy képviselői tevékenységem révén valóságos mezőgazdasági szakember lettem. De ez érthető, hiszen a hatvanas évek utolsó negyedében főként a mezőgazdaság fejlesztésével, az ott végbemenő változásokkal függtek össze a legnagyobb jelentőségű országos ügyek.

— Említsen meg néhány törvényt, határozatot azok közül, amelyek létrehozásában közreműködött, és amelyeket a legfontosabbnak tart?

Az első felszólalás

Kiemelném az iparitanulótörvény megalkotását, amelyre valóban nagy szükség volt. Az ösztöndíj, a tanulmányi szabadság, a kollégiumi ellátás stb. rendezésével alapot teremtettünk a korszerű szakmunkásképzés — mint ezt én itt az üzemben is érzem — *jövőben történő továbbfejlesztésére.* Kiemelném még a zöldségtermesztésről, a cukorrépatermelésről, a szarvasmarhatenyésztésről szóló kormányhatározatokat is, amelynek „előcsatározásain" szintén jelen voltam.



— Hogy egy kicsit hazai is beszéljek: *1968-ban az új vasúti törvényhez, a közlekedéspolitikai koncepcióhoz például hozzá is szóltam.* A munka lényegében arra irányult, hogy mivel közlekedésünk az utóbbi időben óriási fejlődött — olyan átfogó, intézményesen kidolgozott irányelveket is magában foglaló megoldást kellett keresni, amely a közúti és vasúti közlekedés között összhangot teremt. Hogy a megnövekedett utas- és áruforgalomnak megfelelő szinten a vasút is eleget tudjon tenni, ehhez megfelelő anyagi támogatás is szükséges volt. Első hozzászólásomban ennek a nézetnek adtam hangot. *Köztudott, hogy a törvény megalkotásával lényegesen javult a helyzetünk, számtalan vonatkozásban.* A hatást egyrészt a vasutasok fizetésének rendezésében, másrészt egyes kis forgalmú vasútvonalak megszüntetésében, illetve a fővonalak és az ott közlekedő járműpark korszerűsítésében érezzük.

— Melyik volt a legizgalmasabb időszak, amit képviselőként a parlamentben átélt?

— *Az 1968-as esztendő, miután Fock Jenő miniszterelnök az új gazdasági mechanizmusra vonatkozó javaslatot vitára bocsátotta.* Ez akkora érdeklődést, izgalmat és aktivitást váltott ki, amilyet még nem tapasztaltam. De nem csoda, hiszen olyan alapvető dolgokról volt szó, amelyek az egész ország és valamennyi állampolgárának további sorsát meghatározta.

Új bizottságban

— Milyen bizottságnak tagja Ön a Parlamentben?

— *Korábban az ipari állandó bizottság tagja voltam, jelenleg pedig az építési és közlekedési állandó bizottság titkáraként is tevékenykedem.* Első megbízatásom a kohászat, a villamosipar, az energiagazdálkodás országos jelentőségű kérdései érintettek közelebbről. Vizsgáltuk például az új energiaforrások (gáz, olaj) tervszerűbb, gazdaságosabb kihasználásának lehetőségeit. Most, új megbízatásomban, egyelőre a további munkaprogram összeállításán dolgozunk. Programunkban olyan jelentős vizsgálatok is helyet kaptak, mint például az építőipar helyzetének komplex ellenőrése, az építőanyagok termelésének emelése. Sokan fordultak már hozzám azzal a kérdéssel: *„Ha drágább az építkezés előregyártott elemekkel, miért választjuk mégis ezt, a hagyományos módszer helyett?"* A bizottság tagja és titkáraként szerzett tapasztalatok ismeretében kijelenthetem, hogy csak a nagyüzemi, házgyári módszerekkel tudjuk a megnövekedett lakásigényeket kielégíteni.

— Az ülések szüneteiben, a Parlament folyosóin bizonyára sok izgalmas téma kerül szóba. Mi erről a véleménye?

— *Ezek a találkozások valóban meghittebbek, oldottabbak, mint a felszólalások. Ilyenkor a képviselőnek alkalma van egy-egy „mini" interpellációra, közvetlenebb információszerzésre* vagy éppen a határozat, illetve a felszólalás visszajelzésének első meghallására. Így például a vasúti törvény megalkotásánál az egyes képviselők választókerületében levő vonalak megszüntetésének visszhangját is az ülés szüneteiben mérhettem le először. Mondhatom, hogy ezeket az értékes információkat szintén fel tudtuk használni a további munkában.

Bérgazdálkodásunk példamutató

— Képviselői munkája hogyan kapcsolódik főmérnöki beosztásához?

— Megint a vasúti törvényre hivatkozom. Ebből adódóan *Dunakeszi lényegében letéteményese a személykocsi-gyártásnak.* Ugyanakkor mi javítunk is, de úgy, hogy emeljük a komfortot. A forgalomba adott kocsiknak világosabbaknak, kényelmesebbeknek kell lenniök. A város körüli forgalom is a személykocsipark növelését követelte meg. Óriási feladataink vannak tehát, amelyekhez jól felkészült szakemberek gárdája szükséges, s az sem mindegy, hogyan fizetjük őket. *Nemrég tárgyaltuk az országgyűlésben a bértömeggazdálkodás eddigi eredményeit. Mivel mi ugyanezt a módszert alkalmaztuk eddig is, a közvetlen tapasztalatokról én is beszámolhattam.* A bértömeggazdálkodásból nyert pénzügyi előnyünkkel és munkahelyeink átszervezésével sikerült kiváló szakembereket az üzemhez kötni, s ennek alapján én is csatlakoztam azokhoz a képviselőtársaimhoz, aki országszerte bevezetésre javasolták a vállalati bérgazdálkodásnak ezt a formáját.

— A képviselőnek mi okozza általában a legtöbb problémát?

— *Mindig a legújabb feladat. Ezen túlmenően: a lakáshiány. Dunakeszin és Fóton is évről évre sok ház, lakás épül,* de a szüntelenül fejlődő nagyközségekbe évente másfélezren költöznek be. Dunakeszin most sürgős segítséget kell adni a köznművesítéshez. Fóton pedig a pedagógusok lakásépítése kíván erősebb támogatást a tanácstagok és az országgyűlési képviselő részéről . . .

Kalmár Jánosnak tehát mind a Parlamentben, mind választókerületében és munkahelyén valóban országos gondok jutnak osztályrészül.

Békési István

KITÜNTETÉSEK

a KISZ megalakulásának 16. évfordulóján

A *Kommunista Ifjúsági Szövetség* megalakulásának 16. évfordulója alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter a KPM területén dolgozó, arra legérdemesebb fiatalok számára miniszteri kitüntetést adományozott. A kitüntetések átadására március 20-án, bensőséges ünnepségen került sor, amelyen megjelent *Rödönyi Károly*, a miniszter első helyettese, *Főcze Lajos*, a KISZ KB titkára, *Nádor György*, az Országos Ifjúságpolitikai és Oktatási Tanács titkára, *Gábor Zoltán*, a minisztérium pártbizottságának titkára.

Az ünnepségen Rödönyi Károly, miniszterhelyettes mondott beszédet. Bevezetőjében méltatta a *forradalmi ifjúsági napok* jelentőségét, majd a közlekedés területén dolgozó fiatalok munkahelyi beilleszkedésének segítéséről, a fiatalokkal való bánásmódról beszélt. Felhívta a figyelmet arra, hogy az *Ifjúsági Törvény* végrehajtásának legfontosabb szakaszához értünk. A vállalatok most készítik az intézkedési terveiket a vállalati sajátosságokat is figyelembe véve, konkrét előírások egész sorával kell szolgálni a törvény eredményes végrehajtását, a közlekedés területén dolgozó ifjúság nevelésének és érdekei védelmének sokoldalú biztosítását. *Rödönyi Károly* ezután átadta a kitüntetéseket.

Kiemelkedő munkájukért, a közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVALÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Barna József lakatost, Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Ü.; Fehér László üzemszervezőt, Vasúti főosztály; Gedei Sára díjbeszedőt, Villamos Fenntartási Főn.; Lacsics József művezetőt, Szombathelyi Jj. Ü.; Skultéty József felszolgálót, Utasellátó V.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Erdélyi Árpád esztergályost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Kelemen István lakatos csop. vez., Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Pálffy László műszerészt. TBÉF Bpest; Pokol Béla kocsiintézőt, Záhony áll.; Sebestyén Béla kőművest, Pápa Pft. Főn.; Szokol Imre mozdonylakatost, Pécs Vont. Főn.; Tokaji Mihály mozdonylakatost, Békéscsaba Vont. Főn.; Vasas Ferenc kocsijavító lakatost, Miskolc Vont. Főn.; Kenéz Győző előadót, Utasellátó V.; Szentes Ottó ügyintézőt, GYSEV; Rácz Ilona gépmunkást, Faanyagvéd és Fatelítő Váll.

CIKKÜNK NYOMÁN:

Adottak a kulturált utazás feltételei

A lapunk február 17-i számában megjelent *„Miért ne tehetnénk többet a kulturált utazásért"* című riportunkra több hozzászólás érkezett szerkesztőségünkbe mind az olvasóktól, mind az érdekelt szolgálati ágaktól. Ez alkalommal *dr. Fehér István* vasútigazgató-helyettes levelét ismertetjük, aki a budapesti igazgatóság által a kulturált utazás feltételeinek megteremtésére, illetve javítására tett intézkedésekről tájékoztatott bennünket.

„Mindenekelőtt köszönetet mondunk a cikk alapos, mindenre kiterjedő, részletes megállapításaiért. Az írásban a tárgyilagosság ugyanis vezérfonálként húzódik végig.

A 41. sz. vontatási mintájú bárcáknak a jegyvizsgálók által történő használatára az igazgatóság több alkalommal adott ki utasítást az állomásoknak — legutóbb 1972. december 18-án a 2321 B. számú távirati rendelettel —, azonban — mint a cikk szerzője is megállapította — ezek eddig nem jártak kielégítő eredménnyel.

A négy budapesti személypályaudvaron bevezettük az indulási ügyeleteseknél található előjegyzési könyvet, amely a személyszállító vonatoknál előforduló műszaki hiányosságok és az azok nyomán tett, vagy teendő intézkedések bejegyzésére, illetve előterjesztésére szolgál. A könyvet a szolgálati főnökségek hetenként beküldik igazgatóságunk forgalmi osztályába, hogy ott és a vontatási osztályon is kellő intézkedések történjenek. Ennek, és az utóbbi időben rendszeresen végzett ellenőrzéseknek — a még meglévő hibák ellenére is — gyakorlati eredménye mutatkozik.

A jövőben fokozottabb gondot kívánunk fordítani a vonatkísérők, valamint az állomásokon dolgozó vasutasok olyan irányú munkájának, tevékenységének ellenőrzésére és segítésére, amely a kulturált utazás feltételeinek megteremtésére hivatott."

Az igazgatóság helyettes vezetője megerősítette riportunknak azt az állítását, hogy akkumlátorból nincs hiány, így ebből kifolyólag nem közlekedhetnek kivilágítatlan kocsikkal a vonatok. A kulturált utazás anyagi ösztönzésének lehetőségei biztosítottak, amennyiben a kocsiszolgálati főnökségek gazdasági vezetői és mozgalmi szervei megfelelően élnek az önálló gazdálkodásból eredő hatáskörükkel. A premizálás, illetve jutalmazás részletkérdéseinek tisztázása, a korszerűbb ösztönzési rendszer kialakítása szintén reájuk tartozik. Ehhez az igazgatóság már korábban megadta az irányelveket.

★

A cikk nyomán *Kovács Ió. József* és *Boda József* jegyvizsgáló személyesen kereste fel szerkesztőségünket. Elmondták, hogy — mint a riport szereplői — restellik munkatársaik előtt azt a kijelentésüket, hogy *„nem vettük észre"* a sötét, kivilágítatlan kocsiszakaszokat. Elmondták, hogy egyiküknek — mivel egy másik vonattal érkezett a Keleti pályaudvarra — még nem volt ideje a bukaresti gyorsvonatban a felügyeletére bízott kocsikat átvizsgálni, másikuk említett kijelentése pedig arra vonatkozott, hogy villanygyújtás után nem vette észre az akkumlátor gyors kimerülését.

Különben abban ők is teljes egészében egyetértenek, hogy minden vasutasnak többet kell tennie saját munkaterületén a kulturált utazás megteremtéséért, az utazóközönség jogos igényeinek kielégítéséért.

ISMÉT TANÁCSTAGJELÖLT

Diósgyőri Margit rászolgált a bizalomra

A csinos barna lány kissé sápadtan, megilletődött arccal ült a tanácskozóterem első sorában. Az előadó róla beszélt:

— *A Hazafias Népfront nevében tanácstagjelöltnek ajánlom Diósgyőri Margitot,* aki már az elmúlt két esztendőben is becsülettel, nagy igyekezettel képviselte a körzet lakóit a kerületi tanácsban . . . Foglalkozása: technikus, *karbantartó műszerész.* Munkahelye: *a MÁV Budapesti Igazgatósága . . .*

Választói sokat várnak tőle

A jelölőgyűlés előadója méltatta a fiatal tanácstag ketéves tevékenységét, kiemelve, hogy a kerületi tanács bizalmából a Fővárosi Tanácsnak is tagja lett és mindkét testületben a választók, a kerület közérdekű problémáinak szószólójaként munkálkodott.

A szanálás előtt álló józsefvárosi lakóházakban van is gond, probléma elég. Immár tíz esztendeje, hogy napirendre került a városrész rekonstrukciója, a magas bontási arány miatt azonban az ütem lényegesen lassabb, mint a főváros más területein. Az elmúlt három évben három toronyház és egy korszerű ABC-áruház épült fel. *Már javában folyik a régi, elavult házak bontása, a következő építési ütem előkészítése a Práter utca és a Baross utca közti területen.* A toronyházak közvetlen szomszédságában élők — Diósgyőri Margit választói — jelenleg még nem tudják, meddig maradhatnak mai otthonukban, mert a bontás időpontja még nem szerepel a tervekben.

Az öreg házak korszerűtlen lakásaiban többségükben kétkezi munkások élnek. *Tőle, a fiatal tanácstagtól azt várják, hogy a tanács testületében felhívja a figyelmet a bizonytalan határidőig ott élők helyzetére,* elmondja, hogy türelmetlenül várják a rozzant épületek lebontását és azt szeretnék, ha itt, a felépülő józsefvárosi lakónegyedben kaphatnának új otthont.

Erről beszélnek a gyűlés felszólalói, meg azokról az eredményekről, amelyeket az utóbbi években elértünk. Népünk vívmányait sajátjuknak érzik. Büszkék az új metróra, az új lakótelepekre, a főváros, az ország fejlődésének sok-sok kisebb és nagyobb eredményére.

Egyhangú jelölés

Bizalommal beszélnek a jelöltről is, hiszen az elmúlt két évben rendszeresen megtartotta a fogadóóráját, és eljárt a tanácsi szerveknél sokféle közérdekű ügyben.

— Örülök, *hogy ismét őt jelölték* — mondja az egyik felszólaló, egy középkorú asszony —, mert ez azt bizonyítja: 1971-ben jól választottunk.

Amikor az elnök szavazásra bocsátja a javaslatot, minden kéz a magasba emelkedik. *Diósgyőri Margitot egyhangúlag jelölte tanácstagjává a VIII. kerületi 64-es választókörzet lakossága . . .*

Másnap a munkahelyén sokan megállították a kék köpenyes karbantartó műszerészt, a távbeszélő-központ *Puskás Tivadarról* elnevezett szocialista brigádjának helyettes vezetőjét. A munkatársak egymás után gratuláltak jelöléséhez és sok sikert kívántak a tanácstagi munka folytatásához.

— *Majd csak április 15. után tessék gratulálni* — hárítja el a szerencsekívánatokat —, *majd csak akkor dől el, tanácstag leszek-e ismét.*

Beszélgetésünkhöz is csak néhány perc áll rendelkezésre.

Több tapasztalattal

— Milyen társadalmi funkciója volt korábban?

— *Tíz éve vagyok KISZ-tag, 1971 előtt KISZ-propagandista voltam.*

— Hogy tetszik a tanácstagi munka?

— *Nem könnyű feladat. Én*



azonban szeretek a közös ügyekért dolgozni. Nagyon sokat tanultam az elmúlt két évben, így most egy kicsit több tapasztalattal vállalhattam a második szori jelölést.

A tudás nemcsak a tanácsi munkából származik. Az érettségizett lány már második éve a *Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetem* hallgatója.

Míg a korosztályához tartozók többsége szórakozással, tánccal tölti a szabad idejét, ő a tankönyv fölé hajol, vagy választóinak ügyes-bajos dolgaiban jár el.

Értékes, felelős tagja az ifjú nemzedéknek. Azok közé tartozik, akik érzik, tudják, mit köszönhetnek a társadalomnak. Egyike azoknak, akik tenni akarnak ezért a társadalomért — és dolgoznak is érte.

(hajdu)

Új köntösben jelenik meg a Brigádélet

A Brigádélet szerkesztő bizottsága a folyóirat megjelenésének első percétől tudatosan törekszik arra, hogy megismerje az olvasók véleményét, kikérje javaslataikat, útmutatásként hasznosítható tanácsaikat. Az olvasókkal való közvetlen kapcsolatnak már kialakult a rendszere. A gyári, üzemi anyagok sorozata sok tanulsággal és ösztönzéssel szolgált.

A szerkesszünk együtt gondolat jegyében a rendszeressé vált anyagokon túl a szerkesztő bizottság készségesen tartja üléseit a megyeszékhelyeken, vagy akár nagyobb vállalatoknál is. Az elmúlt időben ilyen kibővített szerkesztő bizottsági ülésre került sor Székesfehérvárott a KÖFÉM-ben, Miskolcon és legutóbb pedig Veszprémben. Mindenütt a brigádok munkája, javaslatai megvitatása került a vita középpontjába. A folyóirat szerkesztősége továbbra is feladatának tartja a szocialista brigádmozgalom segítését, a legjobb brigádok népszerűsítését.

A Brigádélet második negyedévben megjelenő számaiban ilyen témákról olvashatunk: A brigádok szerepe a szakmunképképzésben; Tanácstag a brigádban; A brigádokban tevékenykedő munkavédelmi őrök szerepe; A fiatalok felkészítése a honvédelemre és így tovább.

A folyóirat tehát igyekszik követni a mozgalom megannyi eseményét, hogy a rendelkezésre álló keretek között választ adhasson a még vitatott kérdésekre, népszerűsítse a jót, a hasznosat.

A szerkesztőség igyekszik az olvasók kívánságát teljesíteni. Ennek egyik bizonyítéka, hogy megjelenési formájában is előnyös változáson ment át a folyóirat. A szerkesztőség az előállításnál alkalmazza a korszerű technikát. Ez évben új köntösben, több színű mélynyomásos eljárással állítják elő a lapot. Üdvözöljük laptársunk folyóiratként történő megjelenését.

Társadalmi munkával a tömegnevelésért

A sporegyesülettel rendelkező szolgálati helyeknél is, de főleg a sportegyesülettel nem rendelkezőknél évenként visszatérő gond, hogy hol rendezzék meg az üzemi versenyeket. A sportpályák zsúfoltsága, a magas bérleti díjak mint visszahúzó erők, a sportszeretetnél is erősebbnek bizonyulnak. Az ilyen helyeken az igények kielégítése csak alkalomszerű lehet, mert a sportra felhasználható szerény anyagiakat meg kell osztani a bérletek, vásárlások és egyéb kiadások között. A fő cél, az egész éven át történő sportoktatás, szinte lehetetlen.

A pályagondok enyhítését segíti a *Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége* jóváhagyásával, a kultúrnevelési és sportosztály által *1968-ban meghirdetett, és azóta minden évben megújított társadalmi pályaépítési versenyfelhívás*. A versenyen részt vehet valamennyi vasúti szolgálati hely, üzem, hivatal kollektívája, a vasutas sportegyesületek szakosztályai és pártoló tagjai. A verseny értékelését minden év végén a kultúrnevelési és sportosztály mellett működő sportbizottság végzi szakemberek bevonásával. *A legjobbak ez évben is 50 ezer forint értékű sportfelszerelés jutalomban részesülnek.*

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kezdeményezés helyesnek bizonyult. *A sportot szerető kollektívák mintegy negyven, különböző sportágakra alkalmas létesítményt hoztak létre a semmiből*, és több ezer társadalmi munkaórában javították, szépítették a már meglevő sportpályákat.

A tömegtestnevelés segítését szolgáló pályák építéséhez nagy segítséget adtak a szolgálati helyek gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői. Több helyen — mint például a *Landler járműjavítóban*, az *ebesi villamosvonal felügyelőségen* — a szolgálati vezetők, a sportfelelősökkel történő megbeszélés után területet biztosítottak sportpálya építésére. A vasutas sportegyesületek és szakszervezeti bizottságok jó együttműködését pedig tanusítják — egyes sporttelepek kerítésén belül, nem használt területeken — *az üzemi versenyek céljára társadalmi munkában épített kispályák*. Ezeken a pályákon a hét minden napján lehet üzemi versenyeket rendezni anélkül, hogy a szakosztályok munkáját zavarnák.

Statisztikai adatok bizonyítják, hogy az üzemi versenyek céljára alkalmas létesítményekkel rendelkező szolgálati helyeken, az üzemi tömegsportban részt vevők száma sokkal nagyobb, mint az „albérletbe" kényszerülőknél. A dolgozók szívesen töltik szabad idejüket a közeli, sajátjuknak tudott, maguknak épített kispályákon.

A dolgozók egészségét, testnevelését elősegítő társadalmi munka egyre inkább mozgalommá válik. A sportot szerető vasutasok újabb önzetlen vállalása, a gazdasági és társadalmi vezetők segítő szándéka a sportpályaépítés továbbfejlesztésének biztos záloga.

Székely György

„Élen a tanulásban – élen a sportban"

Ez a mondat díszelgett március 19-én délután a BVSC klubtermének falán. Az asztalok körül pedig a klub legtehetségesebb, s egyben legjobban tanuló fiataljai. Ezúttal osztották ki harmadízben a hamar népszerűvé vált verseny díjait.

Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *Horváth Frigyes*, a KISZ KB munkatársa, *Tibor Tamás*, a KISZ budapesti bizottságának munkatársa, *Berecz Zoltán*, a BVSC ügyvezető elnöke és *Nagy József* az egyesület párttitkára is.

Mármarosi Tamás, a BVSC KISZ-szervezetének szervező titkára emlékezett meg először március 15-éről és a Tanácsköztársaságról, majd *Komáromy Attila* KISZ-titkár beszélt az *„Élen a tanulásban — élen a sportban"* mozgalom jelentőségéről. Elmondta, hogy csak azok a fiatalok kaphatják meg a mozgalom jelvényét, akik sportágukban arany-, ezüst- vagy bronzjelvényesek, s ugyanakkor tanulmányi eredményük legalább a 4-es átlagot eléri. Örvendetes, hogy egyre többen teljesítik ezeket a magas követelményeket.

Az idén például 20 fiatal sportoló érdemelte ki a kitüntető jelvényt, s közülük ketten már harmadszor, hárman pedig másodszor vehetik át a díjat. Így *Király Katalin* úszó és *Lakatos György* atléta már az aranyjelvényt vette át *Berecz Zoltán* ügyvezető elnöktől. *Lettner Erzsébet* vívó, valamint az atléta *Pongrátz Katalin* és *Vehovszky Ágnes* az ezüstöt. A versenyfeltételek első teljesítéséért 15-en kaptak bronzjelvényt, köztük a műugró *Kelemen Ildikó* és *Lindner Erzsébet*, az atléta *Duschek Eszter*, a vízilabdázó *Horkai György* és *Gém Zoltán*, az asztaliteniszező *Rapcsák József* és a teniszező *Illy Judit*.

Az ünnepséget kötetlen beszélgetés követte, ám hamar kiürült a terem, hisz mindenki sietett haza a tankönyvek mellé. Elvégre pihenni is kellett a másnapi erős edzés előtt...

D. I.

Köszöntötték az MHSZ aktivistáit

A *debreceni igazgatóság* MHSZ-szervezetei március 21-én a Magyar Honvédelmi Szövetség megalakulásának 25. évfordulója alkalmából jubileumi ünnepséget rendeztek. Az ünnepségen az igazgatóság MHSZ-klubjaihoz tartozó aktivisták közül több mint 200-an voltak jelen.

A Magyar Honvédelmi Szövetséggel együttműködő szervek nevében *Kecskés Gábor*, az igazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára mondott ünnepi beszédet, majd *Szegedi Nándor*, az igazgatóság vezetője, *Fábián Andor*, az igazgatóság pártbizottságának titkára és *Nagy János*, az MHSZ városi vezetőségének titkára köszöntötte a jubiláló szövetség debreceni aktivistáit.

A beszédek elhangzása után az igazgatóság vezetője a legjobb aktivistákat pénzjutalomban részesítette, Nagy János pedig okleveleket és emléklapot nyújtott át a szövetség tagjainak.

A 101. születésnap



A szakszervezet szombathelyi területi bizottságának aktivistái a pápakovácsi szociális otthonban felkeresték a 101. születésnapját ünneplő özvegy Somogyi Mihályné nyugdíjast, akinek a vasúti „nagycsalád" tagjain kívül nincsenek más hozzátartozói. Képünk a születésnapi ajándék és torta átadásakor készült.

Befejezés előtt a politikai oktatás

A szakszervezeti politikai oktatásban az utolsó előadásokra kerül sor. Eredményes évet zártunk, amelynek számszerű adatai is rövidesen rendelkezésre állnak. Az azonban már most is nyilvánvaló, hogy ebben az oktatási formában

mind számszerűségben, mind tartalmában előrelépés történt.

A befejező előadásnak az anyag megvitatásán kívül még két funkciója van. Egyik a tanfolyamok *ünnepélyes bezárása*. Ezeken

feltétlenül képviseltesse magát a szakszervezeti bizottság.

Helyes, ha a pártbizottság képviselői is részt vesznek a zárófoglalkozáson. *A lelkiismeretes munkát végző kis közösségek megérdemlik, hogy megbecsülésben részesítsék őket.* Tegyük tehát az előzőektől megkülönböztetetté az utolsó foglalkozást és köszönjük meg, mind a hallgatóknak, mind a propagandistáknak odaadó munkájukat.

A szakszervezeti bizottságok vezetői ezeken a foglalkozásokon

átadják a hallgatók és a propagandisták részére az emléklapokat,

valamint a leglelkiismeretesebb, legaktívabb hallgatónak szánt tárgyi jutalmakat.

Az utolsó foglalkozást fel kell használni a jövő évi politikai oktatás előkészítésére is. A résztvevők véleményének meghallgatása után kérdezzük meg, *mit várnak a következő oktatási évtől.* Milyen kívánságaik, elgondolásaik vannak? A záró foglalkozás legyen tehát egyben a kezdeti lépés megtétele az 1973/74. évi politikai oktatás előkészítésének útján, ami még megalapozottabbá teheti a jövő évi oktatást.

T. B.

HÍREK

— **Nyugdíjasok fehérasztalnál.** Háromszázhúsz nyugdíjas találkozott volt munkatársaival Miskolcon. A meghitt hangulatú, vacsorával egybekötött találkozót a miskolci pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága rendezte.

— MAGÁNOSOK KLUBJA. A békéscsabai vasutasok klubkönyvtárának vezetősége gondol a magános, egyedül élő emberekre is. Ezt bizonyítja, hogy megkezdték részükre egy olyan klub szervezését, ahol a magános nők és férfiak egyaránt érdeklődési körüknek megfelelő szórakozást, elfoglaltságot találhatnak. Az alakuló gyűlést április 10-én tartják a klubkönyvtárban.

— **Vasutas tanácstagok.** Csorvás állomás alig 12 főnyi személyzetéből ketten, Váczi Péter állomásfőnök és Dohányos József váltókezelő tagjai a községi tanácsnak. Dohányos József már tizenkét esztendeje viseli tisztségét a választók bizalmából. A lakosság ismét jelölte őket, s a jelölőgyűléseken sok dicsérő szó hangzott el a Maglóczki András főintéző által vezetett Egyetértés szocialista brigád tagjainak a községben végzett társadalmi munkájáról is.

— **Vándorzászlót nyertek** Recsk—Parádfürdő állomás MÁV—AKÖV komplexbrigádjának tagjai, miután múlt évi munkájukkal kivívták az első helyezést a miskolci vasútigazgatóság területén működő komplexbrigádok versenyében.

— **Vándorkiállítást rendezett** a szombathelyi vasútigazgatóság, Petőfi Sándor születésének 150. évfordulójára. A kiállítást Szombathely-állomás kultúrtermében nyitották meg, majd vándoroltatják a nagyobb csomópontokra.

— *ÚJÍTÁSI VERSENY. Dunaújváros-állomás végzett az első helyen a pécsi vasútigazgatóság újítási versenyében. Itt volt a legmagasabb 1972-ben az egy dolgozóra jutó, újítással megtakarított összeg, amely több mint negyedmillió forintot tett ki.*

— *VASÚTVILLAMOSÍTÁS. A Szovjetunióban tavaly ezer kilométerrel nőtt a villamosított vasútvonalak hossza, s most már több mint 36 000 kilométert kitevő hálózaton közlekednek villamosvontatású szerelvények.*

Lakáscsere

— Elcserélném Ács vasutállomáson levő 2 szobás + 1 különbejáratú szoba félkomfortos (folyóvizes, angol WC) lakásomat gazdasági udvaron és kerten kívüli művelt földterülettel. Cserébe kérek 1 szoba komfortos lakást Budapest területén. Érdeklődni lehet: özv. Juhász Miklósné, 312—107 telefonon 7.30-tól 15.30 óráig, 16—20 óra között 333—015-ös számon.

— 6—12 lakásos budai vasutas társasház építéséhez társakat keresek. Panorámás telek, 2 vagy 3 szobás lakások. Feltétel: legalább 100 ezer Ft készpénz. Érdeklődni lehet: 52—37-es üzemi telefonon Kerkuska Sándornál 8—15.30 óra között.

— Elcserélném Budapest, VIII., Kerepesi út 5. sz. alatti nagyméretű, két szoba, összkomfortos lakásomat tényleges vasúti dolgozóval. 1, 2, 3 szobás, liftes, tanácsi, szövetkezeti és öröklakás is számításba jöhet, megegyezéssel, illetve költségátvállalással. Érdeklődni lehet: a 338—605-ös telefonon 18—21 óra között, kivéve a keddi napot.

Épül a harmadik Diesel-bázis

A szolnoki járműjavítóban

új motor-mellékkocsi javítóműhelyt avattak

Szolnokon épül a MÁV harmadik Diesel-bázisa. Ennek keretében elkészült a mellékkocsi javító üzem, melynek átadására március 9-én került sor.

Az ünnepségen megjelent *Szabó Antal* főtitkár, *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes, *Árvai István*, az SZMT vezető titkára, a városi MSZMP, a járműjavító párt, szakszervezeti és gazdasági vezetői.

A járműjavító dolgozói és a csarnok építői előtt ünnepi beszédet tartott Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes. Beszédében elmondotta, hogy a létesítmény a hozzá kapcsolódó részekkel, műhelyekkel fokozatosan lép a termelésbe. *Mintegy 100 főjavítást, 700 fővizsgát lehet majd évenként elvégezni az új csarnok 33 álláshelyén.*

Lehetőség nyílt szalagszerű javítási folyamat kialakítására is. A szalagszerű javítás bevezetésével csökkenteni lehet a belső szállításokat, s növelni a járművek javításához betelepített állóeszközök kihasználtságát. Egyszóval korszerű üzem- és munkaszervezési folyamatokat lehet kialakítani.

Megváltozik az új csarnokban a dolgozók munkakörülménye is. *Megszűntek a zsúfolt, egészségtelen munkahelyek.* A világítás kitűnő. A megfelelő hőmérsékletet pedig infrasugárzó ernyők, konvektorok, thermogenerátorok biztosítják.

Az ünnepség fénypontja volt *az utolsó javított gőzmozdony és az első főjavításra került Diesel-mozdony ünnepélyes kibocsátása.* Különösen megható volt, amikor az utolsó gőzmozdony legördült a tolópadról. Ezzel a jelenettel, mely könnyeket csalt néhány idős mozdonylakatos szemébe, egy korszak ért véget.

K. I.

Vért adtak Vietnamnak!

Vietnami véradónapot rendeztek március 13-án a miskolci vontatási főnökség dolgozói. Az előzetes becslések szerint a Vöröskereszt vezetősége arra számított, hogy kétszázan jelentkeznek véradásra, ezzel szemben végül is 315 dolgozó adott vért, összesen 100,78 litert.

Az akcióban élenjártak a vontatási főnökség szocialista brigádjai, mint például *Kassai Józsefné* Május 1., és a Diesel-mozdonyvezetők *Béke* szocialista brigádja, amelynek *Rutkovszki Antal* a vezetője. Azonkívül, hogy a két brigádban tizenöt véradó volt, a szervezésben is részt vettek a brigád tagjai.

★

Az elmúlt hetekben számos szolgálati helyen adtak vért a vasutasok a „vietnami akció" keretében. *Uglyai Sándor* tudósítása beszámolt többek között arról, hogy a miskolci igazgatóság területén 900 vasúti dolgozótól vettek vért, s az akció egész évben folytatódik. Március 14-én a miskolci pályafenntartási főnökség 225. március 15-én az igazgatóság 156, másnap az építési főnökség 154 dolgozója adott vért.

Budapest-Keleti vontatási főnökségnél a március 13-án megtartott véradónapon 63-mal többen jelentkeztek és 54-gyel többen adtak vért, mint 1972-ben, egész évben. Ez alkalommal ugyanis 308 vasutastól vettek vért (106,4 litert) az orvosok.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

A Hivatalos Lapból

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

A 10. számból: 102 252/1973. 7. A. Korszerű vontatójárművekkel továbbított vonatok egységes terhelésére vonatkozó rendelkezések módosítása.

Pályázat vasúti szakközépiskolai mérnök-tanári állásra.

Pályázati hirdetmény a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola oktatói állások betöltésére.

A 11. számból: 116 110/1972. 2. B. Idegen nyelvű tanfolyamok óradíjának módosítása.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Bognár Károly Tapolca; Tóth Géza, Bodrogi Károlyné, Pál István, Kovács Gyula, Kisvárdai János, Uglyai Sándor, Sepsi Gyula Miskolc; Czeglédi Sándor Debrecen; Miklós László Kiskunfélegyháza; Markos József Zalaegerszeg; Eszenyi János Záhony; Halmai János Pécs; Végh Gyula Rákosrendező; Goldgruber Pál Bp. Keleti; **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Hornyák János Mezőcsát; Takács Lőrincné Karcag; Buru János dr., Ambrusits József Bonyhád; Illés Aladár Sátoraljaújhely; L. Ambrus György Zichyújfalu; **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Levélcím: 1964 Budapest
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. ÁPRILIS 16.

NAPIRENDEN

a MÁV 1972. évi munkavédelmi tevékenysége

Elfogadta az elnökség az 1973. évi részesedési alap felosztását és a kollektív szerződést módosító függeléktervezetet

Szakszervezetünk elnöksége április 6-án ülést tartott. Az ülésen részt vett *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Az első napirend keretében megvitatta az elnökség a MÁV 1972. évi munkavédelmi tevékenységéről készült beszámolót, melyet *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes terjesztett elő. Az 1972. évi munkavédelmi tevékenységről szóló jelentés a 6/1972. KPM sz. utasításnak megfelelő szerkezetben és szellemben készült. *Mondanivalója tárgyilagos, őszintén, kendőzés nélkül rámutat azokra a problémákra, amelyekkel ma még sok helyen találkozhatunk.*

Az elnökség az anyagot a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta és a központi vezetőség legközelebbi ülése elé terjeszti.

Ezután az 1972. évi eredmények alapján kitüntetésre és elismerésre javasolt vasúti szolgálatí helyekről, a KPM felügyeleti köréhez, illetőleg a vasutas-szakszervezethez tartozó vállalatokról és KISZ-szervezetekről szóló előterjesztést vitatta meg az elnökség.

A kiváló kitüntetésre javasolt 17 vasúti szolgálati hely közül a legkiemelkedőbb eredményt elért három csomópont és egy üzem elnyerte *a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége vörös vándorzászlaját is.* Ezt a kitüntetést az idén első ízben adják át.

A MÁV vezérigazgatója, és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége *Dicsérő oklevelét* 56 szolgálati hely, a *közlekedés- és postaügyi miniszter és* a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége *Dicsérő oklevelét* 3 csomópont kapta. A szocialista brigádok közül 4 a *Közlekedés, posta és hírközlés,* 40 pedig a *MÁV kiváló brigádja* kitüntetésben részesült. 39 KISZ-szervezet pedig pénzjutalmat kapott. A kitüntetésben és elismerésben részesültek névsorát lapunk más helyén közöljük.

Megtárgyalta és elfogadta az elnökség a MÁV 1973. évi részesedési alapjának felosztásáról szóló javaslatot, továbbá az 1971—75. évre kötött MÁV kollektív szerződést módosító *1973. évi függeléktervezetet.* A függeléket a *MÁV Hivatalos Lap* a közeljövőben teljes terjedelemben közli. Ezenkívül 25 ezer példányban, könyv alakban is megjelenik. Így lehetőség lesz arra, hogy a szolgálati vezetőkön kívül a szakszervezeti szerveket, beleértve a bizalmiakat is, ellássák.

Beszámoltak választóiknak

Hogyan dolgozott az elmúlt időszakban a budapesti területi bizottság?

A SZOT elnökségének határozata a szakszervezeti szervek tisztségviselőinek feladatául jelölte meg, hogy minden évben számoljanak be választóiknak a határozatok végrehajtásáról. Szakszervezetünk központi vezetősége 1973. március 12-én megtartott ülésén eleget tett e kötelezettségének, amint lapunk korábbi számában erről részletesen beszámoltunk.

A központi vezetőséghez hasonlóan, *a középszervek is számot adtak múlt évi tevékenységükről.* A területi bizottságok, hasznosítva az előző év tapasztalatait, körültekintő gondossággal készültek fel a számvetésre, és messzemenően biztosították a lebonyolítás feltételeit.

Hozzáértés, kezdeményező készség

Az értekezleten részt vettek az alapszervezetek titkárai, a társadalmi aktivisták, a szolgálati helyek párt- és gazdasági vezetői, valamint a felső szervek képviselői is. Növelte az értekezletek jelentőségét, hogy a két választás közötti időszak feléhez értünk, és az eddig megtett út tapasztalatai útmutatást adnak a jövőre.

A beszámolókban átfogóan értékelték a határozatok végrehajtását, számot adtak az eredményekről, nyíltan, őszintén feltárták a hiányosságokat és megjelölték a további feladatokat. A feladatok megjelöléséhez nagy segítséget adott a központi vezetőség beszámolója, és az ülésen elhangzott sok értékes vélemény, javaslat, valamint a területi bizottságok munkájának értékelése, minősítése az aktívaértekezleten.

A hat területi bizottság közül ezúttal a legnagyobb területi bizottság aktívaértekezletéről, pontosabban szólva arról számolunk be, hogy *mit tett a budapesti területi bizottság a beszámolási időszakban?* Erre a kérdésre adott ugyanis választ a március 27-i aktívaértekezlet.

A részvevőknek kiküldött írásos jelentés részletesen foglalkozott *a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására tett intézkedésekkel, javaslatokkal, a szocialista munkaverseny szervezésével, a mozgósítással, a neveléssel, tudatformálással, a vezető és irányító tevékenységgel.*

A területi bizottság munkájának középpontjában a beszámolási időszak alatt is a vasutasdolgozók álltak. Ennek megfelelően *nagy súlyt helyeztek a kollektív szerződésben foglaltak betartására.* Rendszeresen ellenőrizték a gazdasági vezetésnek és a szakszervezeti szerveknek a végrehajtásra tett intézkedéseit. Az igazgatóság vezetésével közösen elkészített kollektív szerződés függelékében szabályozták a hatáskörükbe utalt kérdésekben többek között a forgalmi és vontatási utazó személyzet szolgálati és távolléti idejét. A tapasztalatok igazolták a területi bizottság bátor kezdeményezésének helyességét, hiszen az előző évhez viszonyítva — a jobb munkaszervezés következményeként — lényegesen javult a helyzet. A forgalmi utazó szolgálatnál dolgozók egy főre jutó szolgálati órája havi átlagban 7 órával, a távolléti órák száma 9 órával, a vontatási utazóknál a szolgálati óra 16, a távolléti idő 15 órával csökkent.

Rendszeresen ellenőrizte a területi bizottság a dolgozók túlmunkában való foglalkoztatását is, s ezt ugyancsak híven tükrözik a számadatok. 1971-ben igazgatósági szinten több mint 3 millió túlóra merült fel. Ez a szám az elmúlt évben csaknem egyharmadával csökkent.

1972-ben is sok problémát okozott az igazgatóság szolgálati helyein a *heti pihenőnapok* ki nem adása a forgalmi és vontatási utazó és nem utazó dolgozók részére A területi bizottság intézkedésére *számos törvénysértést orvosoltak.* Több esetben kezdeményezett a területi bizottság utólagos fizetést.

Rendszeres számonkérés

A területi bizottság *fontos feladatának tekintette a balesetek megelőzését,* a helytelen szemléletek felszámolását. Rendszeresen beszámoltatta a gazdasági vezetőket és a szakszervezeti szerveket a balesetek megelőzésére tett intézkedésekről, az ezzel kapcsolatos határozatok végrehajtásáról. Az együttes munka eredményeként *a baleseti helyzet a megnövekedett szállítási feladatok ellenére is kedvezően*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Rekord az első negyedévben

28 millió tonna árut és 89 millió 846 ezer utast szállított a vasút

A vasút az év első negyedében rekord eredményt ért el az áruszállításban. *A három hónap alatt elszállított 28 millió tonna áru 1,8 százalékkal több az előző évinél.* A fizető árut illetően még kedvezőbb az eredmény. Ugyanakkor az önkezelési forgalom mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva csökkent. Ez azért is hasznos, mert csökkenti a ráfordításigeket.

Kedvező az árutonna-kilométer alakulása is. A bázishoz viszonyítva

2,6, a tervhez képest 4,8 százalékos növekedés az átlagos szállítási távolság növekedésével van összefüggésben.

Ez pedig annak tulajdonítható, hogy jelentősen emelkedett a nemzetközi áruszállítások részaránya. A belföldi áruk mennyisége a bázishoz képest 0,3 és a tervvel szemben 1,3 százalékkal nőtt, közben a nemzetközi áruforgalom 4,9, illetve 8,1 százalékkal növekedett.

Még szembetűnőbb az export és tranzitforgalom felfutása. Az első negyedévben

az export a bázishoz képest 26,8, a tranzit 13,7, a tervhez viszonyítva pedig 37,8, illetve 14,1 százalékkal emelkedett.

Ezzel szemben az import forgalom visszaesett.

Az áruszállítás minőségére utaló adatok nagyobb része szintén kedvezően alakult. *A tehervonatok utazási sebessége például 5,3, a teherkocsik statikus terhelése a berakásnál 5, a tehervonatok átlagos terhelése pedig 0,5 százalékkal emelkedett.* A gépre várások száma 39,2, a vonatátcsorogtatásoké 35,3 százalékkal csökkent az előző évhez viszonyítva.

Javult a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás is. Ezzel szemben a kocsiforduló idő 2 százalékkal rosszabb, mint a múlt évben volt. Még kedvezőtlenebb, *hogy a kocsiforduló időn belül a rakott forduló 7,5 százalékkal emelkedett, ami az elegyáramlás lassulására utal.*

A személyszállításban tovább csökkent az utasok száma. A vasút az első negyedévben

89 millió 846 ezer utast szállított, ezzel utastervét 98,7 százalékra teljesítette.

A bázishoz képest 2,4 százalékkal csökkent az elszállított utasmennyiség. Az átlagos utazási távolság alakulását viszont a növekvő tendencia jellemzi. Ugyancsak növekedett — 5 százalékkal — a gyorsvonaton utazók száma. Ennél is nagyobb arányban — *30 százalékkal* — nőtt az utasok száma a nemzetközi forgalomban. Kielégítően alakultak a személyszállítás minőségi mutatói is.

Elismerés a legjobbaknak

Tizenhét szolgálati hely nyerte el a kiváló vasúti csomópont, főnökség, illetve üzem címet

Mint arról lapunkban már többször beszámoltunk, a vasút 1972-ben maradék nélkül kielégítette a népgazdaság szállítási igényeit. Az elmúlt évben a szolgálati helyeken, úgyszólván minden területen, hatékonyan segítette a munkaverseny, a feladatok teljesítését. Az elért eredményeket figyelembe véve — a MÁV Vezérigazgatóság előterjesztésére —, *a szakszervezet elnöksége elfogadta a kitüntetésre javasolt vasúti szolgálati helyeket,* üzemeket és főnökségeket.

Az elmúlt évekhez hasonlóan *Kiváló vasúti csomópont, főnökség és üzem* kitüntetésben ez évben is 17 szolgálati hely részesült. Az 1007/1972. sz. Minisztertanácsi határozat alapján készült *Munkaverseny-szabályzatban* meghirdetésre került, hogy a kiváló címért folyó versenyben a legjobb eredményt elérő szolgálati helyeket a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége *vörös vándorzászlóval tünteti ki.* A vándorzászló a kiváló kitüntetéssel egyidőben kerül adományozásra.

Az 1972. évben végzett kiemelkedő munkájuk alapján *Kiváló vasúti csomópont, illetve Kiváló üzem és Vörös vándorzászló* kitüntetésben részesült szolgálati helyek:

1. **Záhony körzet**
2. **Budapest—Ferencváros vasúti csomópont**
3. **Celldömölki vasúti csomópont**
4. **MÁV Debreceni Járműjavító Üzem**

Az 1972. 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: Dombóvár, Hatvan, Győr, Pécs, Békéscsaba Kiskúnhalas, Tapolca csomópontok.

KIVÁLÓ FŐNÖKSÉG

kitüntetést kapták: Rákosrendező áll., Miskolc Építési Főnökség, MÁV TBÉF Budapest, MÁV Hídépítési Főnökség, Nagykanizsa Pft. Főnökség.

KIVÁLÓ ÜZEM

kitüntetésben részesült: MÁV Építőgép-javító Üzem, Jászkisér.

KIVÁLÓ VÁLLALAT

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztésére 1972. évi eredményei alapján *Kiváló Vállalat* kitüntetést kapott a Fémhálózati 25 éves jubileumát ez évben ünneplő *Utasellátó Vállalat.*

(Folytatás a 3. oldalon.)

A szombathelyi járműjavító fiataljai

elnyerték a KISZ-kb vándorzászlaját

A *szombathelyi járműjavító* négy évvel ezelőtt tért át a Diesel-mozdonyok javítására. Ezt megelőzően és azóta is fiatalodik, korszerűsödik a 100 esztendős üzem. A Dieselprogram megvalósításával járó fejlődést most az új kocsiosztály építése követi. A dolgozók összetétele is változik. A létszám negyedrésze a fiatal korosztályhoz tartozik. A 350 tagú KISZ-kollektíva márciusban magas ifjúsági kitüntetésben részesült: *a forradalmi ifjúsági napok keretében vették át a KISZ központi bizottságának vándorzászlaját.*

Tulajdonképpen az 1972. évi munkával érdemelték ki, de valójában már 4—5 éve egyenletes, jó munkát produkálnak. Ezt bizonyítja a Vas megyei KISZ-bizottság *„Arany fogaskerék"* díjának háromszori elnyerése.

Nagy Ferenc üzemi KISZ-titkár nyilatkozott a fiatalok munkájáról, életéről:

— *Hat ifjúsági szocialista brigádunk dolgozott tavaly eredményesen a munkaversenyben. Egy közülük elnyerte a MÁV kiváló brigádja címet.* Más brigádokban, együtt az idősebb munkásokkal, 118 KISZ-tag tevékenykedik. Büszkék vagyunk eredményeikre. Két év alatt 10 fiatalt ajánlottunk alapszervezeti taggyűlésen párttagnak. Az újítómozgalomban évente 20—22 fiatal működik közre, 40—50 újítással. Tavaly, üzemünk fennállásának 100. évfordulója tiszteletére, sikeres társadalmimunka-akciókat hajtottunk végre. *Valamennyi fiatal túlteljesítette a „100 év—100 perc az üzemért" mozgalom célkitűzéseit.*

Az üzemben nagy gondot fordítanak a fiatalok világnézeti és erkölcsi nevelésére. A szakmunkástanulóknak ifjúsági előadássorozatot és marxista vitakört szerveztek. Ezenkívül 36 KISZ-es párt-, 23 pedig szakszervezeti oktatásban vett részt.

A zászlóátadási ünnepségen 40 ezer forint pénzjutalmat kaptak a fiatalok. A KISZ-kb dicsérő oklevelét öten, *Kiváló dolgozó* kitüntetést négyen kaptak, s négyen igazgatói dicséretben részesültek. A *Szakma ifjú mestere* címet négy, a *Kiváló ifjú szakmunkás* címet két fiatal mondhatja magáénak. Több kiváló ifjú mérnököt és technikust is megjutalmaztak.

Szelei Teréz

Kiváló feltalálókat, újítókat tüntettek ki

Immár hagyományos, hogy hazánk felszabadulásának évfordulója alkalmából minden évben átadják a vasút kiváló feltalálóinak és újítóinak az elért eredményeik alapján adományozható elismeréseket. *Március 29-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében 151 feltaláló és újító gyűlt össze, hogy átvegye kitüntetését.*

Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *Tasnádi Emil,* az Országos Találmányi Hivatal elnöke, *dr. Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes, *Gulyás János,* a vasutas-szakszervezet titkára, a SZOT. a KPM, a Vasúti Főosztály párt- és szakszervezeti bizottságának képviselői.

Az ünnepséget *dr. Holló Lajos,* az 1. szakosztály vezetője nyitotta meg, majd *dr. Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes tartott ünnepi beszédet. Megemlékezett az újítómozgalom negyedszázados eredményéről, és elmondotta, hogy *ez idő alatt 231 144 újítási javaslatot nyújtottak be, melyből 73 121 megvalósult, és 932 millió 765 ezer forint népgazdasági, illetve vállalati eredmény keletkezett.* Az újítóknak 45 millió 496 ezer forint újítási díjat fizettek ki ez idő alatt.

Külön méltatta az 1972. évi eredményeket, amikor arról beszélt, hogy mind a beadott mind a bevezetett újítási javaslatok, valamint a vállalati haszon tekintetében is fejlődés mutatkozik az előző évekhez viszonyítva. *A számszerű növekedés mellett külön dicsérendő a javaslatok minőségi fejlődése.* Az eredmények mellett rámutatott a mozgalomban fellelhető hiányosságokra, elsősorban arra, hogy még mindig hosszú a javaslatok elbírálási ideje. Kérte az újítókat, hogy javaslataikat a jövőben elsősorban az újítási feladattervekben foglaltakra koncentrálják.

Tasnádi Emil, az Országos Találmányi Hivatal elnöke a hivatal nevében üdvözölte a vasutas feltalálókat, újítókat, és méltatta eredményeiket. Elemezte az újítómozgalmat akadályozó tényezőket, és ismertette azokat az elgondolásokat, amelyeket a kormányhoz kívánnak terjeszteni a jelenleg hatályos rendelet módosítására.

Ezután *dr. Harmati Sándor* és *Gulyás János* átadták a *Kiváló feltaláló,* illetve *Kiváló újító* kitüntetéseket.

A *Kiváló feltaláló* kitüntetés arany fokozatában 3, bronz fokozatában egy fő részesült.

A *Kiváló újító* kitüntetés arany fokozatát 26. ezüst fokozatát 53. és bronz fokozatát 63 újító kapta. *A kitüntetésekkel összesen 180 400 forint jutalmat adtak át.* A kiváló feltalálók, illetve újítók a MÁV Kollektív Szerződés értelmében a kitüntetés évében 6 nap jutalomszabadságban részesülnek.

A bensőséges, meleg hangú ünnepség *dr. Holló Lajos* zárszavával fejeződött be, aki megköszönte az újítók tevékenységét, és további eredményeket, sikereket kívánt a kitüntetetteknek.

Sebestyén János

Beszámoltak választóiknak

Hogyan dolgozott az elmúlt időszakban a budapesti területi bizottság

(Folytatás az 1. oldalról)

alakult. Megkülönböztetett figyelmet fordítottak a balesetek szenvedett dolgozók *kártalanítására*, az idevonatkozó törvények betartatására. A felvilágosító munka eredményeként *a sérültek 90 százaléka élt kártalanítási igényével.* A benyújtott kártérítések mintegy 70 százalékban a dolgozók javára nyertek elintézést.

A gazdasági vezetéssel együttműködve széleskörűen vizsgálták a *munkásszállások* szociális és kulturális ellátottságát. A tapasztalt hiányosságok megszüntetése céljából 1971—72-ben 4 millió 675 ezer forintot fordítottak pótlásra és korszerűsítésre. *Azokat a munkásszállásokat, amelyek a minimális követelményeknek, igényeknek sem feleltek meg, a területi bizottság megszüntetésre javasolta.*

Az elmúlt évben az igazgatóság területén 445 lakás kiutalásával a területi bizottság és a gazdasági vezetés közösen igyekezett enyhíteni a vasutas dolgozók lakásgondjait. Kamatmentes kölcsönben 58 dolgozó részesült.

A szocialista munkaverseny szervezését, a dolgozók mozgósítását, a szállítási és termelési tervek teljesítését a területi bizottság és az irányítása alá tartozó szakszervezeti szervek *fontos politikai feladatnak tekintették.* A célkitűzéseket és terveket széles körben ismertették a dolgozókkal. A mozgósító munka eredményeként jelentős fejlődést értek el a szocialista brigádok szervezésében, a vállalások kialakításában, azok végrehajtásának segítésében és ellenőrzésében. Következetes munkával elérték, hogy *az igazgatóság összdolgozóinak mintegy a fele szocialista brigádokban tevékenykedik.* Ezen belül létszámukhoz viszonyítva jelentős — több mint 40 százalék — a nők és a fiatalok aránya a brigádokban.

Erősödik az üzemi demokrácia

Az elnökségnek az üzemés munkaszervezés korszerűsítésére hozott határozatainak végrehajtását szintén fontos politikai feladatnak tekintették a szakszervezeti szervek és a tisztségviselők, s arra törekedtek, hogy az ez irányú tevékenység munkájukban állandósuljon, mindennapossá váljon. *Konkrét intézkedéseket tettek az üzemi demokrácia erősítésére és továbbfejlesztésére.* A szolgálati helyeken segítséget nyújtottak ehhez a törekvéshez. Ellenőrizték az idevonatkozó rendeletek, határozatok végrehajtását. A szállítási és termelési tevékenység hatékonyságának növelése érdekében — az igazgatóság vezetésével együttműködve — *szabályozták az anyagi és erkölcsi ösztönzést,* igyekeztek a kettő összhangját megteremteni, az erkölcsi elismerés jelentőségét fokozni.

A szakszervezeti szervek *kezdeményezték, hogy a béren kívüli juttatásokat úgy osszák el, hogy az szorosabban kapcsolódjon a munkához, a munkaversenyben elért eredményekhez.*

A politikai munka súlyponti részét képezte a beszámolási időszakban a dolgozók általános és szakmai ismereteinek bővítése, szocialista tudatának növelése, a proletárinternacionalizmus erősítése. *Az összdolgozók 25 százaléka részesül politikai képzésben.* Ezen belül a részvevők 60 százaléka fiatal, és az összes hallgatók 75 százaléka szocialista brigádtag. *Az állami oktatás keretében 8 kihelyezett általános iskolát és 6 gimnáziumot szerveztek.*

Eredményeket értek el a magyar és a nemzetközi munkásmozgalom kiemelt eseményeihez kapcsolódó termelési, politikai és kulturális akciókban. Ezt méltóan kifejezték a *vietnami szolidaritási, gyűjtési akciók és termelési műszakok.* A gyűjtési akciók keretében a dolgozók csaknem 3/4 millió forinttal segítették a vietnami népet.

A területi bizottság írásos beszámolóját és a *Rékasi István* szóbeli kiegészítőjét követő vitában felszólalók az eredmények elismerése mellett bírálták *a gazdasági és a szakszervezeti munkában még egyaránt fellelhető hiányosságokat, továbbá nagyobb következetességre hívták fel a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek figyelmét.* Különösen sokat várnak a dolgozók élet- és munkakörülményeik javításában, az üzemi és szakszervezeti demokrácia fejlesztésében, a munkahelyi légkör javításában, a szakszervezeti jog- és hatáskörök érvényesítésében.

Ahogyan a tagság elvárja...

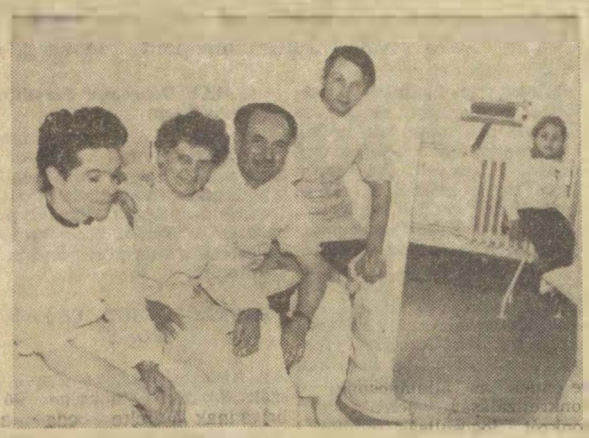
A központi vezetőség is értékelte a területi bizottságok 1972-ben végzett tevékenységét. Az aktívaértekezleteken a központi vezetőség képviseletében megjelent vezetők tolmácsolták az értékelést, a minősítést és segítséget adtak a további munkához. A budapesti területi bizottság múlt évi tevékenységével kapcsolatban *a központi vezetőség megállapította, hogy a testület vezető, irányító munkáját a céltudatosság, az új iránti fogékonyság, a következetesség, a dinamikus fejlődés jellemezte.* Javult együttműködésük a párt, a szakszervezet felső szerveivel és a gazdasági vezetéssel.

A központi vezetőség a minősítésben megerősítette a területi bizottság aktívaértekezletén elhangzott hozzászólásokat; *tárgyilagosnak, reálisnak értékelte a beszámolókat és a további feladatok meghatározását.* A területi bizottság a beszámolási időszakban eleget tett a VIII. kongresszus határozatai időarányos végrehajtásának, s megfelelt a tagság elvárásainak.

A területi aktívaértekezleteket május elsejéig követik az alapszervezetek, a műhely-, osztálybizottságok és a bizalmiak beszámolói.

Hajdú József

Véradásra várva...



A miskolci járműjavítóban élénk tevékenységet folytatnak a fotoszakkör tagjai, élükön *Viski Jánossal* és *Hajkó Jánossal.* Az itt látható, az üzem véradóinak egy csoportját ábrázoló kép is az ő felvételeik közül való. Március 30-án készült, amikor a járműjavító 61 dolgozója jelent meg a miskolci vérellátó központban, és a vietnami népnek nyújtott segítségként hozzájárultak a vasutasok véradóakciójához.

A szervezésben egyébként — írta szerkesztőségünknek *Pál István* tudósító — *Lévay Ernőné* és *Tallián Viktorné* jeleskedett, akik maguk is a véradómozgalom kitüntetettjei.

FELHÍVÁS!

A Vasutasok Szakszervezete, az elmúlt évekhez hasonlóan, Budapesten rendezi meg *a XXIII. 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 1973. június 2-ig kell eljuttatni a kiállítás rendezőbizottságához: *1081. Budapest VIII., Népszínház u. 29.* A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas, megfelelően bekeretezett állapotban kérjük beküldeni. A késve érkezett műveket nem áll módunkban zsüriztetni.

A beérkezett anyagot hivatásos művészekből álló bírálóbizottság 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. A 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

Vasutasok Szakszervezete

A „népek tanítómestere"

Emlékezés Leninre, születésének 103. évfordulóján

Avatottabban kevesen szólhatnának a tanulás, az olvasás, a könyv szerepéről, mint *Lenin.* Aki olyan korban tanult mint Ő, s aki tanításával az egész világ megújhodását szolgálja, soha nem feledkezett meg az ifjúságról. A *„népek tanítómestere"* minden alkalmat megragadott arra, hogy szóljon a fiatalokhoz, s ezt tette a Komszomol III. kongresszusán is, amikor szenvedélyes hangon beszélt arról, hogy mit és hogyan tanuljon az ifjúság.

A kommunizmust kell tanulni — mondotta —, de mit kell kiválasztani az általános ismeretek összességéből, hogy megszerezzük magunknak a kommunizmus ismeretét? *Itt úton-útfélen a veszedelmek egész sora fenyeget bennünket, mihelyt a kommunizmus tanulásának feladatát helytelenül tűzzük ki, vagy pedig túlságosan egyoldalúan fogjuk fel.* Első pillantásra természetesen az jut az ember eszébe, hogy a kommunizmust tanulni nem más, mint elsajátítani a tudásnak azt az összességét, amely a kommunista tankönyvekben, brosúrákban és művekben van kifejtve.

A kommunizmus tanulmányozásának ilyen meghatározása azonban túlságosan durva és hiányos lenne: *túl könnyen megeshetnék, hogy kommunista betűrágókat vagy szájhősöket kapnánk, ez pedig léptennyoman ártana nekünk és károunkra lenne, mert kiderülne, hogy ezek az emberek... képtelenek mindezeket az ismereteket összefoglalni és nem tudnak úgy cselekedni, ahogy azt a kommunizmus valóban megköveteli.* Beszédeinkben és cikkeinkben most nem egyszerűen azt ismételgetjük, amit azelőtt mondtak a kommunizmusról, mert beszédeink és cikkeink a sokoldalú mindennapi munkával vannak kapcsolatban. Munka nélkül, harc nélkül fabatkát sem ér a kommunizmusnak a kommunista brosurákból és művekből bemagolt ismerete, mert ez azt jelentené, hogy továbbra is fennáll az elmélet és gyakorlat közötti régi szakadás, ami a régi polgári társadalom legvisszataszítóbb vonása volt.

Mit kell átvennünk a régi iskolából, a régi tudományból?... *A marxizmus a példája annak, hogyan született meg az emberi ismeretek összességéből a kommunizmus.* Önök olvastak és hallottak arról, hogy a kommunista elmélet, a kommunista tudomány, amelyet főképpen Marx teremtett meg, hogy ez a tanítás, a marxizmus, ma már nem csupán a XIX. század egyik zseniális szocialistájának alkotása, hogy ezt a tanítást az egész világon a proletárok milliói és tízmilliói magukévá tették, és alkalmazzák a kapitalizmus ellen folytatott harcukban. S ha Önök felvetik azt a kérdést, hogy miért tudta Marx tanítása meghódítani a legforradalmibb osztály millióinak és tízmilliónak szívét — erre csak egy feleletet kaphatnak: *ez azért történt, mert Marx az emberi tudásnak arra a szilárd alapjára támaszkodott, amelyet az emberiség a kapitalizmus idején szerzett meg.* Marx tanulmányozta az emberi társadalom fejlődéstörvényeit és megértette, hogy a kapitalizmus fejlődése elkerülhetetlenül a kommunizmushoz vezet, és ami fő, ezt kizárólag a tőkés társadalom igen pontos, a legapróbb részletekre is kiterjedő, a dolgok legmélyére ható tanulmányozása alapján bizonyította be oly módon, hogy tökéletesen elsajátította mindazt, amit az előző korok tudománya nyújtott.

Ha nem értjük meg világosan, hogy proletárdiktatúrát csak akkor lehet építeni, ha pontosan ismerjük az emberiség egész fejlődése által létrehozott kultúrát, csak úgy, hogy ezt a kultúrát átdolgozzuk —, ha ezt nem értjük meg, nem is fogjuk ezt a feladatot megoldani... *Magolásra nincs szükségünk, de minden egyes tanuló elméjét a legfontosabb tények ismerete alapján kell fejlesztenünk és tökéletesítenünk,* mert a kommunizmus tartalmatlanná, puszta cégérré lesz, a kommunistából egyszerű szájhős lesz, ha tudatában nem dolgozza fel a szerzett ismereteket. Ezeket az ismereteket Önöknek nemcsak el kell sajátítaniuk, de úgy kell elsajátítaniuk, hogy kritikai álláspontot foglaljanak el velük szemben, hogy ne terheljék túl elméjüket szükségtelen limlommal, hanem gyarapítsák mindazoknak a tényeknek ismeretével, amelyek nélkül manapság senki sem lehet művelt ember. Ha a kommunistának a készen kapott következtetések alapján eszébe jutna kérdezni kommunista mivoltával, anélkül, hogy rendkívül komoly, nehéz és nagy munkát végezne, anélkül, hogy kiismerné magát a tényeken, amelyeket kötelessége bíráló szemmel nézni — *az ilyen kommunista igen sajnálatra méltó volna.* És az ilyen felületesség a leghatározottabban végzetes lenne.

Ha tudom, hogy keveset tudok, akkor iparkodni fogok, hogy többet tudjak, de ha valaki azt mondja, hogy ő kommunista és ezért semmit sem kell alaposan tudnia, *az ilyen emberből semmi sem lesz,* ami csak némiképpen hasonlítana a kommunistához.

A testvéri kapcsolatok jegyében

Berlinben tanácskoztak az európai szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek főtitkárai

Február 27-től március 2-ig az NDK fővárosában, *Berlinben* tartották a KGST-országok vasutas-szakszervezetei főtitkárainak *konzultatív találkozóját.* A megbeszélésen részt vettek *Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, Románia és a Szovjetunió* vasutasszakszervezetének főtitkárai. Szakszervezetünket *Szabó Antal* főtitkár képviselte.

A főtitkárok a napirendnek megfelelően tapasztalatcserét folytattak a vasút üzemei és az igazgatóságok közötti munkaverseny szervezéséről és lebonyolításáról, továbbá a KGST komplex-programjából adódóan, *a szocialista vasutakra háruló feladatok megvalósítására szervezett vasúti szocialista munkaverseny két- és többoldalú kivitelezéséről.*

Ezután a szocialista és nem szocialista országok vasutasszakszervezeteinek részvételével megrendezésre kerülő *nemzetközi szeminárium* előkészítési és lebonyolítási munkáinak állásáról tanácskoztak. A vasút munkavédelmi és egészségügyi problémáival foglalkozó szemináriumot 1973 májusában a *Szovjetunióban* tartják. Információcserét tartottak továbbá a *Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szakmai Szövetsége 6. Világkonferenciájának előkészítéséről,* amelyet 1973. június 4—9. között rendeznek meg *Varsóban.*

A tárgyalások középpontjában a KGST-országok vasutasszakszervezetei közötti testvéri kapcsolatok további elmélyítésének kérdése állt. A szocialista országok szakszervezetei közötti együttműködés fejlődése jogossá teszi annak megállapítását, hogy *a vasutas-szakszervezetek közötti kapcsolatok is megerősödtek.*

A KGST-országok vasutasszakszervezeteinek főtitkárai egyhangúlag kifejezésre juttatták azon akaratukat, hogy *minden lehetőséget felhasználnak a szakszervezeti munka valamennyi területén az együttműködés elmélyítésére.*

Beszámoltak a szocialista országok vasutasai közötti együttműködésben mutatkozó különböző kétoldalú kezdeményezésekről és tevékenységről. Értékelték a határállomások vasúti szolgálati helyei közötti munkaverseny során eddig szerzett tapasztalatokat. Mindenki egyetértett azzal, hogy a kétoldalú együttműködés e formáit a *központi vezetőségeknek* átfogóan kell támogatniuk.

Valamennyi részvevő egyetértett abban, hogy a mind nagyobb feladatok megoldása és a szocialista államközösség erősítése érdekében, *a szocialista országok vasutasai között a két és többoldalú verseny szervezése szükséges.*

Ennek jegyében a következőkben állapodtak meg:

— *Valamennyi részvevő megtárgyalja az illetékes minisztériummal a többoldalú versenyek szervezésének és kivitelezésének lehetőségeit, és a konzultáció eredményéről 1973 júniusában Varsóban beszámol.*

— *A központi vezetőségek főtitkárai írásban kölcsönösen kicserélik tapasztalataikat a vasúti, illetve területi igazgatóságok közötti szocialista munkaverseny kivitelezésének országaikban alkalmazott módszereiről és formáiról.*

A KGST-országok vasutasszakszervezetei főtitkárainak tanácskozása baráti szellemben és a testvéri együttműködés jegyében folyt le.

Gondoskodás a nőkről?

A közelmúltban értekezletet tartottak Hatvan csomópontón a nődolgozók helyi képviselői. A nők helyzetéről tanácskoztak, s megállapították, hogy ezzel kapcsolatban saját szolgálati főnökségüknél is sok még a kívánnivaló.

A felvételi épület irodáit, helyiségeit takarító húsz leány és asszony, valamint a vontatási főnökség létszámából a forgalomhoz került 53 takarítónő munkakezdéskor egyetlen közös helyiségben zsúfolódik össze, s még csak egy hűtőszekrényük sincs, ahol ételeiket tárolhatnák.

Van ellenben, mert lett is mindjárt: férfi vezetőjük. Mintha a derék, szorgalmas, munkájukat értő és szerető takarítónők között egyetlen, vezetésre alkalmas, rátermett asszony sem akadna. Keresgélni, vezetőt választani közülük? Ugyan! Sokkal egyszerűbb volt a csoport élére rögvest egy férfit állítani.

Igaz, meg kell hagyni, hogy szaktudása, képzettsége magas. Rangja is: főtiszti. A forgalomnál ugyan nélkülözni kell tudását, tehetségét, de van legalább, aki megszervezi, irányítja az asszonyok munkáját.

Miért mondják akkor a nők, hogy nem gondoskodnak eléggé róluk...?

Szűcs Ferenc

A szakszervezetek érdekvédelme és érdekképviseleti jogai I.

Mostani lapszámunktól kezdve cikksorozatot közlünk a szakszervezetek érdekvédelmi és érdekképviseleti jogairól. Írásunkkal segítséget kívánunk nyújtani a szakszervezeti tisztségviselőknek és aktivistáknak a jogok megismeréséhez és helyes gyakorlásához.

A MAGYAR MUNKÁSOSZTÁLY sok évtizedes harcot folytatott azért, hogy szakszervezeteket hozhasson létre, hogy a létrehozott szakszervezeteket a munkáltatók és az állam elismerje. *A tőkés társadalmakban ma is folyik harc azért, hogy a szervezkedés szabadságát törvénybe iktassák, a szakszervezeteket elismerjék a munkásság képviselőjének* tevékenységét tiszteletben tartsák minden olyan kérdésben, amely a szervezett dolgozók érdekére kihatással van.

Szocialista viszonyok között egészen másképpen vetődik fel a szakszervezeti jogok kérdése. *A hatalomra került munkásosztály állama a szakszervezeti szabadságjogokat a legszélesebb értelmezésben biztosítja.* Nem szorítja jogi korlátok közé a szakszervezetek működését.

A proletárdiktatúra rendszerében működő állami és szakszervezeti szervek mellérendeltségi viszonyban vannak egymással. Ez azt jelenti, hogy az állami szervek jogi érvényű normákat a szakszervezetekre nézve nem hozhatnak, mint ahogyan a szakszervezetek határozatai sem kötelezik az állami szerveket.

Az állami és szakszervezeti szervek jó együttműködésének céljából azonban szükséges meghatározni azokat a főbb normákat, amelyek az együttműködésben irányadók. Ezek az együttműködési normák elsősorban politikai jellegűek, ezen túl azonban *léteznek olyan jogi érvényű normák is, amelyek az együttműködés kérdésében irányadók.*

RENDEZÉST KÍVÁNT, hogy a különböző állami szervek és tisztségviselők a szakszervezetek működésével kapcsolatban milyen magatartást kell, hogy tanúsítsanak, milyen kérdésekben kell, hogy együttműködjenek a szakszervezetekkel. A szakszervezeti vezető szervek is rendezték a maguk vonalán, hogy a különböző szakszervezeti szervek hogyan viszonyuljanak a velük párhuzamosan működő állami szervekhez.

A szakszervezetek célkitűzéseit, belső életét az alapszabály és vezető szerveik határozatai szabályozzák. Hogy célkitűzéseiket meg tudják valósítani, szükségszerűen szinte naponta kapcsolatba kerülnek különböző állami, gazdasági szervekkel. Ahhoz, hogy a szakszervezetek célkitűzéseit minden állami szerv és minden állami megbízott figyelembe vegye és tiszteletben tartsa, az volt szükséges, hogy a szakszervezetek jogai, jogszabályi megfogalmazást is nyerjenek.

A szakszervezeti jogok a szakszervezetek számára jogok a szó szoros értelmében, az állami szervek részére pedig kötelezettségek abban az értelemben, hogy a szakszervezetek jogait ismerjék és tiszteletben tartsák, érvényesülésüket biztosítsák. *A szakszervezeteknek is vannak természetesen kötelességeik.* Ezek azonban nem jogi, hanem erkölcsi, politikai jellegűek. A tagságuknak és felettes szerveiknek felelnek azért, hogy jogaikkal az alapszabályban foglalt célkitűzéseknek megfelelően valóban éljenek.

A szakszervezeti jogok vonatkozásában *megkülönböztetjük a szabadságjogokat, valamint az érdekvédelmi és érdekképviseleti jogokat.* A szakszervezeti szabadságjogok az Alkotmányban, az érdekvédelmi és érdekképviseleti jogok pedig a Munka Törvénykönyvében vannak biztosítva.

A SZAKSZERVEZETI szabadságjogok lényegében kétféle jogot foglalnak magukban. Egyrészt a minden dolgozót megillető szabadságjogokat, másrészt a személyi szabadságjogok alapján tömörülő dolgozók által létrehozott szervezetek szabadságjogait. A kettő természetesen elválaszthatatlan egymástól.

a/ A dolgozók szakszervezeti szabadságjogai:

1. Jog a szakszervezetek alakítására.
2. Jog a szakszervezeti szólás- és sajtószabadsághoz.
3. Jog a szakszervezeti vezetők szabad megválasztására.
4. Jog a szakszervezeti tevékenység és harc bármilyen formájában való részvételre.
5. A szakszervezeti jogok gyakorlásának védelme.

b/ A szakszervezetek szabadságjogai:

1. Jog az alapszabály megalkotására.
2. Jog a szakszervezeti vagyon szabad felhasználására.
3. Jog kulturális intézmények, mozgalmak szervezésére és támogatására.
4. Jog a szakszervezeti székházak, helyiségek birtoklására.
5. Jog különböző vállalati, intézményi, területi és országos szervek létrehozására.
6. Jog a nemzetközi egyesüléshez.

Most tekintsünk el a szabadságjogok taglalásától. *Elsődleges célunk e tanulmányban az érdekképviseleti és érdekvédelmi jogok ismertetése.*

A szocializmust építő állam, annak hatalmi és igazgatási szervei hivatalosan elismerik a szakszervezeteket, mint a dolgozók érdekvédelmi és érdekképviseleti szervelt. A közös osztálycélokból, a közös osztályalap szolgálatából, *a közös eszmeiségből fakad, hogy a szakszervezetek, mint a legnagyobb tömegszervezetek alapvetően együttműködnek a szocialista állammal.* Az együttműködés fontos alapelve, hogy az állami szervek tiszteletben tartják a szakszervezetek önállóságát, nem szólnak bele a szakszervezet életébe, választási rendszerébe. Az állami vezetőknek, a gazdasági vezetőknek törvényben leszögezett kötelessége, hogy a szakszervezeteket a dolgozók képviselőjeként elfogadják.

A szakszervezeti jogok mindegyike összefügg az üzemi demokratikus jogokkal, amelyeket *képviseleti szinten a partner gazdasági szervek vezetői előtt a választott szakszervezeti szervek képviselnek.*

A MUNKA TÖRVÉNYKÖNYVE a szakszervezetek érdekképviseleti és érdekvédelmi jogaival kapcsolatban kimondja: „MT 11. §. (1) A szakszervezeteknek — mint a dolgozók képviseleti és érdekvédelmi szerveinek — joga, hogy a dolgozók anyagi, szociális és kulturális színvonalának emelése, valamint élet- és munkakörülményeiket érintő jogaik és érdekeik védelme, illetőleg érvényesítése céljából rendszeres működést fejtsenek ki, ebbe a dolgozókat bevonják és a kérdésekről tájékoztassák, valamint őket a vállalat vezetősége és az állami szervek előtt képviseljék.

(2) *Az állami szervek és vállalatok kötelesek a szakszervezetekkel együttműködni,* tevékenységüket elősegíteni és a szakszervezetek észrevételeire, javaslataira álláspontjukat és annak indokát közölni.

MT. 12. §. (2) A miniszter a dolgozók élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos kérdéseket csak az érintett szakszervezettel egyetértésben szabályozhatja.

MT. 13. §. (1) A szakszervezet vállalati szerve jogosult a dolgozók nevében kollektív szerződést kötni.

(2) A szakszervezet vállalati szervének egyetértése szükséges a vállalati munkavédelmi szabályzat megállapításához. Ugyancsak egyetértése szükséges a vállalatot vagy nagyobb egységeit érintő, a munkaviszonyra vonatkozó, de a kollektív szerződésben nem szabályozott általános jellegű kérdések rendezéséhez.

(3) A munkaviszonyra vonatkozó szabályok, valamint a (2) bekezdés értelmében a szakszervezettel egyetértésben hozott döntések végrehajtása során, ha az a dolgozók nagyobb csoportját érinti, *az intézkedések megtétele előtt a szakszervezet vállalati szervének véleményét ki kell kérni.*

(4) A szakszervezet vállalati szerve dönt a szociális és kulturális alapok felhasználásának módjáról. A döntés előtt a vállalat véleményét ki kell kérnie.

MT. 14. §. (1) A szakszervezeteknek *joga van ellenőrizni a dolgozók élet- és munkakörülményeire vonatkozó szabályok megtartását.* Ennek keretében a munkaviszonyra vonatkozó szabályok végrehajtásáról az érintett szervektől tájékoztatást kérhetnek és a vállalatoknál vizsgálatot tarthatnak. A vállalat köteles a vizsgálathoz szükséges felvilágosításokat megadni és az adatokat rendelkezésre bocsátani.

(2) A szakszervezetek az ellenőrzés során észlelt hibákra és mulasztásokra a végrehajtásért felelős szervek figyelmét felhívhatják és ha azok a szükséges intézkedéseket kellő időben nem teszik meg, *megfelelő eljárást kezdeményezhetnek.* Ennek eredményéről az eljárást lefolytató szerv a szakszervezetet tájékoztatni köteles.

(3) A szakszervezet vállalati szervének joga van kifogást emelni a munkaviszonyra vonatkozó szabályokat vagy a szocialista erkölcsnek megfelelő bánásmódot sértő vállalati intézkedéssel szemben. A kifogásolt intézkedést az arra jogosított szerv döntéséig végrehajtani nem szabad".

A SZAKSZERVEZETEK legáltalánosabb jogosultsága a Munka Törvénykönyve 11. § (1) bekezdésben nyert megfogalmazást. Minden egyéb jogosultság ebből következik, illetve ennek az általánosnak a konkretizálását jelenti. A konkrét jogosultság mindenegyes megnyilvánulása csak részjogosultság ehhez az általánoshoz képest.

(Folytatjuk.)

ELISMERÉS A LEGJOBBAKNAK

Dicsérő oklevél kitüntetést kapnak

(Folytatás az 1. oldalról)

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége 1972-ben elért eredményeik alapján

DICSÉRŐ OKLEVÉL

elismerésben részesíti: *Debrecen, Nyíregyháza, Rákos vasúti csomópontokat, s a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalatot.*

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége 1972. évi eredményeik alapján az alábbi vasúti szolgálati helyeket, főnökségeket, üzemeket és intézményeket részesíti

DICSÉRŐ OKLEVÉL

elismerésben:

Budapesti Vasútigazgatóság:

Almásfüzítő, Bp. Angyalföld, Tatabánya-felső, Esztergom állomások, Hatvan—Salgótarján Pft. Főn., Jobbparti Távközlő- és Biztb. Fennt. Főn., Cegléd vasúti csomópont, Balparti TBFF, Bp. Építési Főn.

Miskolci Vasútigazgatóság:

Szerencs, Eger csomópontok, Hidasnémeti áll., Miskolc Vill. Vonalfelügy., Miskolc TBFF, Miskolc Gömöri pu., Ózd, Vámosgyörk, Nyékládháza, Kál-Kápolna állomások, Miskolc Pft. Főn.

Debreceni Vasútigazgatóság:

Debrecen Ép. Főn., Kisújszállás és Mátészalka Pft. Főn.

Szegedi Vasútigazgatóság:

Kiskunhalas és Hódmezővásárhely Pft. Főn., Orosháza, Baja, Lökösháza (Curtici) állomások.

Pécsi Vasútigazgatóság:

Kaposvár, Dunaújváros, Bátaszék csomópontok, Murakeresztúr, Pécsbánya-rendező, Komló, Sárbogárd, Somogyszob állomások, Pécs TBFF, Dombóvár Építési Főn.

Szombathelyi Vasútigazgatóság:

Zalaegerszeg csomópont, Szombathely Pft. Főn., Pápa, Várpalota, Ajka állomások, Celldömölk Építési Főn.

Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

Dunakeszi Jj. Ü. MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös, MÁV Adatfeldolgozó Főn., Közp. Felépítményvizsg. Főn., MÁV Anyagvizsgáló Int., MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn., MÁV Landler J. Osztószertár Főn., MÁV Rákos Osztószertár Főn., MÁV Jegynyomda Főn., MÁV Házkezelő Főn., MÁV Beruházási Felügyelőségek, MÁV Tudományos Kutató Intézet.

Szocialista brigádok kitüntetése

A szocialista brigádmozgalomban kiemelkedő eredményt elért kollektívák közül a MÁV vezérigazgatója és a szakszervezet elnöksége 40 brigádnak ítélte oda a MÁV kiváló brigádja, illetve 4 kollektívának a Közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja kitüntetést, a vele járó pénzjutalommal.

A KÖZLEKEDÉS, POSTA ÉS HÍRKÖZLÉS KIVÁLÓ BRIGÁDJA

kitüntetést kapják: Villamos Fenntartási Főnökség Bp. Keleti *„Lakatos komplex"* brigádja (11 fő), Eger Vontatási Főnökség *„Kandó Kálmán"* brigádja (9 fő), Szeged Állomásfőnökség *„Munkácsy"* brigádja (13 fő) és Miskolci MÁV Járműjavító Üzem *„Gagarin"* brigádja (9 fő).

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

kitüntetést kapják: Bp. Keleti Vont. Főn. *„Alkotmány"* brigád; Bp. Ferencváros Vont. Főn. *„Május 1."* brigád; Vill. Fennt. Főn. Bp. Keleti *„Munka"* brigád; Bp. Angyalföld áll. *„Béke"* brigád; Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn. *„November 7."* brigád; Miskolci Pft. Főn. *„Április 4."* brigád; Miskolc Vont. Főn. *„Béke"* brigád; Miskolc—Tiszai pu. *„Farkas"* brigád; Debrecen áll. *„Zrínyi Ilona"* brigád; Záhony áll. *„Petőfi Sándor"* brigád; Eperjeske áll. *„MHSZ"* brigád; Kisújszállás Pft. Főn. *„Kossuth"* brigád; Békéscsaba Vont. Főn. *„Vörös Október"* brigád; Békéscsaba áll. *„Viharsarok"* brigád; Kiskörös áll. *„Kossuth"* brigád; Kiskunhalas Pft. Főn. *„Petőfi"* brigád; Szeged TBFF *„Puskás Tivadar"* brigád; Szentes Vont. Főn. *„Hámán Kató"* brigád; Dombóvár áll. *„Forgalmi II."* brigád: Kaposvár áll. *„Béke"* brigád; Kaposvár Vont. Főn. *„Petőfi Sándor"* brigád; Pécs Vont. Főn. *„Régi forrás"* brigád; Tapolca Vont. Főn. *„Edison"* brigád; Zalaegerszeg Pft. Főn. *„Kossúth"* brigád; Sopron Vont. Főn. *„Mozdonylakatos"* brigád; Szombathely Vont. Főn. *„Petőfi"* brigád; Tapolca Pft. Főn. *„Petőfi"* brigád; Dunakeszi Jj. Ü. *„Béke-barátság"* brigád: Landler Jenő Jj. Ü. *„Dr. Münnich Ferenc"* brigád; Északi Jj. Ü. *„Lenin"* brigád; Debrecen Jj. Ü. *„Kandó Kálmán"* brigád; Székesfehérvár Jj. Ü. *„Lenin"* brigád; Szombathely Jj. Ü. *„Petőfi"* brigád; Miskolc Jj. Ü. *„Bornemissza Gergely"* brigád; Szolnok Jj. Ü. *„Ady Endre"* brigád; Bp. Nyugati pu. *„Dózsa György"* brigád MÁV Ügykez. és Gazd. Hlv. *„Hess András"* brigád; MÁV Tervező Int. *„Záhonyi"* brigád; MÁV Adatfeldolg. Főn. *„Harmónia"* brigád; MÁV Gépjavító Ü. *„Chován"* brigád.

Másokért tenni, örömet szerezni!

Miskolc-Tiszai pályaudvaron is gazdag hagyományai vannak már a szocialista brigádmozgalomnak. Ennek jelentőségét alátámasztja, hogy a pályaudvar személyforgalma óriási: *a Tiszain csaknem ugyanannyian fordulnak meg naponta, mint Budapesten a Keletiben.* Így nem véletlen, hogy 1959-ben éppen a forgalmi szolgálatot teljesítő munkacsapatok legjobbjai határozták el, hogy létrehozzák az első, szocialista címért küzdő brigádokat.

Azok, akik évtizedek óta hűséggel és megbízhatóan dolgoztak a vasútnál, annak idején tulajdonképpen alig vállaltak többet, mint amit a mozgalom a legjobbak számára megjelölt. Most már másképp fest a dolog. A vállalásokban egyre több a szocialista emberekhez méltó vonás.



Héjj Károly

Münnich Ferenc nevével

Héjj Károly vonatkezelő és a brigádjába tartozó vasutasok: *Kocsis Jenő, Farkas János, Homonnai Dezső, Szász Ottó, Orbán Dániel, Molnár Árpád, Klusóczky Kálmán, Vécsei Lajos* — mind vonatkezelők, akiket összeköt a mindennapi munka, a régi-régi barátság és „sorsközösség" — *Münnich Ferencet* választották névadóul. Négyen közülük miskolciak, a többiek vidékiek. Gyakran 18 órás szolgálat szólítja el őket otthonuktól, családjuktól, de a brigád mindvégig egységes maradt, s évről évre jutott előbbre a hármas jelszó megvalósításához vezető úton.

— Szolgálatunk jellegéből adódóan megismerkedtünk az ország sok-sok városával. Ez is része lett a vállalásainknak, vagyis nem töltjük tétlenül azokat az órákat sem, amikor távol vagyunk — mondja a brigádvezető, aki egyébként Sárospatakról jár be honállomására, majd gyakran csak a késő éjszakai órákban tér vissza vonatjával, ahogy ez a vonatkísérőknél mindenütt sokszor előfordul. Mégis, havonta egyszer — ha a munkahelyen erre szükség van —, egy „ráadás műszakot" is vállalnak.

Veteránok között

Ötletekben sohasem volt hiány, Héjj Károlyék mindig tudtak újítani a vállalásokban.

— Hogyan született az ötlet, hogy régi vasutasokat, köztük a 12-es páncélvonat vasutas katonáit megkeresik, s támogatják őket öreg napjaikban?

— Az ötlet ebben az esetben nem a miénk, hanem szakszervezetünk központi vezetőségétől származott. Külön örömünkre szolgált azonban, hogy az „öregek" között kitűnő emberekre, sokat próbált harcosokra bukkantunk.

Elsőként *Répási Lászlót*, a 12-es páncélvonat egykori parancsnokát keresték meg. Érdekes, hogy ő is vonatkezelőként ment nyugdíjba a vasúttól. Így aztán rengeteg közös téma akadt. A brigád tagjai persze, nemcsak beszélgetni mentek, ezért csakhamar a lényegre tértek:

— Laci bácsi, miben szenved hiányt? — kérdezték. S annak ellenére, hogy az idős ember szabódott, gyorsan hozzáfogtak, s amit lehetett elvégeztek a ház körül, Laci bácsi helyett. Ünnep közeledett, jól jött tehát egy kis segítség. Az emberség, a jószándék derűt, meleget vitt az idős vasutas otthonába.

Aztán búcsúzás előtt, csak úgy mellékesen, elmondták a brigád tagjai Répási Laci bácsinak, hogy a lakbérre most egy negyedévig ne legyen gondja. Ezenkívül a gázszámlát is elrendezték.

A jó szó is sokat ér

A bátor tizenkilences katona szemét meglepték a könnyek, így búcsúztak el. De nem végleg, csak a legközelebbi viszontlátásig.

Máshová kisrádiót vittek ajándékba a Münnich brigád tagjai. Ezzel is enyhíteni kívánták egy patronált házaspár magányát. Ismét másutt a házkörüli építkezésnél segítkeztek.

— Mindenütt jól éreztük magunkat — vallják a brigád tagjai.

Gomán Béla nyugdíjas, aki a vontatástól ment nyugállományba, semmit sem fogadott el, csak a barátságot, amivel megtiszteltek. Számára — mint mondotta — ez mindennél többet ér...

S ezzel ismét új fejezet nyílt a Münnich brigád történetében.

Nagy József

Jutalomban részesülő KISZ-szervezetek

A vasúti szolgálati helyeken működő KISZ-szervezetek eredményes termelést segítő tevékenységét figyelembe véve a szakszervezet elnöksége április 6 i ülésén úgy határozott, hogy *a legeredményesebben dolgozók közül 39 KISZ-bizottságot, illetőleg alapszervezetet pénzjutalomban részesít.*

Az alábbiakban közöljük az 1972. évi munkájuk alapján jutalmat nyert KISZ-bizottságok és alapszervezetek névsorát:

Záhony, Bp. Ferencváros, Celldömölk, Debrecen Jj. Ü., Hatvan csomópont, Dombóvár csomópont, Győr csomópont, Pécs csomópont, Békéscsaba csomópont, Rákosrendező, Miskolc vasútüzem, Debrecen csomópont, Nyíregyháza csomópont, Dunakeszi Jj. Ü., MÁV Kitérőgyártó Ü., Landler Jenő Jj. Ü. KISZ-bizottságok.

Kiskunhalas csomópont, Tapolca csomópont, Nagykanizsa Pft., MÁV Építő Gépjavító Ü., Rákos csomópont, Cegléd csomópont, Jobbparti TBFF, Balparti TBFF, MÁV Bp Építési Főnökség, Szerencs csomópont, Eger csomópont, Ózd állomás, Kál-Kápolna állomás, Hódmezővásárhely Pft., Orosháza állomás, Baja állomás, Lökösháza állomás, Kaposvár csomópont, Dunaújváros csomópont, Zalaegerszeg csomópont, Szombathely Pft., MÁV Adatfeldolgozó Főn., MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn. KISZ-szervezetek.

Kitüntetések a felszabadulás évfordulóján

Április 4-e, hazánk felszabadulásának 28. évfordulója alkalmából — kiemelkedő szakvonali és társadalmi munkájuk elismeréséül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

Munka Érdemrend arany fokozat

kitüntetésben részesítette: Jakus István ellenőrt, Bp. Keleti Vill. Fennt. Főn.; Kummer István mérnök főtanácsost, KPM I. Vasúti Főoszt. Vasútüzem Biztonsági Oszt.

Munka Érdemrend ezüst fokozat

kitüntetésben részesültek: Csepregi Viktorné ell., Pécsi Vont. Főn.; Füzi István főfelügy., Miskolci igazg.; Joó József műsz. főell., Szolnok Jj. Ü.; Juhász István ell., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Kántor Sándor főell., MÁV TBKF; Kiss Károly, műsz. főfelügy., Miskolc Vont. Főn.; Kovács József műsz. főfelügy., Bp. igazg.; Nagy János felvigy., Tata áll.; Nagy Zoltán műsz. főfelügy., Kaposvári Vont. Főn.; Oláh Gyula segédell., Záhony MÁV Gépesített Rakodási Főn.; Pál Dezső felvigy., Várpalota áll.; Pethő László felügy., Debrecen Déli Pft. Főn.; Porcsalmi István műsz. főfelügy., Békéscsaba Vont. Főn.; Simándi János ell., Északi Jj. Ü.; Tóth István főell., Hámán Kató Vont. Fon.

Munka Érdemrend bronz fokozat

kitüntetésben részesültek: Balogh Sándor főfelügy., Debrecen igazg.; Bánszki Sándor ellenőr, Rákosi Orsz. Osztószertár Főn.; Baranyi Imre műsz. felvigy., Celldömölki Vont. Főn.: Bekker József főell., Nyíregyházi Pft. Főn.; dr. Benkő Csaba főorvos titkár, Miskolci MÁV Területi Egészségügyi Közp.; Boros Imréné ell., Kecskeméti Pft. Főn.; Csatlós Bertalan ell., Landler Jenő Jj. Ü.; Deák Ferenc munkás, Székesfehérvár Szertárfőn.; Drahos János főell., Berente szénpu.; Forintos Ferenc főell., Pápai Pft. Főn.; Garbacz István főell., MÁV TBÉF Bp.; Gerner László segédfelvigy., Kiskunhalas áll.; Gombás István segédfelvigy., Debrecen áll.; Horányi József segédell., Nyíregyházi Vont. Főn.; Horváth Imre főtan., Szeged igazg.; Lajtos István felvigy., Bp. Keleti pu.; Mike István felvigy., Kaposvár áll.; Moravecz János főfelügy., Nagytétény áll.: Pásztor László főfelügy., Miskolci MÁV Számvit. Főn.; Putz Lipót főfelügy., Bp. Nyugati Szertárfőn.: Sáfrán Mihály műsz. főfelügy., Bp. Ép. Főn.; Szabó István főell., Dombóvár áll.; Szabó Sándor műsz. főell., Jászapáti Vont. Főn.: Szakács József tan., Dunakeszi Jj. Ü.; Szijártó Mihály főell., Balparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; dr. Szilágyi Jenő főtan., Pécsi igazg.; Tóth János főell., Bp. Ferencváros áll.; Tóth Lászlóné segédmunkás, Balassagyarmat Vont. Főn.; Verebélyi István műsz. főfelügy., Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn.; Windischmann János főell., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.

Hazánk felszabadulásának 28. évfordulója alkalmából ünnepséget rendeztek a Vasúti Főosztályon. Az ünnepségen, melyen jelen volt dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes és Szabó Antal főtitkár, dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára mondott beszédet. Ezután dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes kitüntetéseket adott át.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

Közlekedés kiváló dolgozója

kitüntetésben részesítette: Báger József műsz. főell., Szombathelyi Pft. Főn.: Bagi Béla munkás, Záhony áll.: Balázsfalvi József műsz. főell.. Szerencs Vont. Főn.; Bartha József főell., Miskolc Jj. Ü.: Bauer Ottó ell., MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Bene János ell., MÁV Magasép. Főn.: Béres László felvigy., Bánréve áll.; Bicskei József felvigy., Bp. Keleti áll.; Borbíró László felvigyázó Békéscsaba áll.: Dobos Emil főint., Miskolc Tiszai pu.: Erdi Péter műsz. főell., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Ertl Márton ell., Székesfehérvár Vont. Főn.: Farkas Józsefné főint., Pécsi igazg.: Ferenc Antal főfelügy., Kál-Kápolna áll.: Firta László ell., Landler Jenő Vill. Vonalfelügy.; dr. Földényi Pál főtan.. BVKH; Fülöp Lajos főint., Budapesti vasútig.: Geiger Péter ell., MÁV Építési Géptelep Főn.; Heincz Mihály főell.. Szob Szertárfőn.: Haraszti István ell., Dunakeszi Jj. Ü.; Hódi Gyula ell.. Miskolc Vont. Főn.; Jakab László felvigy.. Debrecen áll.; Jenei János ell., Szekszárd Pft. Főn.: dr. Juhász Béla főtan.. MÁV Jogügyi Hiv.: Károly Géza munkás, Veszprém Szertárfőn.; Kátai József műsz. főell., Szeged Pft. Főn.: Kocsis József segédell.. Nyíregyháza áll.: Kocsis Péter főfelügy., KPM I. Vasúti Főoszt. 6. Szakoszt.: Kotyinszki Mihály felvigy., Pestlőrinc áll.; Kovács István ell., Pécs Pft. Főn.; Kovács Károly segédfelvigy., Budafok-Háros áll.; Kóvári Antal műsz. főell., Hegyeshalom Vont. Főn.; Kristóf László főell., Szeged TBFF; Laki Ferenc főfelügy., Szombathelyi igazg.; dr. Lengyel László mérnök tan., Vasúti Tud. Kutató Int.; P. Mártha Balázs főell., Debrecen Ép. Főn.; Mátyás Ferenc, műsz. főell., Nagykanizsa Vont. Főn.; Motika Zoltán főfelügy., Szeged igazg.; Németh Gyula felvigy., Szombathely TBÉF; Nyerges Sándorné int. Salgótarján-külső áll.; Orosz Rudolf műsz. főell., Pécsi Vont. Főn.; Sebestyén Lajos segédfelvigy., Celldömölk Ép. Főn.; Selek Márton felvigy., Murakeresztúr áll.; Szabó András mérnök főtan., MÁV Anyagvizsg. Főn.; Szalay László musz. főell., Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Szilágyi Imre ell., Miskolc Vont. Főn.; Szilágyi László ell., Debrecen Jj. Ü.; Szücs Aaladár műsz. főfelügy., Szombathely Jj. Ü.; Takács László mérnök főtan., Székesfehérvári Jj. Ü.; Tóth István főell., Veszprem Vont. Főn.; Tóth István ell., Rákos Vont. Főn.; K. Varga Gyula segédell., Biharkeresztes áll.; Varjú János műsz. ell., Székesfehérvár Pft. Főn.; Virág László műsz. főint., Mezőhegyesi Vont. Főn.; Zágonyi László főfelügy. Debreceni igazg., Kulányi Ferenc oszt. vez., Pengősi Gyula keresk. igazg., Utasellátó Váll.: Lovas Gyula ügyintéző, GySEV; Kiss István fatéri munkás, Faanyagvéd. és Fatelítő Váll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Miniszteri dicséretben

részesítette: Bagdi Sándor műsz. főtiszt, Debrecen TBFF; Bakó János főell., Szolnok Pft. Főn.; Balogh Elemér műsz. segédell., Miskolc Vont. Főn.: Bánkuti Józsefné ell., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Bartos József főfelügy., KPM I. Vasúti Főoszt. 11. Szako.; Benkő Sándor főell., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Budavári Attiláné ell., Szegedi Számvit. Főn.; Birinyi János felvigy., Püspökladány áll.; Boros Gézáné főell., Budapesti igazg.; Csabai Gyula ell., Bp. Soroksári úti áll.: Csahók Sándor felvigy., Zalaegerszegi Pft. Főn.; Csirmaz László főfelügy., Szolnok Jj. Ü.; Dávid Károly segédmunkás, Nagykanizsai Szertárfőn.; Elek István ell., Püspökladányi Szertárfőn.; Erdei László főell., Mátészalka áll.; Farkas Árpád segédell., Északi Jj. Ü.; Farkas Istvan felvigy., Győri Pft. Főn.: Fiam Márton műsz. ell.; Kiskunhalasi Vont. Főn.: Fischer István műsz. főell., Bp. Ferencváros Vont. Fon.: Francz Jozsef int., Dombóvár áll.; Hajdu Béláné főint., Debrecen MÁV Napközi otthon: Hegedüs Józsefné segédfelvigy., Miskolc Pft. Főn.: Jónás Gyula musz. főell.; Záhony Vont. Főn.; Juhász Sándorné felvigy., Záhony Pft. Főn.: Karacs Imre felvigy., Kisújszállás Pft. Főn.: Katona Gyuláné tan.. KPM I. Vasúti Főoszt. 4. Szakoszt.: Kiss István főell.. Székesfehérvár Jj. Ü.; Kiss József munkás, Bp. Nyugati pu.; Kiss Zoltánné ell.. Nagykanizsa áll.: Kovács József főell., MÁV Gépjavító Ü.: Kovács Lajos ell., Szombathely Jj. Ü.: Kupi Károly főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Mengyi Imre segédell., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Micsinai Béla felvigy.. Bp. Terézvárosi Pft. Főn.: Mráz Józsefné int., Kőbánya-Kispest áll.: Nagy Lajos felvigy.. Mezőhegyes áll.: Németh Józsefné főint., Péceli MÁV Kórház; Papp Ferenc főell., Debrecen Jj. Ü.; Papp György főell., Pécs áll.: Péter Mihály főfelügy., Bp. Keleti pu.: Pető Imre segédell., Bp. Keleti Vontatási Főn.; Petres Viktor főfelügy., Szombathely igazg.: Raiki Mihály felvigy.. Orosháza áll.; Skrabán Ferenc műsz. felvigy., Szolnok Vont. Főn.; Stadler Lajosné ell., Szolnok Vont. Főn.; Szabó István szaktech. főint., Celldömölk áll.; Szakács Ferenc főell., Pécsi TBFF: Szmeskó Zoltán felvigy., Ózd áll.: B. Tóth Antal műsz. főtan., Debrecen igazg.: Tóth Kovács Margit segédell., Tapolca áll.: Tóth Miklós ell.. Diósgyőr-Vasgyár áll.; Töreki Béla műsz. főfelügy., Tapolca Vont. Főn.: Tulézi András műsz. felügy., Jobbparti Bizt. berend. Fennt. Főn.; Újlaki László int., Kiskundorozsma áll.; Vigh Zsigmond felvigy., Budaörs áll.; Sinkovics Mária vez. h., Zámbó József üzemvez., Vermesy Sándor oszt. vez., Utasellátó Váll.; Lévai Lajos anyagnyilv. tartó, Faanyagvéd. és Fatelítő Váll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Antal József ell., Miskolc Jj. Ü.; Balla Bela főfelügy., Debrecen igazg.; dr. Bányai Józsefné főfelügy., MÁV Ügykez. és Gazd Hiv.; Balogh József ell., Veszprém Pft. Főn.; Bánczki János felvigy., Kőbányafelső áll., dr. Beregszászi Gyuláné főorvos-titkár, Debrecen MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Berényi István segédell., Miskolci Vill. Vonalfelügy.; Berta István felvigy., Zalaegerszeg áll.; Bódai József ell., MÁV Hidép. Főn.; Bocsovics Mátyás segédmunkás, Záhony áll.; Bojás István főell., Nagykanizsa áll.; Csemniczki Imre musz. főell., Dorog Vont. Főn.; Daróczi János főint., Balassagyarmat áll.; Deák László műsz. ell., Szolnok Jj. Ü.; Dobrovits István ell., Dunakeszi Jj. Ü.; Fülöp János felvigy., Heves áll.; Halász Gyula mérnök főint., MÁV Szabványügyi Int.; Horváth Lajosné főell., Pécsi TBFF; Hrozina József főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Kelemen Elek műsz. főell., Északi Jj. Ü.; Kerepesi Pál mérnök tan., Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Kiss Imréné ell., Debrecen áll.: Kocsis S. István munkás, Szeged-Rendező Osztószertárfőn.; Kovács Ferenc segédtiszt, Hódmezővásárhely áll.: Kovács Vilmos műsz. int., MÁV Járműjavítóipari, Üzemszerv., Munkaszerv. és Tech. Iroda: Lengyel József műsz. főell., Győri Vont. Főn.; Lengyel Tibor ell., Bp. Távköz. Fennt. Főn.; Magyar Mihály műsz. felügy., Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.: Majoros Mátyás műsz. főfelügy., Bp. Józsefvárosi Pft. Főn.; Marth Sándor felvigy., Kispest áll.: Martinka István főell., Dombóvár Pft. Főn.: Mohácsy Páine ell., Ács áll.; Muhari István főell., Vác Pft. Főn.; Nagy Géza ell.. Debrecen-Északi Pft. Főn.: Nagy Péter segédtiszt, Szeged Vont. Főn.: Pálfalvi László munkás. Szombathely TBFF: Palotás Károlyné felügyelő, MÁV Közp. Számvit. Főn.; Pócz Mihály segédfelvigy.. Bp. Déli pu. Szertár; Soltész János ell., Sátoraljaújhelyi Pft. Főn.; Szépe Kálmán műsz. s. tiszt, Komárom Vont. Főn.: Teleki László főfelügy., Szombathely igazg.: Tóth Antal s. felvigy., Szerencs áll.; Tóth Tibor s. tiszt, Szentes Ép. Főn.; Tura Emil főfelügy., Pécs igazg.; Varga Jánosné s. munkás, Dombóvár Ép. Főn.: Varga Sándor felvigy., Sajószentpéter áll.: Végvári István főell., Záhony Pft. Főn.; Volák László felvigy., Miskolc Gömori pu.; Vörös Sándor felvigy., MÁV Osztószert. Főn.; Zavaczki Ferenc ell., Debrecen Vont. Főn.

A polgári védelem szervezése, fejlesztése és a feladatok végrehajtása terén több év óta kiemelkedő tevékenysége elismeréséül, a honvédelmi miniszter

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (20 év után)

kitüntetésben részesítette: dr. Baksa Ferenc főtan., Pécs igazg.; Böczén Jenő főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Bőndicz Ferenc ell., Szombathely Jj. Ü.; Buczkó Ferenc főtan., Nyíregyháza áll.; Csiza József főfelügy., Szombathely igazg.: Gazsi Lajosné felügy., Szeged igazg.; Hevesi Kornél főfelügy., Eger áll.; Iványi Károly felügy., Kiskunhalas áll.; Kiss Dezső felvigy., Dombóvár áll.; Kiss Károly igazgató, Szeged igazg.: Kiss Róbert műsz. főtan., Zalaegerszegi Vont. Főn.; Lakatos József főell., Debrecen Jj. Ü.: Magyar Károly főfelügy., Rákos áll.; Patkovszki Béla főfelügy., Bp. Józsefváros áll.: Szabó Dezső főtan., Szombathelyi igazg.; Szamosi László főell.. Füzesabony áll.: Tarnai István főell., Bp. Déli áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (15 év után)

kitüntetést kaptak: Bonifert Ferenc főell., Rákospalota-Újpest áll.; Czimma János műsz. főtan., Miskolc igazg.; Fridrich Vilmosné főint., MÁV Gépjavító Ü.; Hanga Lajos műsz. főell., Északi Jj. Ü.; Horváth Alfréd ell., Miskolc Jj. Ü.; Kiss Lajos műsz. áll., Füzesabony áll.: Kopcsó Béla ell., MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös: Kuti István műsz. főfelügy., Székesfehérvár Jj. Ü.; Molnár Pál felügy., Zalaszentiván áll.; Poór Ferenc főfelügy., Celldömölk áll.; Szabics István mérnök főtan., Kecskeméti Pft. Főn.; Szabó Gyula tan., Szombathely áll.; Szögedi Lajos főell., Miskolc Tiszai pu.; dr. Telek János főtan., Budapest igazg.; Váradi István műsz. főtan., Miskolci Ép. Főn.; Váradi Miklósné ell., Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg.: Varga Illés főell., Karcag áll.; Vass János főell., Kisvárda áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (10 év után)

kitüntetést kaptak: Andrássi Béla műsz. főell., Szolnok Jj. Ü.; Bárány Lajos műsz. főell., Miskolc Tiszai pu.; Berger József műsz. főint., MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös: Bőka Istvánné ell., Szeged igazg.; Borgula Sándor ell., MÁV Hidép. Főn.; Boros Zsigmond főtan., Vác áll.; Dankó János műsz. főint., Nyíregyháza áll.; Füzesi Andor főfelügy., KPM I. Vas. Főoszt. 4. Szako.; Hideg István főint., Pécs igazg.; Kalló János ell., Tapolca áll.; Kárai András műsz. főint., Püspökladány áll.: Kondor Pál főfelügy., Várpalota áll.: Kun József mérnök tan., Szombathely Vont. Főn.; Ludányi István mérnök főint., Szeged igazg.; Makó Imre főtan., Miskolc Tiszai pu.; Mészáros Jánosné s. munkás, Szolnok áll.; Novák Jenőné főell., Bp. Ferencváros áll.

A Magyar Néphadsereg érdekében huzamosabb időn keresztül végzett kiemelkedő munkája elismeréséül a honvédelmi miniszter

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

arany fokozatával tüntette ki: Urtán Sándor igazgatót, KPM. I. Vas. Főoszt. 9. Szakoszt.

A HAZA SZOLGÁLATÁÉRT ÉRDEMÉREM

bronz fokozatát kapták: Bernáth József főfelügy., Szombathely igazg.; Juhász Lajos főfelügy., Pécs igazg., Radványi László főint., Mezőkeresztes—Mezőnyárád áll.; I. Tóth Gyula főtan., Debrecen igazg.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (20 év után)

kitüntetésben részesültek: Kálmán László főfelügy., Szombathely igazg.; Kurucz Károly főtan., KPM I. Vasúti Főoszt. 8. Szakoszt.; Pintér Károly főell., Hetényegyháza áll.; Vásárhelyi Dániel főfelügy., Kiskunmajsa áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (15 év után)

kitüntetésben részesültek: Geosits Lászlóné ell., KPM I. Vas. Főoszt. 5. Szakoszt.; Gilvácsi István főfelügy., Debrecen igazg.: Hernyes Jánosné ell., Bpest igazg.: Jekkel Emil főfelügy., Miskolc igazg.: Körmendy Lajos főtan., Tapolca Vonalfőn.; Tóth József Benjamin főell., Cegléd áll.

HONVÉDELMI ÉRDEMÉREM (10 év után)

kitüntetésben részesültek: Kertész Károly főint., Pécs igazg.; Kolláth Gyula felügy., Dunaújváros áll.; Pálinkás József műsz. főfelügy., TBFF Miskolc; Sütő Zoltán főfelügy., Pécs igazg.

A polgári fegyveres vasútőrségben végzett kiváló munkájuk elismeréséül a belügyminiszter

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

ezüst fokozata kitüntetésben részesítette: Barnai Miklós pfv. őrmester, Eperjeske rpu.; Szebeni József pfv. törzsőrmester, Bp. Ferencv. áll.

KÖZBIZTONSÁGI ÉREM

bronz fokozatát kapták: Balogh Mihály pfv. őrmester, Eperjeske rpu.; Czakó János pfv. törzsőrmester, Szolnok áll.; Galló István pfv. törzsőrmester, Abaliget áll.

KIVÁLÓ POLGÁRI FEGYVERES ŐR

jelvény kitüntetésben részesültek: Balogh József pfv. szakaszvezető, Szolnok áll.; Csóré László pfv. főtőrzsőrmester, Bp. Ferecv. áll.; Király Sándor pfv. őrmester, Fényeslitke áll.; Lisoczky István pfv. őrmester, Záhony áll.; Pokol Kálmán pfv. szakaszvezető, Záhony áll.; Szontágh András pfv. őrmester, Abaliget áll.

Tavaz Záhonyban

Gazdag programmal ünnepelték a fiatalok a forradalmi ifjúsági napokat

Hazánkban a tavasz újabbkori történelmünk három nagy ünnepével köszöntött ránk. A „három tavasz" legnagyobb nemzeti ünnepeink egymást követő évfordulói, az idén hetedszer megrendezett *forradalmi ifjúsági napok* legfontosabb állomásai. Tisztelettel és megindító szeretettel hősökneb adózunk: *1848. március 15. halhatatlan ifjainak, 1919. március 21. vöröscsillagos harcosainak, 1945. április 4. szabadító szovjet seregeinek és magyar hazafiainak, akik vállukra vették a korszakváltás terhét, örömét.*

Hagyományainkhoz híven a Záhonyi MÁV Csomóponti KISZ-bizottság az átrakó körzet 27 alapszervezetének részvételével „*FIN 73*" címmel ünnepségsorozatot rendezett, csaknem 1000 fiatal részvételével.

A forradalmi ifjúsági napok programja során a haladó munkásmozgalmi hagyományok ápolása mellett az volt a fő célunk, hogy ráirányítsuk a fiatalok figyelmét a ma forradalmi tetteire és azok helyes értelmezésére, s ezáltal is mozgósítsuk őket a társadalom előtt álló feladatokra, *a X. pártkongresszus a párt Központi Bizottsága november 14—15-i határozatainak megvalósítására*, ebből adódóan helyi gazdasági feladatainkra. Ismertettük a fiatalokkal a X. Világifjúsági Találkozó jelentőségét is. A FIN járási megnyitóján — *Mándokon* — az átrakó körzet KISZ-tagságát 50 fővel képviseltük. A fiatalok megkoszorúzták Petőfi Sándor szobrát, majd a „*Petőfi nyomában*" címmel rendezett járási döntőn vettünk részt.

Március 21-én, a KISZ százlóbontásának 16. évfordulója alkalmából ifjúsági nagygyűlést rendeztünk a Záhonyi MÁV Művelődési Házban. A nagygyűlés vendége volt *Szilágyi József*, a KISZ Szabolcs-Szatmár megyei Bizottságának első titkára és *Koncz Károly*, a megyei pártbizottság osztályvezetője. E napon került lebonyolításra a VIT-re készülők vetélkedőjének körzeti döntője. A vetélkedő 11 helyezettje a járási döntőbe jutott, majd innen 3 fő — *Recze János, Koi István, Barilló István* — került a megyei döntőbe.

Március 24-én megemlékeztünk az MHSZ fennállásának 15. évfordulójáról. Az ünnepséget körzeti lövészverseny követte. A verseny győztesei: *Béres Judit* (Záhony állomás) és *Dudás Józsefné* (Vontatási főnökség), *Balogh László* (Gépesített rakodási főnökség).

Március 25-én — hagyományainkhoz híven — kommunista vasárnapot szerveztünk a körzet 200 fiatalja részvételével. Záhony átrakó pályaudvaron *26 széles nyomtávú kocsiból 70 normál kocsiba raktunk át különféle árukat.* A társadalmi munkáért kapott összeget a VIT-alapra fizettük be, s ezzel is hozzájárultunk a VIT-re utazó magyar fiatalok költségeinek fedezéséhez.

Április 3-án Záhony átrakó körzet társadalmi szerveivel közösen a felszabadulási emlékműnél hazánk felszabadulásának tiszteletére nagygyűlést, majd koszorúzási ünnepséget tartottunk. Április 4-én került sor *az egyéni sakk- és asztalitenisz-bajnokság lebonyolítására.*

A FIN ideje alatt több fiatal kapott különböző kitüntetést, eredményes tevékenységük elismeréseképpen. A pálvafenntartási főnökség „*Kun Béla*" KISZ-alapszervezetét az uzsgorodi járási Komszomolszervezet köszöntötte hazánk felszabadulásának évfordulója alkalmából. A két ifjúsági szervezet most építi ki kapcsolatait, ezzel újabb lehetőséget teremtenek a szovjet—magyar barátság elmélyítéséhez.

A FIN programja április 14-én fejeződött be, amikor is az ifjúmunkások művelődési vetélkedőjének döntőjére került sor. De ezt követően — április 24-én — az *ifjúság nemzetközi szolidaritási napja* tiszteletére ifjúsági nagygyűlést rendezünk. A nagygyűlés után körzeti szavalóversenyt bonyolítunk le.

Úgy érezzük, hogy a záhonyi fiatalok méltóképpen ünnepelték meg a három forradalmi tavasz ünnepét, megnyitva ezzel a Záhony átrakókörzet fennállásának 25. évfordulója tiszteletére szervezett ünnepségeket.

Bátyi Ferenc

JÓ MUNKÁVAL!

Megbecsülést szereztek a gyulai vasutasok

Gyula állomás szerényen, de jól dolgozó közössége megérdemli a nyilvánosságot.

— *Harmincöten teljesítenek itt szolgálatot* — mondja *Horányi László* állomásfőnök. — Ebből a létszámból harmincháman tartoznak szocialista brigádba. Jelenleg a *Szamuely Tibor* nevét viselő brigád a legjobb: tavaly kapta meg az arany fokozatot.

A brigádot *Balogh Károly* kereskedelmi dolgozó vezeti, s ebbe a közösségbe az árupénztárosok, raktáriak, valamint a málházók és a takarítók tartoznak. A megalakulástól eltelt tizenkét esztendő alatt, a kilenc főnyi kollektíva mindig teljesítette vállalásait, s része volt abban is, hogy az állomás tavaly elnyerte az élüzem kitüntetést.

A jó munkáért járó elismerésre a többi brigád tagjai is rászolgáltak. *Pontosan, fegyelmezetten dolgoznak*, ahogyan kipróbált, tapasztalt, szervezett vasutasokhoz illik. Kivétel nélkül valamennyien tagjai a szakszervezetnek.

— *Jó érzés tudni, hogy mindenkor megbízhatom bennük.* — jelenti ki elégedetten az állomásfőnök, aki már több mint három évtizede teljesít szolgálatot a MÁV-nál.

Miután felsorolta a növekvő személy- és áruszállítási feladatok maradéktalan elvégzése nyomán született számszerű eredményeket, a brigádok különböző társadalmi munkáját méltatta:

— *Részt vettek az állomás felújításában, a parkosításban.* Vasból virágtartókat készítettek, és betonjárdát létesítettek. Az épülő kultúrház költségeihez egy-egy napi keresetüket ajánlották fel a brigádtagok...

Süveges István, a szakszervezeti bizottság titkára is az aranykoszorús szocialista brigád tagja, s a társadalmi munkák egyik szervezője.

— *Két éven át dolgoztunk a városi fürdő korszerűsítésénél* — egészíti ki az állomásfőnök tájékoztatását. — *Árkokat ástunk, terepet rendeztünk szabad időnkben, hetenként egy-két alkalommal. A munka viszonzásául ingyenes fürdőjegyet kapunk, s ennek igen örül állomásunk minden dolgozója.*

A város vezetői, a helybeli lakosok nagyra értékelik a vasutasok segítőkészségét, s ez a megbecsülés növeli az állomásiak önérzetét, jogos büszkeségét.

— Szép dolog helytállni, becsülettel eleget tenni annak, amit elvárnak az emberek — mondják a gyulai vasutasok. — Szolgálatban és szabad időben egyaránt...

Kesztyűs Ferenc

Állami Díjas szocialista brigád

EGYIKÜK SEM KÉSZÜLT TŰZIKOVÁCSNAK

„BÁRMIT TESZ AZ EMBER, SZERESSE, LELJE ÖRÖMÉT A MUNKÁBAN"

Nem az ismeretlenség homályából lépett elő a szolnoki járműjavító *Vörös Október* tűzikovács szocialista brigádja, mégis, sokak számára — még a járműjavítóban is — *a meglepetés erejével hatott, amikor azt olvasták az újságban, hogy az Állami Díj II. fokozatával tüntették ki a brigád tagjait.* Pedig személyükben olyan szocialista brigád részesült a magas kitüntetésben, amelyik már 1971-ben elnyerte a MÁV kiváló brigádja címet is.

— *Bennünket is nagyon meglepett, amikor megkaptuk az Országházba szóló meghívót* — mondta az *Állami Díjas* tűzikovács szocialista brigád vezetője, *Homonnai János.* — Amikor azután megtudtuk, milyen nagy megtiszteltetésben részesültünk, szólni sem tudtunk az örömtől...

A fejlődés eredményei



Homonnai János

A műhelyben, ahol a brigád dolgozik, nehéz kalapácsok döngő pörölycsapása alatt formálódik a fehéren izzó acél. S ahogyan a munkabrigádokból szocialista brigádok fejlődtek a kovácsműhelyben, úgy fejlődtek a munkában felhasznált eszközeik is. Korszerű vágó-, hajlító- és melegsajtoló gépekkel is dolgoznak, s ami talán a legfontosabb, mert ezzel a széngázt „száműzték" a műhelyből, már gáztűtésű kemencében bevítik az acélanyagokat.

A *Vörös Október* tűzikovács szocialista brigád négy törzstagja kapta meg az Állami Díjat: *Homonnai János, Kovács Vencel, Csontos István, Sipos István.* Az első három ma is együtt végzi a tűzikovácsmunkát, a negyedik, Sipos István az üzemvezetőség kérésére átment a rugókovácsokhoz.

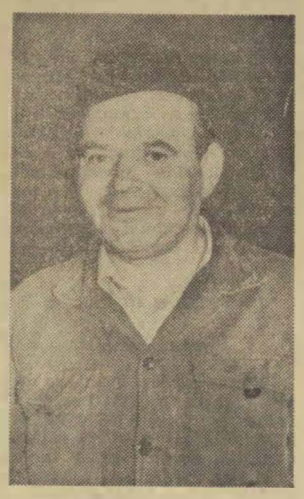
— *Pista szívesen vállalta a rugókovácsmunkát is, mert kellett oda az erősítés* — mondta hiányzó társukról a brigádvezető. — Mivel kezdettől fogva velünk dolgozott, az ő munkája is a miénkkel együtt került értékelésre. Ma is a brigádunk tagjának tekintjük, hiszen bármikor viszszajöhet hozzánk.

— Most hol van Sipos István? — kérdeztük.

— *Pillanatnyilag betegállományban, mert megsérült a bokája.*

Amikor eredményeikről kérdeztük a brigádvezetőt, a szerszámosszekrény polcáról elővette naplóik vaskos köteteit. Fél napig is lapozgathattunk volna bennük, inkább arra kértük Homonnai Jánost, röviden foglalja össze eredményeiket.

— *Üzemünk első szocialista brigádjai sorában alakítottuk meg mi is, 1959-ben a Vörös Október brigádot. Akkor még a járműjavító mostani szbtitkára, Szabó Károly volt a brigádvezető. Az első szocialista brigádoklevelet 1960-ban kaptuk. Ezután minden évben teljesítettük a mozgalom hármas követelményét és 1970-ben már másodszor nyertük el az aranyjelvényt.*



Kovács Vencel

A 33 éves brigádvezető ezután azt is elmondta, hogy az általános iskola elvégzése után került az üzembe tűzikovács-tanulónak és 1958-ban kapott szakmunkás-bizonyítványt. Kezdettől fogva a Vörös Október tagja volt, és 1966-ban Szabó Károlytól vette át a brigád vezetését.

A szakma választotta őket

— Hogyan lett tűzikovács? Miért éppen ezt a szakmát választotta? — kérdeztük Homonnai Jánost, aki ezt a meglepő választ adta erre:

— *Az igazat megvallva, nem én választottam ezt a szakmát: a szakma választott engem...* Lakatos szerettem volna lenni, de ott már betelt a létszám, amikor sorra kerültem a felvételnél. Azt mondták, legyek tűzikovács. Ha nem megy, később majd átkerülhetek a lakatosokhoz.

— De mégsem lett lakatos...

— *Nem, mert amint megismertem a tűzikovácsmunkát, meg is szerettem* — folytatta Homonnai János. — *Így választott engem ez a szakma.* Alkotó munka ez, ha nehéz is. Szerintem nem is a szakma a fontos, hanem az, hogy amit az ember csinál, azt szeresse, örömét lelje a munkájában.

— *Én sem tűzikovácsnak készültem* — jegyezte meg mosolyogva *Kovács Vencel*, aki 46 évével a brigád legidősebb tagja, s 1952 óta dolgozik a járműjavítóban. — *Másfél évig Pesten tanultam a műbútorasztalos szakmát, azután közbeszólt a háború. Átképzősként kezdtem itt, a kovácsműhelyben.* Akkor még igazán nehéz volt ez a munka, mert közvetlen széntüzeléssel izzítottuk a vasat, és egész nap gázos munkahelyen dolgoztunk.

A brigád harmadik tagját, a 30 esztendős *Csontos Istvánt* már kérdeznünk sem kellett. Hamiskás mosoly bújkált a szeme körül, ahogy megszólalt:

— *Nekem sem a gyermekkori álmom valósult meg a tűzikovács szakmunkás-bizonyítvány megszerzésével.* Itt volt hely, amikor felvettek, de azután, ahogy beletanultam, a tüzes vas, mint a mágnes, engem is megragadott. Pedig máshol is dolgozhatnék, hiszen szakmás gépkocsivezetői jogosítványom van, s gépkocsi-ügyintéző vizsgával is rendelkezem.

Nem minden a jó kereset!

Különösen nehéz fizikai munka a tűzikovácsoké. Nem véletlenül vezették be náluk a 42 órás munkahetet és most már a nyugdíj-korkedvezményt is. Mi az oka annak, hogy ezek a munkában edzett férfiak más mesterséget el sem tudnának képzelni a maguk számára? — Nem olyan kérdés ez, amire egyszerűen meg lehetne adni a feleletet, anélkül, hogy frázisnak tűnne. Beszélgetésünk során azért megfogalmazódott a válasz.

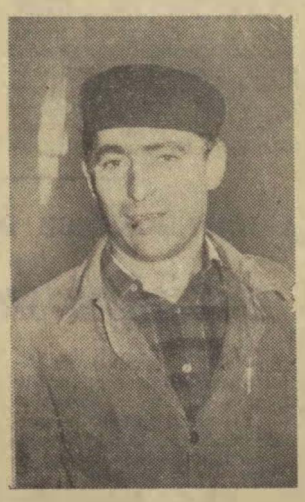
— *Igaz, hogy nehéz fizikai munka ez, de meg is becsülnek bennünket* — mondta a brigádvezető. — A mostani béremelésnél is tekintettel voltak erre. Brigádunk átlagosan 12 százalékos bérjavítást kapott. Mégis azt kell mondanom, hogy *nem minden a jó kereset. Az is kell, hogy az ember jól, otthonosan érezze magát a műhelyben.*

— Ez nálunk így is van. A brigádon belül is, meg az egész kovácsműhelyben — folytatta Kovács Vencel. — *Művezetőnk, osztályvezetőnk törődik a problémáinkkal, a helyes javaslatainkat megvalósítják.* Így mi szívesen foglalkozunk újításokkal, mert érdemes javaslatot tenni. Ha pedig a brigádunkban nem lenne olyan jó összefogás, egyetértés, mint amilyen van, *szó sem lehetne itt a hari átlagos 108 százalékos teljesítésről.*

— Így igaz ez — tette hozzá Homonnai János —, mert a kívülálló nem is sejtheti, mit jelent a tűzikovácsoknál a brigádmunka, milyen összehangoltan kell itt dolgozni. Valóságos rohammunkát kell végezni, amikor a felizzított anyagot kivesszük a kemencéből. Ilyenkor minden mozdulatnak, minden másodpercnek jelentősége van. Ha kiesnénk a ritmusból, ránkhúlne az anyag. Számunkra a technológia is előírja, mit kell egy meleggel megcsinálni...

— S ha ez nem sikerül, mi történik?

— *Nem köszönnék meg a brigádnak, ha ilyesmi előfordulna* — szólt erre Csontos István. — *Van olyan acélanyag, amit csak egyszer lehet melegíteni.* Ha egy meleggel nem készül el a kívánt munkadarab, akkor azt az anyagot már el kell dobni. Mostanában különösen sok a megmunkálásra kerülő ötvözött nemesacél. Ezeknél azután ugyancsak elő kell venni a brigád kovácstudományát.



Csontos István

— Diesel-mozdonyok javítása kapcsán kerülnek előtérbe a minőségi követelmények. Nagyon oda kell figyelnünk a különböző melegítési időkre, újraedzésl hőfokokra. Brigádunkban ezért most önszorgalomból felfrissítjük a korábban tanult anyagismeretet, — mondta a brigádvezető.

Közösségi szellemben

Szóltak arról is, hogy *a műhelyen kívül ugyancsak összetart a brigád.* Jó alkalmat kínálnak erre a szocialista brigádok klubjának rendezvényei, az üzem által szervezett kirándulások, színházi előadások, amelyre az asszonyokat is magukkal viszik.

— *Számunkra a családiházépítés segítése már szinte természetes kifejezése a közösségi szellemnek.* Amikor két éve építkeztem, igen sokat segített a brigád, s az egész műhelyi kollektíva is — emlékezett Homonnai János. — Az alapozástól, a fürdőszoba beszereléséig szinte mindent magunk végeztünk.

A segítés kölcsönös. Sorolták is, hogy Kovácsék még be sem fejezték teljesen az építkezést, de most már készülnek Siposék új házának alapozására. Csontosék jövőre szeretnének családi házat építeni, Homonnaiék pedig a harmadik szobával kívánják megtoldani a házukat.

Az Állami Díjjal — egyenlő részre megosztva — 120 ezer forintot kapott a Vörös Október brigád. Amikor megkérdeztük, mire költik, nem kellett fontolgatniok a választ.

— A házunkon még nincs vakolat, járdát kell építeni, most már sor kerülhet a fürdőszobánk berendezésére is — mondta Kovács Vencel.

— Tegnap vettünk egy hűtőszekrényt — szólt Homonnai János — és megrendeltem az anyagokat a harmadik szobához...

— A telekvásárlásra tettük félre ezt a szép jutalmat is — mondta Csontos és hozzátette: — Siposéknak pedig, akik most kezdik a házalapozást, éppen a legjobbkor jött a díj...

Az erkölcsi elismerés mellett — ezt elmondhatjuk — a legjobb helyre került ennek az Állami Díjnak az anyagi része is. Mielőtt elköszönhettünk volna a három tűzikovácstól, a brigádvezetőnek volt egy kérése:

— *Tolmácsolja nevünkben a brigád köszönetét a magas kitüntetésért.* — mondta. — Az Állami Díjban egész üzemünk elismerését látjuk és mindazok megbecsülését, akik a nehéz fizikai munkában, a vasúti szolgálat gyakran igen nehéz körülményei között, velünk együtt helytállnak.

Lőrincz János

Dr. Csanádi György

ÁLLAMI DÍJAS

A hivatalos indoklás meglehetősen szűkszavú: *A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa* Magyarország felszabadulásának 28. évfordulója alkalmából, a szocialista társadalmi rend építéséért folyó tevékenység során elért nagy jelentőségű tudományos eredményei elismeréséül az *Állami Díj I. fokozatával tünteti ki Csanádi György Kossuth-díjas akadémikust, a Budapesti Műszaki Egyetem egyetemi tanárát, közlekedés- és postaügyi minisztert a közlekedéstudomány elméleti fejlesztéséért és annak a gyakorlatban való elterjesztéséért...*

Mit takar ez a valóban rövid indoklás? A közlekedés, mindenekelőtt a vasúti közlekedés szolgálatában eltöltött hosszú, eredményekben gazdag életutat.

A mérnöki és a közgazdasági mérnöki oklevél megszerzése után, *1929-ben lépett a Magyar Államvasutak szolgálatába.* Mint fiatal mérnök, az építési és pályafenntartási szolgálatnál évekig különböző építési és fenntartási munkákat tervezett és irányított. Képességeinek kibontakoztatására a felszabadulás után nyílt igazán lehetőség. Mint építész, előbb a szétrombolt vasút helyreállításában, üzemének megindításában végzett kiemelkedő munkát, majd a pécsi vasútigazgatóságot szervezte újjá.

Munkásságára a közlekedés akkori irányítói hamar felfigyeltek, *s 1947-ben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumba helyezték,* ahol a vasúti műszaki osztály vezetését bízták rá. Két évet töltött ebben a beosztásban, amikor újabb feladatot kapott. *A Vasúti Főosztály vezetőjévé, majd a Magyar Államvasutak vezérigazgatójává nevezték ki.*

Csanádi György vasúti szakismeretei és addigi tanulmányai alapján *tovább folytatta már Pécsett megkezdett tudományos munkáját.* Tanulmányozta, elemezte a korszerű vontatási nemek, a villamos- és a Diesel-vontatás műszaki, üzemi és gazdasági paramétereit. Később ezek alapján kijelölte azokat a kereteket, amelyek e vontatási rendszerek alkalmazásának határsávjait meghatározzák. E részletproblémák mellett, szorgalmas kutatómunkával feltárta azokat a feladatokat is, amelyek a vasúti közlekedés rejtett tartalékait mozgósították.

A vasútüzem teljesítőképességének fokozása érdekében végzett kutatásai, a különböző ismeretanyagok feltárása és szintetizálása terén végzett munkássága már akkor szorosan összefüggött az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem vasútépítés és üzemi tanszékén 1951-ben egyetemi tanárrá történt kinevezésével.* Ez a kinevezés még nagyobb lehetőségeket biztosított a kutatómunkához. 1955-ben *„A járműpark gazdaságos üzemeltetésének egyes kérdései a vasúti áruszállításnál"* című doktori disszertációja alapján a Tudományos Minősítő Bizottság a műszaki tudományok doktorává nyilvánította.



A közlekedés számára új utat mutató, alapvető tudományos megállapításai határainkon túl is nagy érdeklődést keltettek. 1959-ben *Prágában* a Csehszlovák Tudományos Akadémián, ezt követően a bukaresti és temesvári műszaki egyetemeken tartott előadásaiban ismertette eredményeit.

A hazai közlekedéspolitika alapjait megteremtve, munkásságát azoknak a problémáknak a feltárására koncentrálta, melyek az egységes közlekedés két fő ágazatának a vasúti és közúti közlekedés műszaki, üzemi-gazdasági kapcsolatainak s kölcsönhatásainak tudományos elemzését igényelték. *A közút és a korszerű közlekedés* című tanulmányában a közúti közlekedés helyét és szerepét határozta meg. A városi közlekedés fejlesztésének irányait pedig az egységes közlekedéspolitika koncepciója szempontjából foglalta össze.

Értékes, tudományos munkássága elismeréseként a *Magyar Tudományos Akadémia* 1970. február 4-én tartott közgyűlése az Akadémia rendes tagjává választotta.

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter munkásságának vázlatos ismertetéséből is kitűnik: *a felszabadulás évfordulója alkalmából kapott Állami Díj negyedszázados tudományos tevékenységének méltó elismerése.* A magas kitüntetéshez ezúton is gratulálunk.

Visi Ferenc

Kalapáccsal és vésővel

Április 2-án, a felszabadulási ünnepségen *szobrot avattak Dunakeszin*, a MÁV Járműjavító Üzemben: olyan szobrot, amelyet saját munkásuk, egy fiatal lakatos készített, ott helyben, a műhelyben. Az eseményt jelző hír jelkép is egyben: mutatja az alkotás, a munka szabadságát; azt, hogy a szocialista vállalatok támogatják a tehetség kibontakozását, az egyén és a közösség javára.

Czinege István immár harminc éve dolgozik a járműjavítóban. Ide hozta a fiát is, aki már békében, szabadságban született, 1947-ben. Itt volt ipari tanuló, 1965-ben kapta meg a szakmunkásbizonyítványt. Lakatos, a Westing-fékeket javítja.

— *Három éve szobrászkodom* — mondja. — *Találtam a szemétben egy rajzot, nagyon megtetszett. Elkezdtem rajzolgatni, akkor szólt Katona Pista, hogy miért nem járok a szakkörbe.* El is mentem, de a szobrászat jobban tetszett. Magam is meglepődtem, miket tudok csinálni. Azóta már volt egy házi kiállításom is, 11 kisebb, márvány-, bazalt- és ólomszobromat mutatták be.

Szőlőtigeten lakik, Vácra jár gépipari technikumba. Most érettségi előtt áll, sokat kell tanulnia. Különös frigy: *a gépek világa és a márvány.*

— Melyiket szereti jobban?

— *Nem tudok különbséget tenni. Hiszen kalapáccsal és vésővel dolgozom, akár féket javítok, akár szobrot faragok.* Nagy szerencse, hogy lakatos vagyok, mert így a szobrászathoz való vésőket is magam készítem. Igaz, nincs még kiforrott stílusom, csak keresgélem, próbálkozom. *Bejárok Pestre a szakkörbe, ahol adnak anyagot, gipszet, könyveket, és előadásokat is lehet hallgatni.* Egyszer talán még a Képzőművészeti Főiskolára is felvesznek...

Ifjú Czinege Istvánra felfigyelt az üzemi párt- és szakszervezeti bizottság. Biztatták: *faragjon az üzemnek is egy szobrot, adnak hozzá anyagot.* És a fiatalember délutánonként, a reggel 7-től tartó munka után bennmaradt, hogy a szobor április 4-re elkészüljön. Izmos, erős, kalapácsot lendítő munkást ábrázol. Cementbe ágyazott márványzúzalékból készítette, *több mint ötszáz órát dolgozott rajta az elmúlt öt hónapban.*

Most már az üzem udvarán, egy kis füves tér közepén, az ebédlő és az öltöző új épülete között áll a szobor. Fehérlik, fényes szikrákat szór róla a napfény.

Itt, a konyhán dolgozik Czinegéné. Friss házasok, két hónapja volt az esküvő. Azt mondja a férj: *felesége avatás után látta meg a szobrot, szinte utolsónak az üzembeliek közül,* s napközben sem tekintgethet ki, hogy lássa — de tetszik neki. Mások, a munkatársak csipkelődtek egy kicsit, ki így, ki úgy, hiszen az ízlések különbözőek, s az emberek sem egyformák. De végső soron mindenki sajátjának érzi kissé, ha nem is ők alkották, de közülük való ifjú, akit gyerekkora óta ismernek.

S nem tudni: *mire viszi még?* A szakmájában és a szobrászatban egyaránt jövője van. Szívesen jár a *Vasutasok Szakszervezete képzőművészeti körébe, a budapesti Népszínház utcába,* ahol segítséget kap művészi képességének, tudásának elmélyítéséhez.

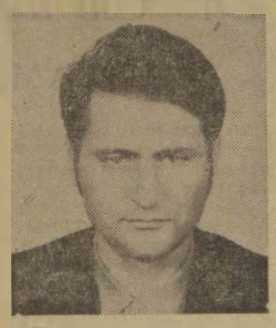
Paládi József

A vörössapkás üzemmérnök

— *Hosszú volt az út, de megérte* — ezzel kezdte be szélgetésünket *Galántai Ferenc* üzemmérnök, amikor eredményes államvizsgái után megkapta friss diplomáját a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolától.

De lássuk, milyen is volt ez a „hosszú út".

A fiatalember — akinek a halántéka táján pár ezüstös hajszál is megvillan már — a vasútforgalmi technikum elvégzése után, *19 éves korában tette fejére a vörössapkát.* Az ezt követő tizennégy évi szolgálata közben nem volt olyan balesete, amelyért hibáztatható lett volna. Dolgozott pontosan, szorgalmasan, és csaknem szünetelenül tanult.



1964—65-ben elvégezte a MÁV-tisztképző tanfolyamot, majd levelező tagozaton a felsőfokú vasútforgalmi technikumot. Ezután tette le az üzemmérnöki államvizsgákat. A *Szakma Ifjú Mestere* kitüntetés ezüst fokozatát háromszor érdemelte ki, és megszerezte az aranyat is. Munkájának elismerését már a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetés is bizonyítja. Tagja a *Petőfi* szocialista brigádnak, 1966 óta, s neki is része van abban, hogy a brigád elnyerte az ezüstkoszorús fokozatot. S ha még azt is elmondjuk, hogy Galántai Ferenc naponta Bácsalmásról jár szolgálatba Kiskunhalasra, s otthon ötéves kisfia és pedagógus felesége van, akkor érthetjük meg igazán törhetetlen akaratát, tettrekészségét, hivatása iránti rajongását.

— Mi adja mindehhez az erőt?

— *Azt hiszem, hogy édesapám példája. Ő szintén vasutas, állomásfőnök volt* — hangzik a válasz. — *Harminc évig teljesített szolgálatot a MÁV-nál. Sajnos, nem sokáig élvezhette a nyugdíjat; 1969-ben temettük el őt...*

— És most, a diploma megszerzése után, hogyan tovább? — kérdezem a mérnök-forgalmi szolgálattevőtől.

— Jön az újabb, az igazi vizsga: *a gyakorlatban hasznosítani mindazt, amit tanultam, évek során elsajátítottam.* Ezenkívül segíteni kívánom a fiatalabb szolgálattevőket, s arra bátorítani őket, hogy tartsanak lépést a magasabb követelményekkel. A technika rohamosan fejlődik, s nekünk, vasutasoknak is lépést kell tartanunk a fejlődéssel.

— S önmaga elégedett-e?

— *Feltétlenül. Keresetem megközelíti a 4000 forintot, ezenkívül a ruhaellátás, a szabadjegy sem lebecsülendő.* De a legfontosabb, hogy szép hivatás a miénk, s érzem, hogy a társadalomnak szüksége van ránk, a vasutasok helytállására...

(tóth)

Munkaszervezés a gyakorlatban

Ferencvárosban nem vártak központi utasításra

Fontos tanácskozást tartottak márciusban az ország legnagyobb csomópontján, *Budapest—Ferencváros* állomáson. A párt és a kormány határozatából, valamint a MÁV ezek nyomán kiadott programjából eredő munka- és üzemszervezési feladatok végrehajtásának első eredményeit értékelték a résztvevők, és megtárgyalták a további teendőket.

Az *Ágoston Gábor* szb-titkár elnökletével megtartott értekezleten ott volt az állomás egész vezérkara, *Berendi Tibor* állomásfőnök vezetésével. Teljes számban megjelent valamennyi pártalapszervezeti és műhelybizottsági titkár is, ezenkívül minden szocialista brigádvezető. A budapesti igazgatóságot *Bencze Lajos* forgalmi osztályvezető képviselte. A munka- és üzemszervezés eddigi eredményeit ismertető beszámolót *Trecska János*, a Keleti-rendező térfőnöke terjesztette elő.

Előreláló szervezéssel

A térfőnök rámutatott, hogy Ferencváros a vasúti szolgálati helyek között szinte *elsőnek kapcsolódott be tavaly a szervezési határozatok végrehajtásába, anélkül, hogy központi utasításra várt volna.* Ezzel függ össze, hogy már hivatkozhat is néhány kiemelkedő eredményre.

Az elmúlt esztendőben csaknem megoldhatatlannak látszó problémákat ígért a hegyeshalmi vonal átépítése miatt a *Budapest—Ferencváros—Kelenföld* közötti szakaszon, valamint a *Budapest—Ferencváros* és *Budapest—Soroksári út* állomások között elrendelt vágányzár. A munka körültekintő megszervezésével azonban mindkét időszakban sikerült a vonatforgalmat a lehető legkedvezőbben megszervezni. Úgyannyira, hogy a forgalom lebonyolításának tapasztalatait tanulmányba foglalták a ferencvárosiak és megküldték a budapesti igazgatóság III. osztályának, hogy a *Budaörs—Biatorbágy* között sorra kerülő vágányzár megszervezésénél felhasználhatók legyenek.

A munka gondos szervezésének eredménye volt az is, hogy — éppen az őszi forgalom időszakában — nappalra lemondták a III. számú állomási tartalék mozdonyt. Csupán ezzel az egy intézkedéssel 58 ezer forintot takarítottak meg három hónap alatt. Ez adta az ötletet, hogy megvizsgálják: *nem volna-e gazdaságos lecserélni az 520-as sorozatú, gurítószolgálati mozdonyokat.* Megállapították, hogy a jelenlegi hét 520-as gőzmozdony helyett öt M—62-es Diesel-mozdonnyal igen gazdaságosan lehetne dolgozni, lényegesen növelve az állomás teljesítőképességét. Ezt a tanulmányt is megküldték a III. osztálynak, s ott már foglalkoznak is vele.

Hatékony intézkedések

Szervezési javaslatot dolgoztak ki a Keleti-rendező, annak idején nem villamosított IX., X., XXIV., XXV. vágányának felsővezetékkel való ellátására. *A gazdaságossági számítások szerint, ezeken a vágányokon jelenleg évi negyedmillió forintba kerül a vonatok átállításával járó többletmunka.* A meggyőző adatok ismeretében már meg is tartották a négy vágány villamosítási munkálatainak műszaki bejárását.

Behatóan foglalkoztak egy másik, az állomás sajátos helyzetéből származó problémával is: *az itt kereszteződő észak—déli és a kelet—nyugati elegyáramlás ügyével, a Ferencvárost hátrányosan érintő, úgynevezett sarokelegy-áramlás csökkentésének kérdésével.* Szervezési intézkedések következtében az előző évek „sarokelegy-forgalmában" legurított 800—900 kocsi tavaly már 700-ra csökkent.

Ezenkívül még több, kisebb-nagyobb szervezési intézkedés bizonyult eredményesnek. Ezek azonban egyelőre nem képezik részét az állomásiak nagy, átfogó szervezési tervének, hanem csak kiragadott problémákat oldottak meg. *A nagy, átfogó szervezési elgondolás kidolgozása az idén, januárban kezdődött, miután megalakították Budapest—Ferencváros munka- és üzemszervezési csoportját, valamint munkaerő-toborzó irodáját.*

Igénylik a dolgozók javaslatait

A munka- és üzemszervezők kikérik majd a dolgozók véleményét, igénylik javaslataikat. *Most még merészen hangzik, de szerintük nem lehetetlen megtalálni annak a módját, hogyan lehetne lemondani a kirendelt dolgozók igénybevételéről,* az ésszerűbb technikai és technológiai feltételek megteremtése után.

A probléma megoldásában nagy feladat vár a toborzóirodára is, amely nemcsak az intézkedési tervbe foglalt javaslataival mozdítja elő, hanem tevőlegesen is szervezi a kirendeltek saját munkaerővel való pótlását. Felkérték a szocialista brigádokat: *otthoni környezetükből hozzanak embereket a létszámhiány megszüntetésére.* A brigádok vállalásaikba is beiktatták ezt a feladatot és ennek már most, a kezdetben is mutatkozik eredménye. Ki a fiát, ki a rokonát, ismerősét hozza Ferencvárosba, s van remény arra, hogy az akció mind hatásosabbá válik.

A szervezési feladatokat összegező tanulmány *két részből áll.* Az elsőben a saját erőből, gyorsan valóra válható javaslatokat, a másodikban pedig a hosszabb távon, felsőbb szintű segítséggel megvalósíthatókat foglalják össze és terjesztik az illetékesek elé, a központi szervezési programba való beilleszkedés végett.

A beszámolóhoz a tanácskozás részvevői közül sokan hozzászóltak és figyelemre méltó javaslatokkal egészítették ki az elgondolásokat. Több mint valószínű, hogy lesz is azoknak újabb eredménye.

Szász Ferenc

A Magyar Vöröskereszt mintaszervezete

A *Magyar Vöröskereszt mintaszervezete* oklevéllel és táblával tüntették ki a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség vöröskeresztes szervezetét,* múlt évi áldozatos, eredményes munkájáért. Az oklevelet és a táblát ünnepélyesen adta át *Lukács József*, a főnökség pártszervezetének titkára. A kitüntetett szervezet érdemeit a X. kerületi Vöröskereszt képviseletében *Bicskei Dánielné* méltatta. *Parajdi Bertalan*, a főnökség vezetője kitüntetéseket, jutalmakat, okleveleket, ajándékokat adott át a vöröskeresztes munkában különösen kitűnt aktivistáknak. *Krempl Ferenc*, a helyi szervezet titkára lelkes, szervező és agitációs munkájáért *Gyöngy Gyula* és *Grácsin Zoltán* 25—25-szörös, *Bárczy Sándorné* 20-szoros véradásért kapott jutalmat. Tizenkilencen 5—10-szer, 5-en pedig többszöri véradásért részesültek elismerésben. Több aktivistának vöröskeresztes törzsgárdajelvényt nyújtottak át.

Akár esett, akár fújt...

A kötelességét mindig lelkiismeretesen teljesítő vasutasok példaképének tekintik Zalaegerszegen a vontatási főnökség szertárából március 31-én nyugalomba vonult *Bozzvai József* raktárkezelő főellenőrt.

A köztiszteletben álló vasutast *négy évtizeddel ezelőtt vették fel ugyanoda munkásnak, ahonnan most elbucsúzott.* A negyven esztendő alatt, kevés kivétellel, naponta megtette az egerszegi munkahely és a nagytilaji lakás közötti oda-vissza 50 kilométeres utat, amiből nyolc kilométer (Nagytilaj és Pakod viszonylatában) mindig az „apostolok lovának" jutott. *Akár eső szakadt, akár hóvihar tombolt, őt mindenkor hajtotta a kötelesség...* Így múlt el ez a négy évtized.

A főnökség társadalmi és politikai életében a felszabadulás óta tevékeny szerepet vállalt, s hosszú éveken át jól látta el szakszervezeti bizalmi tisztségét is. Kétszer kitüntetett kiváló dolgozó, akinek érdemeit soha nem felejtik majd felettesei és munkatársai.

Marko József

Véd-e a védősisak?

Szomorú példák — elgondolkodtató tanulsággal

Sokan kérdezik a kocsirendezők közül, hogy véd-e csakugyan a védősisak a súlyos kimenetelű balesetek ellen. Pusztaszabolcs állomásról például ezt írják: „*Mi általában gyors mozgást végző dolgozók vagyunk..., a baleseti statisztikából nem derül ki, hogy a sisak hány ember életét mentette meg...*, ha tudnánk, hogy a védősisak jó és valóban növeli a biztonságot, saját érdekünkben is használnánk."

Válaszoljanak az effajta kérdésekre a balesetek nyomán készített vizsgálati iratok, az azokban rögzített események.

Lezuhant egy ajtó

Celldömölk állomáson történt az egyik eset, február 11-én. A rendező pályaudvaron üres fedett kocsikból állítottak össze egy szerelvényt a forgalmi dolgozók. Este volt, 19 óra 30 percet mutatott az óra, amikor *H. I. kocsirendező súlyos, fejsérüléses balesetet szenvedett, mert védősisak nélkül dolgozott.*

A kocsiajtok behúzása közben H. I. és egyik munkatársa egy nehezen működő kocsiajtót talált. Kerítettek is mindjárt feszítővasat, hogy azzal mozdítsák meg az ajtót. Próbálkozásuk sikerrel járt, ám a szükségesnél nagyobb erő hatására a fedett kocsi nehéz ajtaja a felső tartókeretből váratlanul kiemelődött, és lezuhant. *Parányi véletlenen múlott, hogy össze nem zúzta a kocsirendező fejét.* Ellenben a védősisak megmentette volna H. I.-t a balesettől, vagy legalábbis sokkal enyhébb lefolyású sérülést kellett volna elszenvednie a védősisak használata esetén. De mint mondani szokás: *késő bánat...*

Egy hónappal ezt megelőzően *Felnémet* állomáson *Szabó II. László* kocsirendezőt érte tolatás közben olyan súlyos baleset, hogy ebből kifolyólag január 27-én 2 órakor az egri kórházban meghalt.

Az igazsághoz tartozik, hogy ezt a balesetet olyan körülmények okozták, amelyek néhány vonatkozásban eltérnek a balesetek általános jellemzőitől. De még így is — amint látni fogjuk — a védősisak használata a mulasztások sorozata ellenére is életmentő szerepet tölthetett volna be.

Tapintat? Udvariasság?

Az említett nap hajnalán az állomás 375. sorozatú tartalék mozdonyát kiszolgáló 1 + 2 főnyi személyzet tagjai — *Kamenyiczki Gyula* tolatásvezető, *Bögös László* és *Szabó II. László* kocsirendező — az 5 óra tájban érkező személyvonatok elől mentek el otthonukból szolgálati helyükre. Felnémet állomásra. Érkezésük után a vonatkísérők melegedőhelyiségében találkoztak, s a szolgálat megkezdéséig hátralevő egy óra alatt begyújtottak, reggelit melegítettek, étkeztek, beszélgettek. Közben a forgalmi szolgálattevő is tájékoztatta őket az elvégzendő munkaműveletekről, amelyekhez várhatóan csak a 9292/b. számú vonat érkezése után foghattak hozzá.

Mi történt addig?

„Emlékezetem szerint úgy rémlik, mintha Szabó II. László említette volna, hogy nincs cigarettája, tehát venni kellene" — vallotta kihallgatásakor Kamenyiczki Gyula tolatásvezető. „Nekem is akkor jutott eszembe, hogy egész napra nem lesz elég a cigaretám, *így azt gondoltam, hogy együtt megyünk cigarettát vásárolni a helyi italboltba, amely az állomástól körülbelül 8—10 percnyire van. Amikor Szabó László a cigarettáját megvette, egyúttal mindkettőnk részére egy-egy fél deci cseresznyét is kért.* Az italt a kimérés után már nem utasítottam vissza, mivel azt gondoltam, hogy beosztottam ezt sértésnek vélné. Ebből szempontból Szabó László nagyon érzékeny természetű volt.. Az állomásra körülbelül 6 óra 10 perckor érkeztünk vissza."

Ezek után — felrúgva minden tiltó rendelkezést — nyugodtan munkához láttak. A tervezett tolatási művelethez — hogy a IV. vágányon hagyott kocsikat megrendezzék — húsz perc állt rendelkezésre. A mozdonyt ráakasztották a 17 kocsira, s a három vasutas más-más fékálláson elhelyezkedve jelzést adott a kihúzásra.

Ő sem hitte...

Csakhogy — mivel a mozdonyvezető a menetirányt tekintve a jobb oldalon foglalt helyet — a kocsirendezők szintén átmentek az ellenkező oldalra. Ezt a szándékot Szabó II. László nem tudta egyszerűen megvalósítani, mert az általa elfoglalt fékbódé ajtaját (annak meghibásodása miatt) nem lehetett kinyitni. Amit ezután tett, arra csak következtethetünk.

A vizsgálat valószínűsítése szerint a később meghalt kocsirendező *a kocsik lökhárítóján és csavarkapcsán lépkedve kísérelte meg az átjutást.* Tekintve, hogy január 13-án az említett időpontban még sötét volt, a vas alkatrészeket pedig zúzmara és jég tette csúszóssá, *Szabó László a kocsik közé esett. Bal karját a kerekek levágták, de halálát az esés közben szerzett fejsérülések okozták, mivel nem viselte a védősisakot.*

Ő sem hitt abban, hogy a sisak életet menthet, amint a többi óvórendszabály is — melyek közül jó néhányat tolatásvezetőjével együtt ugyancsak megsértett, s amelyekről sokan mások szintén könnyedén megfeledkeznek — a dolgozók életét, testi épségét védi.

Hegedűs Károly

A HATÉKONYABB EGYÜTTMŰKÖDÉSÉRT

Szocialista szerződés, gazdag tartalommal

Szocialista munkaszerződés aláírására került sor április 10-én a *Törekvés Művelődési Ház* brigádklubjában. A szerződő felek: az Északi járműjavító X. villamosmozdony- és fődarabjavító részlege, a győri, nyíregyházi, szolnoki, debreceni vontatási főnökségek és a Keleti Vontatási Főnökség. Cél: *a hatékonyabb, jobb munka, az elvtársi, baráti kapcsolatok elmélyítése.*

Hagyománya van már ennek a mozgalomnak. Az első szerződés 1970-ben jött létre az Északi járműjavító és a nyíregyházi vontatási főnökség között. Azután sorra bekapcsolódtak az említettek, most legújabban Debrecen és a Keleti.

A találkozón értékelték az 1972. évi munkát, s megállapították, hogy *vállalásaikat maradéktalanul teljesítették.* Sokat tettek a mozdonyok gazdaságosabb javítása érdekében, kölcsönösen segítették egymást, műhelylátogatásokon vettek részt, hogy jobban megismerjék egymás gondjait és eredményeit. Ahogy az egyik felszólaló mondta: *„A szakszervezeti zászló alatt kibontakozott mozgalom elérte célját".*

Az új szerződés még gazdagabb, tartalmasabb, mint a korábbiak voltak. Termelési és politikai feladatokat egyaránt tartalmaz. Ragadjunk ki néhány példát:

Az Északi járműjavító X. villamosmozdony részlegének dolgozói vállalják, hogy szakmai segítséget adnak a vontatási főnökségeknek; a villamos- és gépezetes munkakörben dolgozókat fogadják Budapesten, *s egy-két hetes tanfolyamokon megismertetik velük munkamódszereiket,* lehetőségeket teremtenek a továbbképzésre. Ezenkívül technológiai leírások, ábrafüzetek, kapcsolási rajzok stb. átadásával is segítséget nyújtanak a villamos- és Dieselmozdonyok javításához.

A vontatási főnökségek vállalták, hogy a hozzájuk tartozó, meghibásodott, javításra küldött mozdonyokról *pontos, megbízható „hiánylati jegyzőkönyvet" adnak a X. részlegnek, hogy könnyítsék, gyorsítsák a javítást.* A mozdonyok üzemeltetése közben szerzett tapasztalatokról szintén tájékoztatják az üzemet — ne kelljen sok időt tölteniük a hiba keresésével.

Jó volt látni, hallani, valamennyi szerződő fél őszintén, igyekvően kereste azokat a lehetőségeket, amelyeknek kiaknázásával segíthetnek egymásnak, s ezzel — közvetve — az egész vasútnak. Persze, vannak olyan tervek is, amelyek még nem kerülhettek be a szerződés hivatalos szövegébe. Például: *az Északi X. részlege garanciát szeretne majd vállalni, hogy a nagyjavításra érkezett villanymozdonyokat a jövőben 21 napon belül kiadják, s gyorsítják a fődarabok kiadását is.*

Túl a termelési, gazdasági kérdéseken, sok mas is szóba került. Megint csak néhány kiragadott példa: a szolgálati helyek pártalapszervezetei — előzetes meghívás, megszervezés alapján —, *kölcsönösen ellátogatnak egymáshoz a taggyűlésekre.* Ugyanígy a szakszervezeti taggyűlésekre is elmennek az szb-tagok, illetve a műhelybizottságok tagjai. A vasutasnap tiszteletére pedig közös sporteseményeket szerveznek.

Érdemes még egy javaslatra felhívni a figyelmet: *a vontatási telephelyeken gyűjtsék össze a politikai, műszaki és történeti adatokat. száz évre visszamenően, mintegy vételkedőszerűen.* Az összegyűlt anyagot képeken, tablókon, esetleg vándorkiállításon be lehetne mutatni. Az eredményes gyűjtőmunka mindenképpen gazdagítaná a magyar vasút fejlődésére, történetére vonatkozó ismereteinket.

P. J.

KOCSIRENDEZŐK

Lámpájuk villog, ahogy száll és lendül
a sötétben, fekete szerelvény
közeleg, — fék sír, ütközők csattognak,
s fütty hasít át az éjszaka csendjén.

Lengő lámpájuk fényköröket rajzol.
Messzire néznek zöld, piros szemek:
a szemaforok; s a messzeség fölött
várakozó csillagok fénylenek.

Fazekas Lajos

UTAZÁS

Rohanó tájak —
Tele futó fákkal,
Sürgönyoszlopokkal.

Mezei bölcsők, legelésző csordak,
Alldogáló emberek: gyorsaságra kelve.

Városok, falvak üzeneteit
Egy esőcsepp hozza ablakunkig,
Mely az elmosott álmokat kicsavarja,
S újra fényesen robogunk.

Kigyózó óriás a vonat,
Mely határokat elszabdalva
Száguldva rohan a holnapba,
S a meggörnyedt rögöket
Kanyargó teste áthidalja.

A tájak csodálatát egy kávé,
Egy szendvics megtöri,
És megújúló bókot ad kedvünknek.
Ismét új tájak tűnnek fel,
Míg az emlékek oszlopsora
Soha nem vész el...

Vas Katalin

FAVÁGÓK
(Apámnak)

Csak ők érzik a szellő vas-öklét
madarak szavait —
balta akaratát —
rönkök ölelését —
fűvek fülelését — gyökerek szívverését —
a törzsnek ráncait —
tapossák az egymásra hullt fűvek
levelek szárnyait
száraz-könnyeket csikarnak —
a gép belemar a Testbe
gallyak rikkancsként bújnak elő
jajgatás-könnyek ostroma suhan
— torzsuk átfogója —
Csak ők érzik a szellő vas-öklét
madarak szavait —
balta akaratát —
rönkök ölelését —
fűvek fülelését — gyökerek szívverését —
a törzsnek ráncait —

Illés László

A szegedi igazgatóság

növeli a konténeres áruszállítást

Minden szelesebb korben nyernek alkalmazast a szegedi igazgatóság területén is az áruszallitás korszeru módszerei. Elősegitette ezt, hogy az utobbi két évben a *Központi Szállítási Tanács* a befizetett kocsiállas-pénzekből 14,5 millió forintot juttatott a szegedi területre az áruszállítás korszerűsítésére..

Jelentős fejlesztési és szervezési feladatként került megvalósításra a közepes méretu, 5 tonnas szállítótartályok városközi forgalma. *Szeged—Tisza pályaudvaron* 1972. április 10-en kezdték meg a szállítótartályos forgalmat *Szeged—Budapest*, illetve *Miskolc, Debrecen, Győr és Szombathely* viszonylatokban. Az elmúlt év végéig összesen 932 közepes méretu szállítótartály érkezett Szegedre és 489 indult rakottan az emlitett helységek közötti forgalomban.

Ezt a közel 9 havi forgalmat értékelve megállapítható, *hogy még nem a követelményeknek megfelelően alakult a szállítótartályos forgalom.* Az érkezett konténereknek legalább 80 százalékát rakva kellett volna „fordítani" Szegeden. A múlt év végére már sikerült jobb eredményt elérni ebben a vonatkozásban is: a konténer biztató térhódítását jelzi, hogy decemberben már az érkezett 109 konténerrel szemben 114 konténert raktak meg áruval Szeged—Tisza pályaudvaron.

Miután a vasút a belföldi darabaru-szállítást a Volán vállalatoknak adta át, *a kis szállítótartályok forgalma a szegedi igazgatóság területén is csökkenő tendenciát mutat.* A kis konténerek már csupán az önkezelésű árukiadványeknél, illetve a nemzetközi forgalomban kerülnek felhasználásra.

A cél az, hogy az általános fuvaroztatói igényeknek jobban megfelelő vasúti konténerek forgalmát növeljük. A szegedi igazgatóság területén ezért *az idén a meglevő 269-ről 509 darabra növelik az 5 tonnás szállítótartályok számát.* Átfogó piackutató és szervező munkával igyekeznek növelni ezek felhasználási körét Szegeden, s a város 40 kilométeres körzetében. Ez év közepétől tervezik beindítani Békéscsaba állomáson és korzetében is az 5 tonnas konténerek felhasználásával a városközi gyorsforgalmú áruszállítást. Ennek érdekében a piackutató, szervező munka már megkezdődött. A konténerek el- és felfuvarozásáról máris tárgyaltak a helyi közúti fuvarozó partnerrel, a 8. számú Volán Vállalattal.

TÁRSADALMI MUNKÁÉRT

Vándorzászlót nyertek

Mátészalka város tanácsa tavaly felkérte a helyi vállalatokat, intézményeket, a lakosság minden rétegét, hogy társadalmi munkafelajánlásokkal járuljanak hozzá a város fejlesztéséhez. A felajánlások teljesítését a közelmúltban értékelte a tanács végrehajtó bizottsága.

Az első helyezéssel járó vándorzászlót és a dicsérő oklevelet Mátészalka vasúti csomópont dolgozói érdemelték ki.

A vasutasok által a városnak nyújtott segítség elismerése nyivánult meg abban is, hogy *Dévényi Gyula*, a debreceni igazgatóság I. osztályának vezetője a társadalmi munkások *arany-plakettjét* kapta.

Mindig többre vágyott

EGY NŐI FORGALMISTA PORTRÉJA

Mosolygós, nyílt tekintetű asszony *Kenyeres Ferencné*, Franciavágás állomás forgalmi szolgálattevője. Egyszerű, családját szerető édesanya. A vasút szeretetét édesapjától örökölte, aki hosszú évekig motorvezetőként teljesített szolgálatot.

Fizikai munkásként kezdte immár huszonhárom esztendeje. De mindig többre vágyott. Szorgalmának eredményeként *1952-ben megszerezte a „piros sapka" viselési jogát.* Felelősségteljes munkájáról melyről fakadó elégedettséggel beszél.

— Az eltelt évek alatt átéltem néhány meleg pillanatot — mondja mosolyogva —. *A vasúti szolgálatban eltöltött éveim is feljogosítanának könnyebb munkakörre, de a forgalmi szolgálatot nagyon szeretem, hivatásomnak tekintem.*

A családban van még egy forgalmi szolgálattevő, a férj. A napok, hónapok múlásával számtalanszor adták-vették át egymástól a szolgálatot. A hivatalos formaságok után mindig szentelnek néhány percet az otthonnak. *A hazamenni készülő házastárs a szolgálat átadásával átveszi a családon belüli teendőket, a háztartással, a gyermek ellátásával kapcsolatos napi gondokat.*

Kenyeresné hivatástudata nemcsak a szolgálat ellátásában tükröződik. A fiatalok munkájáért is felelősnek érzi magát. *Tudását, tapasztalatait, és a munka iránti szeretetét is igyekszik átadni.* Ha fiatal a váltótárs, többször is „átnéz" az állomásra, hogy az esetleges nehézségeken átsegítse.

Munkaköri és anyai kötelességén túl, *mint a szakszervezeti bizottság nőfelelőse, a nődolgozók érdekeit is képviseli.* Az évek során társadalmi munkaórák százai sorakoznak fel szorgalma jeleként. Elismeréseként *miniszteri dicséretben* részesult, majd 1971-ben a törzsgárda ezüstjelvényével együtt a *Közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetés tulajdonosa lett.

Kisleánya jelenleg egészségügyi pályán tanul. Gyógyító munkával, szüleihez hasonló lelkesedéssel szeretne hozzájárulni a vasút eredményes munkájához.

Tóth Jánosné

Bélszínszelet Budapest módra

Szakács-, cukrász- és felszolgáló-tanulók versenye az Utasellátónál

Ötvenket lány és fiú, tizennyolc másodéves és harminchárom harmadéves szakács, cukrász és felszolgáló tanuló versenyzett az Utasellátó Nyugati pályaudvari éttermében. A kétnapos versenyen, március 27—28-án neves szakemberek: *Bori István, Csepeli János, Rudnai János* cukrászok, *Turós Emil, Tüdős József, Máté János* szakácsok, es *Földi Imre, Székely Imre, Pete Jenő* felszolgáló-mesterek előtt mutatták be tudásukat az Utasellátó Vállalat legifjabb, leendő szakemberei.

A budapesti és vidéki kirendeltségek, éttermek tanulófelelősei gondosan felkészítették a gyerekeket. *A versenyen csak azok vehettek részt, akik 4,5-es tanulmányi átlagnál jobb eredményt értek el az iskolában, magatartásuk példás, és a vállalati KISZ szervezet ajánlotta őket a versenyre.* Gyöngébb tanulmányi átlaggal csak azok jöhettek számításba, akik szakmájukban feltűnően jól képzettek.

Csak egy példa arra, mi mindent kellett ezeknek a gyerekeknek „bemutatni". A harmadéves szakácstanulók 15 menüjéből egy így hangzik: *derített gulyásleves, bélszínszelet Budapest módra. Gundel-palacsinta.* s még elméleti tételként hozzá: hogyan kell kicsontozni a sertéskarait, s hogyan lehet felhasználni.

A harmadéves felszolgálók a verseny végén még négy díszasztalt: *egy büfé, egy eskivői, egy szilveszteri és egy diplomata asztalt is megterítettek*, igen szakszerűen. A szigorú, de igazságos ítélete után a győzteseknek és helyezetteknek *Vámos István*, a vállalat kereskedelmi igazgatója adta át a díjakat. A tanulóverseny minden résztvevője emlék-oklevelet kapott.

A felszolgáló tanulók közül *Egyed József* (III. éves), *Pölcz Piroska* és *Nagy Tibor* (II. évesek, mindkettőjük tudása egyforma nagyszerűnek bizonyult), a szakácstanulók közül *Csányi Tibor* (II. éves), *Horváth Tamás* (III. éves), a cukrásztanulók közül pedig *Gábris Erika* (II. éves) és *Bucsányi Zsuzsa* (III. éves) szerezték meg az első helyet.

A verseny rendezésével kapcsolatban el kell még mondanunk, hogy az Utasellátó dolgozói: mindenekelőtt *dr. Gróf József* személyzeti igazgató, *Dankó Andrásné* oktatási előadó, a termelési és értékesítési osztály apparátusa sok szeretettel, gondoskodással kísérték figyelemmel a legifjabbak felkészülését. Mint a verseny után elmondották: *a jövőben is szeretnének nagyon jó kapcsolatot fenntartani a szakmunkásképző iskolákkal.* s a versenytételeket is úgy állították össze, hogy előkészítsék a gyerekeket a szakmunkásvizsgára.

A tanulóverseny szép színfoltja volt annak a megemlékezés-sorozatnak, amelyet az idén ünnepelünk: nevezetesen a főváros 100, s az Utasellátó Vállalat 25 éves jubileumát. Nem véletlen, hogy részt vettek a fiatalok vetélkedőjén a KPM. a Belkereskedelmi Minisztérium oktatási főosztálya, a Kereskedelmi és Vendéglátóipari Szakközépiskola képviselői is.

R. J.

Tanuljunk nyelveket!

Az utóbbi időben egyre gyakrabban hallunk, olvasunk a dolgozók szabad idejének jobb kihasználásáról. *A szabad idő növelése egyre nagyobb számban és mértékben érinti a vasutas dolgozókat is.* Ezért időszerű kissé részletesebben foglalkozni — többek között — az idegen nyelvtanulás hasznosságával.

Ha tárgyilagosan vizsgáljuk a kérdést, sokan nem is túlságosan nagy időráfordítással tökéletesíteni tudnák az iskolában vagy máshol megszerzett alapfokú nyelvismereteket. A jó tankönyvek, a rádió, a televízió, a tanfolyamok, a klubok is segítségünkre lennének. Sajnos azonban az időhiány, a forduló szolgálat vagy más okok miatt háttérbe szorul a tanulás. Sokszor arra gondolunk, hogy minden idegen nyelv tanulásához különleges nyelvtehetségre lenne szükségünk. *Pedig nem így van!*

Kétségtelen, hogy az egyre gyakoribb „egynyelvűség" nemcsak korlátozza az egyes emberek művelődési, tájékozódási igényeit, sőt, számos esetben boldogulását is, hanem gyakran idegenforgalmi, kereskedelmi, közlekedési, kulturális kapcsolatainknál is nehézséget okoz. *Külön érték és szinte nélkülözhetetlen az egyén és a közösség részére a nyelvtudás.* Ezért kell arra buzdítani akit csak lehet, hogy tökéletesítsük nyelvismereteinket, amennyire csak lehetséges. *Modern ember a modern világban szinte nem is képzelhető el idegen nyelvtudás nélkül.*

Ez alkalommal a már megkezdett nyelvtanulás folytatására valo ösztönzés mellett külön fel kívánjuk hívni a figyelmet az egyre inkább terjedő nemzetközi nyelvre. *Az eszperantó egyszerű, logikus nyelvtanával, az ismert elönyelvekből meritett szókincsével ma már elismerten a legkönnyebben es a legrövidebb idő alatt elsajátítható nyelv.* Gondoljunk arra, hogy a Tankönyvkiadó Vállalat „Tanuljunk nyelveket" sorozatban csak 1959 és 1968 között 7 kiadásban, *több mint 5000 példányban megjelent Eszperantó nyelvkönyv* — számos más kiadású nyelvtan, szótár és egyéb tansegédlet forgalomba hozása mellett is — csaknem teljesen elfogyott.

Sok olvasónk előtt talán nem ismeretes, hogy az UNESCO az eszperantó nemzetközi nyelv híveinek a világ minden tájáról gyűjtött 16 millió aláírással ellátott beadványára határozatilag elismerte e nyelv gyakorlati értékét azzal, hogy támogatja célkitűzéseit és javasolja a tanítását az iskolában, *mert ezt a kulturális kapcsolatok és a békés építés kitűnő eszközének tartja!*

Ma már világszerte, így hazánkban is, sok ezren tanulják a nyelvet iskolákban, iskolán kívüli oktatások, tanfolyamok, szakkörök keretében. A Szakszervezetek Országos Tanácsa felügyelete alatt működő Magyar Eszperantó Szövetség *(1081. Budapest VIII., Kenyérmező u. 6.)* szervezésében úgynevezett *„Non Stop"* levelező tanfolyam is működik, mely a tanuló tetszése szerinti időbeosztással való tanulásra nyújt lehetőséget.

Hazánk csaknem minden városában, nagyobb falujában — rendszerint a kultúrházakban is — vannak tanfolyamok. *A vasútigazgatóságok székhelyein és a nagyobb vasúti gócpontokon vasutas szakcsoportok is működnek*, melyek az érdeklődőknek felvilágosítást, a tanulni óhajtóknak lehetőséget, segítséget biztosítanak. A haladó fokú tanulás és tanítás céljaira szépirodalmi, szakmai folyóiratok, könyvek, előadások, különböző szintű vizsga- és államvizsga-lehetőségek (főiskolai és egyetemi szaktanárképzést is beleértve) áll az érdeklődők rendelkezésére.

Rövid tanulás után már baráti levelezés szervezett lehetőségét és számos formáját találja a vasutas eszperantó könyvtár *(Budapest VI., Benczúr u. 41.)* minden csütörtökön 17—21 óra között kereshető fel.

A XVII. évfolyamába lépett *Hungara Fervojista Mondo* eszperantó nyelvű szakfolyóiratot minden, az eszperantó nyelvet beszélő vasutas dolgozónak kívánságára díjmentesen küldi a vasutas eszperantó szakosztály *(1061. Budapest VI., Népköztársaság útja 75.).*

A felszabadulás óta a magyar eszperantisták is részt vesznek e szervezetek munkájában. A Vasutasok Szakszervezete anyagi és erkölcsi támogatásával a vasutasok is hozzájárulnak hazánk gazdasági és kulturális téren elért eredményeinek ismertetéséhez.

Tanuljunk tehát nyelveket — *tanuljuk a nemzetközi nyelvet, az eszperantót*, hogy minél több ország fiaival létesíthessünk közvetlen baráti kapcsolatot, ismertessük és ismerjük meg egymást. Ezzel is elősegítjük a békés egymás mellett élést, fokozottabb együttműködést, a békét!

Dr. Bucsai István

KERESZTREJTVÉNY

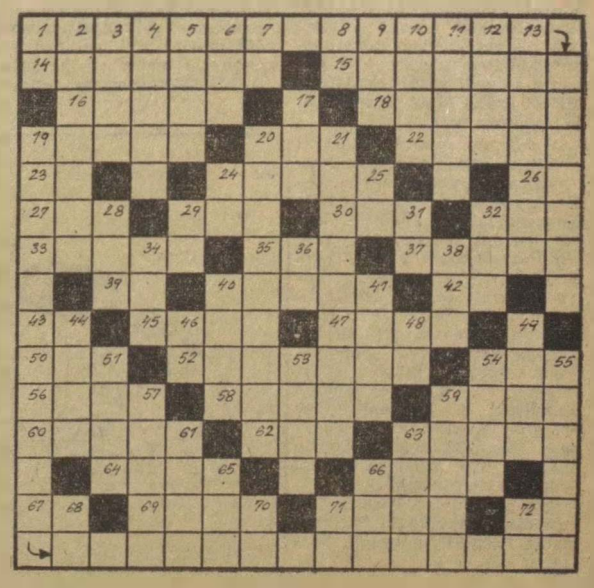
Vízszintes: 1. Az anyák helyzetét könnyítő intézkedés. 11. Híres olasz község az I. világháború harcaiból. 15. 2500 km hosszu vasútvonal Kisázsiában. 16. Az Erdélyi Havasok legmagasabb csúcsa. 18. Csalafinta. 19. A dolgok összefüggése. 20. Heves megyei község. 22. Vajon után? (ékhiány). 23. Vetés kezdete. 24. A francia forradalom legszálsőségesebb vezére. 26. Fogy a közepen. 27. Az ilyen vadászt nem szeretik. 29. Leomlik. 30. Éra. 32. Kéményben van. 33. ...Jenő (1907—1938) erdélyi magyar költő. 34. Régi űrmérték. 37. Dél-afrikai tartomány. 39. Hat, római számmal. 40. Közelkeleti szultánság. 42. A nikkel kémiai jele. 43. Bánat. 45. Idős asszony. 47. Illendő. 50. Kis egyház. 52. Gyógyszerész. 54. Magyar Olimpiai Bizottság. 56. Francia város. 58. Bűvész. 59. Olasz város. 60. Az Ó-perzsa birodalom megalapítója. 62. Skandináv légitársaság rövidítve. 63. Női név. 66. ...tó, folyó Dél-Amerikában. 67. Személyes névmás. 69. ...da, spanyol tartomány. 71. Nem távolyi. 72. Mozdony hang.

Függőleges: 1. A radiolinium kémiai jele. 2. New-York egyik előkikötője. Hajdu megyei község. 4. Románia egy része. 5. A második betű pótlásával dörmög. 6. Becézett férfinév. 7. Fél szakó. 8. Szibériai folyó. 9. Nagyváradi Atlétikai Club. 10. Sugd. keverve. 11. Európai határfolyó. 12. Dunántúli megye. 13. Mirigydaganat görög szóval (fél fej). 17. Erődítmény. 19. Az anyák helyzetét könnyítő intézmények. 20. Csapás (latin). 21. Rövid, velős válasz. 24. Alkotás. 25. Állóvíz. 28. A vivő igéje. 29. Orosz helyeslés. 31. Róna páratlan betűi. 32. Csigafélé. 34. A fizikai erő egysége. 36. Kimondott betű. 38. A férfi párja. 40. Vissza: erdei szellem. 41. Becézett női név. 44. Elhunyt színművész családi neve. 46. Sértetlen. 48. Hangtalanul les. 49. Hajókikötő. 51. Lehet, hogy sor? 53. Somogy megyei község. 54. Dunántúli folyó. 55. Európa egy része. 57. Zéró. 59. Vasérc. 61. Tetszetős. 63. Visszatett! 65. Angyalrang. 66. Állami bevétel. 68. Kicsinyítő képző. 70. Idős magánhangzói. 71. Azonos betűk. 72. Mint 25. függőleges.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 19. Beküldési határidő: 1973. május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A gazdasági vezetők tevékenységének megítélése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 6. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Mindszenti Péter 1024 Budapest, Buday L. u. 5/c. I. 2. Fórizs Sándorné, 4110 Biharkeresztes, MÁV-személypénztár, Házi Józsefné, 1171 Budapest, Nógrádkövesd u. 9. Szabó József 3502 Miskolc Tiszai pu. Sinkó László 9700 Szombathely, Petőfi S. u. 41. VIII. 2.



A színvonalasabb honvédelmi nevelésért

A vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottsága, a vasútigazgatóság, valamint az MHSZ Győr-Sopron, Vas, Zala és Veszprém megyei vezetősége március utolsó napjaiban *megállapodást írt alá Szombathelyen a honvédelmi nevelés összehangolásáról, hatékonyabbá és eredményesebbé tételéről.* Egyebek között megállapodtak, hogy az ifjúság körében fokozzák az elméleti és gyakorlati honvédelmi tevékenységet. Annál is inkább, mivel e korosztály a vasutas dolgozók negyedrészét teszi ki.

Az igazgatóság területén 3 tartalékos és 5 lövészklub működik, s a jövőben újabbakat alakítanak. Több tízezer forintot fordítanak ezek berendezésének korszerűsítésére, fejlesztésére. *A különböző tanfolyamokon 1974-től fokozatosan bevezetik a honvédelmi témák oktatását.* Ehhez az MHSZ előadókat és szemléltető eszközöket ad.

A vasutas művelődési intézményekben honvédelmi témákról előadásokat, kiállításokat rendeznek. *Szombathelyen rádiósklubot hoznak létre.* A fegyveres szervekkel rendszeresen találkozóka' rendeznek.

Sz. T.

A gyöngyösiek kupát nyertek

Gyöngyös város nagy szülöttjének, a Magyar Tanácsköztársaság mártírjának, *Nemecz Józsefnek* az emlékére az MHSZ Kitérőgyári Vasutas Lövészklub március 24—25-én megrendezte a *„Nemecz József Lövészkupa"* versenyt. A verseny országos jellegét nyolc I. osztályú klub részvétele bizonyította.

A kitérőgyáriak lőterén *Koller György* üzemigazgató, a klub tiszteletbeli elnöke üdvözölte a megjelent csapatokat és méltatta a kupa névadójának emlékét, majd megkezdődött a kétnapos küzdelem.

A nemes vetélkedőn végül is *az MHSZ Kitérőgyári Vasutas Lövészklub* versenyzői diadalmaskodtak, így egy évre a kupa őrzői lettek.

NEGYEDSZER A SZOT-TORNÁN

Alakul a vasutas ifjúsági válogatott

Tehetségkutatás a hat igazgatóság területén — Április közepétől kéthetente közös edzések

Az idén negyedszer rendezik meg a SZOT nemzetközi ifjúsági labdarúgótornát. Az eddigi tornákon a vasutas válogatott kiemelkedő szerepet játszott: *két ízben is elnyerte a kupát.* A sikerek elsősorban a gondos kiválasztásnak és az alapos felkészülésnek tulajdoníthatók.

Az eredmények kötelezneknek

A vasutas-válogatott felkészítését az idén is *Simonyi Ferencre,* a BVSC volt fedezetére bízták, aki jelenleg a BLASZ ifjúsági válogatottjának kapitánya is. Az „elért eredmények kötelezneknek" — alapon Simonyi már az elmúlt évben elkezdte az idei tornán szereplő csapat kiépítését. Sőt, amint mondja:

— *Elsőrendű feladatomnak tekintem a vasutas-válogatott felkészítését és jó szereplését, de egyben igyekszem gondoskodni a BLASZ-válogatott felfrissítéséről, s mindezeken túlmenően néhány jó játékossal segíteni Sárosi Lászlót, a magyar ifjúsági válogatott kapitányát is.* Kimondhatatlanul örülök például annak, hogy a tavalyi SZOT-tornán győztes vasutascsapatból öten is tagjai most a válogatottnak, *Rapcsák, Lazsányi, Törőcsik, Ádám* és *Szabó Ferenc* is küzdhet az UEFA-torna döntőjébe jutásért.

Az öt játékos közül ebben az évben már csak a szombathelyi *Szabó* lehet tagja a válogatottnak. Rajta kívül a szintén szombathelyi *Kőhalmi,* valamint *Varga István,* a BVSC-ből számít ismét csapattagnak. De kik lesznek a többiek?

— *Nem sokkal a tavalyi torno befejezése után elkészítettük az új felkészülési tervet.* Célunk ismételten az, hogy képet kapjunk az ország valamennyi vasutas egyesületének ifjúsági gárdáiáról, vagy legalábbis a legígéretesebb, legtehetségesebb fiatalokról.

Lelkesedésből nincs hiány

Az első ilyen felmérésre még tavaly november 23-án került sor a *Szombathelyi Haladás VSE pályáján,* ahol a szombathelyi igazgatósághoz tartozó egyesületek közül *Szombathely, Celldömölk, Tapolca, Veszprém* és *Sopron* képviseltette magát. Az edzőmérkőzésre 97 fiatalt javasoltak a klubok, s örömmel tapasztalhatták a szervezők, hogy a helyi egyesületek vezetői valóban mindent igyekeznek megtenni a vasutas-válogatott újabb sikeres szereplésért.

— *Ugyanezt az odaadást, lelkesedést tapasztaltuk a budapesti összejövetelen is* — nyugtázza örömmel a látottakat Simonyi Ferenc —, amelyen a BVSC ifjúsági játékosain kívül a *Törekvés,* valamint *Albertirsa, Cegléd, Cegléd bercel, Dunakeszi, Pusztaszabolcs, Székesfehérvár* és a *Győri MÁV DAC* legjobb ifjúsági labdarúgói is részt vettek.

A tavalyi két felmérő találkozó után a közelmúltban *Miskolcra, Szegedre* és *Debrecenbe* látogattak el a válogatott szakvezetői, míg az utolsó tehetségkutató erőpróbára április elején *Pécsett* kerül sor. A hat igazgatóság területén tett látogatás után jelölik ki azt a 26—27 labdarúgót, akit meghívnak az első budapesti edzőmérkőzésre, majd ezek után leszűkítik a keretet. *A SZOT-tornán részt vevő 18 játékos április végétől kéthetente egyszer találkozik majd közös edzésen,* s Simonyi Ferenc ezeken az összejövetelken igyekszik kialakítani a végleges csapatot.

Kellemes gondok

— *Őszintén szólva, gondban vagyok* — jegyzi meg az edző —, *de szerencsére kellemes gondjaim vannak. Mert Rapcsákhoz hasonló jó kapust ugyan még nem találtam, de annál több a tehetséges mezőnyjátékos.* Sőt, sok olyan gyerek neve is bekerült a jegyzetfüzetembe, akikre még jövőre vagy azután is számíthatok. A mostani tornán az 1955 augusztus elseje után született fiúk játszhatnak, ugyanakkor például Miskolcon egész sereg 1956-os és 57-es ügyes gyereket láttam. A nevüket, ha most nem is kerülnek be a keretbe, természetesen megjegyeztem.

Mindez már önmagában is örvendetes tény. A fő cél azonban: *a hagyományokhoz híven jól szerepelni az idei nemzetközi tornán is.*

Dobó István

Jót tesz egy kis torna



Egyéves a záhonyi pályafenntartási főnökség munkahelyi testnevelési mozgalma. Annak idején huszonöten határozták el, hogy mindennap 8—10 perces tornagyakorlattal szakítják meg íróasztalhoz kötött vagy legalábbis a négy fal között végzett munkájukat.

A kikapcsolódás — úgy tapasztalták — e néhány perc alatt is jót tesz, s ma már annyira megszokták, hogy közülük senki sem gondol a nehéz kezdetre, amikor akadtak tiltakozók is. De többen voltak — elsősorban a nők között —, akik előljártak a jó példával. Hogy a torna jót tesz, többek között a Kiváló főnökség cím megtartása is bizonyítja.

Képünkön: *napi tornájukat végzik a záhonyi pályafenntartás irodai dolgozói.*

Miskolci siker Szegeden

Lövészklubok versenye a Felszabadulási Vasutas Vándorserlegért

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója által hazánk felszabadulásának negyedszázados évfordulója tiszteletére alapított *Felszabadulási Vasutas Vándorserlegért* folyó, a Vasúti Főosztály és a MÁV Igazgatóságok lövészklubjainak részvételével évenként ismétlődő lövészversenyt ez évben a szegedi vasútigazgatóság MHSZ Zalka Máté lövészklubja rendezte meg.

A verseny miskolci sikerrel zárult. A miskolciak a csapatgyőzelmen kívül az egyéni I—III. helyezést is megszerezték. Kispuskával, 20 lövéses (fekvő) egyéni versenyben első lett *Bari Bernáth,* aki 187 köregységet lőtt. A második helyen végzett *Dargai László* és a harmadik *Szabó Béla* csak egy-egy köregységgel teljesített kevesebbet. A három miskolci versenyző mögött a helyezések a következőképpen alakultak: 4. *Zimonyi Tibor* Szombathely 184. 5. *Fitos Árpád* Pécs 182, *Szabó Károly* Miskolc 176. *Pribina Antal* Szeged 173 köregységgel.

Csapatban: első *Miskolc* 734, második *Szombathely* 662, harmadik *Pécs* 640, negyedik *Szeged* 637, ötödik *Debrecen* 566, hatodik a *Vasúti Főosztály* 544 és hetedik a *Budapesti Igazgatóság* 344 köregységgel.

A győzteseknek ünnepélyesen osztották ki a díjakat. A versenyben győztes miskolci csapat egy évig őrizheti a vándorserleget. A megejtett sorsolás szerint a következő évi versenyt a budapesti igazgatóság MHSZ-szervezete rendezi meg.

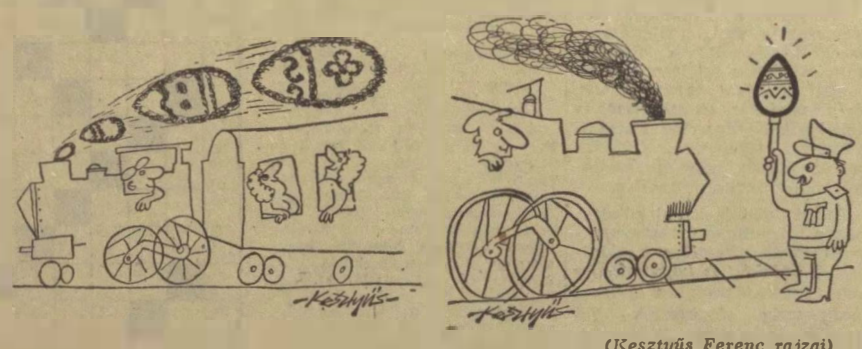
Brigádok a lőtéren

A *miskolci járműjavítóban* is jubileumi lövészversenyt rendeztek az MHSZ 25. éves fennállása alkalmából. A versenyen 60 szocialista brigád 180 tagja vett részt és igen jó eredményeket ért el. Különösen kitűnt és első lett a megmunkáló részleg *Zalka Máté* brigádja. Második helyen végzett a *Technológus* szocialista brigád, a harmadik helyezést pedig a teherkocsijavító részleg *Kossuth* szocialista brigádja szerezte meg.

Teniszoktatás

A Testvériség SE teniszszakosztálya értesíti Rákospalota-Újtelep dolgozóit, hogy sporttelepén (Rákospalota-Újtelep, XV., Bánkút u. 71. sz.) 6 hónapos tenisziskolát szervez hetenként kétszer, 2 óra edzés, szakképzett vezetővel. Pálya- és labdahasználatot biztosítanak. Vasár- és ünnepnapokon délután — versenynapok kivételével — a beiratkozott tanulók a teniszpályát használhatják. A tanfolyam díja: 350 forint. Jelentkezni lehet a sporttelepen Ódor János gondnoknál személyesen, vagy a 680—455-ös telefonon.

HÚSVÉTI UTAZÁS



(Kesztyűs Ferenc rajzai)

HÍREK

A Szakma ifjú mesterei. A józsefvárosi pályafenntartási főnökségnél hét fiatal nyerte el a Szakma ifjú mestere, illetve a Kiváló ifjú szakmunkás címet. Ugyancsak a főnökségnél dolgozó Dénes Zsuzsa jól sikerült szakdolgozatával megszerezte a Kiváló ifjú technikusok oklevelét. A budapesti igazgatóság a szakdolgozat szerzőjét 1600 forint jutalomban részesítette.

— A dolgozók nyolcvan százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban a miskolci villamos vonalfelügyelőségnél. Ezzel függ össze, hogy a szolgálati hely 103,6 százalékra teljesítette felsővezeték-karbantartási tervét, ezenkívül több mint 600 000 forintot takarítottak meg a tervezett önköltségből, annak ellenére, hogy a gépláncos pályafenntartási munkálatok következtében gyakrabbá váltak a felsővezeték-földelések, az ezzel kapcsolatos szerelések.

— „Egy évszázad Pesten és Budán" címmel tizenöt fiatal vasutas vetélkedett Rákosrendezőn, s közülük négyen továbbjutottak a XIV. kerületi döntőre. Ott a csapat tagjai — Lévai Imre forgalmi szolgálattevő, Szabó Károly kocsirendező, Szabó Károlyné adminisztrátor és Lukács István alapszervezeti KISZ-titkár — a negyedik helyet szerezte meg.

— Tárlat a Törekvésben. Április 2-án Szalmaintarzia művészet címmel megnyitották a Törekvés Művelődési Központ szocialista brigádklubjában Orczi Géza lakatos, az Északi járműjavító Bánki Donáth brigádja tagjának munkáit bemutató kiállítást. Az érdekes tarlat igen sok látogatót vonzott.

— Hét nyugdíjba vonult dolgozót búcsúztattak Hódmezővásárhelyen a nemrég újjáalakított vasutas kultúrházban. Takács Lajosné és Komáromi Ferenc munkást, Nádor Károly főfelügyelőt, Csorna Gyuláné és Zászlós János főellenőrt, Nagy Károly és Rózsa Sándor felvigyázót K. Tóth János állomásfőnök és Gazsó Tibor szb-titkár köszöntötte, méltatva sok-sok évi helytállásukat.

— Vezénylés oktatásra. A miskolci vontatási főnökségnél március elsejétől előzetes vezénylés szerint járnak oktatásra a mozdonyvezetők, illetve -fűtők. Előnye, hogy a személyzet kipihenten vesz részt az oktatáson, s egyszerre teljesítik a havonta kötelező 6 órát. Az új rendszer óta a tanulás hatékonyabb, s az oktatás is színvonalasabb.

— Óvoda és bölcsőde épül a szolnoki járműjavítóban. A járulékos költségek nélkül 11 millió forintba kerül a létesítmény, s egy év múlva — amikor elkészül — 75 óvodás és 40 bölcsődés kisgyermek kap benne helyet.

A Hivatalos Lapból

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

A 13. számból: 117610/1972. 3 A. A névadás és házasságkötés társadalmi ünnepségéről, valamint a polgári gyászszertartásról.

A 14. számból: 103939/1973. 9. A. Szolgálati beszélgetések soron kívüli kapcsolása.

103343/1973. 1. D. A csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséről szóló rendelet módosítása.

Pályázati felhívás külföldi tanulmányutakra és ösztöndíjakra.

Tervpályázati hirdetmény.

A szerkesztőség üzeni

Végh Gyula Rákosrendező; Szücs Ferenc Hatvan: Egeressi Zsigmond Záhony; Sepsi Gyula, Fekete László, Pál István, Bakó János Miskolc; Juhász János Hódmezővásárhely; Rapi József Bp. Józsefváros; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Révay Sándor Dunakeszi: Gidófalvy Albert Nyíregyháza; Halmai János Pécs; Hugai István Gyöngyös; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Balcsik László Bp. Ferencváros; Deli János Hajdúböszörmény; id. Biró János Cegléd; Imre István Szombathely; Gurnyi László Komárom; leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Nem az ÖTA adta

A Magyar Vasutas március 17-i számában olvastuk a *„Hogyan él a Miksi család?"* című cikket, amely megemlítette hogy több évvel ezelőtt a fél százalékos ÖTA 12 500 forintot helyezett a banknál letétbe a Miksi-gyerekek számára.

A vasutasszakszervezet *társadalombiztosítási osztálya* — mint a ½ százalékos ÖTA ügyeinek gazdasági lebonyolítója — *nem helyezett letétbe soha senkinek 12 500 forintot,* így feltehetően az *Állami Biztosítótól* kapott és letétbe helyezett összegről szerzett tudomást a cikk szerzője.

K. 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
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1973. MÁJUS 2.

Cselekvő emlékezés

1890 május elsejét, az elsőt is úgy tartjuk számon, mint folytatást, amely koronát tett a munkásmozgalom korábbi harcaira, amely nemzetközi-ségével ünneppé avatta május első napját, a munkásszolidaritás ünnepévé.

Évszázados küzdelmek, harc az emberibb életkörülményekért már a XIV. században megmutatták, hogy egymástól elszakítva nem lehet tartós eredményeket elérni. *A puszta emlékezés kevés, cselekvő, harcos ünneppé kell avatni május elsejét.*

A XIX. században kialakul a munkásosztály, a tőke megerősödésével egyidőben erősödik tömegeiben is, mind jelentősebbé válik a forradalom letéteményese. *Erejét mutatja Párizs utcáin, majd a XX. század első világégése közben érleli és létrehozza a világ első szocialista államát, megrengetve a világot.* Acsarkodó ellenségtől övezve terveket kovácsol, a világforradalom jelszavát tűzi zászlajára, s az emberi boldogságot ígéri — ehezve és rongyosan. Ígérhette mégis, mert évszázadok elnyomott ereje feszült benne. Elszigetelten élte első éveit, de a forradalom eszméi elé nem lehetett határsorompókat állítani. *A magyar forradalom, a közép-európai forradalmak, ha rövid ideig is, de követték az orosz példát.*

Május elseje nagy utat tett meg. A harcos szolidaritás ünnepe lett, mindig úgy ünnepelve, ahogy azt az adott történelmi helyzet megkövetelte. Ünnepjellegét a győztes forradalom hozta, lehetővé téve, hogy eredményeinket is ünnepeljük, módot adva azok ünneplésére is, akik most küzdenek szabadságukért, függetlenségükért.

Ezen a napon a világ minden táján ünnepelnek, békét és emberi jogokat követelve. Ma már mindenütt megtanulták, hogy *a proletár osztályszolidaritás olyan erőt képvisel, ami nem lehet figyelmen kívül hagyni*, s olyan vonzerőt is, amely nap mint nap gyarapítja azok számát, akik szolidaritást vállalnak a munkásosztály történelmi küldetésével. Forradalmas, forrongó világunkban ma is egyre nagyobb szükség van arra, hogy mind nagyobb tömegek hangoztassák békés akaratukat, hogy mind többen állítsanak sorompókat az újabb háborúknak, hogy mind többen bélyegezzék meg békés jövőnk ellenségeit.

Az első budapesti május elsején mintegy hatvanezer munkás vett részt. *1945-ben — 1919 óta az első szabad májuson — sok százezer ember ünnepelte a békét, a fasizmus szétverését és hitet tett az új élet, a szocialista Magyarország mellett.* Közeli testvéreire is találtunk, kitágult az addig bezárt élet, s egyszerre azt is vállalni mertük, hogy mások boldogulásáért is küzdjünk. A megalakult szocialista országok közössége hatalmas erővé duzzadt a nemzetközi küzdőtéren. Erőt sugároz és felelősséget követel a kommunista világmozgalom összérdekei szempontjából. *Internacionalizmusunk új tartalommal gazdagodott.* Napjainkban akcióegységet is jelent, közös, összehangolt cselekvést.

1973 május elsején hitet teszünk szocialista hazánk eredményei, célkitűzései mellett, együtt ünnepelünk a testvéri szocialista országokkal, a világ minden proletárjával, minden dolgozójával.

RENDKÍVÜLI VÁLASZTÁS UTÁN

Újult erővel kezdett munkához a Déli szakszervezeti bizottsága

Rendkívüli szakszervezeti választást tartottak április 6-án *Budapest—Déli pályaudvaron.* Szükségessé tette ezt az a körülmény, hogy a legutóbbi választás óta négyre csökkent az eredetileg kilenc tagú szakszervezeti bizottság létszáma. Négyen különböző okok folytán eltávoztak az állomásról, a szakszervezeti bizottság elnöke pedig nyugalomba vonult. Ezenkívül három tisztséget eddig is kooptálással töltöttek be az szb-ben. Mindez rányomta bélyegét a szakszervezeti munkára.

Szabó Imre, a titkár szintén elfáradt, s azt mondta: — *Ha már újjá kell választani a szakszervezeti bizottságot, mentsenek fel engem is a titkári teendők alól . . .*

Ilyen előzmények után került sor a választásra.

A jelölő bizottság — alapos, körültekintő és lelkiismeretes vizsgálódás után — megtette javaslatát, amelyet a hatvankilenc küldött (egy kivételével) el is fogadott. A küldöttek ugyanis felszólalásaik során kifejtették, hogy fiatal nem szerepel a jelöltek között. Ezek után került a jelölő listára *Anda István* és az ifjú vasutas a titkos szavazás során is elnyerte a dolgozók bizalmát.

A titkári teendők ellátására *Megyeri Józsefnét* választották meg, s rajta kívül még két nő került a szakszervezeti bizottságba.

A küldöttek azzal az érzéssel fejezték be megbízatásukat, hogy akik a tagság akaratából tisztséget kaptak a vezetésben, azok valóban képesek is sokat tenni a közösségért.

Enyedi Sándor

Kállai Gyula a debreceni járműjavítóban

Április utolsó hetében adták át a kitüntetéseket azoknak a vasúti szolgálati helyeknek, üzemeknek és főnökségeknek, amelyek 1972-ben kiemelkedő eredményeket értek el a termelésben, a szállítási feladatok teljesítésében. Az ünnepségek sorozatát a *Kiváló vállalat* kitüntetésben részesült Utaselátó nyitotta meg. A kitüntetést április 24-én *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal* főtitkár adta át a vállalat vezetőjének.

A legjobb eredményt elért négy szolgálati hely, *Záhony átrakókörzet, Budapest-Ferencváros* és *Celldömölk csomópont*, valamint a *debreceni járműjavító* a Kiváló csomópont, illetve Kiváló üzem kitüntetéssel együtt elnyerte a *MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének vörös vándorzászlaját.* A kitüntetéseket Záhonyban április 25-én, Ferencvárosban 27-én *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes és *Szabó Antal* főtitkár, Celldömölkön, ugyancsak 27-én, *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes és *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára adta át.

A debreceni járműjavítóban április 28-án az üzem fennállásának 75 éves évfordulójáról is megemlékeztek a kitüntetés alkalmából rendezett ünnepségen, melyen jelen volt *Kállai Gyula*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Hazafias Népfront elnöke. A kitüntetéseket *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes és *Szabó Antal* főtitkár adta át a jubiláló üzem vezetőinek.

ANYÁK NAPJÁN



Minden év májusának első vasárnapján az édesanyákat köszöntjük és ünnepeljük nagy-nagy szeretettel. Ilyenkor különösen érezzük, hogy szeretetünk, gyermeki ragaszkodásunk forró megnyilvánulásával sem tudjuk soha viszonozni, amit édesanyánk értünk tett. S rádöbbenünk arra is, hogy nemcsak saját anyánknak tartozunk végtelen hálával, hanem minden édesanyának, hiszen az ő áldozataik, lemondásaik, küzdelmeik nélkül maga a társadalom sem boldogulhatna.

Nálunk tisztelet és megbecsülés jár minden dolgozó embernek. Még több tiszteletnek és megbecsülésnek kell öveznie a dolgozó nőket. Ám miként fejezhetjük ki érzelmeinket azok iránt az asszonyok iránt, akiknek mindent köszönhetünk? És akik nehéz, felelősségteljes munkájuk mellett gyermekeik nevelését is legszebb hivatásuknak tartják?!

Szegényes a szó, mégis kimondjuk: köszönjük . . . S igyekszünk további tetteink, gondoskodásunk által a hétköznapokon is kifejezőbbé tenni a hála szerényen, erőtlenül hangzó szavait . . .

Kiváló címmel és vörös vándorzászlóval kitüntetett szolgálati helyek

Záhony ismét a legjobbak élén

Az elmúlt évben csaknem 14 millió tonna áru elszállításáról gondoskodtak az átrakókörzetben

A jók között folyamatosan ben megvitattuk a dolgozók- csaknem ugyanannyi pénzt évről évre ismétlődően a legjobbnak lenni: *nagyon nehéz dolog.* Ezért van az, hogy például az igazgatóságok közötti munkaverseny részvevői között is — már szinte megszokott módon — félévenként vándorol a zászló. A *Kiváló vasúti csomópont*, illetve *Kiváló üzemfőnökség* kitüntetést ugyancsak más-más szolgálati helyek hódítják el évről évre, s alig-alig fordul elő, hogy az a kollektíva, amely egyszer a legjobbak közé került, a következő kitüntetésnél is megelőzzön másokat.

A párthatározat szellemében

Záhony átrakókörzet dolgozói azonban folyamatosan javulo teljesítményeikkel megcáfolták azt a nézetet, hogy az erős mezőnyben ennek „így kell lennie". Miután ugyanis egy esztendővel ezelőtt elnyerték a *Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját*, most — 1972. évi munkájukkal — ismét a legmagasabb kitüntetést érdemelték ki, vagyis *megszerezték a Kiváló csomópont* címet és az azzal járó *vörös vándorzászlót.*

Hogyan sikerült? — adódik a kérdés, amelyre világos és tanulságos választ kapunk az üzemi pártbizottság nemrég készült, a múlt évi eredményeket értékelő, valamint az idei gazdaságpolitikai feladatokat meghatározó jelentéséből.

„Múlt évi munkánk irányítására, szervezésére és elvégzésére döntően hatott, hogy a párt Központi Bizottságának 1971. december 1-i határozata után mindjárt megtettük a szükséges intézkedéseket saját területünkön, s a végrehajtás során sikerült továbbfejlesztenünk a szocialista versenymozgalmat. A párthatározat szellemében fogant intézkedéseket a szolgálati ágak gazdasági vezetőivel, szakszervezeti tisztségviselőivel együttműködve dolgoztuk ki, s a végrehajtás lehetőségeit széles kör-

A kölcsönösség elvén

A tények önmagukért beszélnek: *Eperjeske-átrakón és Fényeslitke személypályaudvaron új felvételi épület létesült, Záhony állomáson átadásra került egy 400 fős munkásmelegedő és ruhaszárító helyiség, amott kocsimosó berendezés, újabb nagy teljesítményű daruk, emitt új úthálózat, korszerű kocsijavító műhely könnyítik a munkát.* Záhonyban 16 központi fűtéses lakás épült; a munkásszállító autóbuszjáratok tavalyelőtti bevezetését legutóbb követte a járatok sűrítése, illetve kiterjesztése, és szinte vég nélkül sorolhatnánk a gondoskodás példáit. 1972-ben szociális, egészségügyi és kulturális jellegű beruházásokra 55 millió forintot, új gépek beszerzésére fordítottak, ezenkívül mintegy 15 millió forintot tettek ki a munkásjóléti költségek. Az elmúlt évben kiosztott jutalmak összege meghaladta a 12 millió forintot . . .

S mit „adtak" az emberek?

A legdöntőbb volt részükről, hogy a munkaverseny évtizedes hagyományait — elsősorban a túrok, műszakok közötti nemes vetélkedés formáit — a brigádmozgalom kiszélesítésével sikerült tovább fejleszteni. *Az állomási szolgálatnál például 1971-ben 1068 dolgozó tartozott 143 brigádba, viszont 1972-ben már 1886 tagot számlált a 242 forgalmi szocialista brigád.* A többi szakszolgálatnál is hasonló számok érzékeltetik a fellendülést, amelyet az elért gazdasági — és társadalmi-politikai — eredmények is jól tükröznek.

Lássunk ezek közül is néhányat:

Az előző évi 13,6 millió tonnával szemben *több mint 13,9 millió tonna áru elszállításáról gondoskodtak 1972-ben a záhonyiak.* Ezen belül mind a korábbi évhez, mind a tervhez képest lényegesen nőtt export-, illetve tranzitexport-

(Folytatás a 3. oldalon)



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes és Szabó Antal főtitkár átadja a záhonyiaknak a vándorzászlót és az oklevelet (Laczkó Ildikó felvétele)

A közösségért dolgozni nem lehet teher

A *józsefvárosi pályafenntartási főnökségen* hosszú évek óta bizalmi tisztséget tölt be. Így hát jogosan érzi magáénak mások gondját-baját. S ha már együttérez, elég ok ez arra, hogy segítsen is ahol lehet.

Nyolc évvel ezelőtt, amikor szakszervezeti bizalminak választották, tudta jól, hogy kötelezettsége megnövekedett. Mégsem a kiutat kereste, a könnyebbséget, amellyel látszateredményeket mutathat fel, hanem becsülettel megdolgozott minden időben.

Akik régóta — mintegy húsz éve — ismerik, így vélekednek róla: *„Vinczéné mindig végzett mozgalmi munkát. Anélkül talán már nem is tudna meglenni".*

Ő maga is szavakba foglalja ezt a gondolatot. Nem cáfolja, hanem erősíti azt, amit szolgálati helyén róla mondanak.

— *A közösségért dolgozni nem lehet teher* — mondja. — *Mindennapi munkámhoz annyira hozzá tartozik már, hogy az hiányozna, ha nem lenne.*

Pedig gyakran van szükség cselekvésre. Családi problémák, külföldi utazás, lakáskérelem, építkezés, mind olyan dolog, amelyhez a bizalmi hozzászólását várják. S aztán a jutalomosztásnál szintén meghallgatják és ő mindig tud jót, hasznosat mondani társairól.

Sokszor nem is várja, hogy hozzáforduljanak. Ha szükségét látja, csendben, észrevétlenül indítványoz, segítséget ad. Ilyenkor a rászoruló azt sem tudja, ki volt a kezdeményező.

Vincze Lajosné nem a szavak embere. Az élet produkálta nehéz helyzetek, idegrendszerét megviselték, egészségére káros hatással voltak. Bár magának is kímélő életmód kellene, önzetlen szeretettel ápolja beteg szüleit s figyelmes gondossággal veszi körül övéit.

Munkáját fáradhatatlanul végzi, otthon is, munkahelyén is. Csak beszélni ne kelljen róla. Akkor ugyanis hangja elakad, keresi a szavakat, s úgy tűnik —, nincs mit mondania. Mintha mindaz, amit két évtizeden keresztül a közösségért vállalt, végzett —, szót sem érdemelne.

Pálinkás Kati

Vasutasok a községi tanácsban

Bánréve község 21 tanácstagot választott. Igen figyelemre méltó, hogy a megválasztott tanácstagoknak *több mint a fele vasutas*, illetve olyan asszony, akinek férje a MÁV-nál dolgozik.

A lakosság tisztelete, megbecsülése a vasutasok iránt abban is megnyilvánult, hogy a választást megelőző jelölő gyűlések előkészítésére, majd levezetésére több helyen egy-egy vasutas dolgozót kértek fel. A jelölő gyűlések aktívak voltak. A felszólalók nagyra értékelték a közösen elért eredményeket, elégedetten szóltak a község, a járás és a megye területén megvalósult létesítményekről, ugyanakkor az újabb gondok megoldásának szükségességéről is őszintén beszéltek. Kinvilvánították bizalmukat a Hazafias Népfront iránt, amelynek helyi titkára szintén vasutas: *Birkás András* intéző.

A választási bizottság elnöki tisztét községünkben *Kovács Lajos*, Bánréve állomás kocsiintézője és OPW-felelőse töltötte be. A megválasztott tanácstagok között idősebbek és fiatalabbak egyaránt találhatók. Így például a községi tanács mindenkori elnökhelyettese maradt *Szegedi József*, MÁV-nyugdíjas, vagy ugyancsak régi tanácstagként folytatja társadalmi tevékenységét *Kovács István* főintéző. Hosszan sorolhatnánk még a neveket, a megválasztottak érdemeit, hiszen ott van közöttük *Szőke István* főellenőr, raktárvezető, *Kruppa Ernő* mozdonyvezető, *Frecskó Imréné*, az Utasellátó dolgozója, *Máté József* vonatfékező, állomásunk KISZ-titkára stb.

Murányi Tibor

A szakszervezetek érdekvédelmi és érdekképviseleti jogai II.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE szervezeti felépítésében és a jogkörök meghatározásában azt a rendszert követi, hogy az adott szintű gazdasági vezetés mellett azonos szintű és hatáskörű választott szakszervezeti szerv működik.

A népgazdaságban a MÁV egésze képez olyan gazdasági egységet, amely a *Munka Törvénykönyve* szerint vállalati kategóriának nevezhető. Éppen ezért a vasutas szakszervezeti szervek jog- és hatásköre is másként alakul, mint a népgazdaság egyéb ágazataiban.

Abból következően, hogy a vasút egy vállalatnak fogható fel, *sokszor a központi vezetőségnek, illetve az elnökségnek kell olyan kérdésekben dönteni, ami más vállalatnál a szakszervezeti tanács, a szakszervezeti bizottság hatáskörébe tartozik.* Például míg más népgazdasági ágban minden üzemben a vállalatvezető és a szakszervezeti bizottság külön köti a kollektív szerződést, addig a vasúton a vezérigazgató és a szakszervezet központi vezetősége az egész vasútra vonatkozóan egy szerződést köt. *(Ezt az önálló elszámolási egységek és az igazgatóságok függelékkel egészíthetik ki.)* A vasúton a szociális, kulturális alap központosan kezelt. Az általános bérügyi intézkedések a folyamatos decentralizálás ellenére is végsőfokon szintén a legfelsőbb fórumokon — a vezérigazgatóság és az elnökség szintjén — dőlnek el.

Fentiekből következik, hogy a vasúton az alsó- és középszintű szakszervezeti szervek hatásköre csorbított. De még így is nagyobb a jogosultságuk — elsősorban a középszerveknek —, mint a gazdasági partnereiknek. (Az egyes szolgálati főnökségek nem folytatnak önálló gazdálkodást. A szakszervezeti szervek igen. A területi bizottságok hatásköre is szélesebb, mint az igazgatóságoké.)

A JOG- ÉS HATÁSKÖRÖK kialakításánál arra törekedtünk, hogy *minden kérdésben elsősorban ott döntsenek, ahol az felmerül, ahol azt legjobban ismerik, ahol a döntés feltételei a legmegfelelőbbek.* Ilyen elgondolásból került sor jogkörök leadására gazdasági és szakszervezeti vonalon egyaránt. A területi bizottságok hatáskörébe került például a kulturális és sportalapok egy részének felosztása, az alapszervezeti szintű szervezeti keretek kialakítása stb.

Nézzük meg részletesen az egyes jogokat.

1 A dolgozók képviseletének joga.

A szakszervezetek egyik alapvető funkciója a dolgozók érdekvédelme. *Az érdekvédelemnek képviseleti és védelmi oldala van és egymás nélkül nem képzelhető el.* Az általánosan értelmezett érdekvédelembe beleértjük az érdekképviseletet is. Szocialista körülmények között a szakszervezetek a törvényekben, rendeletekben és a szakszervezettel kötött megállapodásokban biztosított jogok betartása érdekében lépnek fel elsősorban. De természetesen nemcsak az anyagi jellegű sérelmek tekintetében védik a dolgozókat, hanem fellépnek az erkölcsi normák esetleges megsértése ellen is.

A szakszervezetek hivatottak és jogosultak arra, hogy mint az összdolgozók képviselői *a dolgozókat érintő minden kérdésben képviseletükben fellépjenek.* A munkavállalók nevében és képviseletében nyilatkoznak és véleményt mondanak, tárgyalásokat folytatnak és megállapodásokat kötnek.

Részt vehetnek minden olyan szerv, vagy intézmény munkájában, ahol a dolgozók érdekeit közvetlenül érintő kérdésekkel foglalkoznak. Kezdeményezniük és javaslatokat tesznek a dolgozók érdekeit érintő törvények és rendelkezések kidolgozására, megváltoztatására.

Az állami és gazdasági szervek kötelesek fogadni a szakszervezetek képviselőit. Kötelesek velük tárgyalni és együttműködni, tevékenységüket elősegíteni. A gazdasági vezetők a szakszervezet fellépésére, a dolgozók képviseletében kifejtett álláspontjára kötelesek saját indokaikat közölni. A szakszervezettel folytatandó tárgyalások elől nem térhetnek ki, és a jogszabályokban meghatározottak szerint kell eljárniok.

2 Jog a dolgozók jogi képviseletének ellátásához.

A szakszervezetek jogosultak a munkaviszonyt érintő kérdésekben a dolgozók nevében és helyettük, külön meghatalmazás nélkül is eljárni. Jogosultak arra, hogy hatóságok — bíróság, tanács — előtt képviseljék az olyan dolgozókat, akik keresetet vagy panaszt nyújtottak be. Ilyen esetekben szükséges a dolgozó írásbeli meghatalmazása is.

A szakszervezet jogi képviselete mind a tagokra, mind a nem tagokra kiterjed azzal a különbséggel, hogy a tagokét köteles elvállalni, a nem tagok jogi képviseletét pedig vállalhatja.

3 Részvételi jog munkaügyi viták eldöntésében.

A szakszervezetek joga, hogy részt vegyenek a munkaügyi döntőbizottságok megalakításában, működésének ellenőrzésében és segítésében. *A munkaügyi döntőbizottságok elnökeit és elnökhelyetteseit a szakszervezettel egyetértésben jelölik ki az illetékes vállalati, illetve állami szervek.* A munkaügyi döntőbizottság tagjainak felét a szakszervezetek delegálják. A szakszervezetek figyelemmel kísérik a munkaügyi döntőbizottság munkáját és tanácsaikkal, fellépéseikkel segítik annak tevékenységét.

4 Véleményezési jog.

A szakszervezetek véleményezési joga azt jelenti, hogy az érintett kérdésekben az önálló szabályozás vagy döntés joga az állami, vállalati szervek, főnökségek hatáskörébe tartozik, *de mielőtt döntenek, kötelesek a partner szakszervezeti szervet tájékoztatni és véleményét kikérni.*

A SZAKSZERVEZET VÉLEMÉNYE ilyen esetekben jogilag nem köti az állami, gazdasági vezetőket, tehát döntéseikért teljes felelősséggel tartoznak. Az azonban köti őket, hogy nem dönthetnek addig, amíg a szakszervezet véleményét ki nem kérték, meg nem hallgatták a szakszervezetnek az ügyre vonatkozó észrevételét.

Miniszteri szinten — a gazdasági vezetők megítélését kivéve — véleményezési jog nincs. Velük szemben a szakszervezetek egyetértési jogot élveznek. Vállalati, üzemi szinten a véleményezési jog az alábbiak szerint alakul:

Az előző Munka Törvénykönyvében a szakszervezetek véleményezési joga hasonlóan az egyetértési joghoz, számos egyedi ügyekben érvényesült. *Az új Munka Törvénykönyve szerint a törvény és a szakszervezetekkel történt megállapodások keretei között az egyedi ügyekben gazdasági vezetők önállóan, a szakszervezetek véleményének kikérése nélkül is dönthetnek.* A megoldás célja az, hogy a gazdasági vezetők önállósága és felelőssége növekedjék. Célja ugyanakkor az is, hogy a szakszervezetek hatékonyabban és kritikusabban ellenőrizhessék az egyedi döntéseket, hogy az ilyen ügyeknél ne legyenek általában előre elkötelezve azon a címen, hogy korábban a hozott intézkedéssel már egyetértettek.

Az üzemi demokráciával összefüggésben két nagyon lényeges véleményezési joga van a szakszervezeteknek: *a tervek véleményezése és a gazdasági vezetők megítélése.*

A véleményezési hatáskör egyik lehetőségét biztosítja, hogy a szakszervezet megszervezze a dolgozók bevonását a vállalat vezetésébe. E hatáskör gyakorlásával megvalósítja azt a társadalmi, politikai célkitűzést, hogy *az egyszemélyi felelős vezetéssel együtt, szélesedjen az üzemi demokrácia.*

Másik oldalról képviseli a kollektíva érdekét is, mivel a vállalat gazdaságos működése minden dolgozót érint. Jogos igényük tehát, hogy a gazdálkodásról véleményt mondjanak, javaslataikkal elősegítsék a jó megoldásokat, bírálataikkal erkölcsi, politikai hatást gyakoroljanak a hibák kiküszöbölése érdekében.

A szakszervezeti szervek támasszanak olyan igényt, hogy *a gazdasági vezetőktől a döntések előtt kellő időben kapjanak tájékoztatást az elképzelésekről.* Legyen mód a dolgozók tapasztalatait összegezni, az aktivistákkal tanácskozni. Ellenkező esetben csak néhány ember (esetleg nem is egészen megalapozott) véleményét tudják csupán nyilvánítani.

A véleményezési, észrevételezési jog gyakorlásának határai nem annyira korlátozottak, mint például a kifogásolási, vagy az egyetértési jog. *Nincs jogszabályi akadálya annak, hogy például az alapszervezetek észrevételt tehessenek a magasabb szintű állami szervekhez.* Ellenkezőleg. Az MT 14. §. 2. bek.-ből az következik, hogy a felettes szervhez kell megtenni az észrevételt, ha az alacsonyabb szintű szerv a feléje tett észrevételre — figyelme felhívására — kellő időben nem tette meg a megfelelő intézkedést.

A TÖRVÉNYI RENDELKEZÉS ilyen esetekre a felettes állami szervet illetően is kötelezettséget állapít meg. Az eljárást le kell folytatnia, s ennek eredményét közölni kell az észrevételező, alacsonyabb szintű szakszervezeti szervvel is.

Az észrevételezés, véleményezés joga tehát minden szinten megilleti a szakszervezeti szerveket. S ez akár azonos, akár magasabb szintű állami, hivatali szervek vonatkozásában gyakorolható.

(Folytatjuk.)

A főbíró platánfája

Van egy agyagkorsó az abonyi falumúzeumban. Mázа kopott, szája csorbult. Miért?

— Százhuszonöt évvel ezelőtt, amikor befutott állomásunkra az első vonat, abból ivott először Moravecz István főbíró, majd — kézről kézre járva — Széchenyi István, József főherceg, Habsburg István nádor és a többi vendég. Végül valaki — a tisztelet jeléül — odakoccintotta a korsót a mozdony kerekéhez. Ettől csorbult ki az edény szája — mesélik az abonyiak.

Az állomáson is van ebből az időből egy emlék. A felvételi épület előtt, a sínek mentén álló, hatalmas platánfa. Volt egy másik is, de az már kipusztult. A két csemetét a Rátkay-kastély féltve őrzött parkjából hajdúkkal lopatta a főbíró, hogy ne legyen olyan kopár az állomás környéke. A tulajdonos — mint az írások tanúsítják — meg is hurcoltatta a hajdúkat emiatt.

Lám, mik derülnek ki ennyi év múltán egy-egy falu vagy község múzeumában...

(k)

Miért kevés a fiatal Veszprém állomáson?

A *Magyar Vasutas* március 31-i számában érdeklődéssel olvastam a *„Veszprémben kevés a fiatal"* című írást. Ennek okait a cikkben nyilatkozók helyesen látják. Lenne azonban ezzel kapcsolatban véleményem nekem is.

A létszámhiányhoz szerintem az is hozzájárul, hogy Veszprémben — ahol az állomás, a vontatási és a pályafenntartási főnökség körülbelül 700 dolgozót foglalkoztat, ezenkívül a nyugdíjasok létszáma is elég magas — *a vasutasoknak nincs kultúrházuk vagy klubhelyiségük, ahol szórakozási és művelődési igényeiket kielégíthetnék.* Ezzel szemben más vállalatok — a Videoton helyi gyáregysége, a Bakony Művek, a Faárugyár, a Bánya Tröszt, a Házgyár, a Nitrokémia stb. — rendelkeznek azokkal a szociális és kulturális létesítményekkel, amelyek a fiatalokat oda vonzzák.

Korábban már konkrétan szóba került, hogy a veszprémi vasutasok sportpályáján levő épületet átalakítják, és ott klubhelyiséget létesítenek, de az e célra tervezett 70 000 forint később nem állt rendelkezésre. A KISZ-fiatalok még nem adták fel a reményt, hogy a terv mégis valóra válik, miáltal az ifjúság számára is vonzóbb munkahely lesz Veszprém csomópont.

Kiss Lajos
Alsóörs

125 éve jelent meg a Munkások Újsága

Az 1848-as forradalom idejéből olyan újságot őriznek a debreceni református főiskola könyvtárában, amely ma már nemcsak érdekesség, hanem sajtótörténeti dokumentum is.

Ez az újság 1848. április 2-án, két héttel március 15-e után jelent meg Budapesten.

Az újság a *Munkások Újsága* nevet viseli. A hírlap írója *Táncsics Mihály*, a jobbágyfelszabadítás, s az ipari munkásság ügyének lelkes agitátora, a nemzeti felszabadulás elszánt harcosa, aki töretlen híve volt *Kossuthnak* és *Petőfinek.*

Táncsicsra emlékezve, *Petőfi Sándor* 1848. március 17-én naplójában ezeket írja:

„Budára, Budára!... a helytartó tanácshoz!... nyittassuk meg Stancsics börtönét!... Budára! Ezek voltak a nép leginkább és legtöbbször hallható kiáltásai. Végre választmány neveztetett ki Budára menendő, s a helytartó tanácsot fölszólítandó, hogy a cenzúrát rögtön eltörölje, Stancsicsot szabadon bocsássa... A katonaságnak kiadatott a tétlenség iránti rendelet, a cenzúra eltöröltetett, Stancsics börtönajtaja megnyílt. A rab irót diadallal hozta át a töménlelen sokaság Pestre."

Táncsics munkássága éppen olyan sokrétű és színes, mint élete. Vándor mesterlegényként bejárja Európa nagy részét, tanítói oklevelet szerez, nyelvészeti, történelmi, földrajzi könyveket ír. A *NÉPKÖNYV* című röpiratáért sajtópert indítanak ellene, s a budai helvőrség börtönéből 1848. március 15-én szabadul ki.

A *Munkások Újsága*, politikai hírlap. Fő célja a felszabadított jobbágyok politikai öntudatra ébresztése, s az ügyükért, a feudalizmus fennmaradt intézményei ellen való harc volt.

Az április 2-i újságban Táncsics a nevének módosításáról írja: *„Nevem. Újságomnak ezen első számában mindenekelőtt szükségesnek és kötelességemnek tartom arról az olvasókat felvilágosítani, miért módosítám Stancsics nevet Táncsicsra? Születésem helyén az egész község Táncsicsnak hí. Ezért azonban nem módosítottam rajta, hanem mivel két nagyobb gyermekem, kivált pedig a legidősebb, kinél csak a hazát tudom jobban imádni, szinte így hitt mindig: ennek emlékére meghagyom — úgy, miként ő engem nevezett."*

A szabadságharc bukása után halálra ítélik, 8 évig egy föld alatti odúban rejtőzött. Az 1857. évi általános amnesztia nem jelent megalkuvást életében. 1860 márciusban a Kerepesi temetőben rendezett tüntetésért 15 évi börtönre ítélik. 1867-ben szabadul, amikor a kiegyezés megnyitja börtöne kapuit.

Ugróczky Mihály

HELYISÉG HIÁNYÁBAN

Szakszervezeti munka a forgalmi irodában

Szekszárd állomáson a forgalmi iroda ajtajára azt is kiírhatnák: SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁG, vagy SZAKSZERVEZETI IRODA. Ott dolgozik ugyanis az szb-titkár, aki nem más, mint *Baka György* forgalmi szolgálattevő. Hetedik esztendeje ismerték már az állomáson, amikor a legutóbbi választáson ő kapta meg a tagság bizalmát. A mozgalmi ügyek vitelére a forgalmi irodában elhelyezett két redőnyös szekrény szolgál.

Egy túrban a bizalmiakkal

— Sajnos, a helyiség hiánya sok problémát okoz — szól mentegetőzve a titkár beszélgetésünk kezdetén, miközben a telefonok csengése figyelmeztet, hogy a forgalom biztonsága itt mindennél fontosabb.

— Amikor a szomszédos talponállót felszámolták, bejelentettük rá igényünket, mégsem kaptuk meg — jegyzi meg az egyik vasutas.

Igaz, az állomás dolgozóinak létszáma mindössze 47 fő, de a titkárnak van gondja elég. A *Nagydorogtól Sárpilis—Várdombig* terjedő, mintegy 60 kilométeres vonalszakasz állomásai szakszervezeti vonatkozásban szintén Szekszárdhoz tartoznak.

— Még az a szerencse, hogy a bizalmiakkal egy túrban dolgozom — mondja Baka György. *— Így az élő, eleven kapcsolatot a szolgálati telefon biztosítja.* Ha alkalom adódik, megbeszéljük a mozgalmi feladatokat is. A határidők gyakran túlságosan szorosak.

A szakszervezeti bizottság titkárának egyéb társadalmi megbízatásai is vannak. *Ő tölti be a polgári védelmi törzsparancsnok tisztét is,* ami ugyancsak sokat elvesz a szabad időből. Pedig jó lenne — ő mondta — többször ellátogatni a vonalrész más állomásain, szolgálati helyein dolgozó vasutasokhoz, s ott helyben, titkár — Tapasztalataink szerint a nagyobb létszámú brigádok könnyebben teljesítik vállalásaikat. Éppen ezért Szekszárdon az eddigi öt brigádból kettőt, egy 15 tagú forgalmi és egy 20 főnyi kereskedelmi birgádot szervezünk. Szeretnénk ezenkívül megvalósítani *Lérant Ferencnek*, Tolnamözs állomásfőnökének javaslatát. Ő azt ajánlotta, hogy *a Bátaszék—Rétszilas közötti szakaszon alakítsanak a dolgozók szocialista címért küzdő vonali brigádokat.* Igaza van, hiszen ennek a vonalrésznek valamennyi állomásán olyan vasutasok dolgoznak, akik mind szocialista brigádtagok. A jobb eredmények elérése azonban összefogásra, az elért szint túlszárnyalására ösztönöznek mindnyájunkat...

L. Simon Zsuzsa

Tovább, magasabb szintre

Az elért eredmények persze feledtetik az effajta gondokat. Mert a munka ilyen körülmények között is jól megy.

— Nem tudom, kijelenthetem-e ezt ilyen határozottan — szerénykedik Baka György. — Ami a szocialista brigádmozgalmat illeti: *a szolgálati főnökséggel együttműködve minden lehetőt megteszünk a brigádok által kitűzött célok elérésének elősegítésére.* Állomásunkon jelenleg öt brigád működik, s ebből három a forgalmi dolgozóké. A legutóbbi évi értékelés alapján — sajnos — csak a korábban elért színvonalat tartották, aminek legfőbb oka, hogy az időszakos forgalmi vizsgákon a brigádtagok nem érték el a vállalt tanulmányi átlagot. Ugyancsak a korábban elért szinten maradt a kereskedelmi dolgozók *Gyenes János* vezette „Garai János" szocialista brigád, viszont a *Kiss János* által vezetett *Kossuth* szocialista brigádot jutalomra javasoltuk.

A jutalmazás egyéb formái közé tartozik az is, hogy a szakszervezeti bizottság által vásárolt négy színházbérletet — amelyet a *Babits Művelődési Otthonban megtartott* előadásokra érvényes — kiadják az állomás dolgozóinak, brigádtagoknak.

Dicsérő szavakat mondtak a szekszárdiak *Tolnamözs* állomás három szocialista brigádjáról is, amelyek közül a *Pretz János* vezette kollektíva elnyerte az aranykoszorút.

Együtt még könnyebb

— A brigádmozgalom segítésére az idén új terveink vannak — mondta ezután az szb-titkár, aki elrendezni egy-egy problémát, megbeszélni a tennivalókat, az újabb és újabb feladatokat.

Választ kaptak kérdéseikre

A dolgozók igényének tett eleget *Lökösháza* állomás pártszervezete és szakszervezeti bizottsága azáltal, hogy gondoskodott egy olyan előadás megszervezéséről, amelyen a részvevők magas színvonalú tájékoztatást kaptak a legfontosabb bel- és külpolitikai eseményekről.

A kezdeményezés nyomán április 12-én szabad pártnapra került sor a vasutasok helyi kultúrotthonában. A helyiséget zsúfolásig megtöltötték az érdeklődők. Az előadó *dr. Majoros Balázs*, az MSZMP Központi Bizottság agit. prop osztályának helyettes vezetője volt.

Az érdekes, sokoldalú tájékoztatás sok kérdésre adott választ, s a dolgozók utána így vélekedtek: *máskor is szívesen veszünk részt hasonló rendezvényeken.*

Pacz József

Kiváló címmel és vörös vándorzászlóval kitüntetett szolgálati helyek

Ha Ferencvárosban jól dolgoznak, máshol is könnyebb a munka

A *Budapest—Ferencváros vasúti csomópont* — mint előző számunkban közöltük — 1972-ben végzett munkájáért *Kiváló csomópont és Vörös vándorzászló kitüntetésben részesült.* Több mint 3600 dolgozó öröme ez: a csomópont valamennyi dolgozója magáénak érzi a kitüntetést, s joggal — a múlt évi megfeszített munka nem maradt elismerés nélkül.

Az újságíró még korábban, az ünnepség előtt járt a csomóponton, de már ünnepi, örömteli hangulatot érzékelhetett. A vontatásnál például elmondták, hogy 1966 óta semmiféle kitüntetést mégcsak dicséretet sem kaptak. S ez nem is volt véletlen. *valóban nem a legjobban mentek a dolgok.*

Egymást segítve

— Szemléleti változásra volt szükség — mondja *Takács László*, a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának titkára. — Ez a változás meg is történt: *a gazdasági vezetők ma már együttműködnek a mozgalmi vezetőkkel, foglalkoznak a dolgozók problémáival.* Természetes, hogy az üzemi légkör javulása megmutatkozik a termelési eredményekben is. Minthogy a munkafeladatokat megbeszélik a dolgozókkal, figyelembe veszik javaslataikat, nyilvánvalóan jobban megy a munka. S az sem utolsó dolog, hogy a belső munkaszervezés javítása, az időbeni átcsoportosítások révén sok feladatot sikerrel oldhattunk meg. Ahhoz viszont, hogy a szervezés, átcsoportosítás gyors és jó legyen, jó munkahelyi légkör is kell.

Vaskos köteg, géppel írt papírokból, tanulmánynak is beillene — a vontatási főnökség értékelése 1972. évi munkájukról. Néhány adat: *a bázishoz viszonyítva 25,6, saját célkitűzéseikhez képest 3,3 százalékkal növelték a gazdaságosságot.* Az üzemeltetési költségeket — 1971-hez viszonyítva — 4,4 százalékkal csökkentették. Javult a kocsijavítás minősége, tervszerűsége, kazánsérülés egész évben nem volt.

— *Gazdaságosságra törekedtünk* — mondja *Giczei István* vontatási főnök —, a feladatokat havonta, illetve negyedévenként folyamatosan megvitattuk a műszaki konferenciákon, termelési tanácskozásokon és brigádvezetői értekezleteken. *Nyílt, őszinte légkör alakult ki, így egymást kölcsönösen segítve dolgozhattunk.*

A kitűnő eredmények elérésében nem kis szerepe van a szocialista munkaversenynek. Megfelelő irányelveket dolgoztak ki, s a főnökség 47 brigádja vállvetve dolgozott egész évben. (A jutalom sem maradt el; *a szokásos évi bérfejlesztésen kívül, amely 358 ezer forintot tett ki, tavaly, 250 ezer forint jutalmat fizettek ki a szocialista brigádoknak.)*

A belső tartalékok feltárásával

A mostani ünnepségen csaknem 103 ezer forint jutalmat osztottak szét a brigádok között! A *„Május 1."* brigád elnyerte a *MÁV kiváló brigádja* címet, a kocsivizsgáló *„Új Élet"* brigád és a mozdonyműhely *Komarov* brigádja arany fokozatot kapott. Nyolc brigád elnyerte az ezüst, 13 brigád pedig a bronz fokozatot.

Együtt megyünk át az állomásfőnökségre. A sínek között gyermekjátékok, vascsövekből készülő mászók, s egyebek. Elmondják: engedélyt kaptak arra, hogy 10 ezer forint értékű anyagot felhasználhatnak, a brigádok pedig vállalták, hogy társadalmi munkában ebből az anyagból elkészítenek 11 játékot a IX. kerületi gyerekeknek. Új játszótér épül számukra, s a tanács felkérésére a főnökség dolgozói vállalták ezt a munkát is.

Berendi Tibor állomásfőnök mutatja az értékelést: *tavaly 2,3 százalékkal nőtt az elszállított áru mennyisége, a tehervonatok terhelése 13 ezer tonnával, a kocsikihasználtság 3,9 százalékkal volt több. Javult a tranzitforgalom, sokkal kevesebb volt a fennakadás, mint korábban.*

A budapesti igazgatóság forgalma és eredményessége nagyban függ Ferencvárostól, hiszen — ahogy mondják — *„itt megfordul minden kocsi".* Az igazgatóság forgalmának 34—37 százalékát bonyolítja le az állomás. Nem mindegy tehát, hogyan? *„Ha itt jól megy, akkor máshol is könnyebb a munka"* — mondják, nem kis büszkeséggel.

Mert a múlt évben valóban sikerült jó eredményeket elérniük. Mint *Ágoston Gábor* szakszervezeti titkár mondja: *létszámhiány közepette, a belső tartalékok feltárásával sikerült megoldani feladataikat.* S ebben nagy szerepe volt a szocialista brigádmozgalomnak, s annak, hogy az utóbbi két évben sokat javult az üzemi demokrácia, erősödött a kollektív szellem. Jobb kedvvel, lelkesen dolgoztak az emberek, s a szakszervezet termelést segítő tevékenysége is nőttön nőtt.

„Hármas egységben"

Az állomáson 33 brigád versengett, több mint hétszázan vesznek részt a mozgalomban. Jó munkájuk jutalma, hogy 120 ezer forinttal gyarapodtak. Arany fokozatot kapott a *„Nyugati rendező C-túr"* brigádja és a vonatkísérő *„Kossuth brigád"*. Két brigád az ezüst, 8 brigád a bronz fokozatot érte el.

Végül, de nem utolsósorban, szólnunk kell a szertár munkájáról is, *hiszen a jó eredményeket „hármas egységben", összehangolt munkával érték el.* A szertár dolgozói mindent megtettek, hogy elősegítsék a csomópont tervszerű, céltudatos tevékenységét, s a legjobbak jutalmazása itt sem maradt el.

Boldogan, bizakodó, jó hangulatban dolgozik most mindenki a ferencvárosi csomóponton. Bíznak abban, hogy múlt évi eredményeiket az idén túlszárnyalják.

Paládi József

A celldömölki csomóponton magasabbra emelték a mércét

A *celldömölki vasúti csomópont* is azon kevesek közé tartozik, akik az 1971-ben elnyert *Kiváló vasúti csomópont* címüket megtartották. Sőt, a még magasabb színvonalat jelentő eredményeikkel elnyerték a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének vörös vándorzászlaját.

A fejlődés nem torpant meg

Jól tudjuk, hogy melyik szolgálati hely az előző évben elnyerte a kiváló címet, a következő évben magasabbra kerül a mérce, szigorúbb követelményeknek kell megfelelnie a kollektívának.

Celldömölk állomáson nem is torpant meg a fejlődés, a munkaverseny lendülete. Így 1972-ben tovább javították személyszállítási eredményeiket. Amíg 1971-ben 93 személyvonatot indítottak késéssel, a múlt évben 47-re csökkentették ezek számát. Ugyancsak javult a személyforgalomra használt helyiségek, utasterek rendje, tisztasága, így azok ellen egész évben nem merült fel kifogás sem az ellenőrzés, sem az utasok részéről. *Zsirai József* jegyvizsgáló egy kocsirongálót fogott el, s ezért igazgatói dicséretben és pénzjutalomban részesült.

A tehervonatok menetrendszerűségében a 79,5 százalékos célkitűzés helyett 81,45 százalékot teljesítettek. Abban, hogy a múlt év folyamán mintegy nyolcezer tehervonat pontosan indult Celldömölk állomásról, nyilván közrehatott a viszonylag enyhe téli időjárás is, azonban a dolgozók fokozott igyekezete nélkül aligha érhettek volna el ilyen kiváló eredményt. A brigádértekezletek napirendjéről sohasem kerültek le a menetrendszerűség biztosításával kapcsolatos feladatok. *Fábián Ferenc* szocialista brigádja különösen jól foglalkozott a menetrend pontos betartásához kapcsolódó feladatokkal.

Áruszállítási tervét több mint hatezer tonnával teljesítette túl Celldömölk állomás. Ez sem volt „sétagalopp" a múlt évben, *hiszen a nyár folyamán még lemaradásban voltak.* Az őszi forgalom idejére azonban sikerült szorosabbá tenni kapcsolataikat a szállító felekkel, s így nemcsak a lemaradást pótolták, hanem 6,37 százalékkal a tervet is túlteljesítették. Abban pedig, a berakott súlyt kocsinként két tonnával növelték, döntő szerepet játszott az áruféleségnek leginkább megfelelő kocsitípus helyes kiválasztása. *A múlt évben több mint négyszázzal növelték a rakodással és rendezéssel képzett irány- és közvetlen tehervonatok számát.* A vasútüzem eredményesebb munkáját segítették elő azzal is, hogy 15,8 százalékkal csökkentették állomásukon a korszerű mozdonyok tartózkodási idejét.

A legjobb kollektíva

A munkaversenyben részt vevő, 1615 tagot számláló 162 szocialista brigád az üzem dolgozóinak 74 százalékát tömöríti. A *MÁV kiváló brigádja* címet két közösség viseli, viszont az arany fokozatnak már 80 brigád a tulajdonosa.

Tavaly a gyártási lakatosok aranykoszorús *Kandó Kálmán* brigádja dolgozott a legjobban, *Püspök György* vezetésével. Jó munkájukért most kapták meg a *MÁV kiváló brigádja* címet.

Szász Ferenc

Méltó partnerek

A múlt év folyamán már 20 szocialista brigád dolgozott Celldömölk állomáson 262 taggal. A négy vonatkísérő szocialista brigádnak nagy része volt abban, hogy az előző évi 4,8 km-ről 5,24 km-re növekedett az egy szolgálati órára eső vonatkilométer-teljesítmény.

A vontatási főnökség az állomás méltó partnerének bizonyult a felajánlások teljesítésében. A vonóerő gazdaságos felhasználásában 102 százalékos teljesítményt értek el, s a fajlagos üzemeltetési költséget a tervezett 6,98 forintról 6,72 forintra csökkentették. A megtakarítás itt mindössze 26 fillér, de sok kicsi sokra megy... A vontatásiak 26 fillérjeiből a múlt év végére már számottevő, több mint 600 ezer forintos megtakarítás jelentkezett.

A celldömölki vontatási főnökség a múlt évben kapcsolódott be a vasút dieselesítési programjába. *Tavaly május 1-e óta továbbítanak rendszeresen tehervonatokat M 62-es gépekkel.* Emiatt azután már nálunk is viszonylagos csökkenés állt be a gőzvontatás 100 etkm teljesítményeiben, de a gazdaságosabb üzemmel ez jócskán megtérült, utazó személyzetük egy része pedig — ez sem mellékes körülmény — jóval kedvezőbb munkafeltételekhez jutott.

Nagy erőfeszítések árán is...

A dieselvontatásba való bekapcsolódásukkal együtt járt az is, hogy *a fűtőházba bejáró gépeken napi vizsgálatokat és kisebb javításokat is kellett végezniök* és ez a gőzmozdonyokhoz szokott dolgozóktól és vezetőktől egyaránt nagy erőfeszítéseket igényelt. Így volt ez attól függetlenül, hogy igyekeztek időben felkészülni az új feladatokra. A múlt év elején megfelelő Diesel-olajrelado berendezést és szivattyúházat készítettek és azt a berendezést is üzembe helyezték, amellyel a hűtővizet készítik elő a Diesel-mozdonyok részére. Műhelyük jól megfelelt annak a múlt évben kapott többletfeladatnak is, hogy elvégezze a szombathelyi igazgatóság területén működő összes búvárszivattyú ellenőrzését, karbantartását és cseréjét.

Jelentős túlteljesítést ért el a főnökség kocsijavító műhelye. *A tervezettnél 60 kocsival több jármű részlegvizsgáját végezték el, teherkocsi futójavítási tervüket pedig 113 százalékra teljesítették.* A kulturált utazás színvonalának emelését segítette elő, hogy a személy- és kalauzkocsik időszakos nagytisztítását az előző évi 296-ról 350-re növelték.

Az egész csomópont viszonylatában javult a munkavédelem színvonala, csökkent a balesetek száma, szilárdabbá vált a fegyelmi helyzet. Még hosszasan sorolhatnánk eredményeik számos részletét, amelyekből, mint a mozaik apró kockáiból végül is összeállt e *Kiváló vasúti csomópont* vonzó, példaként állítható képe.

L. J.

Méltóképpen készültek a 75. évfordulóra a debreceni járműjavító dolgozói

Tavaly, az első félév vége táján, majd még inkább túl az esztendő derekán figyelni kezdtek az asszonyok. Előbb csak véletlennek tulajdonították a dolgot és nem szóltak. Ám, amikor látták, hogy rendszeresen, minden fizetési napon több forinttal tér haza az ember, már nem állhatták szó nélkül. Volt, aki azt kérdezte férjeurától: *„Hallod-e, kit ütöttél le, hogy így megdagadt a bukszád?"*

— *Ne izgulj, asszony! Lesz ez még több is!* — válaszolt az ember, és hasonlóan beszéltek otthon társai is.

Kinek lett igaza?

Igaz-e, nem-e, nem tudni pontosan. Mindenesetre most ezeknek a kedves történeteknek a kíséretében elevenítik fel a dolgozók a debreceni járműjavítóban azokat a napokat, heteket, amikor az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői, a párt- és a szakszervezeti bizottság tagjai, a műhelybizottság tisztségviselői egyenként felkerestek minden embert a műhelyekben, és arról beszélgettek velük: *milyen vállalásokra, teljesítményekre lenne szükség ahhoz, hogy az üzem a létszámhiány ellenére is teljesíthesse járműjavítási feladatait.* Természetesen a bértömeggazdálkodás lehetőségeinek kihasználásával, a létszámhiány következtében megmaradt bérek céljutalmakra fordításával. Tárgyalgattak, szót váltottak arról is, hogy *az üzem fennállásának 75. évfordulóját ugyancsak kiemelkedő munkával lehetne méltóképp ünnepelni.*

Ezek után mégiscsak annak a dolgozónak lett igaza, aki azt mondta feleségének: *„Lesz az én keresetem még több is".* Mert a vállalások teljesítése nyomán, a céljutalmak következtében, csakugyan hónapról hónapra több került a borítékokba, mint azelőtt.

A debreceni járműjavító végül is 1972. évi eredményeivel elnyerte a *Kiváló vasúti üzem kitüntetést, vele a MÁV vezérigazgatójának és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének első ízben adományozott vörös vándorzászlaját.*

Az üzem gőzmozdonyokat, teher- és személykocsikat javít. A gazdasági vezetők, a mozgalmi szervekkel karöltve az év minden időszakában a legkörültekintőbben irányították a dolgozókat. Segítettek, dicsértek, bíráltak, mikor mire volt szükség és nem sajnálták a jutalmat sem attól, aki megérdemelte. Lett is foganatja a mindenre kiterjedő törődésnek.

Várakozáson felüli eredmények

Néhány fontosabb, és sokat mondó szám:

A járműjavítási és gyártási tervet 3,85 százalékkal teljesítette túl az üzem. A gazdálkodás javulását elsősorban a járműjavítási költségek 0,5 százalékának megtakarítása mutatja. A termelékenység szintje — a normában mért terv teljesítés és a létszámfelhasználás függvényében — 9,5 százalékkal jobb a tervezettnél. *A javítások átfutási ideje 9,9, a javítási időtartam pedig 19,4 százalékkal csökkent.* A mozdonyjavítás 275 gépre előirányzott tervszámát — amely 145 nagyjavítást foglalt magában — 18-cal teljesítették túl. Ezenkívül még tizennégy 424-es gőzmozdony kazánjának javításával *a Lndler Jenő Járműjavítót is kisegítették.* Az 551 személy-, poggyász- és postakocsira vonatkozó fővizsga- és főjavítási előirányzatot 40-nel haladták túl. A teherkocsik főjavítását és fővizsgáját, valamint az OZ kocsik átalakítását meghatározó programot 2917 kocsival túlteljesítették. Az előirányzott 4118 futójavítás helyett 4932 kocsi futójavítását végezték el.

A dolgozók nem tagadják: *igyekezetük hiábavaló lett volna, ha nem készül üzem- és munkaszervezési intézkedési terv az 1971. decemberi párthatározat alapján.* Ennek kidolgozásához a vezetők figyelembe vették javaslataikat, s számba vették mindazokat a lehetőségeket, amelyek lehetővé tették a termelékenység növelését, az állóalapok jobb kihasználását, az ügyvitel egyszerűsítését, az önköltség csökkentését. *Az elegendő gőzenergia előteremtése, a nehéz fizikai munkát kiküszöbölő berendezések, a termelékenységet fokozó kisgépek beszerzése voltak a leghathatósabb intézkedések.* Sokat segített a vasszerkezeti műhelyben és a kazánműhelyben a daru felszerelése, a kocsiosztályon pedig az oldalajtók beemelésére szolgáló, házilag előállított készülék felszerelése.

A legjobb kollektíva

A munkaversenyben részt vevő, 1615 tagot számláló 162 szocialista brigád az üzem dolgozóinak 74 százalékát tömöríti. A *MÁV kiváló brigádja* címet két közösség viseli, viszont az arany fokozatnak már 80 brigád a tulajdonosa.

Tavaly a gyártási lakatosok aranykoszorús *Kandó Kálmán* brigádja dolgozott a legjobban, *Püspök György* vezetésével. Jó munkájukért most kapták meg a *MÁV kiváló brigádja* címet.

Szász Ferenc

Záhony ismét a legjobbak élén

(Folytatás az 1. oldalról)

szállítási teljesítményük. A kocsitartózkodási idő ugyanakkor a normál nyomtávú kocsiknál 5,75 órával lett kevesebb, mint 1971-ben, miáltal *évi 13 millió forinttal csökkentek az üzemi költségek.* A széles nyomtávú kocsik tartózkodási ideje is több mint egy nappal javult, s tekintve, hogy ez a folyamat már a korábbi esztendőben elkezdődött és gyümölcsözött, ezen a téren *mintegy 24 millió forintos megtakarítás mutatkozik.* A tehervonatok átlagos terhelésének emelése, az irányvonatok tervszerű képzése, a kibernetikai és üzemszervezési csoport hatékony munkája, a szovjet vasutasokkal kiépített elvtársi kapcsolatok erősítése, a különböző szolgálati ágak mind tökéletesebb, tervszerűbb együttműködése, a dolgozók újító és kezdeményező készsége ugyancsak sok lehetőséget tartogatott a kitüntetés elnyeréséhez.

Az átrakókörzetben 1971-hez képest — amikor még 273 000 túlórát használtak fel és a szállítási teljesítmények biztosításához felvett alkalmi munkavállalóknak milliókat fizettek ki — *tavaly 168 000-rel csökkentették a túlórákat, alkalmi munkások foglalkoztatása nélkül.*

Kevesebb baleset

Más szóval ez azt jelenti, hogy a forgalmi végrehajtó szolgálatnál, illetve a munkás- és utazóállomány-csoportban több mint 60 százalékkal sikerült csökkenteni a túlórákat. És jelenti még azt is, hogy az átrakókörzet szolgálati helyein — *a forgalomnál, vontatásnál, pályafenntartásnál, a gépesített rakodási főnökségnél és a szertárnál* — egy év alatt a korábbi 1068-ról 776-ra esett vissza a fegyelmi büntetések, felelősségrevonások száma, s a fegyelem erősödése a baleseti statisztika javulásán is érezhető. A tárgyi balesetek folytán például *1971-ben még 4 millió 139 ezer, 1972-ben már „csak" 1 millió 309 ezer forint kár keletkezett, míg e balesetek száma 140-ről 88-ra csökkent.*

Szólhatnánk még sok mindenről — többek között arról, hogy tavaly 1173 záhonyi vasutas csaknem 500 liter vért adott a rászorulóknak, vagy arról, hogy a körzetben dolgozó nők több mint fele társadalmi ellenőr stb. —, de kevés a hely erre. Az adatok így is bizonyítják, hogy Záhony körzet dolgozói megérdemelték a magas kitüntetést. Arról pedig írunk még lapunkban: *mit tesznek a záhonyi vasutasok elért eredményeik túlszárnyalására, a jelenleg meglevő gondok megoldására.* Mert — amint tőlük tudjuk — sikereik nem tesznek senkit elbizakodottá. Látják, ismerik újabb feladataikat, s azok elvégzése révén joggal remélhetik, hogy jövőre ismét a legjobbak élén köszönthetjük őket.

Kovács József

TÖBB MINT HÁROM ÉVE...

Mi akadályozza egy kormányhatározat végrehajtását?

A kormány 1969. év decemberében — a *Központi Népi Ellenőrzési Bizottság* jelentése alapján — foglalkozott a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeivel.

A jelentés beterjesztése előtt a Népi Ellenőrzési Bizottság a központi irányító apparátusban és számos szolgálati főnökségnél tartott ellenőrzést. *Vizsgálta a vasút felső szerveinek irányító és ellenőrző tevékenységét, a vasúti forgalom biztonságát befolyásoló tényezőket* és különösen azokat a személyi kifogásokat, amelyek — tárgyilagos megítélés szerint — okai lehetnek a vasúti forgalom biztonsága veszélyeztetésének.

Átcsoportosítás nyugdíjazás előtt

A jelentés számos, károsan ható tényezőt állapított meg. Többek között a mostoha munkakörülményeket, az elégtelen vagy hiányos szociális ellátottságot, a veszélyes és sajátos szolgálatot, a létszámhiányból és bérezésből származó nehézségeket, a szolgálat ellátása közben előforduló fegyelmezetlenségeket és nem utolsósorban a személyi, egészségügyi követelmények súlyosan kifogásolható meg nem tartását.

A vasúti forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkakörökben — a bizottság megállapítása szerint — *olyanok is szolgálatot teljesítenek, akik nem felelnek meg az előírt egészségügyi feltételeknek.*

A kormány elé terjesztett anyag sokoldalúan és reálisan tárta fel a tényeket. Az egészségi feltételekkel kapcsolatosan többek között leszögezte:

„A dolgozók egy része, egészségügyi okok miatt abban a munkakörben nem volna foglalkoztatható, ahol ma szolgálatot teljesít. Alacsonyabb keresettel járó munkakörbe való áthelyezéstől félve, a forgalmi szolgálatnál tevékenykedő idősebb dolgozók nagyobbik része valósággal titkolja munkaképességének csökkenését, s ameddig lehet, minden eszközzel kerüli az orvosi felülvizsgálatot. A létszámhiány miatt a felettes szervek sem követelhetik meg a vonatkozó előírások szigorú végrehajtását, ami súlyos balesetek forrása lehet... *Évenként mintegy 300—400 dolgozó kerül ilyen helyzetbe.”*

Valós megállapítás

Igaz és valós megállapítás. Bizonyos kor elérése után egyes dolgozók csakugyan vonakodnak alkalmassági (29-es) vizsgálatra jelentkezni. *Félnek a lecsoportosítástól.* Félnek, mert az esetenként kellemetlen következményekkel is járhat. Anyagi veszteség éri őket, más munkakörbe kell beilleszkedni, esetleg a megszokott környezetből kiválva más szolgálati főnökségnél kell a munkát újra kezdeni. A legérzékenyebb hátrány azonban mindezekből mégiscsak az anyagi veszteség.

A lecsoportosítás miatt *a bércsökkentés általában a hosszú szolgálattal rendelkezőknél következik be,* olyan időben, amikor éppen a nyugdíj alapjául szolgáló jövedelem növelése volna az idős dolgozó egyéni érdeke.

„Bizonyos munkakörökben (főleg a forgalmi irányításnál és a vontatásnál) 25—30 éves szolgálat után, tehát már a nyugdíjazási kor elérése előtt, egészségileg gyakran súlyosan károsodik a szervezet. Ezeknél a fizikai, illetve szellemi dolgozóknál, akik a túlterhelés következtében idő előtt megrokkantak, de bizonyos beosztásokban még jól megállják helyüket a meglevő bérrendszer, az egészségi állapotuknak megfelelő munkakörbe való áthelyezés esetén igen jelentős jövedelemcsökkenést idéz elő” — állapítja meg az előterjesztés.

A bércsökkenés ellensúlyozása

Ami a munkabért illeti, a *MÁV kollektív szerződés* 80%-os mértékig keresetkiegészítést biztosít mindazok részére, akik a forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkakörökben *legalább 15 évet eltöltöttek* és egészségi állapotuk szolgálatból származó megromlása miatt más, alacsonyabb munkabérrel járó munkakörbe kényszerülnek.

A kormány a bércsökkenés ellensúlyozásán túl arról is intézkedett, hogy akiknél az egészségi állapot szolgálatból származó megromlása miatt más munkakörbe történő áthelyezés válik szükségessé, — esetleges nyugdíj megállapítása esetén — biztosítani kell (feltéve, ha ez a dolgozó részére kedvezőbb), hogy *azt a jövedelmet vegyék alapul, amelyet eredeti munkakörében folyamatos munka esetén elért volna.*

A kedvezmény feltételei: az ilyen munkakörökben eltöltött legalább 15 év, valamint a vasúti szolgálatban való megmaradás. *[A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 2031/1969 (XII. 7.) számú határozata.]*

A kormányhatározat végrehatására a *SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatósága* megfelelő utasítást adott ki. A vasút illetékes felső szerveivel egyetértésben arról is intézkedett, hogy az egészségi állapot szolgálatból származó megromlása miatt más munkakörbe történő áthelyezésszükségességét, vagyis az alkalmassági vizsgálat alkalmával az e miatti lecsoportosítást az igazgatósági főorvos (a területi Egészségügyi Központ főorvosa) igazolja.

Meddig várjanak még?

Van kedvezményünk tehát, amelyet a kormány körültekintő gondoskodása nyomán kaptunk, és amelynek igénybevételéről a felsőbb szakszervezeti szervek teremtettek lehetőséget. *Csak éppen az a baj, hogy az említett méltánytalanságok orvoslására a gyakorlatban mégsem történik semmi.* Mert nem elég, hogy a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságának utasítása a VSZT Értesítőben már megjelent — nagy késedelemmel — amikor a forgalommal összefüggő munkakörben eltöltött idők nyilvántartására, vagy az orvosi adminisztráció szabályozására rendelkezés még mindig nem jelent meg. *Meddig várjanak még a dolgozók arra, hogy a kormányhatározat mind egyéni szempontból, mind a vasúti forgalom biztonsága érdekében elérje célját, s megoldja a háttérben meghúzódó problémákat?*

Szükséges, hogy a *MÁV egészségügyi szolgálat* sürgősen adja ki a végrehajtási utasítást, s az értelmezés tekintetében egységes gyakorlat alakuljon ki, amely nem ellentétes a kormányhatározat szellemével, és teljes egészében szolgálja a jogosultak érdekeit.

Kovács Sándor

Tűz az ipartelepen

Tapolca állomás és a vontatási főnökség dolgozói éberségükkel, szakszerű intézkedésükkel, majd bátor helytállásukkal tetemes anyagi kártól mentesítették a népgazdaságot az április 4-re hajló viharos éjszakán.

Svendor Zoltán intéző, az állomás forgalmi szolgálattevője 0 óra 10 perckor észrevette, hogy a közeli gyártelepen, a Könnyűbeton- és Szigetelőanyagipari Vállalatnál tűz keletkezett. A menetirányítói beosztásban szolgálatot teljesítő *Kiss József* főelügyelő közreműködésével Keszthely állomás dolgozói értesítették a tűzoltóságot, ezzel egy időben Svendor Zoltán a gyár illetékeseit, valamint *Hársvölgyi István* állomásfőnököt riasztotta. A szolgálati főnököt *Hantos Gyula* oktatóiszt saját Trabantján vitte a helyszínre.

A gyorsaság döntő szerepet kapott a mentésben. A gyártelepen álló négy rakott tehervagont már valóságos lángtengerből húzta ki a *Süket Gyula* által vezetett Diesel-mozdony, s a kocsik ráakasztásával szinte az életét kockáztatta *Kovács László* vontatóvezető, *Szabó II. József* és *Magyar Béla* fékező. Ugyanakkor *Szabó János* vizet vitt volna készenlétben várakozó 424-es gőzmozdonyával, de a tűzoltók megérkezésekor erre már nem volt szükség.

Bognár Károly

IFJÚ MESTEREK

Tízen indultak Rákosrendezőn a *Szakma ifjú mestere* cím elnyeréséért folyó versenyben, s közülük *Sutyor László, Szendrődi János* és *Létai Imre* forgalmi szolgálattevők — igen nagy pontszámmal — kerültek ki győztesen a vetkedőből.

Pénzjutalmat és oklevelet kaptak kiváló felkészültségükért.

Kézfogás nélkül

Egy nyugdíjas főbizalmi tapasztalataiból



Szabó Kálmán több mint harminc évet szolgált a vasútnál, amikor nyugdíjba ment. Azóta — jó néhány esztendeje már ennek is — lelkiismeretes gondossággal, nagy odaadással látja el a vasutasszakszervezet pilisosabai nyugdíjas csoportjának főbizalmi tisztségét.

Jól ismeri tehát idős társai helyzetét. Nincs nap, hogy ne találkozna velük. A szoros kapcsolat révén milyen tapasztalatok birtokába jutott? — kérdeztük tőle.

— Azok a vasutasok, akik a felszabadulást követően java férfikorban, erejük teljében közvetlenül részt vettek a romhalmazzá vált vasút újjáépítésében, most már nyugdíj előtt állnak vagy nyugdíjba vonultak — kezdte válaszát Szabó Kálmán. — *Ezek az emberek annak idején tudatában voltak annak, hogy az ország verkeringésének megindításához elsősorban a vasút talpraállítása szükséges.* Pótolni kellett az elrabolt vagy tönkre tett mozdonyokat, személy- és teherkocsikat, hogy megindulhjon a normális élethez nélkülözhetetlen forgalom. A mai fiatalok elmondhiszik, hogy mindez mennyi energiába, fáradságba került. Volt időszak, amikor a mozdonyszemélyzet és a vonatkísérők 6—7 órás pihenő után újabb, s gyakran ismétlődő hosszú szolgálatba léptek. *A mai korszerű vontatójárművek és berendezések, a fizikai munkát lényegesen megkönnyítő gépek lehetővé tették; hogy a vasút dolgozói emberibb munkakörülmények között végezzék felelősségteljes, nagy figyelmet igénylő szolgálatukat,* a korábbihoz képest lényegesen kevesebb szolgálati idővel és magasabb bérezéssel. Az eddigi eredmények és a távlati tervek, a villamosítás és a dieselesítés, a korszerű biztosító és jelzőberendezések, az egyre korszerűbb pályák mind azt mutatják, hogy kormányzatunk és a vasút felső vezetése helyes intézkedéseinek középpontjában a dolgozó ember áll. Megbecsülésüket az immár hagyományossá vált, bensőséges hangulatú, nyugdíjasbúcsúztató ünnepségek is érzékeltetik...

— Ezzel szemben elgondolkoztató, hogy a nehéz munkában idő előtt megrokkant és leszázalékolt nyugdíjasainkkal alig-alig törődnek a szolgálati főnökségek. *Sajnos, igen sok vasutas dolgozó válik idő előtt „szolgálatképtelenné”, egészségi állapotuk tartós megromlása folytán.*

Köztudott, hogy a felelős munkához szokott, majd nyugdíjas korukban „tétlenségre kárhoztatott” dolgozók zöme szinte „belebetegszik” a nyugalomba, s képtelen hozzászokni a megváltozott, új életkörülményekhez. *De mennyivel érzékenyebben reagálnak a változásra azok, akik rokkantsági nyugdíjasként szinte elveszítik lábuk alól a talajt!* Mert ők igazán feleslegesnek érzik magukat, különösen akkor, ha — nemhogy búcsúünnepséget rendeznének tiszteletükre, de — még csak egy-egy baráti kézfogást sem kapnak. A hosszan tartó betegállomány végén rendszerint postán kézbesített hivatalos értesítést adja tudtukra, hogy rokkantsági nyugdíjassá, leszázalékolt vasutassá váltak.

Nem lehetne-e róluk is emberibb módon gondoskodni? — kérdezte a főbizalmi. — Ők is megérdemlik ugyanazt a munkatársi szeretetet, körültekintést, mint az egészségesek.

Zoltai Z. András

Távközlési műszerészek

A bal parti körvasút egy részén, ezenkívül *Rákospalota—Újpesttől Gödig,* valamint a *Rákospalota—Újpest — Veresegyház — Vác* közötti vonalon *Váchartyánig* a 230,111. számú távközlő művezetői szakasz dolgozói gondoskodnak a távbeszélő-készülékek, utastájékoztató berendezések és a szolgálatot segítő rádiókészülékek zavartalan üzemeltetéséről, az esetleges hibák megszüntetéséről, legtöbbképpen a hibák megelőzéséről.

Félezer telefon

A Rákosrendezőn székelő szakaszt *Csonka Miklós* vezeti. Olyan szakember, akinek munkáját nem is egy kitüntetéssel ismerte el a szolgálati felsőbbség, így többek között kapott már vezérigazgatói dicséretet, kiváló dolgozó jelvényt, érdemes vasutas kitüntetést.

— *Az elismerés elsősorban beosztottaimat, a szakaszhoz tartozó műszerészeket, segédmunkásokat illeti* — jegyzi meg szerényen, azután mindjárt a közös munkáról beszél:

— *Körzetünkben 500 távbeszélő-készülék üzemel,* s színte valamennyi állomásunkon, sőt a megállóhelyeken is hangszórók szolgálják az utasok tájékoztatását. Göd állomáson pedig nemrég szereltük fel a *Rack-féle* automatikát.

— Mit?

A szakember elmosolyodik, majd érthetőbbé teszi, amit mondott:

— *Oda-visszabeszélő, vagy más szóval: külsőtéri kétirányú bemondó.* Már nem egészen új dolog. Ott alkalmazzuk, ahol megszűnt a váltókezelői szolgálat a korszerű biztosítóberendezések üzembe helyezése következtében. A Rack-automatika rendeltetése az, hogy ha valaki — történetesen a beérkező vagy induló vonat vezetője — a téren, a váltók közelében a forgalmi szolgálattevővel kíván beszélni, könnyen megtehesse. A készülékeknek nincs telefonkagylója, van azonban megfelelő teljesítményű hangszóroja és mikrofonja. *A tolatási műveletekhez — mivel a váltókat a forgalmi szolgálattevő az irodából működteti — ez nélkülözhetetlen, praktikus technikai eszköz...*

A Rack-automatikát a nyílt vonal bizonyos pontjain is alkalmazzák, hogy általa a vonatszemélyzet kapcsolatot teremtsen az állomással. Rákospalota—Újpesten is hamarosan felszerelik.

A veresegyház—váci „vicinális” vonal ma már rangos vasútvonal, ahol az egykori kis gőzösök helyett jelenleg 424-esek továbbítják a vonatokat.

Távirányított vonal

— *Ez a vonal is nemsokára távirányított lesz* — újságolja Csonka Miklós. — *Maris a vonal 46 pontjáról lehet az állomásokkal beszélni.* Ha befejezzük teljes egészében a munkát, a forgalom irányítását, a váltók, jelzők állítását Veresegyház — mint központ — fogja elvégezni, ezáltal csökkenthető a közbeeső állomások személyzete. Az odavisszabeszélő bizonyos szempontból eltér a Gödön alkalmazott rendszertől, mivel a veresegyház—váci vonalon az úgynevezett tranzisztoros pályatelefonokat használjuk majd.

A készülék alig zseb nagyságú, s bőrtokban hordozható. Egyszerű mozdulattal kapcsolható az állomási vagy vonali hálózatba. Amíg megcsodáljuk az [illegible] kis szerkezetet, körülöttünk serényen foglalatoskodnak a szakasz műszerészei. *Alcsics László* egy nagy hangszóróval bajlódik.

— *Ez a rákosrendezői gurító* — mondja. — *Sok a panasz. Ha hallunk, csökken a forgalom biztonsága. Ha erősítünk, akkor pedig a környék lakói zúgolódnak.* A közeljövőben úgy próbálunk megoldást találni, hogy a jelenleginél több, de halkabb hangszórókat alkalmazunk a pályaudvaron, újfajta erősítőberendezéssel...

Állandó készenlét

A szakasz dolgozóinak is lenne panaszuk.

— *Éjjel-nappal ügyeletet tartunk* — szól *Varga László,* az egyik fiatal műszerész. — Készenlétben esténként jó lenne rádiót hallgatni, a hírekről értesülni, muzsikát élvezni. De nekünk nincs effajta készülékünk.

— *És jönnek a meleg nyári napok, nagyon elkelne egy hűtőszekreny. Életünk nagy részét itt töltjük, s szeretnénk, ha az otthonról hozott étel nem romlana meg* — mondják a műszerészek.

Gergely József

CIKKÜNK NYOMÁN

Új szociális létesítmények épülnek Rákosrendezőn

A *Magyar Vasutas* március 3-i száma ismét foglalkozott Rákosrendező régi problémájával, a *„Mikor teremtenek emberhez méltó körülményeket?”* című cikkben. A vázolt, nem kielégítő szociális és munkakörülmények ismeretesek előttünk, s azok megjavítását a MÁV Budapesti Igazgatósága évek óta szorgalmazza, nem is eredménytelenül.

Az elmúlt évben 20 000 munkaórát fordítottunk a hiányosságok felszámolására, de a problémák teljes megszüntetése csak Rákosrendező nagy rekonstrukciójának keretében történhet meg.

A pályaudvar átépítése előreláthatóan az V. ötéves terv időszakában megkezdődik. Ennek ellenére eddig is sokat tettünk a dolgozók panasza ügyében, amint a jövőben is kiemelten kezeljük Rákosrendezőt, még a többi budapesti csomópont hátrányára is.

A vidéki kirendeltek részére *két, összesen 140 személyes, ideiglenes munkásszállást építünk.* Az egyik szállót még most, áprilisban üzembe helyezzük. A másik átadására júliusban kerül sor. A cikkben említett faház, illetve barakkok központi fűtését a jövőben gőzmozdonnyal biztosítjuk, mivel a jelzett kazán nem alkalmas fűtésre.

Rákosrendezőn — a pályaudvar Vác felőli végén — *a Rákos patak és a Komáromi út térségében végleges szociális épület létesítését tervezzük.* Ebben az épületben 269 férfi és 41 nő részére lesz majd korszerű öltöző és mosdó, s ugyancsak ott kap helyet a 100 személyes melegítő konyha, valamint az étterem is, ahol ötvenen étkezhetnek egyszerre. *A kivitelezés 1974-ben kezdődik, és előreláthatóan 1976-ban fejeződnek be a munkálatok.*

Dr. Telek János
vasútigazgató-helyettes

SZÁMOK BIZONYÍTJÁK:

Elkerülhetők a balesetek

A forgalom növekedésének, az elvégzendő munka szaporodásának, újonnan felvett dolgozók nagyarányú foglalkoztatásának *nem feltétlen velejárója az üzemi balesetek számának növekedése.* Főként akkor nem, ha a dolgozók fegyelmezettek, az új felvételeseket a régebbi, tapasztaltabb vasutasok, a szocialista brigádtagok tanítják, nevelik, a szakszervezeti aktivisták pedig következetes megelőző tevékenységet folytatnak.

Ezt állapította meg Kiskunfélegyháza-állomás szakszervezeti bizottsága az üzemi balesetek legutóbbi értékelésekor, vizsgálva azokat az 1970-ben elkezdett vágányzat-átépítési munkálatok döntő szakaszának befejezése után.

A megállapítást az alábbi számadatok támasztják alá.

Az állomás vezetősége 1969-ben 5, az azt követő két évben tíz, majd tizenegy, 1972-ben pedig 18 újonnan felvett kocsirendezőt állított munkába. Ennek ellenére a kocsirendezők által okozott balesetek száma az 1970. évi négyről 1971-ben háromra, *majd 1972-ben kettőre csökkent,* miközben üzemi baleset folytán egyetlen kocsirendező sem sérült meg.

A balesetek következtében kiesett munkanapok száma *1970-ben még 328 volt, de a rákövetkező két esztendőben már csak 22 munkanap esett ki személyi sérülések miatt.* Az egy kocsira jutó kiesett munkanap ugyancsak érzékelteti a megelőző tevékenység hatékonyságát, mivel 1969-ben még 269 ezred, 1970-ben 135 ezred, az azt követő két évben pedig már csak 9, illetve 8 ezred kiesett munkanap jutott egy tolatott kocsira évről évre növekvő forgalom és a sok milliós értékrendű rekonstrukciós vágányzat-építési munkálatok mellett.

Hol kezdődik a boldogság?

Egy fél emberöltőből vajon mennyi jut a boldogságra? És a boldogság milyen időegységben mérhető: órában, napban, hónapban, vagy évben?

— *Évtizedekben!* — vallja *Jakus István* ellenőr, a Budapest—Keleti pályaudvar Villamos Fenntartási Főnökség lakatos csoportvezetője, aki felszabadulásunk 28. évfordulója alkalmából *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi minisztertől másodikként vette át a Munka Érdemrend arany fokozatát.



Jakus István és brigádjának tagjai minden feladatot közösen megbeszélnek

(Laczkó Ildikó felvétele)

Apai örökség

Hatalmas termetű, csupaizom férfi: szénfekete haját, széles mosolyú arcát látva, kúnnak nézem. Nem tévedek nagyot: *jóllehet, Isaszegen él, de az édesapja — akinek hasonmása — jászsági ember, legalábbis onnan való, Viszneken született.* De nemcsak a robusztus külső az egyetlen apai örökség, hanem a vasút szeretete is. A ma már nyugdíjas idősb Jakus hivatalsegédként dolgozott a budapesti igazgatóságon, ő bíztatta fiát, hogy a vasút egyik üzemében tanuljon szakmát.

— Régen volt, negyedszázada éppen, 1948-ban — idézi a múltat —, tanoncnak jelentkeztem az Északi Főműhelyben. Esztergályos szerettem volna lenni. A teljességhez tartozik: *sok választási lehetőség nem volt. A Kőbányai úton, az Északi előtt mintegy háromszázan tolongtunk, szakmára-tudásra vágyó fiatalok, aztán hozzávetőleg hatvanunkat vettek fel.* Nagy volt az örömöm, annak ellenére is, hogy az esztergályosoknál nem volt számomra hely és a lakatos mesterséget tanultam ki... Ma már azt mondom: *jobb is így! A lakatos nincs géphez kötve, munkája szerteágazó, szabadabban mozoghat, többet láthat a világból. Úgy érzem, ez a szebbik szakma!*

A szakma szerelmese

Alighanem valahol itt kezdődik a boldogság: *amikor valaki hivatásának tekinti foglalkozását és annak a mesterségnek a szerelmese-megszállottja, amelyiket éppen üzi.* Pedig igazán nem irigylésre méltó körülmények között dolgozik Jakus István és brigádja. Ha a műhelyben dolgoznak, nincs okuk panaszra, ám amikor a felhős ég a fedél fejük fölött, amikor heves szélviharban szorgoskodnak a magas oszlopokon — mint most április elején is, a Velencei-tó partján —, kevesen cserélnének velük.

— De aztán kétszeresen kellemes volt behúzódni az olajkályhával fűtött, barátságosan berendezett lakókocsinkba, amelyben hétfőtől péntekig négyen lakunk *Bobay Józseffel, Molnár I. Lászlóval* és *Tusor Jánossal* — ekként vélekedik az opitimista ember. S még teljes is lenne a boldogság, ha a beszélgetésünket követő hetekben, ameddig még a székesfehérvári villamosrészleg segítségére vannak a tóparti állomások térvilágításának korszerűsítésében, melegre fordulna az idő: *akkor talán munkaidő után meg is mártózhatnának a tó vizében.*

Percnyi öröm. De vajon mi teszi évtizedessé a boldogságot, milyen körülmények szerencsés összjátéka szükséges ahhoz, hogy egy 41 éves ember kiegyensúlyozottnak mondja magát?

— *Jó légkör otthon, jó légkör a munkahelyen: vagyis harmónia az életben.* 1956-ban házasodtam, egy héttel azelőtt, hogy az Északiból átszerződtem a Keleti pályaudvarra. Apám akkor még a szomszédban dolgozott, a Kerepesi úton, és egy fiatal házas számára az sem mindegy, hogy hamarabb érhet haza. Isaszeg felé pedig szinte a műhely bejárata elől indul a vonat. *Tizenhét éve dolgozom itt, törzsgárdatag lettem,* és az, hogy nem kell újra meg újra bemutatkoznom, ugyancsak biztonságot ad. A házasságom pedig mintaszerűen sikerült!

Sorra vesszük az utóbbi negyedszázad kiemelkedő eseményeit: mindazt, ami teljessé teszi az életet. 1950: *szakvizsga.* 1956: *házasság, majd új munkahely, s megismerkedés Sárvári Karcsi bácsival, a lakatoscsoport korábbi vezetőjével.* Karcsi bácsitól sokat lehetett tanulni; szakmát is, az emberekkel való bánásmódot is. S az öreg készséggel átadta szaktudását Jakus Istvánnak (ma már a fiatalabbak őt nevezik Pista „bácsi"-nak), talán megsejtette, hogy nyugdíjba vonulása után nem sokkal ő lesz az utódja. 1958: *Sárvári Károly javaslatának megfelelően a lakatoscsoport vezetője lesz.* Majd megszületnek a gyerekek — mindkettő lány —, ritkaságszámba menően boldog pillanatok. 1963: *megalakul a lakatos-komplex-brigád, amelynek vezetőjévé választják.* A brigád évről évre kiérdemli a szocialista címet, tavaly pedig — az 1971-es eredményeik alapján — a *MÁV kiváló brigádja* kitüntetést is. Ugyancsak 1971: az szb elnökévé választják (korábban két évig újítási előadó volt), azóta még inkább segítségére lehet a segélyt igénylőknek...

No és az idei április, a kormánykitüntetés, a *Munka Érdemrendből* is a legtényesebb, az arany fokozat, s az újabb brigádkitüntetés. 1972 évi munkájukkal kiérdemelték a *közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja* címet.

A kitüntetés méltó gazdára talált

— Februárban hivattak a főnökség gazdasági és társadalmi vezetői: a szolgálati főnökünk, *K. Molnár Péter* közölte, hogy munkámért, az emberekkel való bánásmód miatt és a társadalmi ténykedésemért kormánykitüntetésre javasoltak. De amikor a Dob utcában a KPM felé baktattam, még akkor sem tudtam, hogy végül is a Munka Érdemrendnek melyik fokozatát kapom meg. Képzelheti az örömömet, amikor a mintegy százhatvanszáznyolcvan vasutas, közlekedési és postás kitüntetett közül másodikként engem szólított a miniszter elvtárs.

Jakus István magas kitüntetésének egy emberként örültek a Villamos Fenntartási Főnökség dolgozói. Többen fogalmaztak úgy: *méltóbb gazdára aligha találhatott volna a kitüntetés. Hiszen a munkáért adják és a munkában Pista „bácsi" fiatal legény kora óta élenjár.* De sokan érzik úgy — és elsősorban a kitüntetett bizonygatja ezt —, hogy a Munka Érdemrenddel az egész csoport, a brigád, sőt: *a főnökség jeles munkáját is elismerték. Mert jó munkahelyi légkör, kölcsönös segítőkészség, kellő összhang nélkül nem lehet eredményesen dolgozni, kiemelkedőt produkálni.*

Jogos kérdés: *miként lesz ezután, hogyan él a továbbiakban egy kormánykitüntetett? Csakúgy, mint eddig.* Holnap ismét útrakel, hogy munkatársaival együtt e napon Agárd térvilágítását javítsa. Ha nem érkeznek meg időre a lámpatestek — mint a múlt héten, amikor Velencén dolgoztak —, éppolyan bosszús lesz, mint legutóbb volt. Otthonában esténként, a tévénézés előtt ezentúl is kihallgatja lányait: *hogyan készültek fel a másnapi tananyagból.* Tervezi azt is, hogy — éppen a mind serdültebb lányok nyugodtabb tanulása érdekében — átalakítja, újabb szobával bővíti a néhány éve épült iszaszegi családi házát. Épp olyan elégedett, higgadt, kiegyensúlyozott ember, mint eddig volt.

Csak talán egy kicsit (vagy teljes joggal: nem is kicsit) boldogabb.

Földes Tamás

KIVÁLÓ ÚJÍTÓK

Az idén emlékezünk meg az újítók és feltalálók mozgalmának 25. évfordulójáról. A jubileum jegyében 151 vasutas újítót és feltalálót tüntettek ki március 29-én a vasúti főosztályon rendezett ünnepségen. A kiváló újító jelvény arany, ezüst és bronz fokozatával kitüntetettek közül mutatunk be néhányat.

Váczi Mihály

a debreceni járműjavító karbantartó csoportjának vezetője. 1940 óta dolgozik a MÁV-nál, 1945 óta jelenlegi munkahelyén. Eredetileg lakatos volt, később csoportvezető. 1951 óta foglalkozik aktívan újításokkal. Első újítását ma is alkalmazza a járműjavító.

Több évtizedes munkája eredményeként háromszor kapott *Kiváló dolgozó* jelvényt, Ezenkívül birtokosa a *Kiváló vasutas* kitüntetésnek, a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés arany fokozatának. Nyolc tagú brigádja, az ő vezetésével ezüst fokozatot ért el. Újítói munkásságát már egy ízben bronz fokozattal ismerték el. Most a *Kiváló újító* jelvény ezüst fokozatával gazdagodott kitüntetéseinek tárháza.

Váczi Mihályt gondolkodó embernek ismerik. *Közel száz újítását vezették be, amelyek múlt évi gazdasági haszna 500 ezer forintot jelent.* Húsz évvel ezelőtt a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felelősi tisztével bízták meg, s a kiváló újító ezen a poszton is változatlan lelkesedéssel és energiával dolgozik. Vezetése jó hatást gyakorol a szocialista brigádra is, ahol az ő kezdeményezése nyomán valamennyien újítanak. 1971-ben 21, 1972-ben 28 újításukat fogadták el és vezették be.

Tóth Ferenc

A szombathelyi vontatási főnökség lakatosa, 1949 óta újító. Átmenetileg 1958-tól 1970-ig a kísérleti műhely vezetője volt, ahol sok tapasztalatot szerzett. Később újítási előadói feladatokat bíztak rá.

Munkája eredményességét bizonyítja, hogy a főnökségnél 1971-ben 85-re nőtt az ésszerűsítések száma. 1972-ben pedig már száznégyen adtak be javaslatot, *amelyből az elfogadott 53 újítás gazdasági haszna 527 052 forint.*

Az újítómozgalom fejlődése Tóth Ferenc egyéni jó példájából következik, *hiszen az újítási előadó 134 egyéni javaslatot adott be, amelyből 62 újítását bevezették.*

Az 53 esztendős, vasutas dinasztiából származó Tóth Ferenc a *Kiváló újító* jelvény bronz fokozatát kapta.

Baráz Péter

„Többet ésszel, mint erővel" — ez a jelszava az egri vontatási főnökség 47 esztendős művezetőjének. 1947 óta újít. Első kezdeményezését további ötletek, javaslatok és ésszerűsítések egész sora követte. Baráz Péter hobbyja a mestersége és az azon belüli ésszerűsítés. A vontatási főnökség művezetőjének példája nyomán sokan bekapcsolódtak a mozgalomba.

A főnökség kimutatása szerint *Baráz Péter újításaiból 262 628 forint haszon származott.* 1972-ben 38 benyújtott újításából tizenkettőt alkalmaznak. Amióta dolgozik, évről évre nekivág egy-egy nagyobb jelentőségű újításnak.

Baráz Péter az újítási ügyintézők versenyében is eredményesen vett részt. Az egri versenyzők a negyedik helyen végeztek az igazgatóság versenyében. A lelkes művezető — a szocialista brigádnak is tagja. Munkája eredményének tudható be az öreg gőzösök újjáformálása.

Mongyi János

A kitüntetettek között egyike azoknak, akik a Kiváló újító kitüntetés bronz fokozatát kapták.

A MÁV Magasépítési Főnökség építésvezetője 1952 óta töretlen energiával újít. *Mongyi János* újításaiért kétszer is megkapta már a *kiváló újító* jelvény bronz fokozatát, egyízben arany és ezüst fokozatot. Ezúttal 500 ezer forint hasznot eredményező 1972. évi újításaiért a *Kiváló újító* jelvény ezüst fokozatát kapta. Eddigi újítói munkássága 1 millió 650 ezer forint megtakarítást jelent a népgazdaságnak.

Gáspár Judit

ÚJÍTÁSI VERSENY

Dunaújváros nyerte a vándorzászlót

Lapunkban már többször beszámoltunk a pécsi vasútigazgatóság csomópontjainak újítási versenyéről, amelynek időtartama a IV. ötéves terv végéig terjed. Az újítási versenyt évenként értékelik, *s a legjobb helyezettet dicsérő oklevéllel és vándorzászlóval jutalmazza az igazgatóság.*

Az elmúlt esztendőben *Dunaújváros* csomópont dolgozói adták be és valósították meg a legtöbb újítást, amelyek révén 286 000 forintot takarítottak meg. Az összlétszámot figyelembe véve, minden dunaújvárosi vasutasra személyenként 232 forint megtakarítás jutott, ezzel megelőzték a legnagyobb csomópontokat: *Dombóvárt, Kaposvárt, Nagykanizsát,* sőt még a pécsieket is.

Képünkön: *dr. Szabó Tibor,* a vasútigazgatóság vezetője ünnepélyesen átadja a győztesek jutalmát *Kucsera Károlynak,* Dunaújváros állomás vezetőmérnökének.



Gáspárnéra lehet számítani

Odaül szerényen az asztal végéhez, kezét ölébe ejti, s mint aki tart valamitől, izgatott várakozás ül az arcán. Eszembe jutottak az szb-titkár szavai: *„Gáspárnéra mindig számíthatunk, mint műhelybizottsági tag, jól végzi munkáját."*

Próbálom magam elé idézni, amint a halk szavú asszony erőteljesen szót emel, kér, követel, mikor, hogy szükséges, az Északi Járműjavító XII/B üzemének nődolgozói érdekében.

— *Most kell éppen beszámolnom a munkánkról* — kezdte a beszélgetést, s már oldódik a nyelve. Beszél arról, milyen mostoha körülmények voltak az üzemben az ötvenes években, amikor odakerült. S azóta hogy megváltozott minden, mennyi hasznos intézkedés született.

— Hány nő dolgozik a XII/B üzemben?

— *Összesen huszonhét* — hangzik a válasz. — *Ebből huszonketten végzünk fizikai munkát.* Akad köztünk szakmunkás, betanított munkás, darukezelő. Kiszámítottuk, hogy az átlageletkor negyvenkét év. Tízen vannak olyanok, akikre még a gyermeknevelés gondja hárul. Emiatt, valamint a sok házi munka és vidékről való beutazgatás miatt, kevés idő jut a tanulásra, pihenésre. *Jól tudjuk, hogy a nehézségek ellenére is mielőbb javítanunk kell a jelenlegi helyzeten. Éppen ezért határoztunk úgy, segítjük azokat a munkatársnőinket, akik a tanulást vállalják.*

Kicsit hallgat, mintha önmaga előtt is szabadkozna amiatt, hogy ő már csak ösztönöz másokat, s a megfelelő munkahelyi körülmények megteremtéséhez nyújt segítséget. De hát ez is sokat jelent.

— Az elmúlt időszak bérintézkedései kedvezően javították az egyenlő munkáért, egyenlő bérarány kialakulását — folytatta. — *Darukezelőink órabére például megegyezik a férfiak órabérével.* A Központi Bizottság határozata alapján, a fizikai munkakörben dolgozók közül ketten 10, ketten pedig 6 százalékos béremelést kaptak. Ezenfelül többen differenciált emelésben részesültek.

A nők, a róluk való gondoskodást nem hagyják viszontzatlanul. Helytállással, legjobb tudásukkal segítik a termelést — mondja most már ugyanazon a csendes, halk hangon, ahogy a beszélgetést kezdte. Ezt már nem kell kihangsúlyozni, ez természetes, ez kötelességük, tudják jól valamennyien a XII/B üzem nődolgozói.

P. K.

A siker titka:

Egymást segítve a közösségért

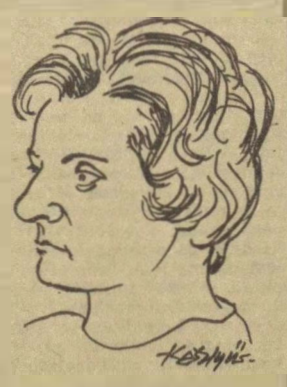
Hámán Kató neve, szelleme Szentesen is helytállásra — a hármas jelszó megvalósítására — ösztönzi a szocialista brigádokat. A többes szám nem véletlen, hiszen a szentesi csomóponton két, Hámán Kató nevét viselő szocialista brigád működik. A vontatási főnökség létszámába tartozó közösség éppen most kapta meg a *MÁV kiváló brigádja* címet — ezt a hírt lapunk előző számában megírtuk —, az állomás kereskedelmi szolgálatánál tevékenykedő Hámán Kató brigád pedig immár másodszor érdemelte ki az aranykoszorús kitüntetést.

Papp Zoltán állomásfőnök mondta el, hogy a *Borsi Sándorné* által vezetett brigád kiemelkedő mértékben járult hozzá, hogy Szentes állomás minden vonatkozásban élüzemszint felett teljesítette gazdasági feladatait az elmúlt esztendőben.

S mit mond minderről a brigádvezető?

— *Igyekszünk* — szerénykedik, majd végül is így foglalja össze tömören gondolatait: — *Vállalásunk minden pontját az sugallta, hogy munkánk maradéktalan elvégzése érdekében egymást segítsük.* A brigád tagjai között árupénztárosok, fuvardíj-számfejtők, visszkeresők és hasonló beosztású dolgozók vannak. Saját feladatát szakmailag kiki egyénileg is elvégezhetné, de a tanulásra, a közös megmozdulásokra így már nem jutna erő. *Ezért hangsúlyoztuk, hogy csak egymást mindenben segítve érhetünk el kimagasló eredményeket.* Brigádunkból ketten marxista középiskolába járnak, mások a pártoktatásban vesznek részt, illetve a szakszervezeti szemináriumot végzik. Társadalmi elfoglaltságot is mindnyájan találunk. *Én például az állomás nőbizottságának is vezetője vagyok.* Ismerem a dolgozó nők problémáit, s igyekszem ezek megoldásához messzemenő segítséget adni, több esetben nemcsak a nőbizottsági tagok, hanem a brigádba tartozó munkatársaim közreműködésével...

— A brigád legidősebb tagja: *Pesti Lajos.* Ő most nyugdíjba készül, de a kis közösség ezután is számít tapasztalataira, jó tanácsaira — szól közbe *Molnár Ferenc* árupénztáros.



Borsi Sándorné

Az elmondottakat Papp Zoltán állomásfőnök egészíti ki:

— *A közelmúltban 60 000 forint értékű társadalmi munkát végeztek a Rákóczi úti óvodában a Hámán Kató brigád tagjai.* Bontották a régi épületet, hogy a felépülő újban több vasutas szülő gyermeke kapjon helyet. Mert a brigádbeliek elsősorban sohasem önmagukra gondolnak, hanem másokra. Így érdemelték ki ismét az aranykoszorús kitüntetést.

Kesztyűs Ferenc

A Hivatalos Lapból

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

A 15. számból: 104629/1973. 3. A. A nyugellátás megállapítását követően kifizetett év végi részesedés és prémium bejelentésének szabályozása tárgyában kiadott utasítás módosítása.

A 16. számból: 105015/1973. 1. D. Az 1971—75. évi MÁV Kollektív Szerződés 1973. évi Függelékének kihirdetése.

104891/1973. 11. A MÁV Bevételellenőrzési, Viszatérítési és Kártérítési Hivatal (BVKH) Szervezeti és Működési Szabályzata.

103710/1973. 3. A. Ipari tanulók munkaruha-ellátása.

ASZTALITENISZ VB

Szarajevói mérleg

Szarajevóban rendezték meg az 1973. évi asztalitenisz-világbajnokságot, amelyen többek között három BVSC-s férfi versenyző, *Börzsei János, Gergely Gábor* és *Rózsás Péter* képviselte a magyar színeket. Hármuk közül ezúttal Börzsei szerepelt a legjobban: *a férfi egyesben bejutott a legjobb nyolc közé*, s nem sok hiányzott ahhoz, hogy felálljon a világbajnoki dobogóra.

— *Börzsei Jancsi már a csapatmérkőzések során is kitűnően játszott* — értékelte a látottakat *Rózsás Péter*, a BVSC játékos-edzője. — A kínaiak elleni selejtező mérkőzésen értékes győzelmet aratott, a hetedik helyet eldöntő csehszlovákok elleni találkozón pedig két győzelemmel járult hozzá a sikerhez. *Őszintén szólva, ezek után már gondoltam, hogy az egyéniben is jól fog szerepelni. S örülök, hogy nem tévedtem.* Legimponálóbb győzelmét a vegyespáros döntőt játszó ifjúsági Európa-bajnok *Sztrokatov* felett aratta, de ragyogó játékkal ütötte el a továbbjutástól a román *Giugiucát* és a japán *Imanót* is. Sajnos, *Stipancsics* ellen neki sohasem megy a játék, s így történt ez Szarajevóban is, bár az első játszmát még megnyerte. Azt hiszem, teljesítménye így is minden dicséretet megérdemel, s méltán verekedte be magát a világ legjobb férfi játékosai közé.

A fiatal Gergely Gábor sem okozott csalódást, s csak tapasztalatlanságának, rutinhiányának tudható be, hogy a csapatmérkőzések során például az Európa-bajnok *Surbek ellen*, az egyéniben pedig az angol *Neale* ellen a döntő pillanatban maradt alul. Rózsás Péter, csak az egyéni versenyben jutott szóhoz.

Egyesben a nyugatnémet Leisstől kapott ki, párosban pedig éppen klubtársa, Börzsei (a nyugatnémet Schöler oldalán) ütötte el a továbbjutástól.

A BVSC asztaliteniszezői nem vallottak szégyent ezen a világbajnokságon, s ami külön is emeli teljesítményük értékét: a magyar csapat néhány „ászával" ellentétben mindhárman jelesre vizsgáztak küzdőképességből, akaraterőből. Márpedig ez a VB éppen az akaraterő, a küzdenitudás versenye volt!

D. L.

Szimultán a törzsgárdaklubban

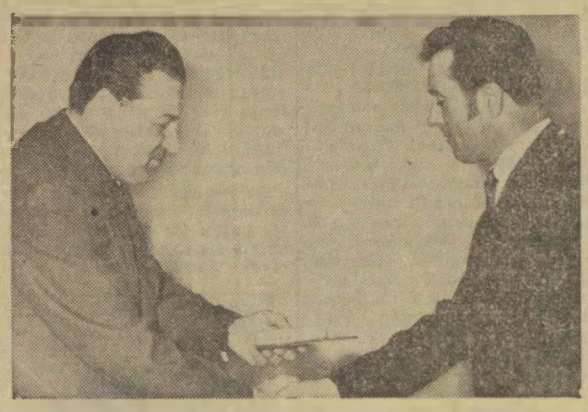


A Landler Jenő Művelődési Ház törzsgárdaklubja vendégül látta *Barcza Gedeon* nemzetközi sakknagymestert. A neves vendég előadást tartott a legutóbbi világbajnoki találkozóról, majd válaszolt a klubtagok kérdéseire.

A rendezvény méltó befejezéseként — erről készült az itt látható képünk — a nagymester szimultán mérkőzést játszott a Landler járműjavító dolgozóival.

(Gyergyói János felvétele)

Kitüntetés honvédelmi munkáért



A *Magyar Honvédelmi Szövetség* fennállásának negyedszázados jubileumát *Szombathelyen* is megünnepelték. A tanítóképző intézet dísztermében rendezett jubileumi ülésen részt vettek a város és Vas megye párt-, és állami és társadalmi szervezeteinek vezetői, az egykori Magyar Szabadságharcos Szöveség alapító tagjai, a jelenlegi MHSZ-klubok aktivistái, s közülük most jó néhányan kitüntetésben részesültek.

Képünk ez alkalommal készült: *Borsits István*, a szombathelyi járműjavító MHSZ-lövészklubjának titkára átveszi a Honvédelmi Érdemérmet *Kardos Miklóstól*, az MHSZ Vas megyei vezetőségének titkárától.

(Varga Csaba felvétele)

Szakmaközi sakkverseny

Szakszervezetünk szegedi területi bizottsága április 7-én *Békéscsabán* rendezte meg Békés megye vasutas amatőr sakkozóinak vetélkedőjét. A jól sikerült versenyen Békéscsaba, Lökösháza-Curtici, Vésztő, Mezőhegyes állomások, valamint a békéscsabai pft és a tbk sakkozói vettek részt, 4 tagú csapatokkal.

Az első helyezést Békécsaba állomás vonatkísérő csapata szerezte meg, így május 5-én ez a csapat képviseli a vasutasokat a szakmák közötti megyei sakkversenyen.

MEGJEGYEZZÜK

Szerencsésebb utat!

Vitatkozás, kiabálás, teljes hangzavar. Mintha tűz ütött volna ki április 19-én a *Szabolcs Expressz* indulása előtt a Nyugati pályaudvaron. *Lelkes László*, az ügyeletes tisztviselő azonnal rohant is oda, hogy lokalizálja a „tüzet".

Először szétválasztotta az egyik házaspárt azoktól, akikkel már-már ökölre mentek, mert ott ültek, ahová az ő helyjegyük szólt. Azután megmutatta a birtokában levő, néhány soros, hivatalos rendelkezést, amely szerint *„az ügyeletes kötelessége a duplán kiadott helyjegyes utasok elhelyezéséről gondoskodni"*. (Ebben a rendelkezésben az illetékes vasúti szervek előre közölték azoknak a kocsiknak és fülkéknek a számát, amelyekbe ugyanazokat a helyeket kétszer adták ki április 19—20—21-re.)

Az utasok némiképp megnyugodtak, amikor látták, hogy az ügyeletes tiszt és a kalauz megragadja a legsúlyosabb bőröndöket és szívesszóval invitálja a „hoppon maradtakat" a szerelvény végére, a 13. számú kocsiba. *Az 1. számú kocsiból egyébként ez alkalommal 32 hely utasai kényszerültek átköltöztetésre a helyjegyek dupla eladása miatt.*

A következő napon, április 20-án még nagyobb kavarodás támadt az 1702-es expressznél, miután az utasok a legnagyobb összevisszaságban kapták meg helyjegyeiket. Az 1-es, a 8-as és a 11-es kocsikból ekkor is a 13-asba költöztették a pórul járt közönséget.

Nem jártak több szerencsével másnap, április 21-én sem az utasok, ha csak az nem számít nagyobb szerencsének, hogy ekkor nem a 13-as, hanem a 14-es kocsiba kellett áthurcolkodniuk.

Szörnyű...! — gondolhatják az olvasók. Ennyi kellemetlenséget valóban még készakarva sem lehet könnyen előidézni... *Sokkal kevesebb energia, fejtörés kellene a helyjegyelosztás jó megszervezéséhez...*

Azért mi inkább azt mondjuk: *minden jó, ha a vége jó.* Az állomási hangszórón ugyanis egy kedves női hang kellemes ünnepeket és jó utat kívánt az említett vonatok utazóközönségének.

Vagy talán ez mégsem elegendő a kellemes utazáshoz?

(gergely)

A szerkesztőség üzeni

Dr. Bánkfalvy Gyula Szeged: Boldizsár Gyula Békéscsaba. Pacz József Kétegyháza; Enyedi Sándor Bp. Déli pu.; Bognár Károly Tapolca; Kiss Lajos Alsóőrs; Halmai János Pécs; Murányi Tibor Bánréve; Mohai Gábor, Németh Pál Szerencs; Kisvárdai János Miskolc; Kecskés Gábor Debrecen; Csizmazia Béláné Szombathely: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Hári Károly Szeged; Szombati János Mád; Kotroczó II. József Kevermes: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség Tervező Csoportja társadalmi munkában vállal rászoruló családoknak ingyen — épületvillamosítási és épületgépészeti) tervezést. A tervezési megrendeléseket kérjük a következő címre küldeni: 1103 Budapest, X., Kőér út 3/d. Érdeklődni lehet a 69—66, 69—79-es telefonon 7—16 óra között. „Centenáriumi KISZ szocialista brigád".

— Tolvajt fogott a Keletiben három szolgálatban levő vasutas az április 11-ről 12-re hajló éjszakán. Két büntetett előéletű férfi a Polonia Expressz indulása előtt elvette egy külföldi utas óráját, majd futásnak eredtek. Szöllősi Illés világítási csoportvezető, Rádi János belsőszerelvényes lakatos és Lajtos József gépkísérő együttesen elfogták és a rendőrségre kísérték a tolvajt, az óra pedig visszakerült jogos tulajdonosához.

Lakáscsere

— Elcserélném a VII. kerületben levő udvari, magasföldszinti, tanácsi félkomfortos lakásomat másfél szoba, komfortosra, esetleg kettő szoba félkomfortos tanácsi lakásra a VII., VIII., vagy IX. kerületben megegyezéssel. Érdeklődni lehet: a 334—997 sz. telefonon szombat és vasárnap kivételével, 9—16 óra között.

— Elcserélném Ács vasútállomáson levő 2 szobás + 1 különbejáratú szoba félkomfortos (folyovizes, angol WC) lakásomat gazdasági udvaron és kerten kívüli művelt földterülettel. Cserébe kérek 1 szoba komfortos lakást Budapest területén. Érdeklődni lehet: özv. Juhász Miklósné, 342—107 telefonon 7.30-tól 15.30 óráig, 16—20 óra között 333 015-ös számon.

— Elcserélném szép, nagyméretű szoba-hálófülke, előszoba, konyha, WC, fürdőszobás tanácsi rendelkezésű lakásomat a X. kerületben. Kérek egyszoba konyha, WC + egy külön szoba (bárhol) lakást. Lehet MÁV-lakás is. Érdeklődni lehet: Borbély Istvánné, 16—82, vagy 143—703 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—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
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— Kommunista vasárnapot tartottak április 15-én Szeged személypályaudvar szocialista brigádjai. Az utazás kulturáltságát kívánták elősegíteni nagyarányú takarítási akciójukkal. Tisztogatták a vágányközöket, portalanították a lépcsőházat, felmosták a várótermet és a peront. Most az a céljuk, hogy állandósuljon a rend és tisztaság az állomáson.

— Egyenjogúság! Férfinapot rendezett Békéscsaba csomóponti nőbizottsága a helyi kultúrotthonban. Vidám műsorral köszöntötték a megjelent 160 férfit, majd tombola és tánc következett. A nőbizottság a sikeren felbuzdulva, elhatározta, hogy ezután minden évben megrendezi a férfinapot.

— Kiváló fiatalok. A szombathelyi vontatási főnökségnél 32 fiatal vasutas pályázta meg a Kiváló ifjú szakmunkás, illetve a Szakma ifjú mestere címet. A magas összegű díjjal járó kitüntetést végül is 12 pályázó érdemelte ki. Közülük a Szakma ifjú mestere címet öt Diesel-lakatos és négy villanyszerelő viselheti. A két Kiváló ifjú szakmunkás szintén a jármű-villanyszerelők közül került ki.

— Egy brigád — egy újítás jelszóval mozgalmat indítottak Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói. Céljuk kettős: ebben az évben 100 újítás beadásának elérése, valamint az, hogy a 20 női és 10 KISZ-brigádon keresztül a nőket és a fiatalokat is fokozottabban vonják be az újítómozgalomba.

— Megvalósult javaslat. Leleplezték Szerencsen azt a két emléktáblát, amelynek elhelyezését az állomásfőnökség Petőfi szocialista brigádja javasolta névadója, a nagy költő szerencsi tartózkodásának emlékére. Az egyik tábla az úttörőház falát ékesíti, a másikat pedig természetvédelmi területen, az Árpádhegy „kőtengerének" első szikláján helyezték el, a szovjet hősi emlékmű közelében.

— Ötvenezer forintot fizetett be a vietnami segélyalap javára, a debreceni vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága. Az összeg annak az akciónak nyomán gyűlt össze, amelyet a Puskás Tivadar szocialista brigád tagjai kezdeményeztek. Elhatározták, hogy egynapi keresetükkel járulnak hozzá Vietnam újjáépítéséhez.

— Vasutasok lakóhelyűkért. Vésztő állomás dolgozói nagyarányú társadalmi munkát végeztek május elsejére a község utcáin, terein. Parkosítottak, fásítottak, ezenkívül a forgalmi dolgozók Egyetértés brigádja 142 órás munkával elvégezte a Lenin úti óvoda tatarozását.

A könyv öt évszázada Magyarországon



Ötszáz évvel ezelőtt, 1473. június 5-én készült el az első, Magyarországon nyomtatott könyv, a *Chronica Hungarorum*, Hess András budai nyomdájában.

Könyvkultúránk születésének dátuma előkelő helyet foglal el az európai könyvnyomtatás történetében. Az itáliai, a franciaországi és a német-alföldi könyvnyomtatással szinte egyidőben nálunk is elindult hódító útjára a könyv.

Az 1972-es esztendő — az UNESCO határozata alapján — a *Könyvév* gazdag eseményeivel telt el itthon és külföldön egyaránt, kiemelve a könyv és az olvasás jelentőségét, bizonyítva annak semmi mással nem pótolható szerepét; *1973 pedig a könyvnek a magyar kultúra kialakulásában betöltött szerepét ünnepli*, azt a célt szolgálva, hogy mind többen megismerjék könyvkultúránk hagyományait, hogy jobban figyeljenek a könyvre, a nyomtatott betűre, s annak történetét követve a figyelem könyvművészetünket is méltó módon ismerje meg. E sokrétű cél érdekében jelentős rendezvényekre kerül sor a magyar könyv ünnepi éve alkalmából.

Kiemelt szerepe lesz az idei *ünnepi könyvhétnek* — június 2—8 — a fővárosban és vidéken egyaránt. Néhány nappal korábban — május 22—25 — lesz az *Olvasó népért* mozgalom első országos konferenciája, amelyen az olvasás hazai helyzetét, aktuális problémáit vitatják meg. A Hazafias Népfront irányításával országos társadalmi mozgalom indul az általános iskolai könyvtárak fejlesztésére *„500 év — 500 könyvtár"* elnevezéssel. A jubileumi kiállítások során *Szántó Tibor* könyvművész januári kiállítása nyitotta meg a Műcsarnokban, majd *Lengyel Lajos* művészetét mutatta be a februári kiállítás. *1973 októberében a Magyar Nemzeti Múzeum ad otthont az országos könyv- és nyomdatörténeti kiállításnak.* Annak érdekében, hogy itthon és külföldön nagyobb körben ismert legyen a magyar könyv ötszáz éves története fotóanyagok és tablósorozatok segítségével vándorkiállítások adnak színes képet. *A Magyar Tudományos Akadémia* osztályai és intézetei tudományos ülészakon vizsgálják és vitatják meg a magyar könyvtörténet, tudománytörténet és művelődéstörténet összefüggéseit, s méltatják majd a magyar nyomdászat kiemelkedő alakjait — *Hess Andrást, Tótfalusi Miklóst* és *Kner Imrét*. Kőszegen és Sárváron tudományos konferencia lesz külföldi vendégekkel *A nyomdászat kezdetei és a magyar irodalom* címmel. A középiskolai oktató-nevelő munkát és a közművelődést szolgáló vándorgyűlés keretében emlékezik meg az évfordulóról az *Irodalomtörténeti Társaság* az ősz folyamán.

Az ünnepi év főszereplői a könyvek, közülük is kiemelést érdemlő a *Chronica Hungarorum fakszimile kiadása, magyar nyelven, a Magyar Helikon kiadásában.* A Szépirodalmi Kiadó útjára indítja a magyar könyvkiadás nagy vállalkozását, a 80 kötetes *Magyar Remekírók* sorozatát, melynek első kötetei a könyvhétre jelennek meg — *Csokonai Vitéz Mihály* minden munkája 1—2. és *Jókai Mór* három regénye. Az Akadémiai Kiadó *A könyv öt évszázada Magyarországon* címen ad ki könyvtörténeti összefoglalást, s jelenteti meg Szántó Tibor: *Ötszáz éves a magyar könyvművészet című kötetét.*

A könyvről, az olvasásról szóló vallomásokat gyűjti össze a *Gondolatok a könyvtárban* című vál[illegible]gozás. Az ünnepi listát gazdagítja még Erdődy János: *András mester krónikája*, Kner Imre: *A könyv művészete*, Haiman György: *Tótfalusi Kis Miklós életműve, A magyar sajtó képeskönyve*, Holl Béla: *A 200 éves váci nyomda*, Tevan Andor: *A könyv évezredes útja* című műve és a Magyar Újságírók Országos Szövetségének kiadványa: *A magyar sajtótörténet irodalmának válogatott bibliográfiája.*

Az egész magyar sajtó, a rádió és a televízió, film egész éven át figyelemmel kíséri az eseményeket, a TIT pedig külön gondot fordít arra, hogy e jelentős kulturális akciót a közművelődés szolgálatába állítsa. *A Magyar Posta jubileumi bélyegsorozatot ad ki.* Június 5-én pedig, az évforduló napján Hess András nevét veszi fel az Állami Nyomda.

A magyar könyv ünnepi esztendeje a könyvnek a magyar kultúra kialakulásában betöltött szerepét állítja a középpontba, ezt szolgálják a gazdag hazai programok, s ezt reprezentálják a külföldön megrendezett és megrendezésre kerülő kiállításaink, megemlékezéseink is.

Standovár



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolha' az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

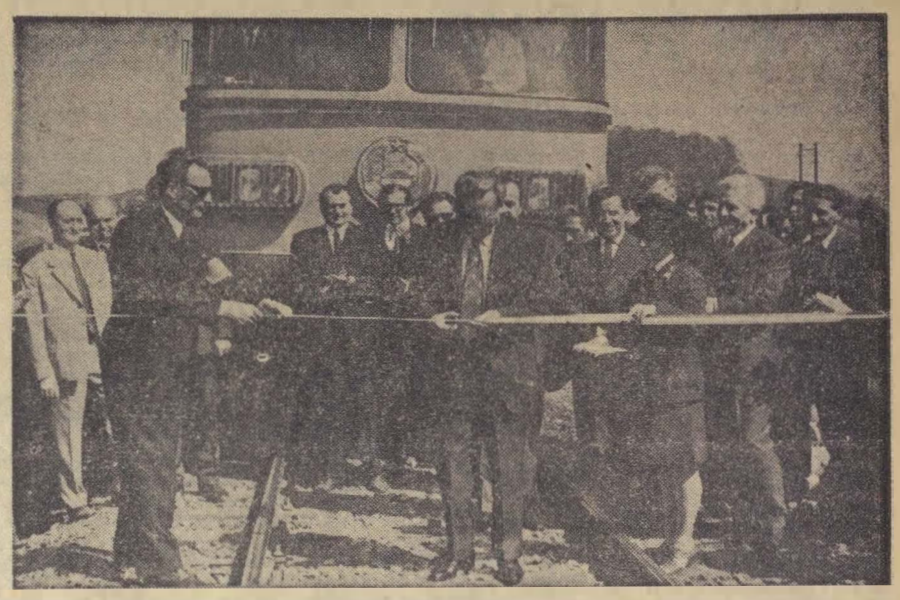
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. MÁJUS 21.

Új nyomvonalon...



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MAV vezérigazgatója megnyitja az abaligeti új alagúthoz vezető vonalszakaszt.

(Tudósítás a 3. oldalon)

OPW-tanácskozás Szombathelyen

A MÁV háromszorosára növelte az OPW-teherkocsik számát

Az OPW, a közös teherkocsi-park tanácsa május 21—26. között Szombathelyen tartja XXIII. ülését. A tanács az OPW legfelsőbb szerve, mely az egyezményben részes, hét európai szocialista ország — *Bulgária, Csehszlovákia, Magyarország, NDK, Lengyelország, Románia és a Szovjetunió* — egy-egy képviselőjéből áll.

A szombathelyi tanácsülés elnöki teendőit, az OPW tanács ügyrendjében elfogadott sorrend értelmében, a tanácsban levő magyar képviselő, *Lindner József* vezérigazgató-helyettes látja el. Az ülést, melyen több fontos napirend, a Közös Teherkocsi Park üzemeltetésével kapcsolatos kérdés szerepel, május 14—19 között szakértői értekezlet előzte meg.

Naponta csaknem 3000 OPW-kocsi kerül megrakásra

A KGST-országok vasúti közlekedése jelentős helyet foglal el a világ vasúti közlekedésében. Vasútvonalaik üzemi hossza például meghaladja a világon üzemeltetett összes vasútvonal hosszának egyhatodát. Ugyanakkor az áruforgalom közel 60 százalékát teszi ki a világ össz-vasútvonalain lebonyolódó áruszállításnak. Ez hét és félszer annyi, mint az *Egyesült Államok* vasúti áruforgalma és csaknem tizenhétszer annyi, mint a *Közös Piac* országainak együttes vasúti áruforgalma.

Az európai szocialista országok vasutainak nemzetközi együttműködésében különösen nagy szerepe van az 1964-ben megalakult közös teherkocsiparknak, az OPW-nek. Azóta megszoktuk már, hogy a MÁV vonalain is számos OPW-jellel ellátott fedett és nyitott tehervagon közlekedik. Sőt, az utóbbi időben a rakodásokhoz felhasznált OPW-kocsik mennyisége is állandóan növekszik.

Jelenleg naponta mintegy 600 OPW-kocsit használunk fel export áruk továbbítására. *A MÁV napi OPW kocsi megrakása ennél lényegesen több, 2500—3000, míg a rakott kocsik átadása 1500—2000 között váltakozik.* Ha például az export rakodásoknál nem OPW, hanem saját MÁV kocsit használnánk fel — figyelembe véve a nemzetközi kocsiforduló időt — a szállítások lebonyolításához a jelenleginél 4000 teherkocsival többre lenne szükség.

Ezek után önkéntelenül adódik a kérdés: milyen szerepe van napjainkban a közös teherkocsi-parknak a KGST-országok egyre fokozódó integrációjában?

— Azzal, hogy a vasúti teherkocsikat ellátják OPW-jellel, gyakorlatilag megszűnik a tulajdonos vasút szerepe — válaszolta kérdésünkre *Aranyosi József*, a forgalmi szakosztály helyettes vezetője, aki 1968-tól 1972-ig igazgatóhelyettesi beosztásban dolgozott az OPW végrehajtó-szervezetének prágai irodájában. — Ez azonban nem jelenti azt, hogy a hálózatunkon tartózkodó valamennyi OPW-jellel ellátott teherkocsi lényegében sajátnak tekinthető. Tudni kell, hogy *a MÁV vonalain naponta díjmentesen, általánosságban annyi OPW-kocsit tarthatunk — függetlenül attól, hogy a kocsi melyik tagvasút tulajdona —, amennyit a közös parkba beadtunk,* még pontosabban fogalmazva: amennyi az úgynevezett számítási rész. Ha ennél kevesebb van, a MÁV-nak hiánya van, ha pedig több van, akkor túllépésről beszélünk. Sajnos, a túllépésben levő kocsik már nem tekinthetők saját kocsiknak, így ezekért — *kocsinként és naponként — 1,50 rubelt kell fizetni, ami 60 forintnak felel meg.*

Nagy a felelősség

— Hogyan ellenőrizhető, hogy az egyes országok vonalhálózatán egy-egy nap hány OPW-kocsi közlekedik? Vagyis, mi történik akkor, ha az egyik vasúton túllépés van, a másikon pedig hiány keletkezik?

— Az OPW Prágai Irodája naponta kiegyenlítési feladatot ad ki, hogy a hiányok kiegyenlítődjenek. Ha a vasutak ezt maradéktalanul végrehajtják, létrejön a kocsikiegyenlítés. Abban az esetben azonban, ha a vasutak a kiadott kiegyenlítési feladatot bármilyen okból is huzamosabb ideig nem teljesítik, a túllépés vagy a hiány állandósul. *Ilyen esetben a hiányban levő vasutak kérhetik a park sürgős feltöltését.* Ezt a feladatot is a túllépésben levő vasutak között a túllépők arányában osztják fel. A sürgős kiegyenlítési feladat nem teljesítése kocsinként és naponként az év második felében további 6 rubel kifizetését vonja maga

(Folytatás az 5. oldalon)

Az elnökség megállapította:

Nem halad megfelelően az egészségi ártalmak műszaki megelőzése

A szakszervezet elnöksége május 4-i ülésén tárgyalta az egészségkárosodás veszélyének kitett munkahelyeken foglalkoztatott dolgozók helyzetéről szóló jelentést. A téma napirendre tűzését indokolja, hogy

— az ártalmak megelőzése elmarad az általános műszaki fejlődéstől, a munkavédelem másik fő területétől, a balesetelhárítástól,

— az ártalmak műszaki megelőzésének és a hiányosságok felszámolásának üteme lassú,

— a helyi előírások jelentős része nem tartalmazza, vagy nem elégíti ki az egészséges munkáltatás feltételeit,

— a korszerű fejlődéssel járó új ártalmak elleni védekezés nem kielégítő,

— nem elég hatékony és következetes az egészségügyi felvilágosítás.

Az előterjesztés elsősorban az 1968. január 1. óta munkaegészségügyi vonatkozásban hatályba lépett központi előírások helyi megvalósításának tapasztalatait értékelte. Öt *évvel ezelőtt mintegy 90 ezer dolgozó volt különböző ártalmaknak — ebből 60 ezer az időjárás viszontagságainak — kitéve.* A többi ólom, szerves- és szervetlen vegyszerek, por, mérgező gázok és gőzök, műanyagok, zaj, vibráció, röntgen és radióaktív izotópsugárzás veszélyének kitett munkahelyen dolgozott, vagy jelenleg is dolgozik.

Ebben az időben elsősorban különféle juttatások — védő étel, védő ital, bérpótlék — voltak előtérben a sokkal fontosabb műszaki megelőzés biztosítása helyett. *A szakszervezet felismerte ennek tarthatatlanságát,* éppen ezért szoros együttműködést alakított ki tudományos egyesületekkel, egészségügyi intézményekkel. Azóta rendszeresen folynak kutatások, műszeres mérések, szűrővizsgálatok, konkrét munkaügyi vizsgálatok a munkavédelmi minősítésre kerülő gépeken, járműveken. Több üzemben beszüntették az ólomtartalmú festékek használatát. Egészségre ártalmas anyagokat másokkal helyettesítenek, korszerűsítették a festékszórást stb.

Az intézkedések eredményeként a kifejezetten ipari ártalomban dolgozók száma a 30 ezerről 20 ezer alá csökkent. De ezzel korántsem lehetünk elégedettek. *A nagyobb előre haladás akadálya, hogy nem sikerült teljes egészében a munkaegészségügy egységét, az ártalmak hatékony műszaki megelőzését mindenütt biztosítani.* Problémák vannak a technológiai fegyelem betartását illetően is. Előfordul, hogy az utasítások egy része még a művezetőkig sem jut el.

Kifogásolandó az a gyakorlat is, hogy *az üzemorvosok nagy része elsődlegesen a gyógyítással és nem a megelőzéssel foglalkozik.* A gazdasági, egészségügyi és szakszervezeti szervek nem kielégítő együttműködése miatt új eljárások, anyagok, technológiák bevezetése orvosi szakvélemény nélkül történik. Az üzemorvosok csak azokat vonják be a gondozandók csoportjába, akik valamilyen megbetegedés, gyógykezelés után jelentkeznek náluk. Rendszerint csak azokkal foglalkoznak, akiknél a szűrővizsgálat kóros elváltozást mutatott. Ösztönt meg kell mondanunk, hogy *a szakszervezeti szervek sem foglalkoznak jelentőségének megfelelően a munkaegészségügyi kérdésekkel.*

Az elnökség a tapasztalatok alapján *határozatban kötelezte a vasút gazdasági vezetőit és a szakszervezeti szerveket* a helyzet mielőbbi megváltoztatására.

Az elnökség megtárgyalta az 1972. évi részesedési alap jóléti keretének és a nyereségből képzett jóléti fejlesztési keret felhasználásáról szóló beszámolót. E szerint az elmúlt évben *szociális kiadásokra 7 834 900, kulturális célokra 6 132 700, sportkörök működésére, sportkedvezményekre 5 047 100, sportlétesítmények fejlesztésére 18 943 300 forintot fordítottak a fenti alapból.*

Az 1973. évi tervek szerint a kiadások a következőképpen alakulnak: *szociális kiadásokra 7 850 000, kulturális kiadásokra 6 270 000, sport működési költségekre 6 503 000, létesítményekre 17 200 000 forint.*

Egyebek között úgy döntött az elnökség, hogy a központi vezetőség legközelebbi ülését május 25-re összehívja.

Bemutatkozik a „Ladány 18"

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat faházakat és faipari termékeket mutat be a BNV-n

Manapság mindenki építkezik. Ki téglából, ki betonból és egyre többen fából. Igen keresettek az előre gyártott elemekből készült faházak, különösen az olcsóbb típusok.

Ezt ismerte fel a *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* is, amikor elhatározta, hogy a hagyományos profil — a vasúti talpfák és postai távíróoszlopok telítése mellett — faházakat és különböző faipari termékeket gyárt. *A faipari gyártás alapjait éppen a telítési technológiákban szerzett tapasztalatok szolgáltatták.* Az akácfát — ezt az eddig iparilag megmunkálhatatlannak hitt anyagot — tették egyfajta hidrotermikus hőkezelési eljárással feldolgozásra alkalmassá. Hogy ez mennyire sikerült, az a *Budapesti Nemzetközi Vásáron* bemutatásra kerülő két Ladány típusú faház, a „Ladány 18" és „Ladány 38" falburkoló elemei bizonyítják a legjobban.

Milyenek ezek a nyaralónak való faházak? Ami első látásra szembe ötlik, az a harmónikus, arányos forma. Az épület modul elemekből, az építőszekrény elve alapján készült. Előnye, hogy az igényeknek megfelelő méretben állítható fel, s a későbbiek során tetszés szerint bővíthető —, de ennek köszönhető a gyártás gazdaságossága is.

A faház belsejében a falakat és a mennyezetet nem tapéta, vagy festékréteg borítja, hanem ízléses nemesített akácból készült, faburkolat. *A faburkoló elemek nagy formája és méretválasztékban készülnek,* s jó minőségükre mi sem jellemzőbb, mint, hogy a fejlett fafeldolgozó iparral rendelkező Ausztriában is érdeklődnek iránta.

A *Budapesti Nemzetközi Vásáron* a vállalat minden olyan faipari termékét bemutatja, ami a nagyközönség és a szakma érdeklődésére számot tarthat. Bemutatják a tölgyfa rönkökből készült kerti garnitúrát, a fenyőfából készült különböző térelválasztó elemeket, és az igen praktikus előszobafalakat.

Gádor Iván

Belgiumba utazott a Törekvés Táncegyüttes

Május 15-én *Belgiumba* utazott a *Törekvés Táncegyüttes*, hogy részt vegyen a *Charleroi-ban* sorra kerülő *nemzetközi folklórfesztiválon*, s egyben újabb barátokat, ismerősöket szerezzen a magyar népzenének, népi táncművészetünknek.

A Törekvés Táncegyüttes csaknem másfél évtizedes fennállása óta nagy utat tett meg. Tagjai — időt, fáradságot nem kímélve — kitűnő tudású közösséggé forrottak össze. Színes, változatos, gazdag repertoárral rendelkeznek, s jellemző rájuk, hogy évről évre emelkedik bemutatott műsoraik színvonala. Szerepléseikkel országunk határain túl is ismertté váltak, *s egyre több meghívást kapnak külföldre.* Két alkalommal Jugoszláviában. 1970-ben az NDK-ban szerepeltek nagy sikerrel. 1971-ben az angliai Billinghamban rendezett nemzetközi folklórfesztiválon is öregbítették a magyar népzene, néptánc hírnevét.

Az eredmények, sikerek nem könnyen születnek. *A jelenlegi utazást, a nyolcnapos távollétet is éjjelekbe nyúló próbák előzték meg.* Végül is *a jó felkészülés örömével és az újabb sikerek reményével szálltak vonatra a 18 főnyi tánckar és a 8 főnyi zenekar tagjai,* köztük *Thomann Zsuzsa* énekes szólista. A csoport művészeti vezetője *Manninger Miklós.*

Az együttest a SZOT részéről *Forgács Istvánné*, a Vasutasok Szakszervezete részéről pedig *Kellner István*, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője kísérte el.

Dr. Csanádi György látogatása a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalatnál

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára, a minisztérium több főosztályvezetője kíséretében május 15-én ellátogatott a *Faanyavédelmi és Fatelítő Vállalat* központjába.

A tárca vezetőit a vállalat gazdasági és mozgalmi vezetői fogadták. A miniszternek *Végh A. Béla* igazgató számolt be a legutóbbi három év munkájáról, az elért eredményekről, majd tájékoztatást adott a vállalat koncepcióiról és a távlati elképzelésekről.

ÚJÍTÁSOKBÓL

7 millió forint gazdasági haszon

A *szegedi igazgatóságon* ankétot rendeztek az újítómozgalom 25 éves évfordulója alkalmából. Az ankéton értékelték az 1972-es év újítási eredményeit, megbeszélték a problémákat. 1949 óta a múlt év végéig *összesen 22 786 javaslatot nyújtottak be a szegedi igazgatósághoz tartozó dolgozók.* Ebből 6650-et fogadtak el és 6142 újítást vezettek be. Az újítások gazdasági eredménye csaknem 30 millió forint. Az elmúlt esztendő kimagaslóan jó eredményeket hozott az újítómozgalomban: *660 javaslat érkezett a bíráló bizottsághoz, s a kimutatható gazdaságossági értékük több mint 7 millió forint.*

Az újítók és a szocialista brigádok tevékenyen vesznek részt a mozgalomban, segítik a hasznos ötletek, javaslatok megvalósítását. Az 1972-es újítási versenyben kiemelkedő munkájukért hatvanhatan részesültek, összesen 41 700 forint jutalomban. Közülük is kiemelkedik *László Károly*, a szegedi vontatási főnökség, *Tóth István és Juhász József*, szentesi építési főnökség, valamint *Csüri János*, a békéscsabai vontatási főnökség dolgozója.

AZ EREDMÉNYEK LEGFŐBB FORRÁSA:

az élet- és munkakörülmények javulása

A Fatelitőnél és az Utasellátónál beszámolt a szakszervezeti tanács

Az elmúlt hetekben két önálló vállalatunknál, a *Fanyagvédelmi és Fatelítő Vállalatnál*, valamint az *Utasellátó Vállalatnál* is beszámolt elmúlt évi munkájáról a szakszervezeti tanács Mindket szakszervezeti vezető testület beszámolója részletes elemzést adott arról, hogyan fejlődött nálunk az üzemi demokrácia és mikent vált az elmúlt évben még gazdagabbá és eredményesebbé a szakszervezeti aktivisták sokoldalú tevékenysége.

A Fatelitőnél az előző évi 48-ról 64-re növekedett a versenyben részt vevő szocialista brigádok száma. Értékelésükben új módszert vezettek be, amely objektív, egységes elveken nyugvó, közérthetőbb elbírálást tett lehetővé. Már hat szocialista brigád nyerte el az aranyjelvényt. Az Utasellátó Vállalatnál ugyancsak a szocialista brigádok voltak a múlt évben is a munka „motorjai". *Nálunk 93 brigád 813 taggal nyerte el tavaly a bronz, az ezüst és az arany fokozatú jelvényt.* A vállalat 37 egysége részesült 1872-ben „Kiváló üzem" elismerésben.

10,5 millió forint fejlesztésre

A dolgozókat leginkább érintő kérdéseket vizsgálva a Fanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat szakszervezeti tanacsa elismeréssel számolt be a nehéz fizikai munka gépesítésében elért eredményekről. *Fejlődő ipari tevékenységük is szükségessé tette, hogy ilyen célokra 10,5 millió forintot fordítsanak a múlt évben.* A különféle szállító- és emelőjárművek beszerzésén túlmenően fejlesztették üzemi úthálózatukat, korszerűsítették a térvilágítást. *A céltudatos fejlesztés a dolgozók jobb munkájával párosult, s ez eredményeik legfőbb forrása lett.* Az elmúlt évben a dombóvári üzem munkásai 104.4 százalékos, a püspökladányié 108.4 százalékos, a tokodié 104.8 százalékos átlagteljesítménnyel dolgoztak. *Ezzel párhuzamosan bérszínvonaluk az előző évhez képest 7.4 százalékkal emelkedett, s 1,3 millió forint jutalmat és mozgóbért fizettek ki a munkások részére.* Ezen túlmenően a nyereségrészesedésre jutó egymillió forint nagyobb részét is a munkások kapták. A korábbi elmaradásokat sikerült megszüntetni, s a dolgozók átlagbére ma már eléri egy átlagos iparvállalat bérszintjét. A közévezetők a szakszervezeti támogatás hatására egyre inkább élnek a differenciálás lehetőségeivel mind a béremeléseknél mind a jutalmak odaftélésénél.

Lemaradás a nyereségben

Az *Utasellátó Vállalatnál* 2.5 százalékos bérfejlesztést terveztek a múlt évre. Ennek realizálására csak abban az esetben nyílt volna lehetőség, ha túlteljesítik a tervezett forgalmat és a forgalomtöbblet legalább kétharmadát termelékenységből fedezik és a nyereség sem csökken. *Mivel azonban az előző évihez képest csak 80.2 százalékos nyereséget produkáltak, 1.5 százalékos bérszínvonal-növelésnél többre nem futotta.*

Kiemelendő viszont, hogy ugyanekkor az Utasellátónál is fokozott figyelmet fordítottak a kulturáltabb, egészségesebb munkakörülmények megvalósítására *A munkavédelmi hiányosságok megszüntetésére egymillió forintot használtak fel* és ezen túlmenően jelentős összeggel javították az elektromosság biztonságtechnikáját. Több üzemben sor került az elektromos hálózat teljes átépítésére és megoldották a rendszeres érintésvédelmi ellenőrzést is.

A műszakfejlesztési terv az Utasellátó Vállalatnál lehetőséget biztosított a munkafeltételek, a szociális ellátottság javítására is olyan üzemegységeknél, ahol a közeljövőben átépítésre, rekonstrukcióra nem lesz módja a vállalatnak. *A szakszervezeti tanács mégis joggal kezdeményezte, hogy ezentúl a szociális ellátottság javítására szánt összegeket külön tételként szerepeltessék a műszakfejlesztési tervben.* Ez is hozzásegít ahhoz, hogy a dolgozók jobban lássák a róluk való gondoskodás lehetőségeit, fejlődését.

A társadalombiztosítási tanács munkájának fejlődését jelezte az Utasellátónál a múlt évben, hogy *több, fizikailag gyenge, sokat betegeskedő dolgozójuk számára biztosítottak kedvezőbb munkaterületet.* Figyelemmel kísérték a betegségből felépült dolgozókat és igyekeztek érvényt szerezni a főorvosi javaslatoknak. Kiváló munkát végzett a nyugdíjelőkészítő albizottság. Két alkalommal szerveztek nyugdíjasbúcsúztatást és a debreceni igazgatóság területén megszervezték a régebbi nyugdíjasok találkozóját is. A vállalat családi üdülőiben 309-en üdülhettek a múlt évben, közöttük 95 gyermek. SZOT belföldi, külföldi és gyermeküdültetésben 491 személyt részesítettek. A vállalati szakszervezeti bizottság által lebonyolított külföldi csereüdültetés keretében 30-an az NDK-ban, 45-en Jugoszláviában nyaraltak 1972-ben.

Új szociális létesítmény

Régi adósságot törlesztett püspökladányi üzemének munkásai részére a Fatelítő azzal, hogy *a múlt évben 3,5 millió forintos beruházással elkészítették részükre az új szociális épületet.* Ezzel 200 dolgozó kapott fekete-fehér öltözőt és megfelelő tisztálkodási lehetőséget. A többi üzemben is korszerűsítették a fürdőket, melegedőhelyiségeket: *olajtüzelést rendszeresítettek bojlereket, elektromos kézszárítókat szereltek fel.*

A Fasnyagvédelmi és Fatelítő Vállalatnál beszámoltak arról is, hogy egységes szintre hozták tavaly az üzemi dolgozók térítését. Püspökladányban 1,00, Tokodon 0,50 forinttal csökkentették a dolgozók térítését és emelték a vállalati hozzájárulást. Jelenleg mindhárom üzemben 4,30 forintért vehetik igénybe a dolgozók az üzemi étkeztetést.

A vállalat eredményei a múlt évtől kezdődően *lehetővé tették, hogy anyagilag segítsék az arra érdemes dolgozókat családi otthonuk felépítésében.* A rendelkezésre álló 305 ezer forintos lakásépítési alapból nyolc dolgozó részesült. Beszámoltak arról is, hogy az üzemekben mindenkor biztosították a dolgozók részére előírt munka- és védőruhákat. Egyes esetekben előfordult, hogy a kiadás — beszerzési nehézségek miatt — esetleg késve történt. Ez azonban ritkan fordult elő, mert a ruhabeszerzést az üzemek már helyben intézik, ami megkönnyíti a lebonyolítást.

Nagyobb gondot a balesetek megelőzésére

Hosszú évek tárgyalásai után tavaly első ízben sikerült elérni, hogy a SZOT-üdülőkbe való beutalásokat vállalati szinten a szakszervezeti bizottság intézze. Így már a püspökladányi és a tokodi üzem dolgozói is hozzáiuthattak SZOT-beutalókhoz. *Tavaly 24 gyermek és 56 felnőtt beutalást oszthattak szét a Fatelitőnél.* A vállalat balatoni üdülőjében 48 család töltötte jól megérdemelt nyári szabadságát.

Végezetül arról is említést kell tenni, hogy amíg a Fatelítőnél lényegesen csökkent, az Utasellátónál emelkedett 1972-ben a balesetek száma. Utóbbiaknál a tennivalók összegezésekor joggal állapították meg: *„A helyes munkavédelmi szemlélet kialakítása — és eredmény — csak úgy érhető el, ha vállalatunk valamennyi dolgozója mindent megtesz azért, hogy a balesetek megelőzése érdekében végzett tevékenység a saját javát szolgálja"*

L. J.

VENDÉGEINK VOLTAK

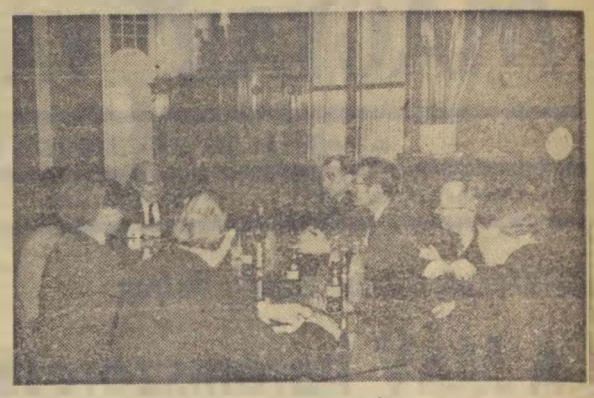
a belga vasutas-szakszervezet vezetői

Szakszervezetünk meghívására április 22-én Budapestre érkezett a Belga Vasutas Szakszervezet háromtagú tanulmányi delegációja *Pieter Potums*, a szakszervezet alelnökének vezetésével. A delegáció tagjai voltak: *Alfons Simuens* és *Albert Pauvels*, a szakszervezet titkárai. A belga küldöttséget a Keleti pályaudvaron *Szabó Antal* főtitkár fogadta.

A vendégek magyarországi programja a szakszervezet központjában tett látogatással kezdődött. A delegációt *Gulyás János* titkár tájékoztatta a vasút korszerűsítésében elért eredményekről és a szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről. Ismertette szakszervezetünk szerepét a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, szociális, kulturális és egészségügyi körülményeinek további fejlesztésében.

A baráti megbeszélésen szóba került a vasutasok szervezettsége, munkaideje, bérezése, továbbá a társadalombiztosítási juttatások, a nyugdíjkorhatár, valamint rétegpolitikai kérdések *A delegáció vezetője elmondotta, hogy a belga vasutasok kétharmada szervezett, egyharmada, főleg az alkalmazotti réteg nem tagja a szakszervezetnek.* A vasútnál foglalkoztatott nők száma jelentéktelen, csak irodai és takarító munkakörökben vannak alkalmazva. Elmondotta, továbbá, hogy *náluk a nyugdíjkorhatár 65 év. 60 éves korban csak azok mehetnek nyugdíjba, akik a vasutnál 35 évi szolgálati idővel rendelkeznek*, a máshol eltöltött munkaidőt nem veszik figyelembe.

A belga delegáció vidéki üzemlátogatása alkalmával megtekintette *Miskolc-Tiszai pályaudvar* forgalomirányító központjának működését, majd a *Dunakeszi Járműjavító* szociális és kulturális létesítményeit, a *Szolnoki Járműjavító* szakmunkásképzését és tanműhelyét, a *Szolnoki MÁV Kórhazat és Rendelőintézetet.* Az üzemlátogatások során a szakszervezeti és gazdasági vezetők tájékoztatást adtak a dolgozók szociális helyzetéről, életkörülményeiről, a biztonságos munkavégzés terén elért eredményekről.

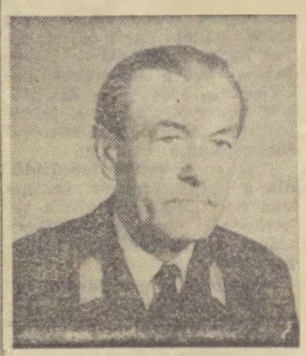


Gulyás János, szakszervezetünk központi vezetőségének titkára tájékoztatja a belga küldöttséget

Elutazás előtt Szabó Antal főtitkár fogadta a delegáció tagjait. A vendégek elmondták, hogy az üzemlátogatások és a különböző szintű gazdasági és szakszervezeti vezetőkkel, tiszségviselőkkel folytatott beszélgetések alkalmával *sok hasznos tapasztalatot szereztek.* Különösen megragadták figyelmüket azok az erőfeszítések, amelyeket a szakszervezeti és gazdasági vezetők tesznek a dolgozók munkabiztonságának fejlesztésére, szociális és kulturális helyzetének javítására.

A búcsúfogadáson mindkét részről megállapítást nyert, hogy a találkozás és a baráti légkörben folytatott megbeszélések hasznosak voltak, tovább erősítették a két szakszervezet közötti, a korábbi években kialakult jó kapcsolatokat.

Mindig felelősséggel, emberséggel



Pusztai György

Pusztai György, a budapestjózsefvárosi pályafenntartási főnökség, szakszervezeti bizottságának titkára harminchat munkában eltöltött év után, néhány hónap múlva búcsút vesz a főnökségen mindazoktól, akikkel hosszú idő óta együtt dolgozott, akik érdekében tevékenykedett. A MÁV-nál 32 éve teljesít szolgálatot. A három évtized alatt beosztása nem sokszor változott. *Tizenegy évvel ezelőtt helyezték a főnökség létszámába s ugyanitt, immár hatodik éve szb-titkár.*

Ha számvetést kérnének eddigi munkájáról, nem kellene szégyenkeznie. Becsülettel dolgozott. Fáradhatatlanul szorgalmazta mindazokat az intézkedéseket, amelyek a dolgozók érdekében váltak szükségessé. Közben értékes tapasztalatokat szerzett. A titkári tisztségviseléssel járó kötelezettségről így vélekedik:

— *Nem könnyű ma a szakszervezeti titkár munkája.* Tevékenysége során a társadalom, a csoport, s az egyén érdekét kell összeegyeztetni. Ezt a feladatot felelősséggel kell vállalni. Akinek egyéni sérelme van, azt mindig nehéz meggyőzni. Ha a bajokat csírájában igyekszünk megszüntetni, nem lehetnek súlyos dolgok.

Azt, hogy az emberek bizalmát élvezi, az elintézett ügyek sokasága igazolja. Jó munkája elismerését pedig *négy Kiváló dolgozó jelvény bizonyítja.* Legutóbb márciusban a budapesti területi bizottság beszámoló aktívaértekezletén szólították kitüntetés átvételére. Ez alkalommal *a Szakszervezeti munkáért kitüntetés ezüst fokozatát nyújtották át részére.*

Életében — így vallja — több volt a fény, mint az árnyék. *Azért volt így, mert akarta és tudta mindig megtalálni az élet szépségeit.* Voltak neki is nehéz napjai, azonban a hasznosan, okosan élni akarás, jószándék, cselekvés átsegítette minden nehéz időszakon.

Úgy mondják, akinek a vérében van a munka iránti szeretet, az nem tud tétlenkedni. Így is van. Most, hogy Pusztai György az év második felében elköszön munkatársaitól, nyugalmas éveire annyi tennivalót jelölt ki magának, hogy máris aggódik: *csak jusson mindenre ideje.*

De szeptemberig van még néhány hónap s addig a megszokott módon, emberséggel végzi munkáját, segíti a bajok orvoslását. Foglalkozik a dolgozókkal, indítványoz, kezdeményez. Éppen úgy, mint sokszor éven keresztül tette.

Pálinkás Kati

„Sok gyerek: sok öröm..."

Édesanyák köszöntése a vasutas-szakszervezetben

Szép hagyomány május elején felköszönteni az édesanyákat. Azokat az asszonyokat, akik napi munkájuk mellett a legnemesebb hivatás betöltésére vállalkoztak: *sok gyermeket nevelnek, gyakran egyedül, minden támasz nélkül.* Ez, a mostani anyák napja előtti ünnepség is ilyen volt. *Molnár György*, a szakszervezet titkára köszöntötte az ország minden tájáról meghívott sokgyermekes és egyedülálló édesanyákat. Ajándékként jutalmat is kaptak: *huszonöten 36 000 forintot.*

Fehérasztalnál

Az ünnepség után fehérasztalnál jólesett a gondolatcsere. Ki-ki elmondta, honnan jött, hogyan él odahaza. Küzdelmes, mégis szép sorsukról beszélgettek.

Ladányi Imréné például, aki Tuzsér állomáson dolgozik, kilenc gyermeket nevel. Négy lánya, öt fia van, 18 esztendős a legidősebb, ötéves a legkisebb. Szerény, csendes asszony, a többiek kérdezgetésére sorolja, hány kiló kenyér, zsír, tej kell mindennap, mennyi a család jövedelme, hogyan tudják beosztani a pénzt.

— *Én öltözőőr vagyok, a vasútnál, a férjem a helyi téeszben dolgozik* — magyarázta. — A legnagyobb kiláznyom keres már, ő segít a családnak. Egyébként tanyán lakunk, szoba-konyhában, építkezésre nemigen telt enyi gyerek mellett. Ráadásul az egyik fiamat autóbaleset érte, ra külön kell vigyázni, külön gondoskodni rola... *Az iskola öt kilométerre van a tanyától, szerencsre autóbusz hordja be a gyerekeket.* A kisebbek napközben vannak, amiért nagyon keveset kell fizetnünk — ez nagyon könnyíti a dolgomat. De bármily sok munkám akad, mindig arra gondolok: *kárpótol az áldozatért az az öröm, hogy felnőnek a gyerekek, s én neveltem fel őket* Nem bántam meg, hogy ilyen nagy családom van...

Váradi Józsefné fekete ruhában jött az ünnepségre. Most halt meg az édesanyja. Három fia van, ő egyébként jegyvizsgáló Békéscsabán.

— *Másodszor mentem férjhez* — meséli. — *Az első férjemet baleset érte.* Sosem felejtem el, hogy a főnökségen milyen rendesek voltak hozzám, mennyire segítettek. A két nagyobbik gyerek iskolás, a kicsit elhelyezték óvodában, így azután nyugodtan dolgozhatom.

Zokszó nélkül

Rákóczi Ferencné kicsi, törékeny szőke asszony, első látásra nem is hinné az ember, hogy négy gyermeknek adott életet. Dombóváron dolgozik, akárcsak a férje, s a legidősebb fiukat már szárnyára bocsátották, így „csak" három gyermek nevelése nyomja a vállukat. De Rákócziné nem panaszkodik, nagyon szereti őket. Ahogy ő mondja: *„Ha kicsit nehezen is, de megvagyunk..."*

Kocsis Miklósné özvegy, öt gyermek édesanyja. Neki tehat kétszeresen nehéz, mert minden terhet egyedül kell vállalnia. Kaposváron lakik és a vasútnál dolgozik. Egészsége sem tökéletes, fájnak a lábai, többször operálták már. Az ő bizodalma is a gyermekeiben van: *sok gondot, ugyanakkor nagyon sok örömet is jelentenek az életében.*

Minél több gondot átvállalni...

Minden édesanya ezt vallotta. Akármelyiküket is kérdeztem, mind azt válaszolták: soha nem bánták meg, hogy sok gyermekük született.

S azt is érzik: *a társadalom és szűkebb „családi körük", a vasút, a szakszervezet mindenben segíti, támogatja őket.* Nemcsak a pénzjutalomban, a segélyekben jut ez kifejezésre, hanem — mint ahogyan azt Molnár György is említette köszöntőjében — a társadalom, az ország vezetői is egyre többet tesznek azért, hogy támogassák azokat, akik a legnemesebb hivatást, az anyaságot vállalták. Az MSZMP X. kongresszusán, s most legutóbb a parlamenti ülésszakon is elhangzott: *új családipótlékrendelet van készülőben*, s az állam évről évre több gondot akar átvállalni az édesanyáktól, hogy gyermekeiket méltóképpen nevelhessék, szocialista emberré.

Rácz Judit

Amikor összejön a család...

Kisvárdai István, az egykori vörőskatona, már 16 éve nyugdíjban van. Annak előtte harmincöt éven keresztül egy helyen, *Szerencs* állomáson teljesített szolgálatot.

1922-ben huszonhárom éves volt, amikor szerencsés véletlenek folytán felvették pályamunkásnak. Később átkerült a fűtőházhoz szénrámolónak, majd raktári munkás lett. Volt laktanyaőr, vonatkísérő és kocsirendező, majd megbízták a tolatócsapat vezetésével A felszabadulás után jó munkáját többször kitüntették.

— Hogyan telik az ideje nyugdíjban?

— *Én lélekben most is vasutas vagyok* — válaszolja. — *Összejön gyakran a család, s olyankor a múlt és a jelen vasútjáról beszélgetünk. Anyanyian vagyunk, hogy egy közepes állomás valamennyi posztját be tudnánk tölteni...*

Ami igaz, az igaz. Pista bácsi két fia, menye, három veje, továbbá három unokája is a vasútnál dolgozik. *Vasutas akar lenni Sándor, a dédunoka is.* Van a családban lakatos, kocsirendező, villanyszerelő, pályafenntartási főnök, személyzeti előadó, bérelszámoló, mozdonyvezető, forgalmi oktató. Sőt, a felsorolásnak ezzel még közel sincsen vége..

— *Ezért mondom* — jegyzi meg a vasutas dinasztia alapítója — *nem is érzem, ha összejövünk, hogy nyugdíjban vagyok...*

Kovács Gyula

A szakszervezetek érdekvédelmi és érdekképviseleti jogai III.

A GAZDASÁGI VEZETŐK TEVÉKENYSÉGÉNEK VÉLEMÉNYEZÉSE

A MUNKÁS-PARASZT FORRADALMI KORMÁNY 1967. május 13-i határozata kimondja :„*a vállalat igazgatóját, valamint helyetteseit az alapító szerv az illetékes szakszervezet véleményének meghallgatása után nevezi ki és menti fel*", illetve „*az igazgató és helyettesei működésének megítélésénél a szakszervezet véleményét ki kell kérni*". A választott szakszervezeti szervek véleményének kinyilvánítása egyben a dolgozók jogainak kiterjesztését, a szakszervezeti, az üzemi demokrácia fejlesztését jelenti.

A gazdasági vezetők kinevezése, leváltása, vagy minősítése továbbra is *az illetékes állami, gazdasági szervek hatáskörében marad.* E jogát az állami szerv a pártszervezetek véleményének figyelembevételével gyakorolja.

Nem változott meg a szakszervezetek véleményezésével a gazdasági vezetők személyi kérdéseinek eldöntése, nem változott meg a kinevezéssel, minősítéssel összefüggő hármas — a politikai, a szakmai és a vezetőképzésre vonatkozó — követelmény. *A szakszervezeti véleményezés belépésével tulajdonképpen a szocialista — az üzemi demokrácia kiterjesztéséről van szó.* A dolgozók részt vehetnek a gazdasági vezetők tevékenységének értékelésében oly módon, hogy választott szakszervezeti szerveik tudomására hozzák véleményüket, a vezetők magatartásával, vezetési készségével összefüggő ismereteiket, tapasztalataikat, melyek aztán az igénvelt szakszervezeti állásfoglalás forrásaivá válhatnak.

FENTIEKBŐL KÖVETKEZIK, hogy a szakszervezeti szerv csak úgy képes helyes véleményt formálni, ha a közösség tapasztalataira támaszkodik. Állandóan figyel a tagság véleményére, a közösségre, és segítségükkel általánosítja a tapasztalatokat, gondoskodik azok célszerű, építő jellegű kifejezéséről. *A gazdasági vezetők munkájának véleményezésekor tehát a szakszervezeti szerv használja információs rendszerét is.*

A szakszervezetek az üzemi demokrácia keretében valamennyi dolgozó képviseleti szervei. A gazdasági vezetők véleményezésével kapcsolatos joguk tehát valamennyi dolgozó jogának kifejeződése képviseleti úton, közvetett formában.

A szakszervezetek a véleményezési jog helyes alkalmazásával a gazdasági vezetők irányító munkájáról és magatartásáról kialakított reális értékítéleteikkel *hatékonyan elősegíthetik a megalapozottabb személyi döntéseket*, a káderpolitikai elvek, a személyzeti munkáról szóló párt- és kormányhatározatok érvényesítését.

A gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek a véleményezési jog gyakorlásában együttműködnek. Az együttműködés alapját a közös cél és érdek képezi. Ez abban fejeződik ki, hogy a kinevezésre jogosult személyeket és a véleményezési joggal rendelkező szakszervezeti szerveket egyaránt az a törekvés vezérli, hogy a gazdasági egységek élén a szocializmushoz hű, a munkásosztály politikáját képviselni és érvényesíteni tudó vezetők állianak.

A KÖZÖS CÉL ÉS ÉRDEK messzemenő szem előtt tartása és érvényre juttatása azonban nem azt jelenti, hogy a kinevező hatóság vagy személy és szakszervezeti szerv mindig és pontosan egyformán ítéli meg az érintett gazdasági vezető munkáját és magatartását. Mivel a szakszervezeti szervek véleményüket elsősorban a tagság jelzései, a dolgozók észrevételeinek figyelembevételével alakítják ki, a kinevező hatóságok viszont elsősorban a gazdasági hatékonyság, a jövedelmezőség alakulása alapjan ítélik meg a vezetők munkáját: *ezért az egyes vezetők megítélésében véleményeltérés keletkezhet.* Ebből következik, hogy az együttműködés feltételezi a vélemények egyeztetését, a véleménykülönbségek ütköztetését.

Az együttműködés fontos feltétele egymás jogkörének, hatáskörének tiszteletben tartása, az egymás iránti bizalom. A különböző szintű gazdasági vezetők személyi ügyeinek intézését megfelelő kormányhatározatok szabályozzák. A személyi ügyek eldöntésének joga a hatáskörileg illetékes állami vezetőké.

A szakszervezetek véleményezési jogköre a fontosabb gazdasági funkciókra terjed ki, és nem érinti az összes vezető beosztást.

Fentieket figyelembe véve a vasutasszakszervezeti vezető szervek az alábbiak szerint gyakorolják véleményezési jogukat:

1. Az elnökség véleményezési hatáskörébe tartoznak:
— a vezérigazgató
— a vezérigazgató-helyettesek
— szakosztályvezetők
— önálló osztályok vezetői
— vasútigazgatóságok vezetői (együtt az illetékes területi bizottsággal)
— Utasellátó főigazgatója
— GYSEV vezérigazgatója
— MÁV Egészségügyi Igazgatóság vezetője
— Faanyagvédelmi és Faelátó Vállalat igazgatója

2. A területi bizottságok véleményezési hatáskörébe tartoznak:
—vasútigazgatóságok vezetőhelyettesei
— osztályvezetők
— osztályvezető-helyettesek

3. A fel nem sorolt gazdasági vezetők megítélésében a szakszervezeti bizottságok (tanácsok) nyilvánítanak véleményt. Ennek megfelelően üzemeknél, az I. csoportba sorolt szolgálati helyeken, központi hivatalokban és intézményekben a véleményezési jog
— vezetőkre
— vezetőhelyettesekre
— főmérnökökre (vezető mérnökökre)
— főkönyvelőkre
terjed ki.

A szakszervezeti szervek minden esetben véleményt mondanak a felsorolt kategóriákba tartozó gazdasági vezetők kinevezése, felmentése és minősítése esetén. A gazdasági vezetők személyét érintő egyéb kérdésekre — kitüntetés, jutalom adományozása, fizetés megállapítása stb. — a véleményezési jog nem terjed ki, illetve azokra nem vonatkozik.

A SZAKSZERVEZET VÉLEMÉNYEZÉSI JOGÁT a vezetők megítélésében mindig a választott vezető testület (az elnökség, a területi bizottság, a szakszervezeti bizottság) gyakorolja. *A szakszervezeti szervezetek véleményezési jogkörének ilyen differenciált meghatározásával érvényesül az az elv, hogy az egyes gazdasági vezetőkről ott mondanak véleményt, ahol őket legjobban ismerik.*

A kinevezésre jogosult szerv, vagy személy a felsorolt vezetők esetében csak akkor dönthet, ha előzőleg kikérte az érintett szakszervezeti testület véleményét. *A szakszervezet véleményének kikérése kötelező, de nem kötelező az elfogadása.* Vagyis a szakszervezeti testület véleményének meghallgatása után a döntés a kinevező hatóság vagy személy joga. Amennyiben a szakszervezeti testület véleményét valamilyen oknál fogva nem veszik figyelembe, abban az esetben erről kötelesek a szakszervezetet írásban értesíteni. Amennyiben a véleményező szakszervezeti bizottság nem tartja elfogadhatónak, meggyőzőnek a gazdasági vezetők indoklását, úgy a szakszervezeti bizottság bejelentéssel élhet a felsőbb irányító szervnél.

A szakszervezeti munkának a véleményezési jog gyakorlásában követendő módszereiről a következőket kell szem előtt tartani:

A véleményezési jog gyakorlati mechanizmusánál figyelembe kell venni, hogy a szakszervezet véleményezési jogát a kollektív testület gyakorolja. Ezért a hatáskörileg illetékes gazdasági vezetőknek időben értesíteni kell az érintett szakszervezeti vezetőket, hogy mikor, melyik gazdasági vezetőről kérnek véleményt.

Helyes, ha a gazdasági vezetők a tervezett személyi döntés előtt *legalább egy hónappal írásban kérik a szakszervezeti szerv véleményét.* Erre azért is szükség van, mert a szakszervezeti szerv csak időközönként ülésezik, másrészt a tagjainak át kell gondolniuk e témát, fel kell készülniük, hogy felelősen foglaljanak állást. A szakszervezeti szerv tagjainak felkészülését alapvetően a közös munkában szerzett tapasztalatok, a dolgozók által korábban jelzett észrevételek képezik. Ezért nem helyeselhető a szakszervezet direkt módon való érdeklődése azzal a céllal, hogy valamelvik gazdasági vezető munkájának véleményezésére készülnek.

A kinevező hatóság, személy, vagy azok megbízásából a személyzeti vezető közli, hogy kiről kérnek véleményt a munkája, magatartása megítéléséhez. Azt is szükséges közölni, hogy minősítésről, előléptetésről vagy leváltásról van szó.

A SZAKSZERVEZETI SZERV ÜLÉSÉN a vélemény kialakítása nem a személyzeti vezető által elkészített írásos anyag alapján történik. *A szakszervezeti szerv önálló véleményére van szükség.* Ennek kialakítását segíti, ha a szerv vezetője szóban elmondja a véleményét. A hozzá kapcsolódó észrevételekkel együtt ez képezi a szakszervezet álláspontját, véleményét.

Amennyiben felkérés nélkül, saját elhatározása alapján kíván a szakszervezet véleményt mondani valamelyik gazdasági vezetőről, ilyen esetben azt bármelyik szakszervezeti bizottsági tag kezdeményezheti véleményét ismertetheti. Itt is követelmény az, hogy a véleményt együttesen alakítsák ki. *A szakszervezet véleményét írásban kell megküldeni a kinevezésre jogosult vezetőknek.* A kialakított álláspontot és az erről készített jegyzőkönyvet bizalmas ügyként kell kezelni.

(Folytatjuk)

Új nyomvonalon — nagyobb sebességgel

Átadták rendeltetésének a 659 méter hosszú új abaligeti vasúti alagutat

Május 8-án, Abaligeten, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *dr. Szabó Tibor*, a pécsi igazgatóság vezetője, a Baranya megyei párt- és tanácsi szervek képviselőinek jelenlétében ünnepélyes keretek között átadta rendeltetésének az új abaligeti alagutat és a hozzá csatlakozó vonalszakaszt.

— *Olyan ritka esemény tanúi lehetünk ma itt*, — mondotta beszédében a miniszterhelyettes — *amilyenre egy évszázadban legfeljebb egy-két alkalommal kerülhet sor.* A vasúti alagutakat az egész világon számon tartják, nagyságukat sorrendben jegyzik. Ez a mi alagutunk, ha nem is a leghosszabbak közé tartozik Európában, *de 659 méteres hosszával a közepes nagyságú alagutak között tartják nyilván.* Ez az alagút építési módszereit tekintve, egyik legkorszerűbb európai vasúti alagút.

A *budapest—pécsi* vasútvonalnak *Godisa—Abaliget* közötti szakasza a rekonstrukció során rendkívül nehéz terepviszonyokat jelentett a vasútépítőknek. Vasutasok, katonák és a *Bányászati Aknamélyítő Vállalat* bányászainak elvtársi, baráti együttműködésére volt szükség ahhoz, hogy mostantól új nyomvonalon, nagyobb sebességgel és biztonsággal közlekedhessenek itt a vonatok.

Becsületes munkát végzett mindenki az elmúlt években, de külön is szólni kell a május 8-át megelőző három nap eseményeiről. Május 5-én, szombaton már a munkák finisében döntő szakaszához érkezett az építkezés. Robbantással kellett eltávolítani az utolsó akadályt a már készen álló új vonalszakasz és az alagút bejárata között. A régi vasútvonal 10 m magas töltését robbantották fel és a robbantások nyomán *2000 köbméter föld szakadt a Mecsek völgyébe.* A példás előkészítés a bevezetésre készen álló munkagépek, de mindenekelőtt az emberek keze nyomán *68 óra alatt eltűnt a hatalmas földmennyiség*, melynek helyére lerakták az előre összeszerelt sínmezőket és ezzel megnyílt az út a vonatközlekedés számára.

A miniszterhelyettes kiemelte, hogy azok, akik itt dolgoztak, büszkék lehetnek munkájuk eredményeire. Kevesen mondhatják el magukról, hogy vasúti alagút építésében vettek részt és ha mi már régen nem leszünk, *utódaink is tisztelettel emlékeznek azokra a bányászokra, katonákra, vasutasokra, akik átfúrták a Mecsek agyagos, vizes talaját, hogy gyors és biztonságos összeköttetést teremtsenek a fővárossal.*

Köszönet illeti a Bányászati Aknamélyítő Vállalat dolgozóit és vezetőit, akik az előre megadott költségvetés összegéből — az árak emelése nélkül — határidő előtt eleget tettek vállalt kötelezettségüknek.

Az építkezés alatt, különösen az utolsó 68 órában a pécsi vasutasok fegyelmezett, kiváló munkát végeztek a vonatforgalom lebonyolítását illetően is. *A személyszállítást például autóbuszokkal bonyolították le. A Mecsek expressz Magyarszék—Sikonda állomásig közlekedett* és onnan az utasok autóbusszal jutottak el Pécsre. A Mecseki Szénbánya Vállalat pedig azon a héten tartott szabad szombatot és a bánya pénteki termelését, még aznap éjszaka, a robbantás előtt szállították el a vasutasok a régi vonalon.

Az alagúthoz csatlakozó vonalszakasz a két állomás között 1.2 kilométerrel rövidebb. mint a régi vonal volt. A munka most tovább folyik, melynek nyomán néhány év múlva teljesen megújul a budapest—pécsi fővonal.

Bermann István

Patronálás – szocialista módon

A Mozgássérültek Nevelőképző- és Nevelő Intézete ezúton mond köszönetet a MÁV Keleti Vontatási Főnökség *Zrínyi Miklós* brigádjában dolgozó vasutasoknak: *Kvaka Mihálynak, Fehér Istvánnak, Tóth Mihálynak Holovicz Istvánnak, Barna Józsefnek, Szatmári Istvánnak, Aranyos Lajosnak, Pünkösti Jenőnek.*

Az említett brigádtagok budapesti intézetünkben több alkalommal — március 1-én, 16-án, április 8-án és 18-án — összesen 97 óra társadalmi munkát végeztek, amely számunkra rendkívüli nagy jelentőségű.

A brigádtagoknak köszönhetjük, hogy politechnikai műhelyünk szerszámgépei használhatóvá váltak, miután kiépítették a szükséges elektromos hálózatot, továbbá olajkapcsolót, elosztótáblát szereltek fel, és működésbe hozták a gépeket. A gyerekek így már rendszeres politechnikai oktatásban részesülhetnek.

Nevezettek az épületkarbantartási munkáknál is nagy segítséget nyújtottak, ezenkívül elvégezték a motoros fűnyírógép nagyjavítását, amivel az intézet 4000 négyzetméteres parkját tartjuk karban. *Ezért a munkájukért különösen a mi mozgássérült gyermekeink hálásak, hiszen gyógyításukhoz, foglalkoztatásukhoz*, oktatásukhoz szinte csak a park gondozása teremt megfelelő mozgási lehetőséget. A brigád által nyújtott segítség természetesen anyagi vonatkozásban is értékes, mert a megtakarított több ezer forintot egyéb szükséges célokra fordíthatjuk.

Végezetül köszönetet mondunk a Keleti Vontatási Főnökség vezetőinek és KISZ-szervezetének azért a támogatásért amelyben a brigád tagjait részesítik. Kérjük, a jövőben is tegyék lehetővé a megkezdett segítség folytatását.

Dr. Faragó Istvánné
gazdasági igazgató

Fénysorompók a Bakonyban

Már több hete szakértőkből — belügyi, közlekedésrendészeti szervekből — álló bizottság vizsgálja a vasút és a közút kereszteződéseknél a közlekedés biztonságát. A MÁV és a KPM együttesen készíti el távlatokra szóló javaslatát és ennek alapján további biztonsági berendezéseket szerelnek fel.

A MÁV máris megtette az első hatékony intézkedést. *Kádártánál* — a vasútállomás melletti útkereszteződésben — üzembe helyezték a napokban a fénysorompót.

A következő, a *KPM Közúti Igazgatósága* által is szorgalmazott kereszteződés az eplényi, ahol a gyakori és súlyos balesetek miatt feltétlenül szükséges a fénysorompó minél előbbi felszerelése.

— g —

Kállai Gyula a debreceni járműjavítóban



Kállai Gyula, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Hazafias Népfront elnöke, aki Debrecen város egyik országgyűlési képviselője, örömmel vett részt a debreceni járműjavítóban az üzem fennállásának 75. évfordulójára rendezett ünnepségen. Gratulált a dolgozók jó munkája nyomán elnyert Kiváló üzem kitüntetéshez, illetve a MÁV vezérigazgatója és Vasutasok Szakszervezete Elnöksége által adományozott vörös vándorzászlóhoz. Üzemlátogatása során dicsérő szavakkal nyugtázta a járműjavító kollektívájának nagyszerű eredményeit. Képünkön: Kállai Gyula az üzemlátogatáson, dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, Szabó Antal főtitkár és Korponai Lajos szb-titkár, országgyűlési képviselő kíséretében.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Június 23-ig lehet megújítani a vasutas operabérleteket

A már hagyományos, igen népszerűvé vált *vasutas operabérletezés az 1973/74-es színházi évadban is folytatódik.* Az Operaház igazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete között létrejött megállapodás alapján a bérleti előadásokon a következő művek kerülnek bemutatásra: Beethoven: *Fidelió*, Delibes: *Sylvia*, Puccini: *Turandot*, Johann Strauss: *Cigánybáró*, Verdi: *Trubadúr.*

Az előadások helye az *Erkel Színház*, időpontja: *október, november, március, április* és *május* minden harmadik vasárnapján délelőtt 11 órai kezdettel. A bérleteknél a 20 százalékos kedvezmény továbbra is érvényes. Jelentkezés: *1973. június 23-ig.*

Részletes felvilágosítást a szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai adnak.

ZÁHONY 25 ÉVE

A NÉGYVÁGÁNYOS KISÁLLOMÁSTÓL A KORSZERŰ ÁTRAKÓKÖRZETIG

Hazánkban a felszabadulás előtt nagyon sokan szinte semmit sem tudtak *Záhonyról*, sőt, létezéséről is alig-alig hallottak valamit. A még ezer lelket sem számláló szabolcsi falu nem sokban különbözött a többi nyírségi településtől.

Az ország legszegényebb vidéke volt

De vajon mit is tudhattak volna akkoriban a Nyírségről és Záhonyról az emberek?

Tudhatták volna, hogy például *Szabolcs-Szatmár megye* — amelynek nagy részét a *Nyírség* képezi — az ország egyik legnagyobb, egyben a legszegényebb, agrárjellegű, jelentősebb iparral nem rendelkező megyéje. Vagyis az országnak olyan területe, tájegysége, ahol legtöbb a földbirtok, ugyanakkor legtöbb a földnélküli, nincstelen. *A tízmillió koldus országának ezen a táján tízezer lakosra mindössze 33 ipari foglalkoztatott jutott, és egyetlen üzem munkáslétszáma sem érte el a 200 főt.* Jellemezte továbbá ezt a vidéket az is, hogy 1943-ban négy olyan földbirtokos volt itt, akiknek a megye területén fekvő birtoka egyenként meghaladta a tízezer katasztrális holdat. A faluhálózat települési rendszere a feudális nagybirtokok és a magánkisbirtokok rendjének megfelelően alakult ki, s így jöttek létre az apróbb-nagyobb falvak, községek.

A nincstelenek sanyarú sorsát, teljes kiszolgáltatottságát az egykori statisztika beszédes számai idézik. A kevés munkaalkalom, a közepes népsűrűség ellenére is magas arányt mutató nagylétszámú családok „velejárója" volt a megdöbbentően alacsony életszínvonal, a silány táplálkozás, az egészségtelen, szalmatetős — jobb esetben nádfedeles —, földes szobájú lakás. *A tbc-s megbetegedések és halálozások aránya meghaladta az országosan is túl magas átlagot.* Az 1941. évi népszámlálás adatai szerint a lakosság 13,3 százaléka nem tudott írni, olvasni...

Záhonyt, az akkor még földhöz tapadt falucskát — ahol esténként itt-ott világított egy-egy petróleumlámpa, s ahol még a négyvágányos állomáson sem volt villany, *s a visszaforduló mozdonyok szereléséhez a vonatkísérők hátukon hordták a szenet* — a vasutasok a „világ végének" emlegették.

Ugyanezt a helyet — mint tudjuk — *most hazánk keleti kapujának nevezik.*

Egy híd, amely jelkép

A Tisza hídját 1944-ben a visszavonuló németek felrobbantották, s a kis állomás vágányzatát is szétrombolták. Az, hogy a régi felvételi épület megmaradt, s az aláaknázás után nem röpült a levegőbe, egy bátor vasutasnak, *Szőgyényi Bertalannak* köszönhető.

A felszabadulás után a régi híd szomszédságában új híd épült a Tiszán. Ez a híd azóta is jelkép: *összeköti a magyar és a szovjet népek barátságát.*

Az első években ezen a hídon jött hazánkba a gyapot, a faáru, a vasérc, a koksz, a papír, gabona, burgonya, a gyógyszer és minden egyéb, ami nélkülözhetetlen volt az élet megindulásához, a romok újjáépítéséhez. Később mezőgazdasági gépeket, traktorokat, kombájnokat hoztak a vonatok, s *Záhony határállomás kezdett mindinkább nagyforgalmú vasúti góccponttá válni.* A változás azonban nagyon sok nehézséggel járt együtt, s a nehézségeket nem volt könnyű leküzdeni...

Huszonöt, esztendővel ezelőtt háromszor annyi ember dolgozott az átrakásnál, mint most, de a jelenlegi munkának a negyedét sem tudták elvégezni. Először a kokszcsúszda épült fel, mert akkor arra volt a legnagyobb szükség. Azután a darupályát építették meg, amely azóta egyre jobban korszerűsödött. A következő fázisban a vasérc átrakását gépesítették. A csúszdán leengedett vasércet csakhamar a *Szovjetunióból és Csehszlovákiából* érkezett kotrógépek rakták be a magyar vagonokba. A koksz- és az érccsúszdán a kocsik vontatására kötélvonó berendezést létesítettek a záhonyiak, s erre most is nagyon büszkék. Általa mozdonyok szabadultak fel, és a megrakott kocsikat azonnal mérlegelhették. Gépesítették a folyékony áruk átrakását is: *megépült az átfejtőállomás.* Így már gyorsan, veszteség nélkül került egyik tartálykocsiból a másikba minden folyékony szállítmány.



Zsigulik sorakoznak végeláthatatlan sorokban

Emlékezni ezekre az eredményekre — a kezdeti sikerekre! — nagyon jó érzés. És a kezdeti kudarcokra? Mert voltak effélék is...! A záhonyiak, a törzsgárda tagjává lett záhonyiak azokról sem restellnek beszélni, hiszen éppen a kudarcok, gondok, küzdelmek, nehézségek edzették meg őket.

— *Záhony nehéz munkahely* — mondogatták sokan akkoriban. Mások úgy fogalmaztak: — *Záhony büntetőtábor.*

Ide kevés ember jött szívesen. Nem volt lakás. És hiányzott még sok minden. *Annál gyakoribb volt a fegyelmezetlenség, hanyagság. Sűrűn cserélődtek a vezetők is. Az erős klikkszellem, a gáncsoskodás sok kárt okozott.* A Tisza túlsó oldaláról szüntelenül érkeztek az áruk, de annyi kocsi állt kirakatlanul, amennyi ismét rakottan befutott.

Azután a II. pártkongresszusra — szinte egycsapásra — kedvezően megváltozott minden. A pártszervezet mindjobban megtisztult, a szakvonali vezetés megerősödött. Az átcsoportosított munkabrigádok igérték, hogy a dugulást két hónap alatt megszüntetik. Igéretüket öt hét alatt teljesítették...

Közös erővel

Forró nyárra kemény tél jött, de a záhonyiak akkor is helytálltak. *A vagonokban átrakás előtt robbantották a vasércet, majd légkompresszorokkal lazították tovább.* Így kerülték el, hogy kirakatlanul maradjanak kocsik. A csehszlovákok ezt a tapasztalatot átvették, és azután ők is alkalmazták *Ágcsernyőn, a szovjet—csehszlovák határállomáson.* Gyakran érkeztek külföldről is, de a vendégek sem érkeztek „üres kézzel". Olyan ajándékokat hoztak, amelyek nemes versengésre, lelkesedésre buzdítottak. S Záhonyban ettől kedve az új jelszó szerint ment a munka: *„Közös erővel...!"*

Csap és *Záhony* kölcsönös megbeszélései, tapasztalatcseréi nyomán —, hogy gyorsuljon az átrakás — a vasérccel rakott, széles nyomtávú kocsikat a földre ürítették, s a kiürült vagonok máris mehettek vissza, Csapra. Ez nem árt ott a vasércnek, viszont a vágányok felszabadultak. Akkor hangzott el a magyar vasutasok fogadalma: *„Záhonynak soha többé nem szabad roszszul dolgoznia!"*

Attól kezdve, ha valaki végigment az állomáson, a vágányok mentén mindig rendet, szorgalmasan dolgozó embereket talált. A záhonyiak megértették, hogy rendet tartani: *az ő dolguk.* Ha rend van, jobban megy a munka, és kevesebb a baleset.

A néhány percre kiszálló külföldi utasokat is mindig más-más színfolt fogadja. Az állomás parkjában rózsák, muskátlik virítanak. Az átszerelő csarnokon túl együtt halad a széles (szovjet) és a normál (magyar) nyomtávú vágány. Eltérnek, keresztezik egymást, sokasodnak, majd elvesznek a távolban. A nap fénye megcsillan a fehérre meszelt oszlopokon, a váltók összekötő rúdjain. *A nyugodt munkáshétköznapok feltételei itt már hosszú ideje biztosítottak...*

Az állomás fejlesztése 1950-58 között viszonylag kisebb mértékű volt, majd nagyobb ütemben haladt, és jelenleg is tart. *Az átrakási kapacitást eredetileg napi 2000 tonnára tervezték,* de az átrakási szükséglet rohamosan emelkedett. Ma már naponta több tízezer tonna különféle szállítmány átrakásáról kell gondoskodni. *Záhony átrakókörzet 1973-ban 11—12 millió tonna árut fogad és rak át. S a fejlődés nem állt meg.* A negyedik ötéves terv végére — 1970-hez viszonyítva — előreláthatóan több mint 50 százalékkal, 1980-ra pedig 100 százalékkal lesz nagyobb az átrakási és szállítási tennivaló.

Minden év előrelépés

A rendkívüli teljesítményt a a nagyarányú fejlesztés tette lehetővé. Gépek könnyítették meg a nehéz fizikai munkát, és sok helyen automatákat, félautomatákat állítottak szolgálatba. *A legfontosabb szerep továbbra is az embereknek jut* s azoké is marad mindvégig. *Az elmúlt 25 esztendőben végeredményben minden év egy nagy lépés volt előre.* Erre utal a vízmű, a korszerű biztosítóberendezések, a jólfelszerelt üzemi konyhák, a 400 személyes öltöző-fürdő — amely a megnövekedett igényeket már csak részben elégíti ki —, a MÁV-nál még egyedülálló ruhaszárító, az orvosi rendelőintézet, a művelődési ház és 5000 kötetes könyvtára stb. Az állomás impozáns felvételi épülete például 1934-ben készült el, s ezt követte egy sor szociális létesítmény. 1967 decemberében feszültség alá helyezték a *Nyíregyháza—Záhony* közötti villamosított vonalat 1968-ban a csökkent munkaképességű dolgozóknak kisegítő üzemet létesítettek. Ugyanabban az évben készült el a szertárfőnökség új épülete. 1970-ben kezdte meg a működését a vasutasok bölcsődéje, óvodája ahol 100 gyermek kapott helyet. Nyolctantermes iskola is épült, tornateremmel. A MÁV-lakótelep minden lakásába bevezették a vizet, *s míg egykor alig 16 lakás volt itt, most mintegy 600 lakás van a telepen.* A közelben ABC és kisáruház áll rendelkezésre, s egyre másra alakulnak ki a szakboltok is.

Záhony községgel szinte párhuzamosan fejlődnek a környező helységek, falvak is,



Szüntelenül rakodnak a nagy teljesítményű daruk

amelyek a 6000-es létszámú átrakókörzet nem helyben lako dolgozóinak nyújtanak otthont. Mert a vasúton dolgozók kétharmada bejáró. Naponta utaznak lakóhelyükről *Záhonyba, Eperjeske-rendező pályaudvarra, Eperjeske-átrakóra, Tuzsérra, Komoró* és *Fényeslitke* állomásra, amelyek ugyanúgy részei a körzetnek, mint *Mándok* vagy *Tornyospálca* állomás.

A szolgálati helyek rendeltetése is tükrözi a hatalmas munka kiváló szervezettségét, a körzetben dolgozo vasútasok tevékenységének sokoldalúságát.

Eperjeske-átrakón például — amely még mindig épülőben van — a nagy teljesítményű daruk kezelőin és kiszolgálóin múlik elsősorban az óriási feladat elvégzése. *Eperjeske-rendezőn — ahová az esernyomtávon érkezik az áruk 65—70 százaléka — a gurító szolgálat dolgozóira hárul a munka oroszlánrésze.* A látogató számára legérdekesebb talán a hídmérleg, amely a vagonok folyamatos gurítása közben minden kocsit megmér. A regisztráló készülék, az ipari televízió képernyője, a fehérköpenyes kezelőszemélyzet látványa laboratóriumra emlékeztet.

Tuzsér mindenekelőtt az ömlesztett és szemes áruk kirakására van berendezve. Ez az állomás egyébként *„hazánk főskamrája". Hatvankét* hektárnyi területet foglal el itt az ERDÉRT fatelepe és feldolgozó üzeme, s a naponta 100—150 széles nyomtávú kocsiban érkező faanyag nagy része feldolgozva hagyja el a telepet. Ezenkívül itt üzemel a HUNGAROFRUCT ezervagonos hűtőháza. Az üzem a Szovjetunióba irányuló almaexport bázisa.

Komoró állomáson — az új felvételi épület mellett — a nyers mazutolaj átfejtését végzik. A könnyen dermedő pakurát a záhonyi Gépesített Rakodási Főnökségnél szülelett találmány segítségével fejtik át, igen célszerűen.

Fényeslitkén — ahol az ország belsejéből érkezve belépünk az átrakókörzetbe — vonatokba, helyesebben irányvonatokba sorozzák a többi helyen átrakott, *Miskolc, Debrecen, Szolnok, Budapest—Ferencváros* stb rendeltetésű kocsikat, a hazánkon átfutó tranzitszállítmányokat. A korszerű rendezőpályaudvaron szovjet gyártmányú, önműködő vágányfék-berendezések csattognak. Ugyanitt nemrég kezdte meg üzemelését egy modern járműjavító műhely.

Ígéretes jövő előtt

Az átrakókörzetben helytálló vasutasok, a forgalom és a kereskedelem, a vontatás és a palyafenntartas, a gépesített rakodási főnökség, a TBFF, és a szertárak — *egyszóval valamennyi szolgálati ág dolgozói — példás munkájuk, szoros együttműködésük eredményeként egy évvel ezelőtt kiérdemelték a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját legutóbb pedig a Kiváló átrakókörzet cím mellé a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját.* Mert Záhonyban valóban nagy dolgok születtek az elmúlt időszakban és abban a negyed évszázadban, amelyre a záhonyiak május 29-én ünnepélyes külsőségek között emlékeznek.

Emlékeznek, és az emlékekből útabb erőt merítve: *előre tekintenek.* Sok mindent értek, de a jövő — még többet ígér...

Egeressi Zsigmond



Záhony, 1948. A németek által felrobbantott Tisza-híd újjáépítése. Az archívkép a híd utolsó pillérjének emelését örökítette meg

Az újítómozgalom – Miskolcon

A miskolci igazgatóság területén 1972-ben 456 újítást adtak be a dolgozók. Az újítások 45 százaléka elfogadásra, illetve bevezetésre került. *A bevezetett újítások gazdasági eredménye 6 millió 549 ezer forint.* Az újítások 25—30 százaléka munkavédelmi jellegű volt, melyek a későbbiek folyamán realizálódnak.

Az igazgatóság szolgálati helyein folyó eredményes munka többek között annak is köszönhető, hogy az utóbbi időben nagyobb megbecsülésben és elismerésben részesülnek az újítók. *Eddig közel ötven dolgozót részesítettek kiváló újító jelvény kitüntetésben.* 1972-ben az elfogadott és bevezetett újítások után 300 ezer forint újítási díjat fizettek ki. Az újítási verseny győztesei közt pedig 86 ezer forint jutalmat osztott szét az igazgatóság vezetője.

Az erkölcsi és anyagi megbecsülésen kívül nagy szerepe volt a mozgalom fellendülésében a jó propaganda- és felvilágosítómunkának is. Tizenöt szolgálati helyen és csomóponton tartottak a szakszervezeti bizottságokkal közösen újítási ankétokat. Három helyen: *Miskolcon, Ozdon és Egerben* újítókiállítást szerveztek. Ezenkívül *Miskolc Tiszai pályaudvaron* és a vontatási főnökségen újítási hónapot rendeztek.

Az utóbbi időben sokat javult az újítások ügyintézése. 1971-hez viszonyítva *56 nap helyett 49 nap, vagyis hét nappal kevesebb lett egy-egy újítás átfutási ideje.* A 60 napnál régebbi javaslatok számát ugyanakkor 16 százalékkal csökkentették. A korábbi időkhöz viszonyítva nagy gondot fordítottak arra, hogy az újítások a feladatterv-kre irányuljanak.

A követelményeket a brigád szabja meg

Az utánpótlás nevelésében és a tanulásban is jó példát mutat a Benkő László vezette Lenin szocialista brigád

Kedves ismerősöknél mindenkor kellemes kopogtatni, ám akkor kiváltképp, ha a látogatás örvendetes eseménnyel kapcsolatos. Ilyen ez a mostani találkozás *Benkőékkel*, az Északi Járműjavító Üzem XII. gyárrészlegének 1962-ben alakult szocialista brigádjával, amelyről *Görbicz Sándor* igazgató így vélekedik: *„Bár sok ilyen brigádunk lenne! Nyomban kevesebb gondja volna nemcsak a mi üzemünknek, hanem az egész vasútnak, valamennyiünknek".*

A brigád gyermekei voltak

Legutóbb 1969 februárjában beszéltem velük, írtam róluk, abból az alkalomból, hogy vietnami fiatalokat, ipari tanulókat tanítottak szakmájuk, a Diesel-mozdonyjavítás fortélyaira. Most pedig: május elseje előtt kiérdemelték a *MÁV kiváló brigádja* címet. A két — látszólag egymástól független — esemény voltaképpen együvé tartozik; *az utánpótlás, a jövő szakembereinek képzése mindig hozzátartozott a kollektíva életéhez, hétköznapjaihoz.* Valójában három Benkő-brigádot is említhetnék, oly sokan kerültek ki — és dolgoznak ma is a VIII/b meg a X. osztályon — kezük alól. S hogy még a távoli országból jött gyerekek is milyen jól, milyen otthonosan érezték magukat közöttük, azt nemcsak az 1969-ben 19 esztendős *Nguyén Huy Kén* akkori szavai jelzik, *„Jó Magyarországon és nagyon jó itt a gyárban... Mindenki kedves és nagyon sok bácsi segít nekem."* Jelzi a néhány éve érkezett képeslap szövege is: *„Chuc Mung Nám Mói"*, vagyis Boldog Új Évet Kívánok.

— Mit tudnak Nguyén Huy Kén-ről, meg a többiekről?

Nehezen születik meg a válasz. Nem mintha nem érkezett volna hír Kén-ről, ellenkezőleg, éppen azért: *a hír torkot szorongató.* Az a fekete hajú fiatalember, aki a *Magyar Vasutas* 1969. február 15-i száma 5. oldalának fényképén látható, amint szorgosan egy munkadarab fölé hajol, nem sokkal hazatérte után hősként elesett a népe szabadságáért vívott gigászi küzdelemben.

Benkő László brigádvezető igen halkan mondja:

— *Meghalt Kén és nem élte meg a tűzszünetet az a fiú sem, akit hozzájárulásával Ferinek becéztünk és aki a brigád labdarúgó-csapatának oly kiváló kapusa volt...* A nálunk tanult, a családokhoz is gyakran ellátogató vietnami gyerekekről közvetlenül hallhattuk, milyen kegyetlen volt ez a háború. Elestük a brigád gyásza is, a vietnami nép békéje a mi ügyünk is...

Sötétebbre hangolódik e könnyednek-kellemesnek igérkezett beszélgetés? A teljességhez, 11 év történetéhez ez is éppúgy hozzátartozik, mint a megannyi együtt megélt öröm. S jóllehet, a *MÁV kiváló brigádja* címet tavalyi munkájuk elismeréseként kapták, e megtiszteltetés nemcsak egy évre, hanem az előző időszakokra, a folyamatosságra is utal. Az előző időszakok pedig, lám a világeseményektől sem függetlenedhettek. *Benkőék jó szakembereket akartak nevelni — neveltek is: a vietnami gyerekek nagyon tanulékonynak bizonyultak — egy távoli ország békés építőmunkájának segítésére...* ám a háború nem az építőmunkának kedvezett.

Lenin nevéhez méltóan

De következzenek az elmúlt évtized örvendetes eseményei! 1963: megkapják a szocialista brigád címet. 1964: kiérdemlik a szocialista brigádzászlót. 1966-ban megkapják a kitüntetés bronz, 1968-ban az ezüst, 1971-ben majd 1972-ben ismét az arany fokozatát. 1973. január: *felveszik a Lenin szocialista brigád nevet:*

Farkas Béla, a brigád szakszervezeti bizalmija:

— *Úgy éreztük, eredményeink most már méltóvá tesznek minket e név viselésére.* Természetesen nemcsak eredményeinkre gondolunk, sőt: elsődlegesen nem a munkára, hiszen azért kapjuk a fizetésünket, hogy jól dolgozzuk. Ám Lenin neve, az aranykoszorú és a mostani kitüntetés, a *MÁV kiváló brigádja* cím azt a többletet fejezi ki, amellyel méltóak kívánunk lenni a szocialista brigádok hármas jelszavához.

Nagyon szeretnék a régi ismerőssel, *Bába Sándorral* is beszélni. (Annak idején ő volt az egyik nyilatkozó). Néhány nappal korábban kellett volna jönnöm, a korábbi brigádvezető-helyettes most vonult nyugdíjba. Azon a napon búcsúztatták, amikor a kiváló brigád címért járó jutalmat is átvették. Helyette szóljon a legjobb barát, Benkő László.

— *Többet aligha mondhatnék Sanyiról, mint hogy nála jobb barátot, segítőkészebb munkatársat nemigen képzelhetnék el. Bizonyság erre, hogy kerek harminc évig dolgoztunk egymás mellett.* Szinte mesébe illik: egyazon napon, 1942. november 9-én léptünk be az Északi Főműhelybe, az orvosi vizsgálaton ismerkedtünk meg egymással. Aztán 1947-től negyedszázadon át dolgoztunk szorosan egymás mellett, egy brigádban. Frázis, ha azt mondom: *nagyon fog hiányozni? Ugye, nem kell bizonygatni ezt?*

Fiatalok és idősebbek

Tavaly ősszel nyugdíjba ment (de még részesül a jutalomból) *Csernai János* is, kettővel megfogyott tehát a törzsgárdalétszám, de, öreg legény", régi brigádtag a mostani vezetőhelyettes, *Bukovszky Sándor*, és *Farkas Béla*, *László Ottó*, *Szántó István* valamint *Újházi József* is. A sikerben természetesen a később érkezetteknek — *Balassa Andrásnak*, *Füzi Antalnak*, *Horváth Ferencnek*, *Madarász Gábornak*, *Móré Józsefnek*, *Sima Ferencnek*, *Stark Károlynak* és *Szemerédi Józsefnek* — is részük van. S előlegzik a bizalmat a nyugdíjba vonultak utódjainak, a kötelező katonai szolgálatból visszatért *Fehér Jánosnak*, *Jenei Lászlónak*, *Kovács Jánosnak* és *Daudka Sándor* III. éves szakmunkástanulónak. Bíznak bennük, jóllehet kezdetben mindenkivel szemben — ha nem bizalmatlanok is — tartózkodóak.

— *Ahány brigád, annyi szokás* — vallja Benkő László —, *érthető, hogy a máshonnan jötteknek a mi szokásainkat meg kell ismerniök, el kell fogadniuk!!* Anélkül senki nem lehet a brigád tagja, hogy előzőleg mi régiek, de nem ritkán az egész kollektíva, ne beszélgessünk el velük. Mondd csak komám: *hol dolgoztál eddig, miért váltál meg onnan, mire vagy képes, és tudod-e, hogy nálunk nagyon sokat és nagy precizitással kell dolgozni?* Csak akkor szegődj ide, ha vállalod a brigád által magunk elé tűzött magas követelményeket!... Hozzáteszem: *attól, hogy valaki velünk dolgozik, nem lesz automatikusan a szocialista brigád tagja.* Előbb bizonyítania kell.

Kazánkovácsokból lakatosok

Nagy precizitással dolgoznak — mondta a brigádvezető. Tavaly még az elfogadható 1 százaléknyi hibájuk sem volt.

— *Valamennyien tudjuk, hogy egyetlen másodpercnyi figyelmetlenséggel az egész brigádnak félnapos többletmunkát okozhatunk.* A meglehetősen bonyolult szerkezetű, már összeszerelt mozdonyból nem kis feladat kiemelni a rosszul javított, selejtes alkatrészt. Ezért, ha egy nehezebb munkadarab kerül a kezünkbe, jó előre figyelmeztetjük egymást az esetleges hibalehetőségre, s arra, hogy ha kell, bármelyikünk segít a másiknak.

Ma az M 62-es, az M 40-es és az M 44-es sorozatú Diesel-mozdonyok fékberendezéseit, szükség esetén levegő-csővezetékét javítják. Feladatuk egyebek között a különböző vezérlőegységek — biztonsági szelepek, üresjárati szabályzók — javítása, beszabályozása. *Az „öregeknek", a brigád csaknem felének ez már második szakmája; ők még a gőzmozdonyok kazánjait is javították.* Korábban hatalmas kalapáccsal dolgoztak, ma nagy precizitású, érzékeny műszerekkel; az egykori kazánkovácsokból kényes munkát végző lakatosok lettek.

Tegyük hozzá, hogy ma is tanulnak, állandóan továbbképzik magukat, *ki a Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemen, ki meg a gimnáziumban?* Soroljuk tovább az erényeiket? Sorolhatnánk, de úgy érzem, fölösleges. A Benkő László vezette Lenin szocialista brigád a MÁV kiváló brigádja, s mind az idén felvett név, mind az idén kapott cím fémjelzi őket.

Földes Tamás

OPW-tanácskozás Szombathelyen

A MÁV háromszorosára növelte az OPW-teherkocsik számát

(Folytatás az 1. oldalról)

után. Ebben az esetben *egy túllépésben levő kocsi után összesen 7,50 rubelt, azaz 300 forintot kell naponta fizetni.*

— Az elmondottak bizonyára jól érzékeltetik a MÁV felelősségét, a vasutasok tennivalóit az OPW nemzetközi kiegyenlítési feladatok maradéktalan teljesítéséért — folytatta.

Sok esetben egy kiegyenlítésre menő OPW üres szerelvény megkésett összeállítása, ácsorogtatása, a kocsik tisztításának, javításának elmaradása is oka lehet annak, hogy túllépés keletkezik, vagy nem sikerül határidőre teljesíteni a nagyobb pénzügyi kihatással járó sürgős kiegyenlítési feladatot. A forgalom, a kereskedelem, a vontatás és a többi társszolgálati ágak dolgozóinak együttes, egy irányba ható, céltudatos tevékenysége kell ahhoz, hogy feladatainknak eleget tudjunk tenni. Ezt világosan látni kell minden olyan dolgozónak, akinek a legkisebb része is van a kiegyenlítés biztosításában.

Lehetőségek

— Nemzetközi viszonylatban alapszabály írja elő, hogy az OPW-kocsik kiegyenlítése rakott kocsival történjék. Így van ez minden esetben?

— *Abban az esetben, ha elsősorban részes vasút rendeltetési áruval rakjuk meg az OPW-kocsikat, lehetőség nyílik arra, hogy kiegyenlítési feladatunknak rakott kocsik átadásával tegyünk eleget, s ezáltal kedvezően befolyásoljuk OPW-egyenlegünket, kevesebb kocsival bonyolítsuk le ugyanazt az áruforgalmat, mintha azt MÁV-cégjelű, tehát nem OPW-kocsiba raktuk volna.*

Az a lehetőség pedig, hogy az OPW-teherkocsiparkba tartozó kocsikat cégjelre való tekintet nélkül bármely irányba felhasználhatjuk és megrakhatjuk (F. 51. sz. Utasítás, 472. pont), elsősorban a részes országok vasútjai közötti forgalomban, de a MÁV belföldi forgalmában is, *a felesleges üres futások lényeges csökkenését jelenti.*

Az OPW-egyezményben rögzített alapelvek lehetőséget biztosítanak arra, hogy abban az esetben is, amikor egy vasút úgynevezett tranzit kiegyenlítési feladatot kap, *ne legyen szükség az üres szerelvények gazdaságtalan továbbítására*, vagyis a szomszéd vasúttól átvett kocsikat a határkörzetben megrakhassák és helyettük a kilépő határkörzethez közelebb eső területről intézzük el a szomszéd vasút felé a kiegyenlítési feladatnak megfelelő kocsimennyiséget. Sajnos, hazánk termelőerőinek jelenleg kialakult megoszlása nem teszi lehetővé ennek teljes kihasználását. *Ezért gyakorlatilag továbbra is több OPW üres szerelvényt kell tranzitként továbbítani.*

Tény, hogy az átvett tranzit (rakott és üres) OPW-kocsi mindaddig terheli tényleges állagunkat, amíg az a hálózatunkon tartózkodik. Megvan az adottságunk arra azonban, hogy a szomszédos vasúttól, például *a CSD-től hajnali órákban átvett szerelvényt délutáni órákban már a CFR-vasútnak át is adhassuk, s így ez a kocsimennyiség ne befolyásolja a tényleges állagot* — mondotta befejezésül a szakosztályvezető-helyettes.

Mindaz a beszélgetésből is kitűnik: az OPV Közös Teherkocsi Park igazolta létrehozásának szükségességét, és 9 év távlatából azt is hozzátehetjük: *eredményességét.* A park fejlődését jól szemléltetik az alábbi számok is: *míg 1964-ben 92 700 fedett és nyitott kocsira került fel az OPW jel, addig ma 234 600 ilyen kocsi közlekedik a részes vasutak vonalain.* 1964-hez viszonyítva a MÁV is megháromszorozta az OPW kocsik számát.

Visi Ferenc

A Dózsa brigád jubileuma

Jubilál a *Nyugati pályaudvar* pénztári dolgozóiból tíz évvel ezelőtt alakult *Dózsa György* szocialista brigád. A tíz esztendő során jó néhány kitüntetést kaptak, most pedig — a megalakulás óta elért eredmények értékelése után — a *MÁV kiváló brigádja* címet érdemelték ki a brigád tagjai.

A brigádnak egyetlen férfi tagja van: *Gesztődi Guidó* főfelügyelő. Az általa készített rajzos, szemléltető összeállítást, a gondosan vezetett brigádnaplót szóban egészítette ki *György Fazekas Béláné* brigádvezető, valamint *dr. Körtvélyes Gyuláné* és *Szalkai Gyuláné*, a közösség régi tagjai, a velük folytatott beszélgetés során.

A fogadott fiú

— *Az összefogás 1964-ben egy hideg téli reggelen kezdődött, amikor megláttuk a pályaudvar csarnokában Lacikát* — mesélték az asszonyok.

Lacika, egy városligeti kis csavargó, anyátlan, apátlan árva volt, *s éppen világgá készülődött, amikor a brigád rátalált.* Szánalomból, humanitásból befogadták. Sokszor járt kosztos vendégként a brigádvezetőnél, mások öreg vasutas bundából és egyéb ruhákból alakítottak a testére meleg holmikat. Két asszony vállalta, hogy segít a tanulásban, s rendszerint eljártak érdekében az iskolába is. *Néhány hónap múltán az 1-es osztályzatok 3-asra, majd 4-esre változtak, végül az iskola egykori „fenegyereke" jó tanuló lett.* Így végezte el — miközben peregtek az évek — az általános iskolát.

A brigád is egészen összeforrt, s a sok szép eredmény közben már azon törték fejüket az asszonyok, hogyan lehetne Lacika anyját felkutatni, megtalálni. Annyit sikerült megtudni, hogy a gyerek anyja — fiatal leányanyaként — 1956-ban elhagyta az országot, és hogy tengerentúl, ismeretlen helyen tartózkodik.

Nyomozni kezdtek.

A helyi pártszervezet akkori titkára, *Szvatkó István* segítségével hirdetéseket juttattak el magyar nyelvű lapokba. S valóban, egyszercsak jelentkezett az anya. Az is kiderült, hogy időközben skizofréniás (tudathasadásos) beteg lett, és az újsághír elolvasása által kiváltott lelki megrázkódtatás adta vissza emlékező készségét. *Lacika közben szakmát tanult.*

Később megjött az anya hívólevele, s a brigád eljárt a magyar hatóságoknál. Mindenütt éppen olyan jó szívvel kezelték Lacika ügyét, mint az asszonyok, s a gyereket tartós időre kiengedték az anyához Kanadába.

Másfél milliós többlet

A megható történet csupán egyetlen epizód a tízéves brigád életében. Nem kisebb jelentőségűek azok az eredmények, amelyek számokkal is kifejezhetők. *Tavaly például már 42 000-rel több menetjegyet adtak ki a brigádtagok egy év alatt, mint 1964-ben. Ennek kapcsán a bevételt másfél millió forinttal növelték.* Lényegesen nőtt a poggyász- és a ruhatári pénztár bevétele is. A szakmai átlagos vizsgaeredmények szintén javultak, a korábbi 4,3-ról legutóbb 4,8-ra emelkedtek. *A tíztagú brigádból heten szakmai nyelvvizsgát tettek, s valamennyien évek óta szemináriumot végeznek.* A munka annyira javult, hogy a korábbi 65 hibapont évi 15-re csökkent. Nyolc év alatt 40 alkalommal 12,8 liter vért adtak a brigád tagjai. Csaknem valamennyien különböző társadalmi szervezetekben tevékenykednek. Tavaly 3000 forintot fordítottak kulturális és társadalmi célokra. Hagyomány már, hogy évente egyszer vendégül látják a pályaudvar nyugdíjasait, főként az idős, egyedül élő asszonyokat. Legutóbb a nőnap alkalmából maguk gyűjtötte pénzből 51 nénit vendégeltek meg, s vacsorával egybekötött műsoros estet rendeztek tiszteletükre.

A brigád egyik állandó vendége a 92 éves *Sziklai Sándorné*, aki nem más, mint az 1931. szeptember 13-án bekövetkezett biatorbágyi merényletnél elhunyt *Morvai Alajos* főmozdonyvezető nővére.

A Dózsa György brigád jelentős, kimutatható összeget fordít önművelésre, sajtóra, könyvekre, színházra.

Észreveszik igyekezetüket

— *A MÁV kiváló brigádja címet elsősorban jól végzett szakmai munkánkkal érdemeltük ki* — vallják, s hozzáteszik, hogy — bár soha nem pályáztak babérokra — az állomás és az igazgatóság vezetői mindig észrevették igyekezetüket, elismerték eredményeiket. Ez persze nem is lehet másképp...

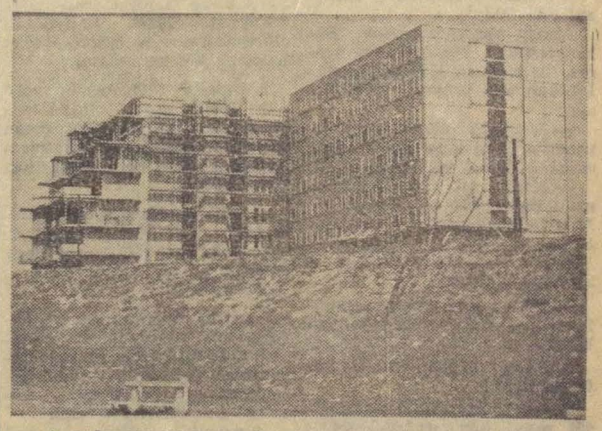
A tíztagú közösség 7 tagja már kilenc alkalommal részesült *kiváló dolgozó* kitüntetésben, nem számítva a brigádmozgalom legjobbjainak járó okleveleket, zöldkoszorús, illetve bronz, ezüst, arany jelvényeket.

— *Minderre az újabb, magas elismerés tette fel a „koronát"* — mondták az asszonyok, majd magabiztos elhatározással jelentették ki: — *Ez a továbbiakban még jobb munkára kötelez minket...*

Gergely József

GYŐRBEN ÉPÜL

a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola



A MÁV Távközlési Főiskola egyik kollégiumi épülete
(Laczkó Ildikó felvétele)

Győrben tervszerűen halad a *Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola* építkezése. Az első tanulmányi épülethez tartozó 468 férőhelyes diákszálló a *Győri Házgyárban* készült házgyári elemekből épül. Az alapozástól a fogadószintig — mint általában a házgyári építkezéseknél szokásos — ez a létesítmény is monolit vasbeton szerkezetű. A vasbetonszerelőknek és ácsoknak megfeszített erőkifejtéssel kellett dolgozni, mert e nélkül a házgyári elemeket szerelő brigádnak nem tudtak volna határidőre munkaterületet adni. Kiemelkedő munkájuk nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a kollégiumi munkák a múlt év november végére befejeződtek.

Az első laboratóriumi épület földszint feletti 18 méter fesztávolságú elemeit is sikerült a múlt év végéig helyükre tenni, így a létesítmény még a tél beállta előtt tető alá került. *A 2000 adagos konyha és étterem szerkezetépítése a tetőszigeteléssel együtt szintén befejeződött.*

A főiskola kivitelezését végző *Győr megyei Állami Építőipari Vállalat* műszaki vezetői az elmúlt másfél év során kimagasló építőipari szervezőkészségről tettek tanúbizonyságot. Az az eredmény, amelyet az alapkő letétele óta elértek, elismerésre méltó.

SZABÓ BÉLA:

Villámfényben

Tavasz volt... Szeszélyes április...

A földek végtelenjén gyorsvonat száguldott.

Már alkonyult.

A folyóiratok kiolvasottan hevertek a poggyászhálókban és az utasok mellett.

Messziről villámlott, majd súlyos cseppekkel megeredt az eső. A gyorsan felhúzott ablakok üveglapjain szaporán futottak le a vízcseppek. A villámlások sűrűsödtek és látni lehetett, amint a feltámadt erős szélben szinte földig hajoltak a fák...

A kalauz kivilágította a kocsikat. A fény előzte a nyomasztó hangulatot.

A vonat késett, ezért sebességét szédületes irammá fokozta. De egyszercsak fékezni kezdett. Hirtelen, szokatlanul. A gyors lassításától az utasok besüppedtek a háttámok párnázatába, míg mások előre buktak. A folyosókon tántorogva torlódtak egymásra.

— Mi ez? Hülyék ezek?... Így kell megállni? — hangzott egy kiáltás.

— Ugyan kérem, törődnek is ezek az emberrel — felelte valaki.

— Ez a vasút!

Az utasok közül többen a lehullott csomagokkal bajlódtak. Kártérítést emlegettek. A folyosón valaki nyersen felnevetett. Bosszantóan hatott a többiek kedélyére a nyílt pályán veszteglő szerelvényen. Senki nem tudta mi történt.

★

A 103-as őrház bevágásban, parányi sziklafészekben nyugszik, a pálya lejtőjének közepénél. Tágas völgyre néz, melyet borongó zöld hegyek zárnak le. Valahányszor vonatok dübörögnek el a ház előtt, ijedt baromfiak futnak le a sínekről, s a szobában halkan megcsörrennek az üvegpoharak.

Itt várja a vonatokat Tímár Bálint sorompóőr. Most is ott állt a konyhaajtóban és nézte, amint villámlik.

— Eső lesz megint! — állapította meg.

— Így megy el a tavasz — válaszolta a felesége.

— Így, így...

Később Bálint elment az ólak irányába. Mire visszajött, már szemerkélt az eső. Azután átmenet nélkül záporozott, mintha dézsából öntötték volna. Immár a sötétség is rátelepedett a völgyre. Valahol nagy dörrenéssel lecsapott egy villám. Bálint szemlélődő nyugalma mindinkább szorongásba váltott.

Az asszony feltette a vacsorát melegedni...

Ahogy megvacsoráztak, Bálint felállt. Nyúlt a köpenyéért, és magára öltötte. Mozdulatában volt valami riadt sietség.

— Mégis ki kell mennem! — mondta, mintha erről már előbb is beszéltek volna.

— Nem megy sehova! — szólt ingerülten az asszony. — Még belebolondul a vasútjába...

— Te ehhez nem értesz — legyintett a férfi.

— Hát csak menjen, menjen! Úgy sincs még egy ilyen bolond, mint maga.

A feleség kétkedéssel és féltéssel figyelt.

Tímár kivilágította a lámpáját, majd durrantyúszelencéjét a derekára csatolta. Kinyitotta az ajtót és egy pillanatra még visszahőkölt. Felhajtotta köpenye kapucniját és kilépett. Úgy tűnt, mintha kitaszították volna ebbe a viharba. Az asszony egyenes derékkal ült, és nézte a bezárult ajtót...

★

Bálint a viharban is magabiztosan mozgott a sínek között. Kezében a széltől hunyorogva pislogott a lámpa. Az esőtől előbb nadrágszára ázott át, aztán lábai kaffogtak a vizes bakancsban. Nem vette észre, sőt azt sem, hogy gallérjánál befolyt a víz. Jobban izgatta, hogy sehol egy fény, egy biztos pont. Csak a cikázó villámok rontották látását.

— Már nem lehet messze — gondolta bizakodóan. — Ha az áteresz el bírta nyelni ezt a sok levet, akkor nincs baj — mondta magának.

Abban a pillanatban megindult benne a visszahatás:

— ...De ha nem?! Ha a dombról lezúduló áradat elmossa a pályát?! Akkor pedig a vonatnak meg kell állnia — szólalt meg benne valami belső hang.

Két pofacsontjáról lecsordult a víz. Medret talált szájának szögletéhez. Inyével érezte ízét, mely sós volt, mint a könny.

— Eddig még semmi — mormogta. — De hol vagyok még? Talán száz méter... már csak száz méter — s ettől elfogta az izgatottság valami újabb érzete.

Olyan volt a pálya a lába alatt, mint az elfektetett létra. Lélegzete elfúlt. Ágyékánál erős szúrást érzett. Lábait egyre fáradtabban szedte. Ernyedtség jött rá, többször is, és ez fékezte igyekezetét.

Ahogy távolodott az őrháztól, csak a veszély lehetősége foglalta el minden gondolatát. Ettől az utolsó métereket futva próbálta megtenni. Meghallotta, amint a víz csörtetve, zuhogva folyt a kavicságy fölött. Erre megállt, és mélyet szuszszantott. Érezte, hogy gerincén hideg áramlik végig. Inge tapadt a hátához. De nem törődött vele.

Lehajolt. Kezével beletúrt a vízbe. Könyékig merítve karját, tapogatta a talpfákat. Sejtelme igaznak bizonyult.

A talpfák alá befért a keze!

Egyiktől a másikhoz ugrott, mint valami béka. Köpenye mindannyiszor széttárult. Mire túlért az áradáson, tenyerét felhorzsolták a kövek. Szorongása mégis szétoszlott. Az a fontos, hogy ő előbb jött, mint a vonat.

Az első pillanatban arra gondolt, hogy visszamegy és értesíti az állomásokat.

— Arra most nincs időd — okította önmagát. — Az egyes gyors már eljött, itt kell megállítani. Aztán meglátjuk!

A döntés felfokozta éberségét és igyekezetét.

— Fékúttávolságra kell mennem... fékútra... — ismerte fel a legelső teendőt.

Megindult visszafelé. Távolról már hallotta az esti gyors elnyújtott, hosszú kürtölését. Fejét előre tartotta, teste megörnyedt. Kezei hányódtak előre-hátra. A lehetőségeket fontolgatták gondolatai.

A hetedik távíróoszlop után úgy vélte, hogy elhibázta a számolást. Ezért hangosan folytatta. Aztán összefolytak a dolgok. De a cél állandóan előtte lebegett...

— Tíz! ... Hangja erdes volt és nyers. Minden fát megnézett, mintha félt volna, hogy egyet is kihagy. — Tizenegy... tizenkettő...

A pálya itt egy karsztos bevágásban futott. Ismét hangzott a vonat kürtje, de már korántsem volt olyan távoli. Ellenkezőleg, már egészen a közelből harsant fel a kürt.

— Tizen... három... — bukott a hangja a sötétben. Keze fürgén szedte elő a durrantyúkat. Kapkodó mozdulatokkal csatolta azokat a sínszálakra.

Ebben a pillanatban az ívben meglátta a mozdony felvillanó lámpáit. Még egy durrantyút sikerült a sínre tennie. Azután furcsa, kurta hangot hallatva körbeforgatta a kézi jelzőlámpáját.

A lámpa az első körforgásnál elaludt...

A mozdony lámpái hirtelen nagyra nőttek. A vonat száguldva közeledett. Dübörgése elnyomta a szél hangját, úgy hasította a levegőt. Csak annyi ideje maradt, hogy kidobja magát a bevágás oldalába. Nem felejtett el egyet sárkodni, amiért a lámpája cserben hagyta.

Elzúgott mellette a gép. Érezte, hogy reng és reszket alatta a föld. S látta, hogy fent hosszú csíkban fénylenek az ablakok...

Óriási dörrenés... aztán még egy. Pillanat múlva a harmadik. A kerekek közül, mint ágyúk torkolattüze, villantak fel az apró lángok.

Már csak a vonat végén látta a piros fényt.

— Vége! Mindennek vége... — motyogta. — A lámpa, ó hogy az a... — s azzal tehetetlen dühében a sínek közé vágta. Csörömpölve hulltak ki az üvegek.

— Hiába, többet nem tehettem! — nyögte belső borzongással és lassan megindult visszafelé. Alig bírta vonszolni magát. Félelme nőttön-nőtt. Gyomra mintha nyomult volna fel a melléhez, elfojtotta lélegzetét. Csetlett-botlott. Örökkévalóságnak tűnt, mire kiért a bevágásból. Bódult fejét csüggedten lógatva, ismét motyogott valamit. Maga sem értette, hogy mit...

★

A vonat ott állt a nyílt pályán.

— Áll... áááll... áááll — ordította. Gémberedett tagjai ettől szinte felengedtek. Felmelegedett belül is. Az örömtől ismét ifjúnak és erősnek érezte magát. De nem tudta, hogy ez a győzelem öröme.

A vonat mellett a padkán sietett végig. A mozdonyvezető már a vonatát vizsgálta.

— A pálya... a pálya... — kezdte kétszer is, amikor odaérkezett hozzá. Aztán szomjasan lélegzetet vett: — Megkezdte a víz. Megálltak, jó hogy megálltak... a lámpám... a durrantyúk..., azt hittem, rárohannak..., de megálltak..., szerencse, hogy megálltak...!

Egyszerre akarta a szívét kiönteni, s a mozdonyvezető elképedten hallgatta.

— Mit csinált a víz? — kérdezte, és nézte Tímárt, ezt az öreg kengyelfutót.

— A pályát kikezdte a víz! — mondta végül értelmesen. — Nézze meg, hogy átviheti-e lépésben a vonatát.

Azután jött a vonatvezető és a kalauzok. Körülvették. Lámpáik fényében mozogtak az árnyak.

A mozdonyvezetővel együtt gázoltak a vízbe. Még egyszer megismétlődött Bálint vizsgálata. Most már kettesben.

— Lépésben átmegyek — nyilatkozott végül a mozdonyvezető. — Talán sikerül. Megpróbálom!

Tímár Bálint ott állt az árban. Figyelte a kerekeket a vonatról kapott lámpa fényénél.

A fellazult talpfák pattogtak, recsegtek, de végül is, mint óriási kígyó, átcsúszott a vonat.

★

— Az isten szerelmére, hogy néz ki! — ült fel az asszony az ágyban, amikor a sorompóőr otthon benyitott. Csak nem esett valami baja? — és feloldódott korábbi keménysége.

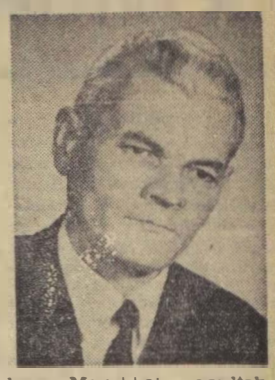
Bálint ledobta ázott ruháit, azután ismét kiment. Beszélt a szomszédos állomással, hogy mihez tartsa magát, amíg a pályát ki nem javítják. Csak ezután hajtotta álomra a fejét. De sokáig, nagyon sokáig hánykolódott álmatlanul...

★

Hír a másnapi lapokból:

Tegnap, a késő esti órákban átvonuló vihar fákat és távíróoszlopokat csavart ki. A lezúduló víztől egy helyen megrongálódott a vasúti pálya. Szerencsére, emberéletben nem esett kár...

Tárlat Szentesen



Május 1-én a Hazafias Népfront helyi titkára *dr. Négyesi János* nyitotta meg Szentesen a Vasutas Kultúrotthonban *Bede István* vasutas festőművész kiállítását.

Az ember mindig csodálja a művészeket, akik a holt anyaggal életet fejeznek ki, akik a színekkel és a fényhatásokkal impresszióikat életre keltik. Külön elismeréssel adózunk azoknak az amatőröknek, akiket munkájuk mellett a képzőművészet szeretete emelt a művészek sorába.

Bede István műszaki főtanácsos a szegedi igazgatóságban dolgozik. Gyakori vendég Szentesen is. A *Kurcához* és a *Tiszához* jár pihenni. Képeinek legnagyobb ihletője a természet szépsége. *Művészi munkájának célja elsősorban Szegednek és környékének, a szőke Tiszának a bemutatása.*

Tehetségére 1954-ben kezdtek felfigyelni, amikor megjelent a nyilvánosság előtt hangulatos tájképeivel és csendéleteivel. *Tematikus képei közül a munkásábrázolás emelkedik ki.* Eddig több mint 20 önálló kiállítása volt. Mindig nagy elismerésben részesült, több díjat is nyert alkotásaival. Ezek közül számára különösen kedves a *Pályaudvar* című műve. A színes soknyelvű katalógusok a külföldi tárlatok emlékezetes állomásaira *Párizsra, Bécsre, Helsinkire* emlékeztetnek. — A *Vasutasok Intellektuális és Művészeti Nemzetközi Szövetsége* FISAIC rendszeresen rendez képzőművészeti kiállításokat, amelyek állandó részvevője Bede István.

A szentesi kiállításon grafikai műveiből több mint 50 fa- és linóleummetszetet láthattunk. Gyönyörködtünk olajfestményeiben, nagy grafikáiban és leheletfinom akvarelljeiben. Magukkal ragadtak színes tusrajzai.

A kiállítás legszebb alkotásai közül szentesi emlékeket idéznek a *Kurca parti képek.* A *Tiszai hangulat* háromrészes kompozíció. A színekkel, a fáradt fénnyel tökéletesen idézi a borongós novemberi tiszai táj hangulatát.

A tér és a napfény hatásával, a színek és a fények változásával impresszionista vonásokat tükröznek virág csendéletei, amelyek különösen tetszettek. Hatásaiban ide sorolható egyik legszebb festménye a *Paprikafűzés és az Erdő belseje.*

Metszetei közül kiemelkedik a modern vonalvezetésű *Rivaldafény,* mely a szegedi szabadtéri játékok hatására készült.

Munkásábrázolása a valóság ábrázolása és visszatükröződése. Kifejezi a művész materialista világnézetét.

Bede István művészi alkotásainak azért van nagy közönségsikere, mert gazdag mondanivalója az egyszerű ember számára is érthető. *Képzőművészete mentes az elvont művészi fantáziától.* Képei, grafikái rajzai, és színei magukkal ragadják a szépet kedvelő szemlélőt. Műveiből optimizmus árad.

— Fogas —

Az ünnepi könyvhét kiadványai

Az ötszáz éves magyar könyv ünnepi esztendejének kiemelkedő eseménye az idei könyvhét, amely június 2-től június 8-ig tart. A központi megnyitó Budapesten lesz, a Liszt Ferenc téren, míg a vidéki megnyitóra Debrecen, a nagy kultúrájú alföldi városunk vállalkozott. Az eleven kapcsolat a könyvvel, ismételten ünnepi öltönyét veszi fel, s a *Nemzetközi Könyvév* elmúlt évi eredményeit folytatva fokozottan törekszik arra, hogy mind szorosabbá váljék, mind több olvasót nyerjen meg.

A könyvkiadás minden évben kiemelt feladatnak tekinti az ünnepi könyvhétre való felkészülést. Ezúttal is — már a könyvhetet megelőző hónapokban — *több száz könyv jelent meg, gazdag választékot adva.* A várakozással teli olvasóközönség mindig var valami újat, ami még nem volt, de ugyanakkor elvárja a korábbi évek könyvsikereinek, igényes antológiáinak megjelentetését is.

A nagy példányszámban megjelenő kiadványok közül ismételten féláron kerül forgalomba — a könyvhét idején — a *Szép versek 1972,* a *Körkép '73,* a *Rivalda 1971—1972* és a *Tengeri szél* című kötetek.

Az antológiák között találjuk még az *Írószemmel 1972* című kiadványt is, amelyben az irodalmi riportok kiváló képviselői a mai magyar valóságot tárják fel, míg a *Szép Szó* antológia a Népszava mellékleteiben megjelent verseket, novellákat, esszéket nyújtja át.

Az új, nagy vállalkozások kiváló képviselője a *Magyar Remekírók* című sorozat, amely összetettségében olyan kalauznak is nevezhető, amely egész irodalmunkhoz vezeti el az olvasókat. Egy-egy író életműve vagy az életműből készült válogatás ezer-kétezer oldalon, évszázadonként másmás színű kötésben jelenik meg. (Évi hat kötet várható, s a teljes sorozat mintegy nyolcvan kötetes.) Első darabjai: *Csokonai Vitéz Mihály* Minden munkája I—II. és Jókai Mór: *Három regény* (Egy magyar nábob, Kárpáthy Zoltán és A kőszívű ember fiai.).

Az év másik nagy vállalkozása a *Szovjet Irodalom Könyvtára* című sorozat indítása, amely összegezve kezdettől fogva mutatja be azokat a műveket, amelyek az egész világra kiható tematikai és szemléleti fordulatot hoztak az irodalomban. A sorozat első kötetei: Leonov: *Orosz erdő* és Solohov: *Feltört ugar* című művei.

Összegező, nagy munka kerül az olvasók kezébe a Minerva kiadásában: A *Minerva Nagy Képes Enciklopédia II.,* amely eltérve a szokványos kronológikus rendtől általános esztétikai kérdéseket tárgyal, bemutatva a művészetek világát, megmutatva a társadalom és a művészetek kapcsolatát, összefüggéseit.

Az ünnepi alkalom díszes ajándékai között kell még megemlíteni a Magyar Helikon két alkotását: *Chronica Hungarorum* és *Magyar Anjou Legendárium.*

A kiemelt könyveken túl még az alábbi alkotásokra hívjuk fel a könyvbarátok figyelmét:

EURÓPA KIADÓ: Szimonov: *Az utolsó nyár,* Majakovszkij versei, Seghers: *Átkelés,* Beauvoir: *Minden ember halandó,* Károlyi Mihályné: *Együtt a forradalomban — Együtt a száműzetésben,* Csehov: *A csinovnyik halála.*

GONDOLAT KIADÓ: *Anyanyelvi kaleidoszkóp,* Lorenz: *Az ember és a kutya,* Abody Béla: *Gyere velem operába.*

KOSSUTH KIADÓ. Kiss Artur: *Marxizmus és demokrácia,* Szemjonov: *Hogyan keletkezett az emberiség.*

MAGVETŐ KIADÓ: Szabó Magda: *Szemlélők,* Moldova György *Titkos záradék,* Fejes Endre: *Hazudós,* Örkény István: *Időrendben IV.,* Cseres Tibor: *Hideg napok,* Marosán György: *Az úton végig kell menni,* Kassák Lajos: *Válogatott versek,* Váci Mihály: *Százhuszat verő szív,* Weöres Sándor: *Egybegyűjtött írások I—II.,* Németh László: *A kísérletező ember,* Móricz Lili: *Kedves Mária!,* Böll: *Csoportkép hölggyel.*

MÓRA KIADÓ. Somogyi Tóth Sándor: *A gyerekek kétszer születnek,* Móra Ferenc: *Hatrongyosi kakasok,* Thury Zsuzsa: *Az amerikai nagynéni,* Várnai Zseni: *Favágó Péter kincse,* Takáts Gyula: *Dorombol a hold,* Erdődy János: *Így élt Gutenberg,* Beregovoj űrhajós pilóta emlékei.

SZÉPIRODALMI KIADÓ: Cseres Tibor: *Itt a földön is,* Katkó István: *Vadhajtás,* Illyés Gyula: *Teremteni,* Garai Gábor: *A szenvedély évszakai,* Zelk Zoltán: *Sirály,* Móricz Zsigmond: *Elbeszélések I—II.,* Zám Tibor: *Való világ.*

TÁNCSICS KIADÓ: *Veres Péter koszorúja.*

ZRÍNYI KIADÓ: *Aranysörényű fellegek,* Zaharov: *Délkelet- és Közép-Európa felszabadítása.*

CORVINA KIADÓ: Szabó Júlia: *Magyar rajzművészet 1849—1890.,* Gink-Tompos: *Grúzia,* Gink-Gombos: *Üzbegisztán.*

AKADÉMIAI KIADÓ: Fekete Sándor: *Petőfi Sándor élete I.*

A BÚCSÚ NEM VÉGLEGES...

Szeged állomás nagyebédlőjében búcsúztatták a szegedi igazgatóság három nyugdíjba vonuló dolgozóját. Mindhárman — *Magyar Imre* és *Pördi János* vizsgáló főkalauzok, valamint *Molnár György* főellenőr, aki a személydíjszabási és menetkedvezményi csoportban dolgozott — több mint három évtizeden át szolgálták becsülettel a vasutat. Érdemeiket *dr. Elek György,* az igazgatóság helyettes vezetője méltatta.

Az ajándékozást követő, fehérasztalnál folytatott beszélgetésekből is az derült ki, hogy a búcsú nem végleges. A kollégák, barátok, munkatársak visszavárják gyakori látogatásra a távozókat.

Szilágyi Sándor

NAGYKANIZSA VIETNAMÉRT

Nagykanizsa csomópont üzemi párt-végrehajtóbizottságának titkárától, *Badacsonyi Imrétől* kaptuk a következő sorokat:

A nagykanizsai vontatási főnökség dolgozói által elindított *„Egy nap Vietnam újjáépítéséért!"* akcióhoz csomópontunk valamennyi szolgálati helye csatlakozott. Az egyegy napi keresetből összeadott 214 083 forintot központi csekkszámlára befizettük.

A vontatási dolgozók ezen belül 67 ezer, az állomásiak 45 ezer, a pályafenntartásiak 42 és fél ezer, a szertár dolgozói ötezer és a vonalfőnökség létszámába tartozók 54 ezer forintot adományoztak Vietnam újjáépítésére.

MISKOLCI KEZDEMÉNYEZÉS:

Kilencven óra korrepetálás végzős szakmunkástanulóknak

Érdekes kezdeményezés született a *miskolci járműjavítóban:* a végzős járműlakatos, szakmunkástanulókat a félév után — kísérleti oktatással — felkészítették a szakmunkásvizsgára. A felkészítés a hároméves tananyag elméleti és gyakorlati ismertetésből áll, s a tanulók önkéntes alapon jelentkezhettek a külön — heti négyórás — tanulásra. A *szakmunkásvizsgára való előkészület összesen 90 órát vett igénybe.* A szakoktatók az elméleti anyagot a gyakorlatban is bemutatták a gyerekeknek. Az órákon mindig más tanuló foglalta össze az előző órák anyagát, s ha „hézagos" volt a tudás, az oktató mégegyszer átvette velük a tanultakat.

Az izgalommal várt szakmunkásvizsga meglepő eredményeket hozott, az írásbeli vizsgát a megszabott 4 óra helyett 2 óra alatt végezték el a gyerekek. *A 47 jelöltből 12-én jeles. 20-án jó, 15-én közepes eredménnyel tették le a szakmunkásvizsgát.* Az átlageredmény 3,93, azaz jó rendű lett az osztály. Ilyen eredményre az üzemben még nem volt példa. Az is nagy eredménynek számít, hogy a végzett fiatalok közül 41-en a járműjavítóban maradtak.

Szimbólumnak is szép volt

Az új művelődési házban először a munka ünnepére emlékeztek

Új intézménnyel gazdagodott a szombathelyi járműjavító. A munka ünnepének előestéjén adták át rendeltetésének a korszerűsített, átalakított *Haladás Művelődési Otthont.*

A Vasutasok Szakszervezete 3,5 millió forintot adott az átalakításra és bővítésre, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsa pedig negyedmillióval járult hozzá a belső berendezések vásárlásához. A korábbi magas légterű házat kétszintesítették: *a 450 személyes nagyterem felett a szocialista brigádoknak, a vasutas amatőr zenészeknek, dalosoknak és képzőművészeknek klubokat, oktatótermet alakítottak ki.* Otthonos, derűs, célszerű valamennyi. Az önkiszolgáló rendszerű szabadpolcos könyvtár 6000 kötet könyvvel várja az olvasókat.

Az ünnepségen *Nagy Lajos*, a járműjavító igazgatója először a munka ünnepéről, a munkáról, az üzem eredményeiről beszélt. Szimbólumnak is szép volt, hogy a kultúra újjávarázsolt hajlékában először a munka ünnepére emlékeztek. Ismertette, hogy a nagyvmúltú üzem mindig sokat adott a munkáskultúra fejlesztésére. Szép példa erre *Németh Mihály* szobrászművész élete, aki ipari tanuló, majd lakatos volt az üzemben. Az itteni képzőművesz kör inditotta el művészi pályáján. Sikerei teljében is hű a munkásokhoz, amit kifejezően reprezentált, hogy egykori diplomamunkáját, *Lantos nő* című csaknem 2 méteres szobrát az üzemnek ajándékozta. A gyönyörű alkotást a művelődési ház avatási ünnepségén leplezték le, a művész jelenlétében.

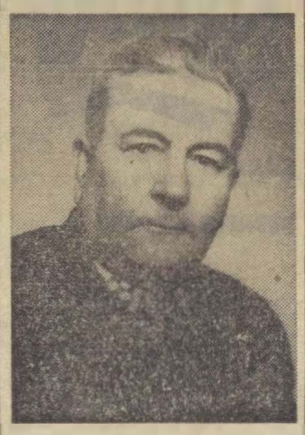
Gulyás János, a vasutasszakszervezet titkára hangsúlyozta, hogy a korszerűsödő vasútnak egyre több művelt, magasabban kvalifikált dolgozóra van szüksége. A felavatott művelődési ház sokat tehet és tegyen is az általános és szakmai műveltség emeléséért, a szabad idő hasznos és tartalmas eltöltéséért.

Az ünnepség végén az üzem irodalmi színpada, kórusa és fúvószenekara műsorral szórakoztatta a megjelenteket.

Sz. T.

ELKÖSZÖNT AZ UTOLSÓ

halasi Magyar



Harminchat évi szolgálat: a legcsekélyebb fegyelmezetlenség nélkül. Így ment nyugdíjba *Magyar Imre* főellenőr, vizsgáló főkalauz Kiskunhalas állomásról. Olyan ember, akinek szolgálati táblázatában csak az elismerések sorakoznak.

A felszabadulás óta a szakszervezeti munkából is mindig kivette részét, *s tíz éven át a vonatkísérők műhelybizottságának titkáraként is tevékenykedett.* Öt éven keresztül viselt sportköri elnöki tisztsége idején NB I B osztályú női kézilabda és NB III-as labdarúgócsapat fémjelezte a halasi vasutasok sportját. *Állomásunkon az ő nevéhez fűződik az első szocialista címért küzdő forgalmi brigád megalakítása,* ami szintén azzal függ össze, hogy — mint kommunista — mindig élenjárt a kezdeményezésben.

A Magyar család neve — amelyhez tartozik — egy évszázadon keresztül megtalálható az állomás dolgozóinak névsorában. **Tóth Tibor**

Talponállók helyett bisztrók

ÚJ VENDÉGLÁTÓ EGYSÉG NYÍLT A KELETI PÁLYAUDVARON ÉS AZ ÚTTÖRŐVASÚT HŰVÖSVÖLGYI VÉGÁLLOMÁSÁN

Az *Utasellátó Vállalat* vezetői az utóbbi időben nagy erőfeszítéseket tesznek a kulturált utasellátás megteremtése érdekében. Budapesten a múlt évben elsőnek a *Nyugati pályaudvar* várótermének rossz hírű talponállóját szüntették meg, s helyén szeszmentes bisztrót nyitottak.

Most a Nyugatihoz hasonló sorsra jutott a Keleti pályaudvar várótermének talponállója is, azzal a különbséggel, hogy az új bisztrót a kultúrváróterem helyén alakították ki. *A 3.5 millió forint költséggel létesített, ízlésesen berendezett szeszmentes bisztró kivitelezését a Budapesti Javító-Szerelő Vállalat és a Vendéglátóipari Berendezés-Felszerelésgyártó Vállalat végezte. Sok segítséget kapott az Utasellátó a bisztró kialakításához a budapesti igazgatóság vezetésétől is.*

Az új létesítményt április 27-én *Tóth László*, az Utasellátó Vállalat főigazgatója adta át rendeltetésének. Beszédében elmondotta, hogy a vállalat az idén tovább folytatja az alkoholmentes vendéglátás kiszélesítését. *A Balaton partján a nyári idény kezdetéig újabb öt szeszmentes vendéglátóipari üzlettel bővítik hálózatukat.* Kőbánya-Alsó állomáson a közeljövőben nyitják meg az új szeszmentes eszpresszót, melyet étel, kávé és kakaó automatákkal szerelnek fel.

Május 11-én az Úttörővasút hűvösvölgyi végállomásán is új vendéglátóipari egység kezdte meg működését. *Az Utasellátó a kirándulók, turisták régi kívánságát teljesítve új, III. osztályú, 100 vendég befogadására alkalmas, teraszos bisztrót nyitott meg.* A bisztró közelében egy büfépavilon is létesült, ahol tejet, kakaót, jégkrémet és üdítőitalokat hoznak forgalomba.



A megnyitás előtti percek a Keleti szeszmentes büféjében

(Laczkó Ildikó felvétele)

A hűvösvölgyi bisztró a vállalat *tervezőinek* tervei alapján készült. Belső berendezését faburkoló elemekkel é térelválasztókkal kepezték ki

Helyjegyváltás — „magyar módra?"

A Magyar Vasuas május 2-i számában megjelent *Szerencsésebb utat!* című írás tanulsága az lenne, hogy az illetékesek fordítsanak nagyobb gondot a helyjegyek elosztására. Ehhez én azt is hozzátenném, hogy minden vasutasnak, aki sajat munkájával hozzájárulhat a „szerencsésebb utazás" feltételeinek megteremtéséhez, *több lelkiismeretességgel kellene dolgoznia.* Ennek alátámasztására említem meg az alábbi esetet.

Április 25-én, délelőtt *Budapest Nyugati pályaudvar* nemzetközi jegy- és helyjegypénztáránál két veronai vendégem részére helyjegyet kértem a május 2-án közlekedő *Wiener Walzer expresszre.* A szolgálatban levő kolléganő felvilágosított, hogy a helyjegyeket elővételben nem nála, hanem a kizárólag helyjegyek eladásával foglalkozó 11-es számú pénztár nál kaphatom meg.

Köszönetet mondtam az eligazításért, majd odamentem a jelzett ablakhoz. Ott megnyugodva olvastam a „MÁV Igazgatóság" aláírással ellátott hirdetményt, amely így szólt: „Kedves *Utasunk! Tegye kényelmesebbé utazását. Jegyét elővételben megválthatja bármely pályaudvarról induló vonatjára!"* Azután még egy hirdetmény: *„Helyjegyét elővételben itt lehet megváltani!"*

Kértem is a két helyjegyet, de az ablaknál ülő kolléganő kioktatott, mondván, hogy ő csak a Nyugatiból induló három vonathoz adhat helyjegyet, ezért menjek vissza oda, ahonnan ideküldtek. *„Nem tudnának inkább telefonon megegyezni egymással?* — kérdeztem. *„Nincs telefon."* — hangzott a kurta válasz.

Visszamentem tehát a nemzetközi pénztárhoz, miközben vendégeimtől elnézést kértem, amiért még mindig nincs helyjegyük, s a szaladgálás miatt is el kellett magyaráznom, hogy — minden látszat ellenére — normális vagyok.

A nemzetközi pénztárnál ismét vitatkozni kezdett a kolléganő, ily módon: *„A helyjegypénztárt azért létesítette az igazgatóság, hogy a kedves utas ott váltson helyjegyet... Így kívánta a közönség érdeke... Tessék csak ismét odamenni..."* Én azonban kijelentettem, hogy egy tapodtat sem teszek, amíg meg nem kapom a két helyjegyet.

Ez hatott, mert — néhány perc elteltével, egy rövidke telefonálás után — kezembe adták a május 2-i 466-os vonat 223-as kocsijának 21. és 23. számú ülőhelyére jogosító két helyjegyet.

Így tehát már csak arra a kérdésre kellene feleletet kapni: Miért vonakodnak egyesek úgy a kötelességszerű munka elvégzésétől, mint fogfájós ember a foghúzástól?

Pintér Lajos

Korszerű tárolással az árukár megelőzhető

Tapasztalatok bizonyítják, hogy a vasúti árukárok keletkezésének legfőbb okai a gondatlan kezelés, a nemtörődömség, az áruféleségnek nem megfelelő bánásmód. E károkat — keletkezésük szerint — három fő csoportra oszthatjuk: *szállítási, rakodási és tárolási károkra.* Az egyes kárcsoportokat vizsgálva, megállapíthatjuk, hogy a szállítási károk javarészt a vonatrendezés, tolatás, gurítás és szalasztás alatti kíméletlen ütköztetésekből származnak. *A rakodási károk a helytelen rakodási módoknak, a rakodógépek hiányának tudhatók be. A tárolási károk legnagyobb része a gondatlan árukezelésnek, a tárolóeszközök hiányának és az árufajtáknak nem megfelelő tárolási módnak a következménye.*

A tárolásnak is van technológiája

Az árukárok keletkezési okainak vizsgálatával — még utólag is — nagyon sok értékes információt kaphatunk a károk jellegére, előfordulási gyakoriságára vonatkozóan. A kárvizsgálatok, valamint a gyakorlati tapasztalatok alapján elmondhatjuk, hogy *a károk elkerülésének legjobb eszköze a kármegelőzés.* E megelőzést szolgálja a különböző vizsgálatok elvégzése, lökésmérő műszerek kísérleti alkalmazása, az áruféleségek szállítási csomagolásának fejlesztése, az igénybevételeknek jobban ellenálló csomagolóeszközök kidolgozása és nem utolsósorban a jobb és korszerűbb rakodási és tárolási berendezések alkalmazása.

Az utóbbiakkal bővebben szeretnék foglalkozni. Annál is inkább, mivel már rendelkezésre állnak olyan, általános és különleges igényt egyaránt kielégítő berendezések, melyek alkalmazásával a tárolás közben keletkező károk elkerülhetők, illetve megelőzhetők. Mielőtt rátérnék a különböző tárolási eszközök részletesebb ismertetésére, felhívnám a figyelmet a tárolási technológia-eszköz közötti alapvető kapcsolatra. *Jó, a célnak megfelelő tárolási technológia nélkül még a legkorszerűbb tárolási eszközök alkalmazásával sem érhetünk el tartós sikert az áruvédelemben.* A tárolási technológia kidolgozása során messzemenően figyelembe kell venni az áru által támasztott anyagmozgatási eszköz, kiszolgálási út stb. igényt, mert ennek elmulasztása esetén a raktáron belüli szállítás, a be- és kirakodás során az áru jelentős mértékben károsodhat.

A befektetés megtérül

A vasút tranzit- és egyéb raktáraiban kárveszély szempontjából *a kis méretű, de terjedelméhez képest nagy értékű áru hosszabb-rövidebb ideig történő tárolása, állagának megőrzése okozza a legtöbb gondot.* E gondok megszüntetése, azaz az árukár megelőzése könnyen és egyszerűen megoldható a megfelelő tárolási eszközök, az áru jellegét figyelembe vevő raktári állványok és állványszerkezetek, valamint egyéb, a tárolást megkönnyítő segédeszközök, például rakodólapok alkalmazásával.

A vasút rendkívül nagy mennyiségű, állandóan változó összetételű árut szállít és raktároz, ezért *olyan állványszerkezetekre van szükség, melyek nem merevek, gyorsan és egyszerűen átalakíthatók,* ennélfogva rugalmasan alkalmazkodnak a megváltozott tárolási követelményekhez.

Az előzőekben ismertetett feltételeket a modulrendszerű, perforált elemekből összeállítható DEXION—SALGÓ állványok tökéletesen kielégítik. *Az elemek variálhatósága, gyors és egyszerű kezelhetősége lehetővé teszi még a legbonyolultabb tárolási problémák megoldását is.* A felhasználást megkönnyíti a több, mint ezer kidolgozott típusterv. Sokoldalúan alkalmazhatók, az igényekhez és a helyhez igazodnak. Az elemekből összeállíthatók acélpolcos és rakodólapos állványok, galériás és speciális állványszerkezetek stb.

Variálható állványok

A DEXION—SALGÓ elemek a kereskedelmi forgalomban kaphatók, a gyártó *Salgótarjáni Kohászati Üzemek* tájékoztatója szerint raktárról szállítva azonnal beszerezhetők.

Az állványok beszerzése természetesen beruházást jelent, *de a helyes és a célnak megfelelő tárolás kialakításával megelőzhető, illetve elkerülhető az árukár,* így az ezzel együttiáró — fuvaroztatóknak fizetendő — kártérítések összege is csökkenthető. A befektetés többszörösen megtérül és a vasutasok munkakörülményei is jelentős mértékben javulnak.

Farkas István

András a Múzeumvasúton

András ünnepélyesen fogadtak Nagycenken, a Széchenyi múzeumvasúton szolgálatot teljesítő úttörők. A tiszteletére rendezett ünnepségen málnával töltött palackot koccantottak az oldalához. András ezzel ismét „megkeresztelteltetett", s megkezdte új életét.

Szép nap volt ez. Április 24-ét mutatott a naptár, vagyis éppen akkor telt le a KISZ-védnökség időszaka, amely a múzeumvasút mielőbbi felépítését célozta. Az ünnepségen megjutalmazták az építésben kitűnt fiatalokat is.

Azóta — mint András tapasztalja — szinte mindennap történik a kisvasúton valami érdekes. Április 30-án például Sopronból látogattak Nagycenkre az Európai Vasútmodellező Egyesület technikai bizottságának kétnapos ülésén részt vevő küldöttek: hazai modellező szakemberekkel együtt olaszok, svájciak, csehszlovákok, osztrákok, németek érkeztek a nagyvasúti Tass sínautóbuszon.

Többek között dicsérték Andrást is, mondván, hogy szép kis masina. Tetszett nekik dicső múltja, s főként az, hogy a balinkai szénbányából jött, ahol derekasan szolgált, míg a Közlekedési Múzeumnak oda nem ajándékozták a bányászok. A látogatók tapintatból nem hangoztatják — legalábbis András jelenlétében —, hogy ő egy 1928-ban gyártott mozdonysorozat utolsó, megmaradt darabja.

Pedig András nem érzékenykedik a kora miatt. Azt tartja: fontos, hogy a szíve fiatal. A múzeumvasúton egyébként az öreg külső a sikk. A Széchenyi-kastély szomszédságában például megnyílt a minap a múzeumvasút pályavendéglője is, s milyen nagyszerűen mutat előterében a pusztaszabolcsi fiatalok által adományozott négy, remekbe készült peronlámpa! Csupa-csupa korabeli tárgy, romantikus hangulat.

S ebben a környezetben — amelyből nem hiányzik a mai gyerekek, ifjak romantikája sem — András jól érzi magát...

(Lovas)

VÉDJE FAHÁZÁT,
BEÉPÍTETT FAANYAGÁT!
Tetol – FB vegyszerünk minden faanyagot véd.
– Gomba-, rovarölő és égéskésleltető hatású.
FAANYAGVÉDELMI ÉS FATELÍTŐ VÁLLALAT
1367 Budapest, Népköztársaság útja 23
Tel.: 427–571.

Jubilál a miskolci kajak-kenu szakosztály

Szerencsém volt. Szinte egyazon pillanatban kopogtattam a Miskolci VSC sportirodáján ajtaján *Simon Lászlóval*, a kajak-kenu szakosztály vezető-edzőjével. Éppen a délelőtti toborzókörút eredményéről jött beszámolni.

— *Néhány iskolával kitűnő kapcsolatot építettünk ki* — mondja —, *s egyre több gyerek jelentkezik a szakosztályba.* Kell is az utánpótlás, hiszen 9 évtől felfelé minden korcsoportban foglalkozunk versenyzőinkkel. Arról nem is beszélve, hogy tulajdonképpen csak minden harmadik-negyedik gyerek marad meg.

Ez eppenséggel nem a legjobb arány, ám semmivel sem rosszabb az országos átlagnál. *Ami pedig külön is örvendetes, a férfi kajakozók mellett egyre biztatóbban fejlodnek a kenuzók és a leánykajakozók is.* Ez utóbbi két versenyág ugyanis elég elhanyagolt volt a vasutasoknál.

— *Szakosztályunk kiemelkedő egyénisége a válogatott Svidró Lajos.* Jelenleg ugyan katona, de az augusztusi országos bajnokságon már újra az MVSC-t erősíti. Rajta kívül — folytatja a beszélgetést az edző —, *még öt I. osztályú felnőtt és hét aranyjelvényes ifjúsági versenyzőnk van.* Erősségeink közé tartozik az ifjúsági válogatott *Borsos Iván* és *Lovas László*, a kenuzó *Jakó Tibor*, a serdülők közül pedig *Tóth László* és *Kovács Piroska*.

A szakosztály létszáma egy-két évvel ezelőtt még alig érte el az 50 főt, ma viszont már rendszeresen 160—200 fiatal látogatja az edzéseket. S hogy milyen körülmények között? Erről *Simon László* így beszél:

— *A mi és a többi Borsod megyei szakosztály munkáját is visszavetette a Sajó szabályozása. De szerencsére csodálatos otthonra találtunk a Csorba-telepi tavon.* Olyannyira ideális a hely, hogy panaszkodni sem merünk. S ha mégis lehet, akkor csak egyetlen panaszunk, vagy ha úgy tetszik, vágyunk van. Éspedig: *egy kicsit tervszerűbb, illetve ránk is gondoló kavicskitermeléssel ideális 1000 méteres pályát lehetne kialakítani a jelenlegi 500-as helyett.*

Az új, olimpiai távú versenyek rendezesére is alkalmas pálya kialakítása tehát az *ÉM Kavicsbanya Vállalattól* és az építéshez szükséges anyagi támogatástól is függ. Amit viszont már saját erőből is megtettek: *a Csorba-telepi csónakház területén új, 180 hajó befogadására alkalmas tárolóhelyet építettek.* Ez jelenleg elegendő, hiszen a szakosztály mintegy 120 hajóval rendelkezik. A saját hajójavító műhelyben azonban a javítások és a lapátkészítések mellett ma már új hajók is készülnek. Ezekkel hajóparkjukat bővítik, s ugyanakkor — természetesen az értük kapott pénz sem jön rosszul — segítik a többi megyei szakosztályt is. A kellő tárgyi feltételek mellett a további fejlődés biztosítéka az is, hogy *Simon László vezetőedző mellett még három mellékfoglalkozású edző is oktatja a szakosztály versenyzőit*, elsősorban a jövő reménységeit, azaz a serdülő és az ifjúsági sportolókat.

— *Jubileumhoz érkeztünk* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Jencsel József*, a klub elnökhelyettese, aki egyben a megyei kajak-kenu szövetség elnöke is. — *A Miskolci VSC szakosztálya az idén ünnepli megalakulásának 25. évfordulóját.* A jubileum jegyében rendezzük meg immár másodszor a felnőtt *Tokaj Kupát*, s az országos szövetség ebből az alkalomból — megtisztelő megbízatásként ránkbízta az öt nemzet ifjúsági versenyének megrendezését is. Ezen a viadalon az NDK, Románia, Jugoszlávia, Lengyelország és Magyarország legjobb ifjúsági kajak-kenuzói vesznek részt.

A június 30-i július 1-i viadalon *Borsos* és *Lovas*, az MVSC két ifjúsági válogatottja remélhetőleg gondoskodik arról, hogy ez a jubileum sokáig emlékezetes legyen!

Dobó István

Levél Hatvanból

Az MHSZ aktivistáinak megbecsüléséről

Hatvanból *Szabó Sándor*, az MHSZ városi titkára a következő levelet küldte szerkesztőségünknek:

„Az utóbbi időben örömmel tapasztaltuk, hogy a *Magyar Vasutas* rendszeresen közöl cikkeket a MÁV területén működő klubjaink kiképzési, sport-, verseny- és egyéb vonatkozású tevékenységéről. *Ezért városi vezetőségünk köszönetét tolmácsolom.*

Egyben közöljük, hogy *Szűcs Ferenc* vizsgáló főkalauzt, szövetségünk alapító tagját, a Magyar Vasutas köztiszteletben álló tudósítóját *a honvédelem érdekében 20 éven át végzett kiemelkedő munkájáért a Magyar Népköztársaság honvédelmi minisztere Honvédelmi Érdemérem kitüntetésben részesítette.* A kitüntetést a városban rendezett ünnepségünkön adtuk át részére. Azóta írásos értesítést kaptunk a MÁV Budapesti Igazgatóságától, amely szerint a magas erkölcsi elismerés alapján *Szűcs Ferenc elvtársat szolgálati felsőbbsége pénzjutalomban részesítette.* Aktíváink megbecsülése az igazgatóságnál mind gyakoribb, *ezért elismerésünket fejezzük ki.*"

BIRKÓZÓVÁLOGATOTTUNK

hatodik helyen végzett Lipcsében

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) *Lipcsében rendezte meg a VI. vasutas kötöttfogású birkózó bajnokságot.* A magyar vasutas válogatott erősen tartalékosan, az alábbi versenyzőkkel utazott az NDK nagyvárosában; *Polgár, Rádi, Miskolczi, Vass, Fodor, Csapó, Ivanics, Dancsó, Csikós, dr. Darabánt.* A sportág négy kiválósága, *Laták, Steer, Hornyák* és *Turba*, a magyar válogatott tagjai, egyrészt sérülés, másrészt a válogatott hazai versenye miatt, nem tarthatott a csapattal.

A bajnokságon 11 ország — *Szovjetunió, Bulgária, Románia, Jugoszlávia, Magyarország, Csehszlovákia, Lengyelország, NSZK Franciaország, Finnország* és a rendező *NDK* — legjobb vasutas birkózói mérték össze tudásukat. A tartalékos magyar vasutas válogatott ereje Lipcsében sajnos tovább gyengült. *A mérlegelésnél ugyanis kiderült, hogy Rádi és Vass átesett a súlyhatáron, emiatt ők nem vehettek részt a küzdelemben.* Így csonka csapattal, a tíz helyett csak nyolc súlycsoportban indult magyar versenyző.

Az erős mezőnyben képességeikhez mérten valamennyien derekasan küzdöttek. Versenyzőink közül *Fodor* és *Miskolczi* (DVSC), valamint *Csapó* (BVSC) szerepelt a legjobban.

Csapatban a Szovjetunió szerezte meg az első helyet Bulgária, illetve az NDK előtt. *A magyar együttes a hatodik helyen végzett.*

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az eredményes szakszervezeti tevékenység alapelve. (Folytatása a függőleges 38-ban.) 13. Ilyen baleset is van. 14. Itália egyik országrésze. 15. Pest megyei község. 16. ... jelenti, egy nagysikerű könyv címe. 18. Világhírű svéd vegyész. 19. Csonka csonka! 20. Női hang. 22. Nehézipari Minisztérium. 23. A mechanikai teljesítmények egysége. 24. Folyó Szibériában. 26. Hangtalanul szenved. 28. Iz-zel illatszer. 29. Harang bosszú kőhasználatú idegen szóval. 32. Dunántúli folyó. 33. Nyit. 34. Ritka férfinév. 36. Rövid szövegű kötelezvény. 37. Az okozat eredője. 38. Nem kevés. 40. Régi súlymérték. 42. Férfinév. 43. Zeng páratlan betűi. 44. Lírai költemény. 46. Régen több megye nevében is szerepelt. 48. Keletkezik. 49. Algériai város. 50. .. Bertalan (1812—1869) Kossuth miniszterelnöke. 52. Szovjet város az Oka partján. 55 Dísze. 56. Adat szélei. 57. Angol tét, betét. 58. Ipari növény. 60. Napszak. költőlesen. 62. Betűpótlással görög filózófus. 63. Mutat. 65. Tudományos egysége a din 67. Heves megyei község. 68. A spártaiak állami rabszolgái. 70. Község. Baranyában.

Függőleges: 1. Észak-amerikai tengerből. 2. Győri futballcsapat. 3. Érzelmi költészet. 4. Igekötő. 5. A vonat útja. 6. A száguldó riporter keresztneve. 7. Párduca nem szül nyúlfiat. 8. Kimutatás. 9. Végtelen illa. 10. A nátrium vegyjele. 11. Távollevő (latin). 12. Újzélandi bennszülött. 17. ...nativa, kettős lehetőség. 19. Kolumbus spanyol neve. 21. Égés 23. A lövedék fontos része 25. Építőanyag. 27. Verssorok összecsengése. 28. Hegy a Bakonyban. 30. Kerti és szántóföldi növény. 31. A Nap latin neve. 35 Tesz. 37. Európai határfolyó. 39. Olasz folyó. 41. Találat a vívásban. 42. A levélnek van. 44. Vissza: esetből tanuló. 45. Ritka női név. 47. Össze-vissza néz. 48. Az Árpádház ősanyja. 49. ... tta, nyomtatvány. 51. Mezőgazdasági eszköz. 53. Az elképzelés. 54. Csúcs az Erdélyi Havasokban. 58. Női név. 59. Északatlanti Szövetség. 61. Régi balkáni nép. 63 Magot szór. 64. Komárom megyei község. 66. Önkéntes Támogatási Alap. 68. A hélium kémiai jele. 69. K. O. 71. Rangjelző.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 38. Beküldési határidő: 1973. június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Gyermekgondozási segély, Óvoda, bölcsőde, napközi-otthon.

Egy-egy könyvet nyertek az **1973. évi 8. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:** Fényvesi Józsefné, 8000 Székesfehérvár, Üttörő u. 6. II. 1. Makrai Imre, 9700 Szombathely MÁV-állomás, vezénylet. Ugrai Éva, 1031 Budapest, III., Monostori u 19. Gergely József, 9100 Várpalota 1., Mészáros L. u. 18. Toldi Istvánné, 2730 Albertirsa, Tessedik Sámuel u. 20.





SAKK

BEBRITS LAJOS

MESTERVERSENY

A vasutassport jelenében és múltjában, sikereiben és olykor gondjaiban osztoznak azok is, akik csendben vívják csatáikat a 64 fekete-fehér mezős harctéren, a sakktáblán. A vasutas sakkozás több évtizedes múltra tekint vissza. A háború okozta kényszerszünet után a romokból, a semmiből megelevenedett, újjáéledt, éppen úgy, mint az elpusztult vasúvonalak, állomások, létesítmények.

1968-ban, amikor a *Vasutasok Szakszervezete* először ajánlotta fel támogatását egy vegyes mesterverseny rendezésére, megemlékezésül a versenyt *Bebrits Lajosról*, a tíz éve elhunyt közlekedés- és postaügyi miniszterről nevezték el. A verseny azóta hagyományossá vált, bevonult az egyetemes magyar sakkéletbe. Ahogy teltek az évek, úgy nőtt a verseny rendezői és részvevői színvonala és nőtt a verseny iránti érdeklődés, amit tovább fokozott *a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium által 1972-ben alapított örökös vándorserleg*, amelyet a verseny győztese egy évig őriz és jogosult a következő évi versenyen annak megvédésére.

Az ez évi *VI. Bebrits Lajos emlékversenyt* már mesteri szinten rendezik 4 nemzetközi mester — *Dely Péter, Honfi Károly, Kluger Gyula, Navarovszky László* — és 8 mester — *Ozsváth András*, az 1972 évi győztes, *dr. Eperjesi László, dr. Sallay Roland, Portisch Ferenc, Varnusz Egon, László Deli, Meleghegyi Csaba* és *Vadász László* — részvételével. A nevekből ítélve, a magyar bajnokság döntője után a legerősebb hazai verseny.

A versenyt május 2-án *Kellner István*, a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztályának vezetője nyitotta meg. Lapzártáig 6 fordulót bonyolítottak le, amely után a versenyen *Honfi* vezetett 5,5 ponttal, majd öt két BVSC-s versenyző, *Dely* és *dr. Eperjesi* követte 4,5 ponttal.

Koppányi István

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc Hatvan; Badacsonyi Imre Nagykanizsa; Goldgruber Pál Bp. Keleti Vont. Főn.; Tóth Tibor Kiskunhalas; Kovács Gyula, Fekete László, Ugiyai Sándor, Bartha József Miskolc; Sziládi Sándor Szeged; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Csizmazia Béláné Szombathely; Egeressi Zsigmond Záhony; Pintér Lajos Vácrátót: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Pugner Bálint Dorog, ifj. Nagy Sándor Kajdacs; Horváth László Tapolca: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség: 1068. Budapest, VI., Benczúr utca 41. Telefon. városi: 229—072. üzemi: 19—77.

Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964. Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon. 224—819

Levélcím: Bp 70 Pf. 32.

Felelős kiadó: Gábor Márton a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

sekkszámlaszámunk MNP 215- 11 859

Szikra Lapnyomda, Budapest

HÍREK

— **Vasutas tanácstagok.** Hatvan város nyolc körzetében vasutast választott tanácstagnak a lakosság. Dolgoznak ezenkívül a csomóponton olyan vasutasok is, akik lakóhelyükön töltenek be tanácstagi tisztséget. Bakó Jánost például, Hatvan állomás forgalmi oktatótisztjét hatodik alkalommal választották tanácstaggá Karácsond községben.

— **A Közlekedéstudományi Egyesület** békéscsabai szervezete megtartotta vezetőségválasztó küldöttgyűlését. A 60 taggal működő, az utóbbi négy évben is kiváló eredményeket felmutató szervezet elnöke Tassy Gábor, a pályafenntartási főnökség vezető mérnöke lett. A titkári tisztet Pintér György tölti be.

— *FÁSÍTOTT A BRIGÁD. Kisterenye állomás szocialista brigádtagjai nyirfákat, borókát és egyéb díszcserjéket ültettek az általuk patronált, helyi szociális otthon környékére. Társadalmi munkájukért az otthon lakói és vezetői köszönetet mondtak. A parkosítás után a Magyar Televízió felvételeket készített az otthonról.*

— **Brigádértekezlet a szabadban.** Hatvan állomás November 7. szocialista brigádja a vasutas sporttelepen rendezte májusi értekezletét. Szabó Béla brigádvezető beszámolója után jóízűen fogyasztották el a szabad tűzön főtt, saját készítésű bográcsgulyást a brigád tagjai. Határozatot is hoztak: a következő értekezletet szintén a szabadban tartják, az MHSZ lövészklubjának lőterén, kispuska- és pisztolylövész versennyel egybekötve.

— *OLVASÓMOZGALOM. A szolnoki járműjavítóban befejezéshez közeledik a múlt év szeptemberében indított és május végéig tartó „Minden hónap — több könyv" című könyvtári vetélkedő. Az üzem szocialista brigádjainak több mint 200 tagja vesz részt az érdekes és eredményes olvasómozgalomban.*

— **Fiatalok versenye.** Sopron Déli pályaudvar KISZ-alapszervezetében most először rendeztek egyéni ifjúsági versenyt. A nyolc nevező közül hárman értek el kitüntető címet: Németh Mária és Virágh Józsefné Kiváló ifjú szakmunkás lett, Virágh József pedig a Szakma ifjú mestere kitüntetést érdemelte ki.

— **„Húzzon egy golyót!"** A miskolci vontatási főnökségnél egy hónapja rendszeresen ellenőrzik, hogy a személyzet, kipihent, józan állapotban jelentkezik-e szolgálatra. A mozdonyvezetők, fűtők megnyomják egy készülék gombját, mire színes golyó hull ki a fatalapzaton álló műszer alumíniumcsövéből. Aki a meghatározott színű golyót kapja, köteles a szondába fújni. A készülék alkalmazása óta nem fordult elő ittasság.

— **A vízdaruk leszerelése jelzi Alsóörs állomáson is,** hogy lassan megszűnik a gőzvontatás a Balaton északi partján. Most már csak egy-egy vízdaru „szomorkodik" az állomás két végén, de a jelek szerint az idei üdülőszezonban már ezekre sem lesz szükség.

— **Rövidítették a határidőt.** A tervezettnél korábban szűnt meg Lökösháza állomás II és III vágányán az ágyazat eliszaposodása miatt elrendelt 10 km/ó sebességkorlátozás, mert a békéscsabai pályafenntartási főnökség V pályamesteri szakaszának 17 főnyi szocialista brigádja — Kónya Béla pályamester és Fazekas József brigádvezető irányításával — teljesítette vállalását.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A 17. számból: 103950/1973. 1. C. Vasúti Üjítási Szabályzat módosítása.

105208/1973. I. D. Egyes munkaügyi szabályok értelmezése és végrehajtása.

A 18. számból: 105211/1973. 3. A. Egyes munkakörökben műszőrmebélésű kabát rendszeresítése.

Pályázati felhívás az 1974. évi belföldi és külföldi aspirantúrára.

Felhívás számviteli tanfolyamokra történő jelentkezésre.

— **Halálozás.** Ötvenkét éves korában váratlanul elhunyt Nagy Antal, a Keleti pályaudvar mozgalmi munkában élenjáró dolgozója, műhelybizottsági titkára. Május 9-én nagy részvéttel temették el a Rákoskeresztúri Új Köztemetőben. A gyászoló család tagjai ezúton mondanak köszönetet mindazoknak, akik részvétüket és mély együttérzésüket nyilvánították, s külön köszönetüket fejezik ki a Keleti pályaudvar párt-, szakszervezeti és szakvonali vezetésének, az állomás dolgozóinak, valamint a Nagykovácsi Sportkör sportolóinak.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 60 FILLÉR 1973. JÚNIUS 4.

A központi vezetőség napirendjén:

A vállalati kollektív szerződések végrehajtásának tapasztalatai

A központi vezetőség május 25-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár, valamint *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes, a második napirend előadója.

Az ülést *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg. A napirend ismertetése, illetve elfogadtatása után átadta a szót *Gulyás János* titkárnak, aki a szakszervezetünkhöz tartozó vállalatok kollektív szerződése végrehajtásának tapasztalatairól és a további feladatokról készült jelentést terjesztette a központi vezetőség elé.

A kongresszusi határozatok szellemében

— *A kollektív szerződés, mint a Munka Törvénykönyvének vállalati szintű végrehajtási utasítása, a felsőbb jogszabályok által meghatározott körben és keretek között, a vállalat igényeinek megfelelően rendezi mind a vállalat, mind a dolgozók jogaira, kötelezettségeire vonatkozó szabályokat* — mondotta bevezetőjében. — A törvény úgy rendelkezik, hogy a kollektív szerződést a vállalat és a szakszervezet vállalati szerve köti meg. A Vasutasok Szakszervezetéhez, mint ágazati iparági szakszervezethez, négy olyan vállalat (MÁV, GYSEV, Utasellátó, Faanyagvédelem és Fatelítő) tartozik ,amelyek külön-külön kollektív szerződés kötésére kötelezettek.

A MÁV kivételével valamennyi vállalatnál a *Munka Törvénykönyvében* hivatkozott vállalati szintű szakszervezeti szervek, vállalati szakszervezeti tanácsok működnek, melyek a vállalatok igazgatójával megkötik a kollektív szerződéseket.

A MÁV esetében a Vasutasok Szakszervezete, mint ágazati iparági szakszervezet, egyben betölti a szakszervezet vállalati szervének szerepét is. A 34/1967. (X. 8.) Korm. számú rendelet, Mt. V. 125. §. (2.) bek. d) pontja szerint ugyanis „szakszervezeten: *az iparági szakszervezet elnökségét... kell érteni*". Az elnökség tehát a Munka Törvénykönyvében előírt jogkörében és hatáskörében jár el, amikor a MÁV vezérigazgatójával a dolgozók képviseletében a kollektív szerződést megköti, illetve irányító, ellenőrző szerepet tölt be valamennyi vállalati kollektív szerződés tekintetében.

A központi vezetőség a kongresszusi határozatok végrehajtásának értékelése alkalmával az elmúlt évek során is rendszeresen vizsgálta a kollektív szerződés érvényesítésének tapasztalatait. A legutóbbi, 1973. március 12-én tartott ülésén is részletesen elemezte, hogy a MÁV kollektív szerződés szabályai megfelelően szolgálják-e a szakszervezetek XXII. és a Vasutasok Szakszervezete VIII. Kongresszusa határozatainak időarányos végrehajtását.

A kollektív szerződések rendszerének bevezetése óta viszont *első ízben kerül sor arra, hogy a központi vezetőség átfogóan megvizsgálja a vállalati kollektív szerződések előkészítésével, szakszerűségével és érvényesülésével összefüggő tapasztalatokat.* Ez abból a felismerésből vált szükségessé, hogy eddig a Vasutasok Szakszervezete éppen az előbb említett sajátos helyzetének következtében elsősorban a *MÁV Kollektív Szerződésére* fordította a figyelmet. A tapasztalatok azt mutatták, hogy az eddigi gyakorlaton változtatni kell, és az eddigiektől eltérően nagyobb segítséget kell nyújtani a vállalatok szakszervezeti szerveinek.

Nagyobb gondot kell fordítani arra is, hogy a kollektív szerződésekben felvett szabályok *megfeleljenek a felsőbb jogszabályok rendelkezéseinek*, a vállalat sajátosságainak, elősegítik-e a dolgozók jogos érdekeinek érvényesítését, élet- és munkakörülményeinek javítását.

Eleget tettek az előírásoknak

Az előterjesztett jelentés rámutat, hogy a vállalatok és azok szakszervezeti szervei néhány kivételes esettől eltekintve *eleget tettek annak az alapvető előírásnak, mely szerint a kollektív szerződések tervezetét a dolgozókkal meg kell tárgyalni.* Ezzel kapcsolatban szakszervezetünk elnöksége, majd a központi vezetőség úgy határozott, hogy a kollektív szerződés végrehajtásának tapasztalatairól szóló vállalati beszámolót és a szakszervezet vállalati szerveinek arra vonatkozó határozatát a kollektív szerződést módosító függelék tervezetével együtt kell a a dolgozók elé terjeszteni. Ezzel lehetőség nyílt arra, hogy a beszámolók fölötti vita során elhangzott észrevételeket és javaslatokat azonnal fel lehessen használni a kiadásra kerülő függelék összeállításánál.

A jelenleg hatályos, öt évre szóló kollektív szerződéseket, illetve azok módosító tervezetét valamennyi vállalatnál termelési tanácskozásokon vitatták meg, és a törvényes rendelkezéseknek megfelelően *a szakszervezet vállalati szerve fogadta el és adott felhatalmazást annak aláírására.* Nem folyt azonban ilyen egységes gyakorlat az érintett szervek részéről a kollektív szerződés módosításának esetében.

A MÁV, a GYSEV, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat helyesen járt el a kollektív szerződés érvényesüléséről szóló vállalati beszámoló és függelékek elkészítésénél. *Nem követte azonban ezt a gyakorlatot az Utasellátó Vállalat,* amikor a kollektív szerződés vérehajtásának tapasztalatairól szóló vállalati beszámolót a 14/1970. (XI. 20.) MüM. sz. rendelettel teljesen ellentétben *nem írásban és nem a szakszervezet vállalati szerve, a vállalati szakszervezeti tanács elé, hanem szóban és a vállalati szakszervezeti bizottság elé terjesztette.* A szakszervezet legfelsőbb vállalati szervének a törvényekben biztosított jogkörét az Utasellátó Vállalat esetében is csak a vállalati szakszervezeti tanács gyakorolhatja.

A munkaviszonyra vonatkozó szabályok rendszere arra épül, hogy a kollektív szerződés, mint a szabályok ranglétrájában a legalsó szinten elhelyezkedő vállalati munkaügyi szabály, *csak a felsőbb jogszabályok által meghatározott keretek között és körben tartalmazhat helyi rendelkezéseket.* Ez azt jelenti, hogy ahol a központi szabályok — a vállalati sajátosságokra tekintettel — nem szabályoztak valamely kérdést, hanem azt kötelező erővel a kollektív szerződésre bízták, ott a kollektív szerződésnek szabályozni kell, *mert ellenkező esetben a végrehajtásra semmilyen szabály nincs.* Ez pedig éppen olyan törvénysértést jelentene, mintha a kollektív szerződés valamely rendelkezése felsőbb jogszabályokba ütközne. Ahol pedig a szabályozás a kollektív szerződés számára nincs kötelezővé téve, de azt a központi szabályok megengedik, *ott a helyi igényektől függően a kollektív szerződésben való szabályozásra csupán lehetősége van.* Ilyen esetben, ha a kollektív szerződés nem szabályoz, a központi szabályok érvényesülnek.

Eltérő és sajátos körülmények

Ebből következik, hogy a kollektív szerződések:

— *nem tartalmazhatnak felsőbb jogszabályokkal ellentétes rendelkezéseket, és*

— *nem ismételhetik meg a felsőbb jogszabályokat.*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Életbe lépett az új menetrend

Előtérben a szolgáltatások színvonalának növelése

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója május 26-án sajtótájékoztatón ismertette a MÁV 1973. június 3-án, 0 órakor életbe lépő új menetrendjének fontosabb változásait. Jelen volt a sajtótájékoztatón *Szabó Antal* főtitkár, *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, *Tóth László*, az Utasellátó Vállalat főigazgatója, s ott voltak a forgalmi szakosztály vezetői is.

A miniszterhelyettes bevezetőjében arról beszélt, hogy az utóbbi időben örvendetesen javult a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedése. De mivel a személyszállítás-szolgáltatás, *a vasutasoknak — az Utasellátó dolgozóinak is — mindent el kell követniök a kultúráltabb körülmények megteremtése, a tisztaság, az udvarias kiszolgálás biztosítása érdekében.* Köztudott, hogy a MÁV bármilyen nagyszerű teljesítményeket ér el az áruszállításban, a közvélemény soha sem ezen, hanem a személyszállítás kulturáltságán méri le a fejlődést, ítéli meg a vasutasok munkáját.

Ami pedig az új menetrendet illeti, számos változást ígér mind a nemzetközi összeköttetéseknél, mind a belföldi, városok közötti és a munkásvonatok gyorsítását illetően.

A nemzetközi forgalomban, különös tekinttel a nyári főidény nemzetközi közlekedésének megjavítására — a MÁV kezdeményezésére —, megváltozik a *Nord-Orient*, a *Mamaia* és a *Transdanubium expressz* összeállítása.

A *Nord-Orient* — változatlan menetrendben — kizárólag *Varsó—Budapest—Várna* összeköttetését szolgálja, prágai kocsicsoport nélkül. A prágai kocsik a *Transdanubium expresszben* közlekednek.

A Mamaia-expressz Prágából, a román és a bolgár tengerpartra — *Budapest—Nyugati pályaudvar* kikerülésével —, tranzitvonatként közlekedik. A vonatokat *Rákospalota—Újpest—Rákosváros megállóhelyen* az utasok leszállása céljából megállítják. A *Budapest—Constanza* közötti összeköttetést a gyengébb kihasználású *Wiener-Walzer*-ral oldják meg, a jelenleginél 2 és fél órával rövidebb menettartammal.

Az új menetrendben megváltoznak a *Bécs—Párizs* közötti összeköttetéseink is. Az egyre nagyobb turistaforgalom miatt az *Orient-expressz* és a *Wiener-Walzer* vonatokat ugyanis mentesíteni kell. Ezért a nyári idényben *az Orient-expresszel párhuzamosan, Bécs—Párizs között, a jelenleginél gyorsabb, új vonatpár közlekedik.* Az új vonat Bécsből 18,10-kor indul, s Párizsba másnap reggel, 9,32-kor érkezik. Ellenirányban Párizsból 21.30-kor indul és Bécsbe 12,28-kor érkezik. Az új vonatpárhoz való csatlakozás érdekében hétköznap, a *Budapest—Wien-expressz* az eddiginél korábban, 13 órakor indul Budapestről, s Bécsbe 17,35 órakor érkezik. Ez a vonat Budapest —Bécs között mentesíti az új menetrendben 15,10 órakor induló Wiener-Walzert is. A Bécsbe 12,28 órakor érkező új párizsi vonattól csatlakozó *Arrabona* az eddiginél korábban, 14,05 órakor indul Bécsből és 18,55 órakor érkezik Budapestre. Ez a vonat Bécs —Budapest között az *Orient-expressz* mentesítését is szolgálja.

A Bécs—Párizs közötti új gyors járatú vonatban, hetenként háromszor *Bukarest—Budapest—Párizs* rendeltetéssel közvetlen hálókocsi is közlekedik.

A *Szovjetunió—Magyarország* közötti kölcsönös idegenforgalom utazási igényeinek eddigieknél jobb kielégítésére,

(Folytatás a 3. oldalon)



A Déli pályaudvaron még évekig eltart a nagyarányú építkezés, de az utasok a nyári csúcsforgalom idején zavartalanul közlekedhetnek a Metró végállomása és a pályaudvar közötti rövid útvonalon

(Laczkó Ildikó felvétele)

A közlekedési ágazatok a nemzetközi forgalomban

Dr Mészáros Károly előadása Miskolcon

Miskolcon megtartották a negyedik országos közlekedésgazdasági konferenciát. Ennek második napján, május 23-án *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója tartotta a megnyitó előadást. A vasútnak a nemzetközi forgalomban betöltött szerepéről elmondott beszédében többek között hangsúlyozta, hogy *rendkívül fontos a közlekedési ágazatok együttműködése.*

Ez azt jelenti, hogy a vasútnak a többi közlekedési ágazattal közösen kell elvégezni az export-import, valamint a tranzitszállításokból adódó feladatokat. A közlekedési ágazatok tehát nem egymással versengenek, hanem arra törekszenek, hogy *tevékenységük kiegészítse egymást.*

Dr. Mészáros Károly előadásához a konferencia több korreferátuma kapcsolódott.

A Törekvés táncegyüttes sikere Belgiumban

Második helyezés a nemzetközi folklórfesztiválon

Lapunk előző számában hírt adtunk arról, hogy a *Törekvés táncegyüttes* elutazott Belgiumba, a május 16—22. között *Charleroiban* lezajló, nemzetközi folklór-fesztiválra. A rövid tudósítást most már kiegészíthetjük azzal, hogy együttesünk újabb kiemelkedő sikert aratott: *megszerezte a második helyezést.*

A fesztivál szervező bizottsága nyolc országból — *Bulgáriából, Jugoszláviából, Franciaországból, Lengyelországból, Olaszországból, Romániából, Spanyolországból* és hazánkból — hívta meg a részvevőket, ezenkívül belgiumi együttesek is felléptek a fesztivál műsorában.

A verseny színhelye két színházterem volt, az értékelést végző zsüri tagjait a vendéglátók helyi szakemberekből, maguk válogatták ki.

A helyezések sorrendje végül is így alakult:

1. *Bulgária* (amelynek színeit egy várnai együttes képviselte). 2. *Magyarország* (vagyis a vasutas-szakszervezet Törekvés táncegyüttese), 3. *Spanyolország.* 4. *Lengyelország,* 5. *Jugoszlávia.* (Ez az együttes tavaly, ugyanezen a versenyen, az első helyen végzett). A további sorrend: *Franciaország, Belgium, Olaszország.* (A román együttes nem érkezett meg, így nem szerepelhetett a fesztiválon.)

Érdekességként megjegyezzük, hogy *Charleroi bányászváros,* ahol régebben és az utóbbi években viszonylag sok magyar telepedett le. Közülük jó néhányan részt vettek a fesztivál műsorain. Velük a fellépések előtt, a város utcáin tartott 2—4 órás felvonulások és közkívánatra bemutatott műsorok alkalmával is találkoztak együttesünk tagjai. Naponta egyébként 2—3 együttes lépett fel a színházakban, de a Törekvés tagjainak egy programon kívüli műsort is be kellett mutatniok.

— *Sok együttest láttunk már városunkban, de ilyen közönségsiker, amilyet önök arattak, ritkaság Belgiumban* — így vélekedett a város polgármestere azon a fogadáson, amelyet a bolgár és a magyar együttes vezetői részére rendeztek a vendéglátók, és amelyen megjelent a *Magyar Népköztársaság belgiumi nagykövete is,* aki ugyancsak elismerő szavakkal köszönte meg a Törekvés táncegyüttes munkáját, példás helytállását.

K. I.

1973. JÚNIUS 4—9-IG

Varsóban lesz a szállítási szakszervezetek VI nemzetközi szakmai konferenciája

A *Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók Szaksezrvezeteinek Nemzetközi Szövetsége* 1973. június 4—9. között a Lengyel Népköztársaság fővárosában, *Varsóban* tartja VI. nemzetközi szakmai konferenciáját.

A konferencián a magyar vasutas és közlekedési dolgozókat öttagú, közös delegáció képviseli. A delegáció vezetője *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára. Tagjai *Vigh János*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének titkára, *Déri Ernő*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének osztályvezetője, *Révay Sándor*, a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottságának titkára, *Kovács András*, a Szekszárdi Volán Vállalat szakszervezeti bizottságának titkára és *Berkó Lili* tolmács.

A központi vezetőség napirendjén

A vállalati kollektív szerződések végrehajtásának tapasztalatai

(Folytatás az 1. oldalról.)

A kollektív szerződések létjogosultságát éppen az eltérő és sajátos körülmények indokolják. A hasonló feladatokat ellátó vállalatok is — mint a MÁV és a GYSEV — *kollektív szerződésükben azonos kérdésekben, a helyi igényekhez igazodóan, mégis eltérnek egymástól, ami messzemenően helyeselhető, mert jól fejezik ki sajátosságaikat.* Ennek ellenére tapasztalható, hogy amikor nem mérik fel helyesen ezeket a különbözőségeket és mechanikusan alkalmazzák, illetve veszik át egymás szabályait, ott az átvett szabályok ellentmondásokat tartalmaznak. A GYSEV Kollektív Szerződés például a forgalommal összefüggő egyes munkakörökben a 220 órás munkaidőre azokat a heti pihenőnap szabályokat vette át, amelyek a MÁV-nál a munkanapszor nyolc óra munkaidő figyelembevételével lettek megállapítva. Ugyanígy ellentmondásos a heti pihenőnapokra vonatkozó szabályokkal a GYSEV Kollektív Szerződésének az a rendelkezése is, hogy a *„szabadnapon teljesített szolgálatért túlmunkadíjazás jár”*. Ez a szabály a MÁV Kollektív Szerződésének hasonló rendelkezését akarja követni, de figyelmen kívül hagyja, hogy a MÁV-nál ez a rendelkezés a fordulószolgálatos dolgozókra nem vonatkozik.

A vállalati kollektív szerződések legkritikusabb pontját azok a szabályok alkotják, amelyek a munkaidőre, a túlmunkára, a készenléti és ügyeleti szolgálatra, valamint a pihenőidő biztosítására vonatkoznak. Kétségtelenül igaz azonban az is, hogy az előbbrelépés — ami egyébként szükségszerű volt — ezeken a területeken a legjelentősebb. Jelentősek azok a szabályok is, amelyek a bér- és kereseti színvonal alakulására vannak befolyással, melyek a besorolási feltételeket, bérezés alakulását és a különböző anyagi ösztönzési rendszereket határozzák meg.

Ami nem vállalati hatáskör

Bár a törvényes munkaidő mértékének meghatározása nem tartozik a kollektív szerződés szabályozási körébe, ennek ellenére közvetlen kihatással vannak azok a szabályok, melyek a törvényes munkaidő alapulvételével a vállalatra vonatkozó munkaidőt rögzítik. *Ha ugyanis a vállalatnál többféle munkaidő van, akkor a kollektív szerződésben kell meghatározni azt, hogy a dolgozók egyes csoportjaira milyen mértékű munkaidő vonatkozik.* Ez a dolgozók többségénél azt a látszatot kelti, mintha vállalati hatáskörbe tartozna annak eldöntése, hogy az egyes dolgozói csoportoknak mennyi legyen a törvényes munkaideje. A vállalat terhére írják a munkaidő-csökkentés elmaradását, *figyelmen kívül hagyva azt, hogy a törvényes munkaidő mértékének csökkentése nem vállalati hatáskör, azt felsőbb jogszabályok határozzák meg.* Más kérdés, hogy a vállalatoknak szervezési és egyéb intézkedéssel arra kell törekedni, hogy a dolgozók tényleges foglalkoztatásának mértéke lehetőleg azonos legyen a törvényes munkaidő mértékével, vagyis, hogy minél kevesebb túlmunka merüljön fel.

A vállalati kollektív szerződésekben, a többféle munkaidőre való tekintettel, azt kell pontosan meghatározni, hogy a dolgozók különböző csoportjaira, melyik törvényes munkaidő vonatkozik. *Az Utasellátó Vállalat kollektív szerződéséből ezt nem lehet kétséget kizáróan megallapitani.* Nem lehet pontosan behatárolni azt sem, hogy a dolgozók egyes csoportjainak munkaidő-beosztása milyen — heti, havi vagy éves — munkaidőkereten belül van megállapítva. Ezek a szabályok azért áttekinthetetlenek a vállalat kollektív szerződésében, mert a munkaidőkereten belül:

— annak további bontására,

— a hét egyes munkanapjaira eső napi munkaidőre,

— a munkaidő kezdetére és végére vonatkozó szabályokat egymással és mindezeket az egyenlőtlen munkaidő-beosztás, valamint az idénymunkarend szabályaival összefonódva alkalmazzák.

Közös vonása a vállalati kollektív szerződéseknek, hogy az utazó, valamint a forduló szolgálatot ellátó dolgozóknak — ahol a munkaerőgondok szervezési intézkedésekkel ma még nem pótolhatók — magasabb havi túlórakeretet állapítottak meg. Az így megállapított túlórakeretek, az igényekhez mérten általában elégségeseknek bizonyulnak. Kivételt csak azok az esetek jelentenek, amikor az igények előre nem látható megváltozása következtében a kollektív szerződésben meghatározott korlátok, illetve a túlóra felső határa kevésnek bizonyul.

A *Munka Törvénykönyve* a heti pihenőnapok biztosítására vonatkozóan úgy rendelkezik, hogy a dolgozót hetenként megillető egy pihenőnapnak — ha a kollektív szerződés másként nem rendelkezik — *vasárnapra kell esnie.* Rendelkezik továbbá arra is, ha a munkakör jellegére való tekintettel a dolgozó rendszeresen vasárnap is dolgozik, *havonta egy pihenőnapot vasárnap kell kiadni.* Mivel ezeket a rendelkezéseket felsőbb jogszabályok tartalmazzák, a kollektív szerződésben még megemlítésük is indokolatlan. *A kollektív szerződésben csak akkor kell ezt szabályozni, ha ettől az általános szabálytól, a vállalat jellegére való tekintettel, el akarnak térni.* Ilyen esetben viszont pontosan meg kell jelölni, hogy a heti pihenőnapot mely napon kell kiadni, illetőleg a kijelölésre iránt intézkedni. *Ahhoz ugyanis nagyon fontos dolgozói érdek fűződik, hogy a felsőbb jogszabályoktól eltérő megoldás esetében a dolgozó mely napon számithat heti pihenőnapjának biztositására.* Alapvető követelmény, hogy a dolgozó erről előre és időben szerezzen tudomást. Más kérdés, és az előre történő kijelölés kötelezettségén nem változtat az a szabály, hogy ha a dolgozót heti pihenőnapján munkára vették igénybe. Ennek megváltásaként más pihenőnapot, idényjellegű vállalatoknál és más munkakörben a holtideny végéig kell kiadni.

Kitért a jelentés a kollektív szerződés szabályainak érvényesülésére is. Megállapította, hogy *bár a kollektív szerződés a gazdasági vezetés egyik igen fontos eszköze, ennek ellenére nem minden vezető érzi a felelősség súlyát a szerződésben foglaltak végrehajtását illetően.* Emiatt nem egy esetben adminisztratív eszközzel kell őket a szabályok betartására rábírni.

A tapasztalt hiányosságokból nem lehet azt a következtetést levonni, hogy a szabályok érvényesülésénél alapvető hiányosságok vannak. Általában véve a kollektív szerződés szabályait betartják, mivel azonban a legkisebb mulasztás is a dolgozók jogainak megsértését jelenti, *indokolt a végrehajtást rendszeresen ellenőrizni.* Különösen fontos ez lent, a munkahelyeken, függetlenül az évenként esedékes beszámolási kötelezettségtől.

Végezetül a jelentés azt a következtetést vonja le, hogy szakszervezeti és gazdasági szerveink dinamikusan éltek hatáskörükkel és ez kedvezően hatott a szabályok végrehajtására. *Arról azonban a jövőben sem szabad egyetlen vezetőnek sem megfeledkezni, hogy a kollektív szerződés csak akkor tölti be fontos feladatát, ha a Munka Törvénykönyve, a központi jogszabályok vállalaton belüli érvényesülését ,a törvény keretein belül a jogszabályok céljának és szellemének megfelelően biztosítja.* Alapelv legyen, hogy a kollektív szerződés nem tartalmazhat egyetlen, a jogszabályokkal ellentétes rendelkezést, de szabályoznia kell minden olyan kérdést, melyre felhatalmazást kapott. Ezeknek a követelményeknek minden kollektív szerződésnek meg kell felelni.

A központi vezetőség a jelentést megvitatta, majd az elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta.

Ezután a központi vezetőség Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes előterjesztése után megvitatta *a MÁV 1972 évi munkavédelmi tevékenységéről készült jelentést, melyről lapunk legközelebbi számában tájékoztatjuk olvasóinkat.* Végezetül a központi vezetőség elfogadta a szakszervezet 1972 évi gazdálkodásáról készült jelentést és a számvizsgáló bizottság ehhez kapcsolódó tájékoztatóját.

A szakszervezetek érdekvédelmi és érdekképviseleti jogai IV.

A SZEMÉLYI ÜGYEKET VÉLEMÉNYEZŐ szakszervezeti ülésen — általában — helyes, ha nem vesz részt a kinevező szerv vezetője, vagy annak megbízottja. A kölcsönös együttműködésre, tájékoztatásra, konzultációra azonban szükség van. Ennek különböző módszerei lehetnek. *A véleménykérés bejelentése kapcsán helyes, ha a kölcsönös tájékoztatás érdekében megbeszélést folytat a kinevező személy megbízottja (személyzeti vezető) a szakszervezet titkárával.* Ilyen igény a jó együttműködés során felmerül mind a szakszervezeti, mind a gazdasági vezetés részéről.

A gazdasági vezetés a szakszervezet önálló véleményére számít. Úgy véljük nem arra törekszik, hogy saját álláspontját igazoltassa a szakszervezettel, bár sok esetben előfordulhat a vélemények egybeesése. *Az látszik célszerűnek, ha a szakszervezet írásban jutattja el a véleményét a kinevező szervhez, vagy annak képviselőjéhez.*

Amennyiben a gazdasági vezető nem tudja figyelembe venni a szakszervezet véleményét, vagy csak részben tudja elfogadni, ilyen esetben — egyszerűbb ügyeknél —, *helyes módszer az, ha a szakszervezet titkárával, az írásos válasz mellett, konzultálnak a gazdasági vezetők.* Bonyolultabb ügyeknél helyes módszer az, ha a gazdasági vezető — vagy megbízottja — az írásos válaszon túlmenően, személyesen részt vesz a szakszervezeti testület ülésén, megfelelő érveléssel indokolja meg a vezetés döntését.

A SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁG képviselőjét nem kell meghívni a gazdasági vezetők minősítést vagy egyéb személyi ügyek rendezését szolgáló megbeszélésekre. A szakszervezeti bizottság képviselője nem kell hogy aláírja a minősítést, vagy más személyi kérdésekben elkészült ügyiratokat.

Miután a szakszervezeti testület állást foglalt, azt minden vezetőségi tag köteles képviselni. *A véleményezett gazdasági vezetővel nem kell közölni, hogy róla milyen vélemény alakult ki.* A szakszervezeti testületeknek nagy a felelőssége abban, hogy a vélemény — bármennyire is reális, vagy szélsőséges álláspontot takar — *ne legyen a dolgozók körében a „fecsegés” tárgya.* Ez bizonytalanná teheti a vezetést, zavarhatja a munkahelyi légkört, az érintett gazdasági vezetővel való együttműködést.

Az illetékes szakszervezeti szervek önállóan — felkérés nélkül — is kezdeményezhetik a vezetők véleményezését. Lehetnek olyan esetek, amikor is a szakszervezeti szervek indokoltnak tarthatják a véleményezés jogán kezdeményezni például egyes vezetők munkájának elismerését, vagy előléptetését. Vagy előfordulhat például, hogy azt tapasztalják: *egyes vezetők tevékenységében és döntéseiben, a munkahely, a népgazdaság érdekei nem fejeződnek ki kellően, magatartásuk, cselekedeteik eltérnek a szocialista gazdasági vezetőket jellemző erkölcsi normáktól.* Minden ilyen esetben véleményüket eljuttathatják a kinevező személyekhez.

LEHETSÉGES OLYAN ESET, amikor az üzemi, a szakszervezeti demokrácia keretében a dolgozók szóvá tesznek elismerő, vagy marasztaló dolgokat egyes gazdasági vezetők munkájáról, magatartásáról. A szakszervezeti testület ennek hatására is élhet a véleményezési jogával. Ilyen és ehhez hasonló esetekben *értelemszerűen a nyilvánosság eszközét helyes használni. Ez jó hatással lehet az egészséges munkalégkör fejlesztésére, a gazdasági vezetők elismerésére és nevelésére.* Tehát lehetséges a szakszervezet véleményének nyilvánosságot is biztosítani, amennyiben az nem jár politikailag káros következményekkel.

A gazdasági vezetők véleményezésével összefüggő nyilvánosság esetén nem szabad összetéveszteni a szakszervezetek egyéb jogaival és lehetőségeivel. *A szakszervezetek különböző szintű testületei bármilyen beosztású gazdasági vezetőt nyilvánosan elismerhetnek és bírálhatnak, amennyiben annak szükségességét látják.* Ez történik gyakorlatilag a szakszervezeti testületek ülésein, taggyűléseken, a termelési tanácskozásokon. Ezeket a jelzéseket és észrevételeket használják fel tulajdonképpen a szakszervezeti testületek képviselői a vezetők megítélését szolgáló véleményezési jog gyakorlásakor.

A szakszervezeti testületek a gazdasági vezetők véleményezésével felelősségteljes munkát vállaltak magukra. Körültekintő és tárgyilagos értékítélettel, célszerű javaslataikkal tevékenyen elősegíthetik, hogy olyan vezetőket állítsanak a vállalatok, gazdasági egységek élére, akik a gazdaságpolitikai célok helyi megvalósításához, képességeik folytán meghatározóan hozzájárulhatnak. Véleményükkel olyan szocialista típusú gazdasági vezetők nevelését szolgálják, akik a közügyekben érdemben és elismerően tudnak cselekedni.

HOGY MIT TARTALMAZZON a szakszervezeti testület véleménye, erről idézünk *dr. Kőhalmi Sebestyén* A gazdasági vezetők tevékenységének szakszervezeti véleményezése c. tanulmányából.

„A gazdasági vezető tevékenységének véleményezése lényegében három területen foglalja össze a választott vezetőség véleményét: *a vezető gazdasági munkájáról, vezetőkészségéről és magatartásáról.*

A szakszervezeti testület véleménye általában tartalmazza:

a) A gazdasági vezető tevékenységére vonatkozó ismereteket, tapasztalatokat. Azt, hogy milyen gazdasági eredményeket ért el a vezetése, irányítása alatt dolgozó kollektíva, milyen hiányosságról tud a szakszervezet. Hogyan és milyen mértékben használta fel a vezető a dolgozó közösség termelési és munkatapasztalatait, javaslatait stb.,

b) a gazdasági vezető vezetőkészségének értékelése a véleményezés fontos része. *Összegezni kell a vezetése alatt álló egység közösségi szellemére, munkafegyelmére, munkakedvére vonatkozó ismereteket.* Ide tartozik a vezetőnek a dolgozókhoz való helyes, pártos, szocialista viszonya, a szakszervezettel való együttműködési készsége.

Értékelni kell a vezetés módszereit, együttműködési, szervező-végrehajtó készségét, az üzemi demokrácia egyes fórumaihoz, a központi akaratthoz és a kollektíva érdekeihez való viszonyát, a közösség megbecsülésére vonatkozó tapasztalatokat. *Értékeljék a vezetési stílust,* azt, hogy mennyiben valósította meg az iránta támasztott követelményeket, térjenek ki nevelő munkájának eredményére, vagy sikertelenségére, vázolva az utóbbi okait is,

c) a vezető magatartásának értékelése személyes jellemvonásaira és tulajdonságaira vonatkozik. *Elsősorban az általa vezetett egységben dolgozó emberekhez való viszonyát kell jellemezni.* Más és más oldalról lehet megítélni a felettesekkel, az egyenrangúakkal és a beosztottakkal kapcsolatos viszonyt, viselkedést.

FELSOROLHATÓK a vezető pozitív- és negatív jellemvonásai,

d) helyes, ha a szakszervezeti vélemény útmutatást ad a feltárt hibák megszüntetésére, de lehet javaslatot is tenni a munkakörben való megerősítésre, a jövőbeni előléptetésre, vagy éppen leváltásra, áthelyezésre. *Fontos, hogy a minősítés ne csak megállapításokat, hanem javaslatokat is tartalmazzon,*

e) a javaslatoknál a szakszervezeti szerv vegye figyelembe, hogy milyen hatást válthatnak ki ezek a minősítettből. Nem szabad fukarkodni a dicsérettel, az elismeréssel, sem építő szándékú bírálattal.”

(Folytatjuk)

ESZTERGOM EZERÉVES

Az állomás dolgozói is készülnek az évfordulóra

Esztergomban az idén ünneplik a város fennállásának 1000. évfordulóját. Az ünnepségre a vasutasok is készülődnek. Az évforduló jegyében tett munkafelajánlások nyomán vonatkésések, gépre várások az elmúlt évben sem fordultak elő, az egy kocsira jutó tartózkodási idő pedig egy óra 20 perccel csökkent. 1972-ben a forgalmi utazók bérfejlesztésére 12 560, a forgalmi nem utazókéra 6600 forintot használtak fel Esztergomban. A munkásállományú dolgozóknál a bérráépítés 15 612 forintot tett ki. Prémium címén 12 500, jutalomként 15 400 forint került kifizetésre a forgalmi dolgozók között.

Az elmúlt időszakban már hat brigád versenyzett a szocialista brigád cím megszerzéséért, illetve megtartásáért az előző évi 4 brigád helyett. Kitűzött céljukat valamennyi közösség elérte, csupán az újítómozgalom topog egyhelyben immár több éve.

A város ezeréves fennállásának évfordulójára elsőként *Miskolczi Gyula* és *Zsitvai Imre* vonatkísérő brigádja vállalt társadalmi munkát, s csatlakoztak hozzájuk a többiek is. *Rendben tartják az állomás környékét, parkosítottak, csinosítottak.* Részt vállalnak a város utcáinak, tereinek szépítésében, a tanács útmutatása szerint. Elhatározták azt is, hogy a városhoz fűződő történelmi személyiségek közül választanak névadót a brigádok. Az egyik brigád, kollektív döntés alapján, már fel is vette *Balassi Bálint* nevét. A magyar reneszánsz nagy költője 1594-ben, a török által megszállt Esztergom ostrománál kapott súlyos sebet, és halt hősi halált.

Szűcs Ferenc

„Jó az, ha segíthetünk beteg társainkon”

Az Északi járműjavító dolgozóinak száma — fizikai, szellemi munkások együtt — meghaladja a háromezret. Ennyi ember között mindig vannak olyanok, akik betegség miatt több-kevesebb időt távolt töltenek az üzemtől. A betegek meglátogatása az egészséges munkatársak feladata.

A beteglátogatási albizottság vezetője, *Odrovics Gizella* nyilvántartást vezet azokról, akik táppénzes állományban vannak, s akiket már felkerestek.

Az albizottság munkája milyen segítség a betegeknek?

— *Célunk mindenekelőtt az elvtársi segítségnyújtás, s ha szükséges: a gyors intézkedés.* Példaként elmondok egy személyes élményt: egy alkalommal együtt mentünk ki az orvossal G. J. betegünkhöz. A ház, amelyben lakik, szép, rendezett volt. Ragyogott a tisztaságtól. Ez volt az első, amit láttam. S aztán a lépcsőn megpillantottam a révedező szemmel ülő beteget, majd a szoba sarkában egy gyermekágyat. Ez meglepett.

— Baba is van? — kérdeztem.

— Igen, de azzal baj van ... — hangzott a válasz.

Nem tudtam mi lehetett, de rögtön *megértettem* ... Nyílott az ajtó és megjelent G. J. leánya. Karjában négyéves forma gyereket tartott, *lógott a kicsi keze, lába* ... Megviselt a látvány. A doktornő szólt rám: *„Gizike legyen erős”*. Nehezen gyűrtem le a könnyeimet. Amikor a kicsit kivitték, lassan oldódott a hangulat.

— Ezért van tehát a feljegyzés a nyilvántartási könyvben: „G. J. ... állapota változatlan. *Az unoka betegsége befolyásolja saját gyógyulását.*”

Mi történt a látogatás után?

— Munkatársunk kórházba került. Gyakran meglátogattam ott is. Persze nemcsak azért, mert az albizottság vezetője vagyok. Ehhez *a kötelességérzet kevés.* Szívből reméltem, hogy valamiképpen tudunk segíteni az idős embernek, ha figyelemmel kísérjük sorsát. Most már rokkantsági nyugdíjas, de még mindig összeszoktetést tartok a családdal. *I ehet, hogy újra szükségük lesz valamire.*

Ez csak egy példa. Szükség esetén bizonyára hasonló lelkiismeretességgel gondoskodnak a többi betegről is.

— *Igen, így vagyunk minden munkaképtelen társunkkal.* Azért írok néhány sort a látogatásokról, hogy nyoma maradjon, mit tapasztaltunk. Feljegyzéseim hasznosak ahhoz, hogy feladatainkat meghatározni, rögzíteni tudjam.

— *Szeretem ezt a munkát* — folytatta Gizike. — *Szépnek tartom.* Jó az, ha segíthetünk beteg társainkon. Azt hiszem — *ez természetes.*

Pálinkás Kati

Életbe lépett az új menetrend

(Folytatás az 1. oldalról)

Budapest—Moszkva és Leningrád között, a Tisza-expressz egész éven át közlekedik.

Az új menetrendben nyáron, hetenként háromszor, télen hetenként kétszer, új közvetlen hálókocsijárat közlekedik *Moszkva—Budapest—Belgrád—Athén* között. Az új kocsijárat a *Polónia-expresszel* 0,05-kor indul Budapestről és következő nap, 10,30-kor érkezik Athénbe. Ellenirányban Athénből 20 órakor indul és másnap 4,13 érkezik *Budapest—Keleti pályaudvarra.*

A téli sport kedvelői számára — új szolgáltatásként — december közepétől, február közepéig közvetlen, fekvőhelyes kocsi közlekedik *Budapest—Zakopane* között.

A belföldi távolsági forgalomban új viszonylatokra terjesztik ki a helyjegyes expresszvonati rendszert. Az *Apafa—Nyíregyháza* vonalszakasz kettős vágányának megépítésével tovább javul Szabolcs megye expresszvonati összeköttetése. A *Hajdú-expressz* útvonalát Debrecentől Záhonyig hosszabbítják meg. *(A Lillafüred-expressz megszűnik Nyíregyháza—Záhony között.)* A Hajdú-expresszvonattal közvetlen kocsijárat közlekedik Debrecenen át, Mátészalkára.

A Borsod megyei igényeknek megfelelően, közvetlen kocsikkal, *Sátoraljaújhelyt is bekapcsolják az expresszvonat-hálózatba.* A *Lillafüred-expressz* 17,05-kor indul Budapest—Keleti pályaudvarról és Nyíregyházára 20,13 órakor, Sátoraljaújhelyre 20,38 órakor érkezik. Ellenirányban Sátoraljaújhelyről 4.54-kor, Nyíregyházáról 5,15 órakor indul és 8.30 órakor érkezik a Keletibe.

A nyári főidényben a Balaton északi partján új expressz-vonatpár, a *Füred-expressz* közlekedik.

Az új menetrendben tovább csökken az éjszakai távolsági személyvonat-közlekedés. *Budapest—Miskolc* között a 420, *Kelebia—Budapest* között a 919 számú éjszakai távolsági személyvonat megszűnik. A *Budapest—záhonyi* 1720—1719 számú éjszakai vonatpár — megrövidített útvonalon — *csak Budapest—Nyíregyháza között közlekedik.* A megszűnő éjszakai vonatok helyett, kedvezőbb nappali vonatpárok közlekednek.

Több menetrendi intézkedés történt néhány nagy forgalmú vonalon, a távolsági közlekedés fokozatos meggyorsítására és új, átszállás nélküli összeköttetések létesítésére. Alapvető változás lesz a *Budapest—Miskolc—Nyíregyháza* és *Budapest—Debrecen—Nyíregyháza—Záhony* vasútvonalak menetrendi szerkezetében. Ezeken a vonalakon az új menetrendet a távolsági és környéki forgalom különválasztása, valamint a zóna-, illetve ingarendszerű közlekedés újabb kiszélesítése jellemzi. *A zónarendszerű közlekedés kiterjesztésével az új menetrendben 15—42 percig csökken a távolsági vonatok menettartama.*

A Diesel-vontatás és a zónarendszerű közlekedés előnyei érvényesülnek a *budapest—kelebiai* vonal menetrendjében is. A vonal menetrendjének korszerűsítésével a távolsági személyvonatok átlagos utazási sebessége 35,8 km/óráról, 48,0 km/órára emelkedik, *ami a 911 számú vonatnál 80 perc menettartam-csökkentést jelent,* de jelentős a csökkenés a többi vonatnál is.

A hét végi forgalom meggyorsítása érdekében szintén több viszonylatban történt intézkedés.

A környéki forgalomban is tovább folytatódik a korszerűsítés. A menetrendi intézkedéseket a vontatás korszerűsítésével párhuzamosan adták ki. Az új menetrendben a villamos vontatású ingavonatokat *Budapest—Szob—Sturovó* és *Budapest—Cegléd—Szolnok* viszonylatokban V43 sorozatú villamos mozdonyok továbbítják.

Az új beszerzésű M41 sorozatú Diesel-mozdonyokkal megkezdődik a *Budapest—Veresegyház—Vác* közötti vonal fokozatos dieselesítése. *(A tehervonatok menetrendváltozásáról leaközelebbi lapunkban adunk tájékoztatást.).*

Új „hang" Székesfehérvár állomáson

Székesfehérvár állomáson az előcsarnokba belépők egy jókora transzparensen ezt olvashatják: *Üdvözöljük kedves utasainkat!*

Megszólal a hangosan beszélő:

— A pusztaszabolcsi személyvonat azonnal indul, szíveskedjenek igyekezni a beszállással. Kedves utasainknak kellemes utazást kívánunk.

— A Nagykanizsáról érkező személyvonat előreláthatóan tizenöt percet késik. Kérjük kedves utasaink szíves elnézését.

Az udvariasság nem kerül pénzbe

Fél éve csak, hogy *Kovács István* főtanácsos, állomásfőnök elfoglalta hivatalát Székesfehérváron. Tőle kérdezzük:

— Új irányzat a MÁV-nál?

— Nem tagadom, szeretnénk, ha utasaink a vasúton otthon éreznék magukat — válaszolja. — Az utazás ugyanis mindig vesződséggel, bosszúságokkal jár, miért ne igyekezzünk hát kellemesebbé tenni? *Apróságok ezek, pénzbe sem kerülnek.* Udvarias magatartásunknak van bizonyos nevelő célzata. A vasútnak úgyis elég sok baja van az utasokkal és viszont, az utasoknak a vasúttal. Miért ne közelítenénk egymáshoz?

Mindig a közösség érdekében

Az állomásfőnök huszonötödik esztendeje dolgozik a vasútnál. 1946-ban érettségizett, majd másfél évig a közgazdasági egyetem hallgatója volt. Mivel azonban napszámos édesapja keresetéből nem futotta az egyetemi taníttatásra, kenyér után kellett néznie.

— *Budapest Déli pályaudvaron* lettem kocsifelíró, 1949-ben, havi 300 forintért — mondja. — 1950-től *Torbágyon, Budaörsön, Tatabánya-Felsőn* forgalmi szolgálattevőként dolgoztam, majd a budapesti igazgatóságra kerültem menetirányítónak, illetve 1963—63 között főmenetirányító voltam. 1965-ben lettem *Almásfüzitő* állomásfőnöke, és onnan kerültem *Fehérvárra,* tavaly októberben.

Nem életrajznak szántuk a fenti néhány sort, hanem annak bizonyítására, hogy a jó vasutas élethivatásából ered az alkalmazkodó képesség. *Mindig oda menni és azt tenni, ahol és amit a közösség érdekei kívánnak.* Az állomásfőnök is — amellett, hogy szolgálatát mindig példamutatóan látta el — sokat tanult. A tisztképzőt munka közben végezte el, azután felvették a Marxista—Leninista Esti Egyetemre, s az ottani három évet kettővel megtoldva, elvégezte a kétéves szakosítót.

Közvetlen kapcsolat a beosztottakkal

Ha valaki Kovács István állomásfőnököt telefonon keresi, nagyon ritkán tudja irodájában „elcsípni". Miért?

— A vezető, ha valóban együtt akar élni és működni beosztottjaival, nem ülhet naphosszat az íróasztala mellett. Én naponta többször is felkeresem az állomás szolgálati helyeit, igyekszem minden dolgozót személyesen megismerni. Ilyenkor, beszélgetés közben adják elő az emberek kéréseiket, panaszaikat, elmondják gondjaikat. *Ezek alapos ismerete nélkül nem lehet vezetni, helyesen dönteni, intézkedni...*

Szekesfehérvár állomás hossza 3,5—4 kilométer, s helyenként a szélessége is megközelíti az egy kilométert. Naponta 130 személyvonat halad át az állomáson, és ezernél több teherkocsi kígyózik a vágányokon. Az itt dolgozó vasutasok tizenhat ipartelepet szolgálnak ki, s létszámuk — csak a forgalomnál — mintegy hatszázra tehető. *Ezzel függ össze, hogy Kovács István nemcsak az utasokkal, hanem elsősorban közvetlen beosztottjai körében szeretné megteremteni a minél közvetlenebb emberi kapcsolatot.*

— Nincs már helye a régi „vasutas" vaskalaposságnak — mondja, s tulajdonképpen ugyanezt a vallomást éreztük a hangosbeszélő tájékoztató közleményéből is.

Amit Székesfehérváron tapasztaltunk, annak valamennyi utas örül. Az udvarias, kedves hangot, a helyiségek és a vonatok fokozott tisztántartását, a figyelmességet azonban viszonozni kell. Az utasok vegyék észre, hogy mindez az ő kényelmüket szolgálja, az ő egészségüket védi, egyszóval értük történik.

Balogh József

CIKKÜNK NYOMÁN:

Az erkölcsi elismerés anyagi megbecsüléssel járt

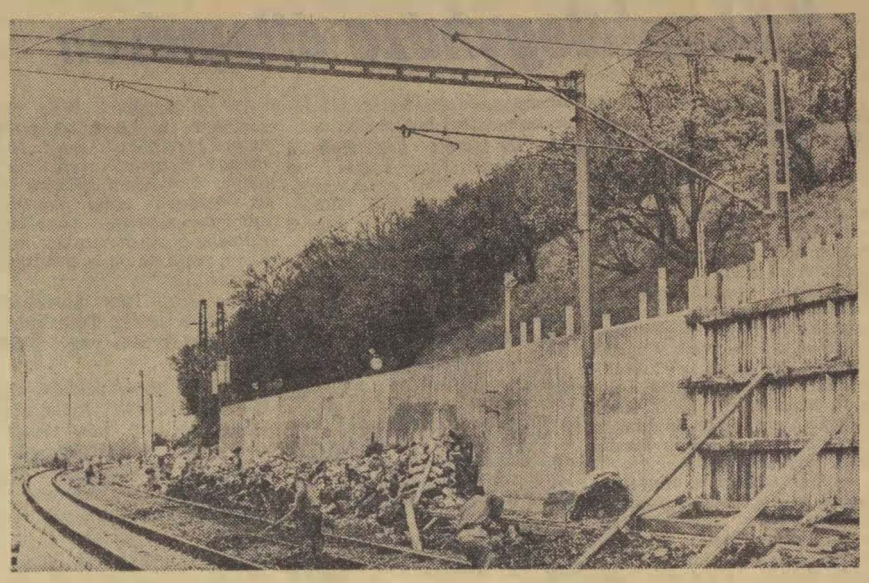
A lapunk május 21. számában megjelent *Patronálás — szocialista módon* című cikkben dr. Faragó Istvánné, a Mozgássérültek Nevelőképző és Nevelő Intézetének gazdasági igazgatója név szerint méltatta a MÁV Keleti Vontatási Főnökség *Zrínyi Miklós* szocialista brigádjában dolgozó vasutasok társadalmi munkáját, amelyet az említett intézetben végeztek.

A napokban *Goldgruber Pál,* a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára arról értesítette szerkesztőségünket, hogy a cikk nyomán *Tóth János* vasútigazgató jutalomban részesítette a brigád tagjait, s részükre a következő levelet küldte:

„Kedves elvtársak! Örömmel értesültem arról, hogy eredményes gazdasági és közösségi munkájuk mellett milyen jelentős segítséget adtak a Mozgássérültek Nevelőképző és Nevelő Intézetének. A munkaidőn túl végzett társadalmi munkáért, önzetlen áldozatvállalásukért mind az igazgatóság, mind a magam nevében köszönetemet fejezem ki, egyben a brigádtagokat 6500 forint jutalomban részesítem."

A brigád levélben válaszolt Tóth János vasútigazgatónak, hangsúlyozva, hogy segítőkészségüket a teljes önzetlenség vezérelte, mégis *jólesett az elismerés.* Ez szintén további helytállásra kötelezi a brigádba tartozó vasutasokat.

A DUNAKANYARBAN



A budapest—szobi fővonalon a Dömösi-átkelő térségében befejezéshez közelednek a pályaszakasz korrekciós munkálatai. A munkálatokban részt vevő vasutasok és katonák minden tőlük telhetőt megtesznek azért, hogy az új menetrend életbe lépése után zavartalanul, késés nélkül közlekedhessenek a vonatok. (Tenta György felvétele)

Nagy erőpróba előtt

a Balaton „nyugati kapujában" dolgozó vasutasok

Tapolca forgalmas vasúti csomópontja évtizedek óta a *Balaton nyugati kapuja,* az északi part kiszolgálója. Az itt dolgozó kollektíva 1972. évi munkájáért *Kiváló vasúti csomópont* kitüntetést kapott. A vontatási főnökség 103,9 százalékra teljesítette százelegytonna-kilométertervét, s 110.4 százalékra a fajlagos önköltségi tervet. *A személyvonatok 97,8 százaléka menetrendszerűen közlekedett.* S az áruszállítási tonnatervet is maradéktalanul teljesítették. *A sikerekben nagy része van a 37 szocialista brigádnak.*

Az utasok ítélete

Az elért eredményekről és az ez évi tennivalókról *Hársvölgyi István* állomásfőnökkel és *Kapronczai János* vontatási főnökkel beszélgettünk.

— Az első negyedévben némi lemaradásunk volt a szállítási tonna tervben, mert a környék bányái kevés kocsit igényeltek — mondta Hársvölgyi István. — A többi tényező azonos volt a tavalyival. Sőt a személyszállító vonatok valamivel pontosabban közlekedtek. Erre különösen büszkék vagyunk, mert tudjuk, hogy az *utazóközönség ezen, a kocsik tisztaságán és a vasutasok magatartásán keresztül mond ítéletet a vasútról.*

Tapolcán a forgalmi szakszolgálat átvette a kocsik takarítását a vontatástól. Ezt abból a meggondolásból tették, hogy a forgalom közvetlenebbül foglalkozik a személykocsik közlekedtetésével, jobban ismeri a közvetlenül ható körülményeket, szorosabb a kapcsolata az utazóközönséggel. A peronok, várótermek és a kocsik takarítói most egy brigádba tartoznak. Az egységes irányítás mindenképpen hasznos lesz. Budapest-Déli pályaudvar átépítése miatt átvesznek tennivalókat a budapesti igazgatóságtól is.

— Mint ismeretes, a nyári forgalom hatalmas feladatokat ró ránk — folytatja az állomásfőnök. — A nyári forgalomban naponta 65—70 személyvonatot fogadunk és indítunk. Szerelvényenként 800—1000 ember utazik. Mindehhez csupán hét fogadóvágány áll a rendelkezésünkre, úgy, hogy ezeken még az áruszállítást is le kell bonyolítanunk. *Nehéz helyzetben vagyunk, de mint eddig, ezután is mindig számíthatnak ránk feletteseink.*

Ha kevés a hét vágány...

A második negyedévben az áruszállításban is javulnak az eredmények. Belépett a *Nemesgulácsi Ásványbánya Vállalat* napi 800—1000 tonnás igénnyel. Azonkívül a *Zalahalápi Aszfaltútépítő Vállalat* is jó partnernek ígérkezik. Az idén 850 ezer tonna követ kell elszállítanunk a szomszédos bányákból az ország minden részébe. Ez egyben azt is jelenti, hogy a korszerűtlen állomáson még nagyobbak a gondok. Van olyan időszak, amikor minden vágányra szükség van a hétből. A személyforgalom érdekében ilyenkor gyorsan átdolgozzuk az állomási technológiát, és a tehervonatokat a zalahalápi iparvágányon állítják össze. Ehhez természetesen *a kőbányák kooperációja, megértése is szükséges.* Ebből nincs hiány. A bányák irányonként csoportosítva rakják a kocsikat, így lehetővé válik a közvetlen irányvonatok indítása az ország különböző részeibe.

A vontatási főnökség 1972-höz viszonyítva 16 százalékkal szárnyalta túl első negyedévi előirányzatát. A nyári csúcsforgalom az ő számukra is nagy erőpróbát jelent. Két személyvonat-párral többet közlekedtetnek a tó északi partján és alsó szakaszán, mint tavaly. A pécsi igazgatóságot is kisegítik személyzettel a déli part forgalmának zavartalan biztosítására. A különvonatok kiállítása sem éri őket váratlanul a június 2-től szeptember 8-ig tartó csúcsidőben.

Sok múlik a szervezésen

A vonóerő többségét már M 40-es Diesel-mozdonyok alkotják — újságolja Kapronczai János. — Remélem, a nyáron ismét zavartalanul bonyolítjuk le velük a forgalmat. A Diesel-állagot állandóan jó karban tartjuk, s ebben *elsősorban a szocialista brigádokra támaszkodunk.* Karbantartó műhelyünk ötödször nyerte el a *szocialista üzemrész* címet. *Edison* villanyszerelő brigádunk pedig megkapta a *MÁV kiváló brigádja* címet. Mindent elkövetünk, hogy munkánk jó szervezésével zavarmentes legyen a nyári forgalom.

A múlt évi munkasikerekkel kivívott elismerés az idén is helytállásra kötelezi a tapolcai csomópont valamennyi dolgozóját.

Szelei Teréz

BALATONBOGLÁR ÁLLOMÁSON

felkészültek a nyári forgalomra

Balatonboglár állomáson harmadik éve tart az építkezés. A korszerűsítési munkálatokat a vágányok átépítésével kezdték, majd szigetperon létesült a fővágányok között. Megépült a domínó rendszerű biztosító berendezés és elkészült az új aluljáró rendszer. Tavaly felszerelték a modern világítótesteket, így biztonságosabb éjszakánként is a tolatás, rakodás, illetve a gyalogos közlekedés.

Igaz, az áruforgalmat jelenleg még Fonyód állomás bonyolítja, de a közeljövőben Balatonboglár ismét átáll a teljes áruforgalomra. Napi 30—40 leadási és 10—15 feladási kocsira számítanak a boglári vasutasok.

Mindezeket *Lakos István* főfelügyelő, a szakszervezeti bizottság elnöki tisztét is betöltő árupénztáros újságolta.

— Jelenleg tizenkilencen dolgozunk az állomáson — magyarázta —, de csak két 30 éven aluli fiatalember van köztünk. A többiek két-három évtizedes szolgálati idővel rendelkeznek. *Babay László* állomásfőnök pedig már a 40. szolgálati évét tapossa, s ennek a négy évtizednek a felét jelenlegi beosztásában, itt helyben töltötte. *Jó vasutas, aazdag tapasztalatokkal felvértezett szakember...*

A nemsokára kezdődő nyári szezonra, a felkészülésre terelődött a szó.

— *Legnagyobb szállítónk a Balatonboglári Állami Gazdaság.* Naponta átlagosan 6—7 vagon palackozott bort küld exportra, nyáron pedig rengeteg gyümölcsöt is. Leadásnál a FÜSZÉRT, a TÜZÉP, és a sörgyárak helyi kirendeltségének képviselői a leggyakoribb partnereink. A nyári hónapok legnehezebb munkáját mégis a személyforgalom adja, hiszen balatoni állomás ez...

Bogláron 12 nagy üdülő van, ezenkívül 3 gyermeküdülő, nem is szólva a magánszállásokról, amelyek többségét külföldiek veszik igénybe.

— Állomásunk több dolgozója beszéli a német és a szláv nyelveket, így a közvetlen, hivatalos érintkezés közben igencsak elbodogultak vendégeinkkel — jegyzi meg Lakos főfelügyelő. — A nyelvtudás azonban nem minden, ahhoz még szükséges a szocialista brigádtagok helytállása is.

A forgalmi dolgozók brigádja 11 tagú, a kereskedelmi dolgozóké 5 főből áll. Már többször érdemelték ki a brigádmozgalom kitüntetéseit, s részük volt 1971-ben az élüzem cím megszerzésében is. Az elért eredmények most is kötelezik őket, és természetesen az állomás korszerűsítése ugyancsak megteremtette a még jobb munka feltételeit.

Zoltai Z. András

Megoldatlan szociális problémák Kiskunfélegyháza állomáson

Az új első és második vágányt építik jelenleg *Kiskunfélegyháza* állomáson, de készül a négy tárolóvágány is a személykocsik elhelyezésére. Ezeket korszerű tisztító- és mosóberendezésekkel is felszerelik majd. A jövő hónapban azután a rekonstrukció újabb fázisa veszi kezdetét Kiskunfélegyházán — ahol egyébként városszerte ugyancsak nagy építkezések folynak — mert megkezdik a nagyobb fényerőt biztosító térvilágítás kiépítését, valamint az új integra-dominó berendezés gépházának alapozásához is hozzáfognak.

Mindezek a fejlődés biztató jelei, ígéretei.

— *Már többek is annál* — fogadott a főnöki irodában *Miklós László*, Kiskunfélegyháza állomásfőnöke. — Közel másfél éve használjuk a kisgurítónkat, amelyhez négy irányvágány tartozik. Az 1970 augusztusában állomásunkon megkezdett beruházás, amelyre eredetileg 180 millió forintot irányoztak elő, szolgálati helyünk fejlődését hozza, ez kétségtelen.

A szociális létesítményt kihúzták a programból

— Nem fájna a mi fejünk — jegyezte meg *Tóth Mihály* párttitkár, kereskedelmi állomásfőnök-helyettes —, ha állomásunk rekonstrukciója az eredeti tervek szerint meg is valósulna. De, sajnos, *éppen a legfontosabbat, a szociális létesítményt húzták ki a beruházási programból.* Legalábbis egyelőre...

Kiskunfélegyháza állomás fejlesztését a csomópont szerepe, növekvő forgalma indokolja. *Amíg 1967-ben naponta átlagosan 111 vonat közlekedett itt, és 508 kocsi fordult meg az állomáson, az idén már napi átlagban 139 közlekedő vonatjuk van, és 852-re növekedett a kocsik száma.* Amiért pedig Kiskunfélegyháza állomás új szociális létesítményének megépítése is nagyon indokolt, az a létszámemelésben, az utánpótlás nevelésében elért kiemelkedő eredményük.

— *Igazgatóságunk létszámfeltöltési igényeinek megfelelően az utóbbi öt év során 116 dolgozóval növeltük állomásunk létszámát* — mondotta *Miklós László*. — Dolgozóink megbecsülésének fontos része, hogy megfelelően gondoskodjunk jogos szociális igényeikről. *Nem vet jó fényt ebbeli tevékenységünkre, hogy kocsirendezőink, fékezőink nem tudnak rendesen tisztálkodni munkájuk végeztével.* A szociális ellátást illetően tényleg csak a minimumot tudjuk biztosítani részükre, de azt is igen nehéz körülmények között.

Közismertek a beruházások átmeneti korlátozásának népgazdasági szintű követelményei, melyek kihatnak a vasút fejlődésére is. Megértik a korlátozások szükségszerűségét Kiskunfélegyházán is, *de ki tudná azt meggyőző érvekkel elmondani nekik, hogy a vasút beruházási feszültségei éppen azáltal oldódnak meg, ha szárnyépület nélkül — ahol a szociális létesítmények kaptak volna helyet — építik meg új üzemépületüket?* Joggal teszik fel a kérdést: „Talán nem lehetne másutt megtakarítani a mi szociális létesítményünkhöz szükséges pénzt?" — De tegyük hozzá mindjárt: enyhén szólva furcsa, hogy éppen a szociális részt találták elhagyhatónak a kiskunfélegyházi beruházásnál...

Öltöző a kultúrházban

A problémákat azonban ott kell megoldani, ahol jelentkeznek. Kiskunfélegyháza állomás vezetői ezért igyekeznek mindent megtenni az itteni vasutas dolgozók érdekében.

Hatvani Lajos, a szakszervezeti bizottság titkára megmutatta kultúrházukat, amelynek termeit szürkére festett öltözőszekrényekkel bútorozták be.

— *Ki kellett ürítenünk a kultúrházat, hogy valahol el tudjuk helyezni vonatkísérőink, kocsirendezőink öltözőszekrényeit.* Még így is nagy a zsúfoltság és a fürdőt nélkülözniök kell dolgozóinknak — mondotta. — Az itt kialakított női és férfiöltözőben két-két mosdót helyeztünk el, *de meleg víz nincs.*

Az állomás egyéb területein, az irodákban még nagyobb zsúfoltsággal találkozhatunk. A forgalmi irodában dolgozók is közösen használnak egy-egy öltözőszekrényt. *Bács Józsefné*, az átmenesztő például két kocsifelírónővel közösen használ egy szekrényt. — De az ilyesmi itt már megszokott dolog, s a kiskunfélegyházi vasutasok — dicséretükre legyen mondva — fegyelmezetten, mondhatnánk zokszó nélkül alkalmazkodnak a szűkös viszonyokhoz.

— *Nagyon nehéz helyzetben vagyunk, még a könyvtárunkat sem tudjuk működtetni* — folytatta az szb-titkár. — *Közel kétszáz nyugdíjas vasutasunk is rendszeresen bejárt a kultúrházba. Ők is teljesen kiszorultak tőlünk, s ezt joggal sérelmezik. Szerintünk a szociális épület beruházásait nem lett volna szabad leállítani...*

Ugyancsak megoldatlan szociális problémát jelent Kiskunfélegyháza állomáson *az elavult üzemi konyha.* Itt csak 120 személyre főzhetnének, de az étkezési létszám már közel jár a kétszázhoz. A szegedi igazgatóság segítségével most végre eljutottak odáig, hogy nagyobb raktár és megfelelő előkészítő helyiségek készüljenek a konyhának, külön és zuhanyozó az ott dolgozóknak.

„Mit mondjunk most?"

Az igazgatóság, látva a félegyháziak szorult helyzetét, márciusban egy barakképülettel sietett a segítségükre. Ebben kapott helyet az oktatóterem is, *ahol azonban egyszerre csak 35 dolgozót tudnak leültetni.* Ha több embert kell egyidejűleg oktatni, az ebédlőt veszik igénybe, bár ez szabálytalan.

De mindezekkel még nem zártuk le a kiskunfélegyházi helyiségproblémák sorát. *Nem tudnak megfelelő tartózkodási helyet biztosítani például az itt rövidebb ideig várakozó motorvezetőknek, vonatkísérőknek.* A váróteremben, nyáron a peronon ők is tartózkodhatnak...

Végezetül ide kívánkozik még a párttitkár, Tóth Mihály egy megjegyzése vagy inkább kérdése:

— *A korábbi években, amikor állomásunk rekonstrukciója még csak hőn óhajtott terv volt, a szociális hiányokat kifogásoló dolgozóinkat azzal nyugtattuk, hogy türelem, jön a beruházás és minden megoldódik. Mit mondjunk most, amikor a beruházás éppen a szociális hiányokat nem orvosolja?*

L. J.

Várva várt újítás

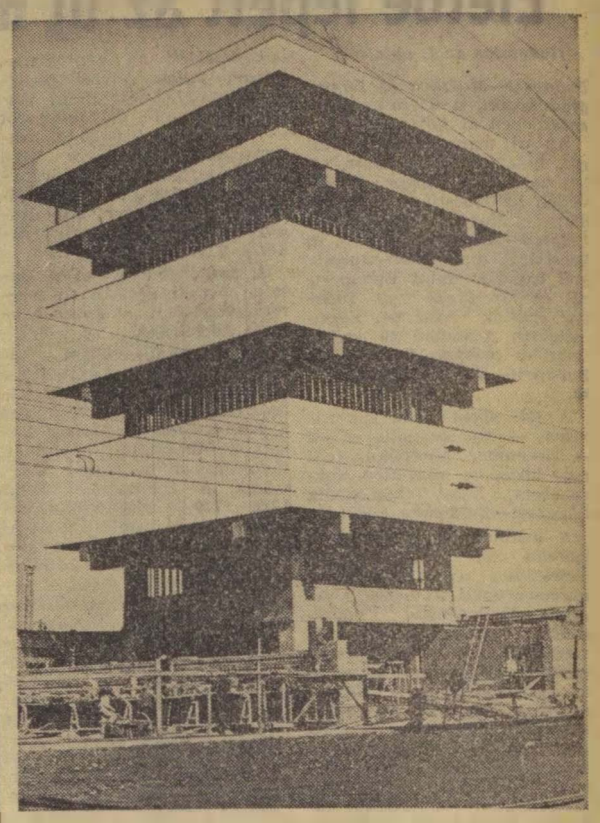
Gál Gyula szaktechnikus és *Baláska Ferenc* villanyszerelő a záhonyi pályafenntartási főnökséghez tartozó kisegítő üzem dolgozóinak, munkájuk könnyítése végett *elektromos cirokvágó gépet* szerkesztett. A csökkent munkaképességű dolgozók részére létrehozott üzemben ezzel az újítással valamennyi, a cirokseprű gyártásához szükséges munkafolyamatot gépesítettek.

Eddig hagyományos módon, kézi erővel végezték a cirokseprű vágását, ami a dolgozók munkaerejét nagy mértékben igénybe vette. Az újítás révén az anyag időben történő előkészítésével munkaerőt is megtakarítanak.

Az elektromos meghajtású gép áttétel közbeiktatásával 30 fokos szögben ferdén beállított körben forgó kést mozgat. Indítását és leállítását elektromos lábkapcsolással végzik. Az üzembe helyezéssel egyidőben elkészült a kezelési utasítás, valamint a munkavédelmi előírás is.

E Za.

A szolnoki „Pagoda"



A Szolnok állomás korszerűsítését végző építők már az utolsó simításokat végzik az új rendelkező központ épületén, amelyet a vasutasok — híven régi szokásukhoz — el is „keresztelték". A korszerű irányítótornyot Pagodának nevezik.
(Tenta György felvétele)

Szegedi fiatalok vetélkedője a X. VIT tiszteletére

Tizenöt szegedi vasutas KISZ-szervezet fiataljai rendeztek vetélkedőt a X. *Világifjúsági Találkozó* tiszteletére. A helyileg megtartott versenyekről hat csapat jutott a Petőfi Sándor Művelődési Otthonban rendezett döntőbe.

A 3—3 tagú csapatok a korábbi helyezések alapján Szeged állomás, a vontatás, a szertár, a számviteli főnökség és az igazgatóság fiataljai közül kerültek ki. A vetélkedő döntőjének színvonalát — a kellő felkészültségen kívül — a minden apró részletig kiterjedő *forgatókönyv* biztosította, amelyet *Hideg Annamária* és *Kollár Ilona*, az igazgatósági KISZ-szervezet tagjai, a személydíjszabási és menetkedvezményi csoport dolgozói állítottak össze. A zsüri elnöki tisztét *Mári Sándor*, a városi KISZ-bizottság tagja töltötte be.

A mindvégig izgalmas, érdekes küzdelemből a vontatási főnökség csapata került ki győztesen. Második helyen Szeged állomás végzett, míg a harmadik helyezést az igazgatósági csapat szerezte meg. Ők díjként jutalomtárgyakat kaptak, ezenkívül a verseny valamennyi részvevője elnyerte a X. VIT-re emlékeztető *díszoklevelet.*

Augusztusban átadás...

Lábatlan állomáson száműzik a mostoha körülményeket

Lábatlan állomás feltúrt hangyabolyhoz hasonlítható területén *Környei Mihály* állomásfőnök és *Pándi Zoltán* szb-titkár kalauzol végig. A vasutasnapon átadásra kerülő szociális létesítmény már tető alatt van. Az új épület hideg-meleg vize, fekete-fehér öltözője, modern ebédlője az állomás 56 tagú kollektívájának munkahelyi körülményeit javítja majd.

Növekvő forgalom

— Amint látja, nagyon is ránk fér ez a bővítés — mondja Környei Mihály, s a raktárba vezet, ahol már lebontották a válaszfalakat. A még egyetlen ép, kétszer három lépésnyi szobában négyen zsúfolódnak össze. Mindegyikük fontos munkakört lát el, s az ügyfeleket is itt fogadják.

— *Az augusztusra ígért átadás után végre az ő problémáik is megoldódnak* — sóhajt az szb-titkár. — *Négy új irodahelyiségben dolgozhatnak végre nyugodtan,* s itt kap külön szobát az állomásfőnök is, aki szintén negyedmagával húzódik meg az állomásépületben.

Beszélgetésünket a „főnöki iroda" egyik íróasztalánál kiszorított parányi helyen folytatjuk. Környei Mihály legutóbbi jelentésének másolatát veszi elő a fiókból, s a számadatokat mutatja, amelyek meglepően jó gazdasági eredményekről tanúskodnak.

Ennek a mostoha körülmények között dolgozó, Lábatlan-felsőt és az Eternitgyárat is kiszolgáló állomásnak le- és feladási forgalma 1972-ben pontosan 1483 kocsival volt több, mint 1971-ben. Az idén pedig csupán a rohamosan fejlődő Eternitgyár forgalma — a második félévben — 30 kocsiról 70—80 kocsira nő naponta.

A brigádéletet feltámasztani!

Külön említésre méltó, hogy a környező vállalatok felszívó hatásának következményeként *állandóan csökkentett létszámmal teljesítik feladataikat a vasutasok.*

Ezzel kapcsolatban az szb-titkár őszintén elmondotta, hogy az emberek hangulatát kedvezőtlenül befolyásolják a rossz munkakörülmények. Többek között az is, hogy a termelési tanácskozásokat, a különböző értekezleteket, gyűléseket, politikai és szakmai összejöveteleket évtizedek óta *a váróteremben* kénytelenek megtartani. Az sem valami lelkesítő, hogy lavórban kell tisztálkodni, vagy hogy a kocsirendezők közbeváltás, tehát *szabadnap nélkül dolgoznak.* Az oly régen igényelt Diesel-mozdony sem váltotta még fel a múzeumba való 326-os tolatómozdonyt. Bár a keresetre senki sem panaszkodhat, *a brigádmozgalmat, a munkaversenyt halottaiból szeretnék feltámasztani az állomás dolgozói,* Környei Mihály állomásfőnökkel az élen.

— *Reméljük* — jegyezte meg Pándi Zoltán —, *hogy az átalakított raktárépület, az új szociális helyiségek, nem utolsósorban a nálunk mindössze december óta szolgálatot teljesítő, az emberek közérzetét minden erővel javítani akaró állomásfőnök személye megváltoztatják majd állomásunk pillanatnyilag még „mostoha gyerek" státuszát.*

Hogyan tovább?

Amit pedig Lábatlan állomás dolgozói addig tehetnek és tesznek is: *tartják munkájuk eddigi színvonalát.* De már fontolgatják, hogy a majdani jobb körülmények között hogyan lehet az egyénileg jelenleg is jól dolgozó vasutasokból előbb-utóbb *egy még jobban dolgozó, egymást becsülő, összetartó szocialista közösséget kovácsolni.*

L. Simon Zsuzsa

A JÓ MUNKAHELYI LÉGKÖR TITKA:

a megváltozott munkakörülmények

Keresve sem lehetne jobb példát találni arra a szembetűnő változásra, amit a *Fa-anyagvédelmi és Fatelitő Vállalat püspökladányi üzemében látni.* Az élet- és munkakörülmények kedvező változása, a műszaki és a kereseti, valamint a szociális viszonyok együttes fejlődése a jellemző az üzemre.

Korszerű gépek a fatéren

— *A vállalatnak erre a legrégibb telepére még néhány éve túlnyomórészt a század eleji munkamódszerek, a nehéz testi munka voltak jellemzők* — mondja — *Bárczi Imre* üzemvezető.

— Bizony még a fiatalabbak is emlékeznek rá, hogy nem is olyan régen, volt aki a saját testsúlyánál nehezebb talpfákat cipelt — szól közbe, *Birinyi József* fatéri csoportvezető. — *Most pályán mozgó nagy bakdaru, egy 6 tonnás Panther-daru, egy dömpervázra épített markolószerkezetes Hiab-emelő, két homlokvillás, meg egy oldalvillás targonca végzi ezt a munkát, az ember segédletével, irányításával.* Széles, erős, új betonutak könnyítik meg az anyagmozgatást.

Mogyorósi Béla darukötöző és társai *Vona Ferenc, Kaszás Márton* az ezekkel a változásokkal csaknem egyidejűleg végrehajtott korszerűsítéseket említik, amelyek a korszerű technika, a nehéz testi munka megszüntetése mellett, lehetővé teszik, hogy — mint mondják — *a dolgozó a nyolcórás műszak bármely percében embernek érezhesse magát, olyannak, akiről méltóképpen gondoskodnak.*

Hogy mire gondolnak? Többek között arra, hogy például az „illemhelynek" csúfolt régi alkalmatosságok helyén *most fehér csempés, villanybojlerral, folyékony szappannal, kézszárítóval ellátott hideg-melegvizes, modern, tiszta W. C.-k épültek,* no meg arra, hogy az ugyancsak hasonlóan felszerelt tágas melegedőket nemcsak mostoha időjárásban használhatják, hanem bármikor, bárki, aki tiszta asztalnál, kényelmesen akarja elfogyasztani hazulról hozott ebédjét.

Amire a nők büszkék

Az ipari műhelyekben, a gépek mellett sok mosolygós arcú nődolgozó szorgoskodik. A parkettüzemben nemcsak azért mosolygunk, mert a ládányi lányok—asszonyok valamennyien barátságosak, hanem azért is, mert a rakodólap- és rinfúzagyártó műhelyből, a régi baraképületből ebbe a tágas, világos, tiszta, jól felszerelt új műhelybe kerültek.

Az üzemben, különösen a nők, a múlt év végén átadott korszerű öltöző-mosdóra büszkék.

Szilágyi Sándorné fiatalasszony, *Szabó Imréné* parkettagyártó brigádjának a tagja mondja:

— Hét esztendeje kerültem az üzembe, a hét évből hármat, a gyermekgondozási segély jóvoltából, otthon töltöttem kisgyermekemmel. Amikor nemrég visszajöttem, alig ismertem rá az üzemre, annyi minden megváltozott itt. *A legnagyobb változás az új öltöző-mosdó. A régi szűk kis öltözőben csak arra volt lehetőség, hogy munka után, úgy-ahogy rendbe hozzuk magunkat.* Most valósággal újjászületünk a zuhany alatt.

Szabó Lajos, a Gagarinról elnevezett, kétszeres aranyérmes pántoló szocialista brigád vezetője nemrég építette fel családi házát, de fürdőszoba még nincs benne.

— *Most már én is azon leszek, hogy legyen fürdőszobánk, mert itt belekóstoltam a tusolásba, s látom, hogy valóságos áldás, felüdíti az embert* — mondja.

Oláh József, a talpfatelítő üzemrész kazánfűtője: — Nem a legtisztább munka a miénk, de ezután könnyebben viseljük, mert van fürdőnk, fekete—fehér öltözőnk, ahol megtisztálkodhatunk és átöltözhetünk munka után

Mint a szemük fényére...

Zagyva Lajossal, a parkettaüzem gépbeállítójával, már műszak után, az öltözőben akadtunk össze. Megfürdött, meg is borotválkozott, átöltözött jól szabott utcai öltönyébe és úgy indult haza.

Schieszler János, az épület gondnoka és takarító brigádjának vezetője, a dolgozókat dicséri: *mint a szemük fényére, úgy vigyázunk az új szociális létesítmény épségére, tisztaságára.* Amióta elkészült, a legkisebb rongálás sem fordult elő benne.

Amikor a műszak leteltével búcsúzunk az üzemtől, éppen egy sereg színes ruhába öltözött asszony és lány érkezik az öltöző felől a kerékpártárolóhoz. Az egyik ránk köszön. Ki lehet az?

Szilágyiné, akivel az imént a parkettaüzemben beszéltünk. Így elegánsan, átöltözve egészen más, mint a műhelyben volt, kék munkaköpenyben.

Szász Ferenc

Huszonöt éves az úttörővasút

EDDIG 17 MILLIÓ UTAST SZÁLLÍTOTTAK A KISVASÚT SZERELVÉNYEI

A hároméves terv első esztendejében — amikor még a vasútvonalak, hidak, gyárak, lakóházak háború utáni újjáépítése szerepelt a legfontosabb feladatok között —, már megérlelődött az a gondolat, hogy az úttörőmozgalom keretében gyermekek szabályozta kis kisvasutat — úttörővasutat — kellene építeni.

„A hegyen vagy a szigeten?"

A gondolatot tett követte. Vasutas küldöttség utazott a Szovjetunióba, hogy ezzel kapcsolatos tapasztalatokat szerezzen. A küldöttség tagjai valóban gazdag tapasztalatokkal tértek haza.

— *Legyen tehát úttörővasutunk* — hangzott el a döntés. — *Igen, de hol?* ... — adódott az újabb kérdés.

Az első választás a Margitszigetre esett. Azután csakhamar úgy határoztak, hogy a gyermekek szórakoztatása, nevelése párosuljon a vasút céljainak segítésével, a turizmus szolgálatával, Budapest szépségének, a környező hegyeknek megismertetésével. Emellett szólt, hogy *Csillebércen akkor már elkezdték az Úttörőváros építését.*

A *Széchenyi hegytől* a *Hűvösvölgyig* terjedő 11,7 km hosszú, keskeny nyomközű vasút terveit az Út- és Vasúttervező Intézet készítette.

A vasút építését 1948. április 11-én kezdték el a Hegyhát és a Rege utcák találkozásánál. Ifjúsági brigádok, gyakorlott vasúti pályamunkások és mérnökök fogtak össze, hogy legyőzzék a nehéz terepet. A napestig visszhangzó csákányoknak a felsőtriászkori alapokon nyugvó mészkőképződmények is engedelmeskedni kényszerültek. Az évszázados fák azonban megannyi érzelmi problémát okoztak. Nem volt könnyű a természetvédelem, az ésszerűség és a gazdaságos vonalvezetés érdekeit összehangolni.

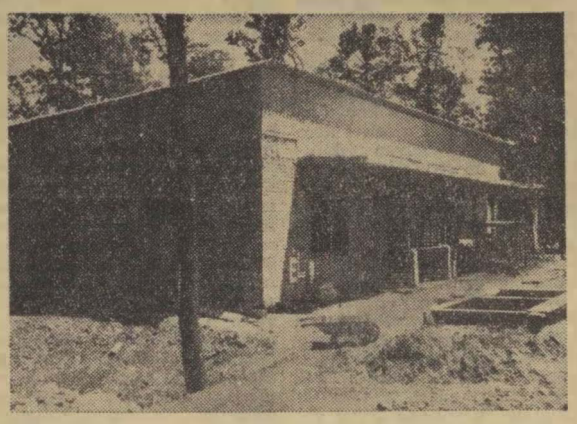
Mégis sikerült!...

A nevelés eszköze

Az építés három szakaszban történt. Az első szakaszt — Széchenyi-hegy és Előre állomások között *már 1948. július 31-én megnyitották a forgalom számára.* Az építés folytatódott. A pálya harmadik, legnehezebb szakaszával, 1950 nyarán készültek el az építők. Csupán az alagút elkészítése 16 000 munkaórát vett igénybe.

A kisvasúton gőzös vontatta az első szerelvényeket, majd a Ganz-MÁVAG dolgozói felajánlották a BC 0001 számú, maguk készítette Diesel-mozdonyt. Ez a mozdony jelenleg a dunaújvárosi úttörővasúton üzemel, *a 25 éves budapesti úttörővasúton pedig már egészen korszerű, Romániából nemrég vásárolt, 450 lóerős Diesel-hidraulikus mozdonyok továbbítják a vonatokat.*

A jubiláló vasút népszerűségére jellemző, hogy 1948-ban, több mint negyedmillió



Egy 25 évvel ezelőtti felvétel az Úttörővasúton épülő Előre állomásról

utast szállított. A következő évben már 769 ezer utas vette igénybe. *Az utasok száma azóta 17 millióra emelkedett.* Csodálói között igen sok a külföldi.

Számunkra azonban az úttörővasút nemcsak érdekesség, idegenforgalmi nevezetesség. Sokkal több annál... Gyermekeink nevelését, egyben szórakozását is elősegítő intézmény, az úttörőmozgalom céljainak szolgálatában. *Jogos büszkeséggel állapíthatjuk meg, hogy csaknem 8000 általános iskolás gyermeket nevelt eddig a vasút a munka szeretetére, helytállásra.*

A *Magyarország* című hetilap május 20-i számában olvashatjuk többek között, hogy „... az egykori, 15—20—25 év előtti úttörővasutasok közül jó néhányan akadtak, akiknek a nevét azóta megismerte az ország, s akik a vasútnál vagy más munkaterületeken töltenek be ma fontos posztokat. Úttörővasutasként indult el pályáján többek között *Haumann Péter* színművész *Tarnai János* egyetemi tanár, *Illés Lajos* és *Pásztori Zoltán*, az Illés-féle beat-együttes tagjai. A névsort még hosszan lehetne folytatni tanárokkal, vasútigazgatósági vezetőkkel, állomásfőnökökkel, forgalmi szogálattevőkkel és másokkal..."

Igaz, az úttörővasúti szolgálatnak, a szép és érdekes munkának megvannak az előfeltételei. *Mindenekelőtt 4-es tanulmányi eredmény és az iskola úttörőcsapatának javaslata szükséges ahhoz, hogy valaki úttörővasutas lehessen.* A négyhónapos tanfolyam után a gyerekek havonta kétszer öltik fel az egyenruhát. Ekkor vasúti és postai szolgálatot látnak el: váltókat állítanak, forgalmat szabályoznak, pénztárt kezelnek, jegyvizsgálóként utaznak. Sokan közülük egy életre szóló barátságot kötnek a közlekedéssel.

Bejegyzések a vendégkönyvben

A szívesen vállalt munka mellett zenét, éneket és sok egyebet — többek között vasutmodellezést is — tanulnak a pajtások. *Méltán büszkélkedhet a KISZ-kb vörös-zászlajával kitüntetett Úttörővasút számos eredménnyel.* Hogy például 35 tagú énekkara sikeresen szerepelt a Moszkvában rendezett kórusfesztiválon, vagy azzal, hogy az úttörővasutasok patronálják a Vakok Intézetét, segítséget nyújtva az ottani úttörőmunkához. Szoros kapcsolatot tartanak az NDK és más szocialista országok úttörőivel.

Minderről sokkal többet mond az Úttörővasút vendégkönyve, amelynek egyik lapján *Ságvári Endre* édesanyja, *„Ságvári néni"* aláírással szívszorongatóan szép emlékeztető és köszöntő sorokat jegyzett be. Máshol olasz, francia, japán, szovjet, angol, bolgár, csehszlovák, egyiptomi, kínai, iráni vendégek méltatják az itt látottakat, akárcsak *Lucienne Boyer,* a világhírű francia énekesnő, aki ezt írta a vendégkönyvbe: *„Bravó! Gratulálok! Hiszen ez olyan csodálatos!"*

S igaza van...

Gergely József

A japán szakszervezetek tavaszi hadjárata

1955 óta minden év elején a haladó szakszervezetek SHUNTO-t, úgynevezett *tavaszi hadjáratot* indítanak Japánban, gazdasági, politikai céljaik megvalósításáért. A harc irányítója a 4,3 millió tagot számláló *Japán Szakszervezetek Főtanácsa* (SOHYO), amellyel együttműködik a másfél milliós *Független Szakszervezetek Összekötő Tanácsa,* a CSURITSU RO-REN is. A jobboldali beállítottságú, az osztály-együttműködést hangoztató szakszervezeti központnak, a DOMEI-nek 2,5 milliós tagságából is — bár maga a DOMEI nem működik együtt a fenti két szervezettel — az egyszerű szakszervezeti tagok tízezrei vesznek részt a küzdelemben.

Japánban ma *a szakszervezeti mozgalom különböző politikai pártok befolyása alatt áll,* s ez természetszerűleg akadályozza egységes fellépésüket a kormánnyal, a munkáltatókkal szemben. *A tavaszi harc során azonban ezek az ideológiai véleménykülönbségek háttérbe szorulnak, s nagyobb fontosságot kap az egységes fellépés iránti igény.*

Az idén is 8 millió körül mozgott a SHUNTO-ban részt vevők száma. A gazdasági, politikai célokért, a magasabb bérért, a jobb szociális ellátottságért és társadalombiztosításért, a tisztább környezetért, a nemzeti függetlenségért folyó sztrájkmegmozdulásokból *az állami és magánvasutasok, a közlekedés és szállítás dolgozói a legnagyobb részt vállalták.* Megmozdulásaik arra is irányultak, hogy kivívják a közalkalmazottak — vasúton, postán és egyéb iparágakban, intézményekben dolgozók — sztrájkjogát.

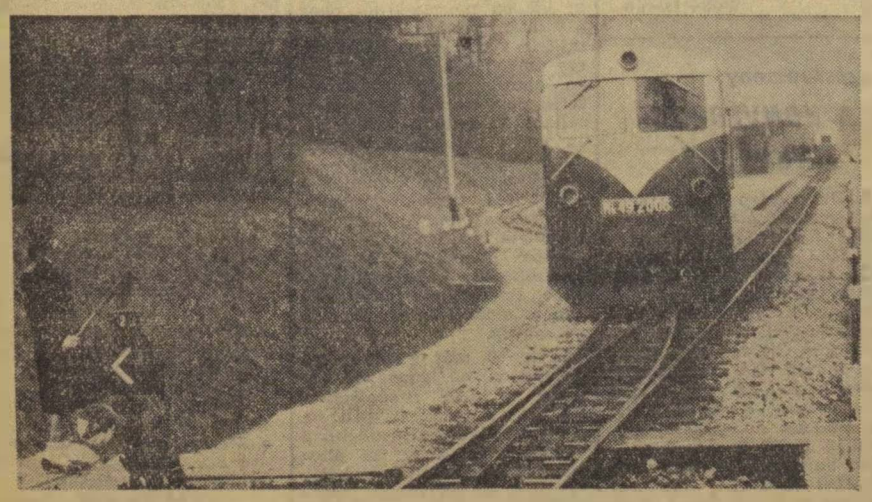
Az április 27-i országos sztrájk miatt *csaknem teljesen leállt az ország közlekedése.* Álltak a világ leggyorsabb vonatai, a konténerek tízezreit szállító tehervonatok, gépjárművek. *Több mint 30 millió utast érintett a sztrájk, amelyet a kormány egyébként illegálisnak kiáltott ki.* A feldühödött utazóközönség, elsősorban a munkába menők, 38 helyen támadták meg az állomások személyzetét és berendezéseit. (Japánban nem lehet elkésni a munkahelyről.)

Az állami és a magánvasutak szervezett dolgozói, akik a legjobban szervezett és politikailag is legfelkészültebb dolgozók közé tartoznak, végül is elérték, hogy a kormány képviselői sztrájkjogaik kérdése megvitatása ügyében fogadják a szakszervezetek küldötteit. Ezen joguk kivívása azonban minden bizonnyal még sok-sok áldozatot kíván a vasutas dolgozóktól. Béremeléseik azonban az évente átlag 10 százalékos áremelkedéssel aligha tudnak huzamos ideig lépést tartani. Az ország gazdasági helyzetének alakulása, a dolgozók politikai érdeklődésének fofolyamata azonban elő fogják segíteni azt, hogy a japán vasutasok szakszervezetei is előbbre lépjenek az egységhez vezető úton.

Az ország több ezer szakszervezete között 27 olyan van, amelynek taglétszáma egyenként meghaladja a százezer főt. *Három vasutas-szakszervezet is van köztük,* amelyek részben az állami, részben a magánvasutakhoz tartoznak. A haladó országos szakszervezeti központokhoz, a SOHYO és a CSURITSU RORENhez, mintegy 620 ezer szervezett vasutas tartozik. Rajtuk kívül még két nagyobb független és több olyan vasutas-szakszervezet van, amelynek az úgynevezett szállítási dolgozók szövetségébe tartoznak. Az egység kérdése az idő múlásával, a közös érdekek előtérbe kerülésével megválaszolásra vár.

Hazánkban járó küldöttségeik, amelyek a vasutasdolgozók élet- és munkakörülményei iránt oly nagy érdeklődést mutatnak, *minden esetben hangsúlyozzák, hogy mennyire igénylik küzdelmeik minden területén a magyar szervezett vasutas-dolgozók szolidaritását, testvéri magatartását.*

Szalai István



Szabályszerűen állított váltó fogadja a végállomáson „körüljáró" Diesel-mozdonyt

LEVÉL KŐSZEGRŐL

Így is lehet, úgy is lehet...

Két eseményről számolok be a *kőszegi MÁV-Nevelőotthonból.* Az egyik azt példázza, hogy az intézetünkben tanuló, nevelkedő gyermekeknek nem hiába magyarázzuk, milyen felemelő érzés a vasutasok nagy családjába tartozni. A másik viszont arra figyelmeztet, hogy soha nem szabad embertelenül viselkedni, különösen a gyerekekkel szemben nem, akik a mi nagycsaládunknak a tagjai.

★

A szombathelyi vontatási főnökség *Kossuth* szocialista brigádja május 17-én, a közelgő gyermeknap alkalmából vendégül látta szülői szeretetre vágyó három növendékünket. *Több mint 2000 forintért vásároltak számukra nyári holmit, cipőket.* Egy-egy csomagban frottir-inget, rövid újjú inget, rövid nadrágot, kempingnadrágot, tornacipőt, félcipőt, szandált, műszálas melegítőt, alsóneműt találtak a gyerekek. Meghatódva köszönték meg *Koszogovits Mihálynak* a Kossuth brigád ajándékát, aki „gyakorló" édesapaként nagy hozzáértéssel és szeretettel vezette végig növendékeinket az áruházak gyermekosztályán.

Érdemes megemlíteni, hogy *Koszogovits Mihály* brigádvezetővel és *Molnár Gyula* mérnökkel, a brigád képviselővel tavaly decemberben melegedtek össze gyermekeink. Akkor a brigád küldöttei — miután felkeresték otthonunkat — *elmondták, hogy brigádvállalásként elhunyt vasutas kollégák árváit kívánják pártfogolni.* Karácsonykor játékokkal, könyvekkel ajándékozták meg a püspökladányi Király-testvéreket, s kapcsolatukat azóta sem szakították meg nevelőotthonunkkal.

★

A másik hír — sajnos — elszomorító tanúsággal végződik:

Május 12-én otthonunk 4/a osztályos növendékeit *Veszprémbe* vittük kirándulni. Hajnali fél 3 órakor kellett a gyerekeknek felkelni, de minden remekül sikerült, egészen a visszautazásig.

A veszprémiek barátságos fogadtatása, a vár, az állatkert és más nevezetességek megtekintése után gyermekeink élményekben gazdagon, de fáradságtól kimerülten érkeztek az állomásra, abban a reményben, hogy az 1804-es gyorsvonaton, a számukra kijelölt, előre foglalt kocsiszakaszban majd kezet moshatnak, étkezhetnek, megpihenhetnek.

Amíg vártuk a vonatot, a forgalmi szolgálattevő közölte, hogy a kalauz fogja a helyünket megmutatni, *a Déli pályaudvarról kapott távirat értelmében.* Amikor azonban a vonat befutott, a kalauz azt mondta: *„Nincs hely".* Menjünk a szerelvény elejére, és szálljunk fel a zsúfolt vonaton oda, ahová tudunk.

Siettünkben felszálltunk az első osztályra, ahol csak néhány utas ült. A gyerekek elhelyezkedtek, s a fáradtságtól csakhamar elaludtak. *Sárvár előtt azután jött a jegyvizsgáló, és durva hangon kituszkolta gyermekeinket a 2. osztályra, ahol féllábon is alig lehetett megállni.* Hiába kérleltük, hogy ne ébressze fel az alvó kicsinyeket, inkább utólag érvényesíttetjük A. 58. sz. mintájú szabadjegyünket, ő kérlelhetetlen maradt. Kértük az utasokkal együtt, hogy legalább Sárváron, a vonat megállása után szállhassunk át — tekintve a baleseti veszélyt, a zsúfoltságot — *a jegyvizsgáló kategórikusan kijelentette, hogy a felelősség a kísérőké, vigyázzanak a gyerekekre.*

Meggyőződésünk, hogy a kalauz ebben az esetben nem a Magyar Államvasutakat és a nem a vasutasok nagy családját képviselte. A szabályok legmerevebb értelmezése szerint is: *soha nem a gyermekekkel szemben kell eljárni.* Esetleg a csoport felnőtt vezetőjén keresztül érvényesíthette volna vélt követelését. Más szóval: *emberségesen kellett volna viselkednie gyermekeink előtt...* S elgondolkoznia azon: kit terhel a mulasztás a helybiztosítás iránti rendelkezés be nem tartásáért...

Kiss János
nevelőtanár

Szb-ülés a hétvégi üdülőben

A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága Mátraderecskén, a múlt év júliusában megnyitott hétvégi vasutas-üdülőben tartotta májusi ülését.

Sándor István, a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára ismertette az üdülő megnyitása óta szerzett tapasztalatokat, a további üzemeltetéssel kapcsolatos feladatokat. *B. Nagy Károly* pályafenntartási főnök a költségkihatásokat elemezte, és a dolgozók által végzett nagyarányú társadalmi munkát méltatta. *Bátor Istvánné,* a napirend második pontjának keretében a nőbizottság beszámolóját terjesztette elő, amelyben a főnökség mintegy 170 nődolgozójának élet- és munkakörülményeiről számolt be.

Az ülésen részt vett és felszólalt dr. Pásztor Pál, a miskolci vasutigazgatóság vezetője, valamint Zombori Lajos, a szakszervezet területi bizottságának titkára. Köszönetüket fejezték ki azért a példás társadalmi összefogásért, amely a pihenni vágyó vasutasok mátraderecskei hétvégi üdülőjét létrehozta.

Ugyanezen a napon a főnökség 14 szocialista brigádtagja látogatást tett az üdülőben, közben a miskolci igazgatóság vezetőivel megtekintették az épülő, új állomást, s elbeszélgettek az építésben részt vevő munkásokkal.

Sz. F.

VERSENYBEN

a kiváló hivatal címért

A MÁV Nyugdíjhivatalban a brigádmozgalom eddig is szép eredményeket hozott. 1972-ben hét brigád érdemelte ki a szocialista címet, most pedig már tíz szocialista brigád működik. Közülük a *Béke* és a *Lokomotiv* brigádok aranykoszorúsak.

A fejlődés nemcsak számszerű. A hivatal dolgozóinak egyre bonyolultabb feladatokat kell megoldaniuk. Az ösztönző nyugdíjpótlék, a korkedvezmény kiterjesztése, a munkabérátlag kedvezményes számítása stb. — mind olyan többletmunkával jár, amelyet csak összefogással, jó kollektív szellemben lehet eredményesen elvégezni.

A hivatal szocialista brigádjai megfelelnek ennek a követelménynek, s most célul tűzték ki a *kiváló hivatal* cím elérését. Ennek érdekében újabb vállalásokat tettek.

Megálltak a sakkórák

Honfi (Bp. Spartacus) nyerte a Bebrits Lajos sakkemlék versenyt Dely (BVSC) előtt

Befejeződött a BVSC *Bebrits Lajos-sakkemlékversenye*, amely egyre népszerűbb a főváros sakkéletében, és kiegészítőjévé vált az egyetemes magyar sakkozás fejlődésének.

Az eddig rendezett versenyek sorában a mostanit tarthatjuk a legszínvonalasabbnak. *Négy nemzetközi és nyolc mester ült a sakkasztalhoz* május 2-án, a Verseny utcai klubteremben, hogy több mint két heti megfeszített küzdelemben döntse el, ki lesz a KPM által felajánlott vándorserleg védője.

Új rendszerű pontszámítás

Újabban a sakkversenyek értékét, minőségi összetételét az ez évben bevezetett értékszámrendszer segítségével rangsorolhatjuk, összehasonlításokat végezhetünk. *Lányi Lajos* országos versenybíró, a verseny vezetője meg is jegyezte, hogy valóságos matematikai feladat e pontszámítás. E szerint a mostani versenynek magasabb az átlagértéke, mint a legutóbbi évek Budapest-bajnokságáé volt.

A Bebrits Lajos-sakkemlékverseny évről évre fémjelzi a BVSC sakkszakosztályának fejlődését. Ezeken a versenyeken jól lemérhető az a törekvés, amely e sportág további népszerűsítését célozza. Ezt segíti az is, hogy *a rendezőség fordulóról fordulóra játszmagyűjteményt ad ki.* Az este 9 órakor befejeződött játszmákat már másnap reggel nyomtatásban tanulmányozhatták a versenyzők és érdeklődők.

Koppányi István, a szakosztály vezetője egyike azoknak, akik fáradhatatlanul szerveznek, tevékenykednek. Neki is nagy része van a Bebrits-versenyek sikerében. Kevés olyan ember van, aki szabad idejét, a vajmi kevés dicsőséget adó szervezésnek áldozza: *„Versenyzőink sikerének éppen úgy örülök, mintha magam értem volna el"* — mondta egyik beszélgetésünk alkalmával.

A verseny a szakvezetők elismerését is kiváltotta. Az utóbbi időben oly gyakran nélkülözött küzdelem, a végsőkig folyó harc jellemezte a játszmákat, még akkor is, amikor azoknak már a helyezések alakulására sem volt különösebb jelentőségük.

Pihenés nélkül

Az első helyet végül *Honfi Károly* nemzetközi mesterszerezte meg. A Bp. Spartacus versenyzője mindvégig megbízhatóan játszott. Egyetlen vereséget szenvedett, a verseny legidősebb részvevőjétől, a BVSC színeiben versenyző *dr. Sallay Rolandtól*, szépségdíjas játszmában. A második helyen *Dely Péter*, a BVSC éltáblása végzett. Az elmúlt évben egészségi állapota miatt keveset versenyzett. Most viszont úgyszólván pihenés nélkül harmadik versenyét játszotta végig, és a 43 játszmából mindössze kettőt vesztett. Eredményei alapján bizakodással tekinthet következő hazai és nemzetközi versenyei elé.

A harmadik és negyedik helyen *Vadász L.*, a Honvéd és *Navarovszky L.*, a Tipográfia versenyzője végzett. Vadász is „non-stop" versenyző. Még fel sem vette a „Kossa-verseny" első díját, amikor már újra nyergelt. Az ötödik helyet *dr. Eperjesi László* mester, a BVSC versenyzője szerezte meg. Sokáig esélyes volt a 2—3. helyre, de két váratlan vereség visszavetette. Eredménye így is elismerésre méltó.

A jobb helyezésekért a középmezőnyben is nagy harc folyt, és egyetlen játszmát sem lehetett előre lefutottnak tekinteni.

Mindenki értékel

Megálltak a sakkórák, de a verseny szelleme tovább foglalkoztat mindenkit: értékel a versenyvezető, a versenyzők, a rendezők, hogy a hasznos tapasztalatokat felhasználhassák a jövőben.

A záróünnepségen *Gábor Zoltán*, a KPM pártbizottságának titkára, a *Magyar Sakk Szövetség alelnöke* úgy értékelte a versenyt, mint hasznos felkészülést a júliusi Európa-bajnokság előtt, és átadta a győztesnek a vándorserleget. Végül *Koppányi István*, a szakosztály vezetője, a Sakk Szövetség Minősítő Bizottságának elnöke mondott elismerő szavakat a versenyzőknek a részvételért és küzdőszellemükért.

Hajtún József

Elismerő sorok a vendégkönyvben

A FAVÉD faházak és a Wittenborg automaták sikere a BNV-n

Budapesti Nemzetközi Vásár 1973. Idén először két helyen rendezték meg; *a Városligetben és Kőbányán.* A szakosított árubemutató iránti törekvés már jónéhány helyen érvényesült, például a kőbányai faház bemutatón a teljes árukínálatot egy helyen tekinthették át az érdeklődők. Egymás mellett álltak az ERDÉRT, a VOSZK, a FAVÉD és a többiek nyaralóházai. A kínálat igen széles körű volt, mindenki megtalálhatta a számára leginkább megfelelőt.

A FAVÉD, vagy ismertebb nevén a *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* Ladány típusú házai szép kidolgozásukkal, igényes belső kiképzésükkel keltettek feltűnést. A vendégkönyvben a sok-sok hazai dicsérő szó mellett amerikai és japán elismerést is találhatunk.

A nemesített akác falburkolat máris jelentős exportcikk; *osztrákok és nyugatnémetek vásárolják.* Itthon 8—10 ezer négyzetméter kerül forgalomba ebben az évben.

Nagy sikere volt a tűz- és gombásodás ellen védő kitűnő vegyszernek, a TETOL FB-nek. A két- és ötkilós műanyag csomagolásban bemutatott vegyszerből a helyszínen sokan vásároltak.

Az *Utasellátó Vállalat* ezúttal is — a dán *Wittenborg* cégtől vásárolt — ital- és ételárusító automatákat mutatott be a BNV-n. Az ízletes ételeket, a jéghideg gyümölcsszörpöket és a többféle kávét százak fogyasztották naponta. Jó érzéssel vettük tudomásul, hogy a közönség egyre inkább megszokja az automatákat.

Az Utasellátó 320 automatát üzemeltet az országban; elsősorban természetesen a pályaudvarokon, de egyre nagyobb számban a köztereken és üdülőhelyeken is. A gépeknek nemcsak a száma, hanem a választéka is egyre bővül. A vásáron mutatta be a vállalat *a hűtő forgódobos automatához kapcsolódó, mikrohullámú sütőberendezéssel kombinált eladási módszert*, mely az együttes használat mellett megoldja a melegételárusítást is. Nagy előnye, hogy *20—25 másodperc alatt fogyasztható állapotra melegíti a különféle készételeket.*

Egy másik új kombinált gép egyik oldalán hűtött üdítőitalokat, másik oldalán forró jóízű leveseket szolgál ki.

A tervekről is beszámoltak a vállalat vezetői. Ebben az évben újabb 34 gépet kívánnak üzembe állítani. Budapesten a *Déli pályaudvar* mellett, a *Magyar Jakobinusok terén* még ebben a hónapban kezdi meg éjjel-nappali szolgálatát egy komplett automatasor.

(Gádor)

HÍREK

SZOLIDARITÁS KAPOSVÁROTT

Kaposvár csomópont szocialista brigádjai a *Vért Vietnamnak!* akció meghirdetése után tíz liter vért adtak térítésmentesen, majd példájuk mozgósította a csomópont valamennyi dolgozóját. Ilyen előzmények után került sor a május 14-én rendezett véradónapra.

A megjelent 265 vasutas közül kétszázhuszonegyen 69,5 liter vért adtak, s ezzel az eredménnyel túlteljesítették a múlt évben elért 62,5 litert, amely ugyancsak szép megnyilvánulása volt a vietnami nép iránti szolidaritásnak.

Horváth Istvánné

★

— **Vésztől brigádok.** A nagyközségi tanács elnöke és a járási pártbizottság titkára a vonatatási főnökség élüzemavató ünnepségén mondott köszönetet a műhelyben dolgozó Gagarin szocialista brigád, a Lenin ifjúsági brigád, továbbá a Hámán Kató szocialista brigád tagjainak, akik több mint 100 000 forint értékű társadalmi munkát végeztek a helyi iskolákban, óvodákban, játszótereken.

— **Négyes névadó ünnepséget rendeztek** a hatvani munkásőrök. A négy gyermek közül háromnak az édesapja vasutas: Piroska József, a vasúti csomópont KISZ-bizottságának titkára, Rajna András vonatkísérő (mindkettőjük gyermeke az Attila nevet kapta) és Alapi András kocsivizsgáló (akinek kisfia az édesapa nevét örökölte). Az ünnepelteket Burzuk György, Hatvan város munkásőregység parancsnoka köszöntötte.

— **Jól sikerült gyermeknap.** A békéscsabai vasutasok klubkönyvtárában több mint ezer gyermek megvendégeléséről gondoskodtak a szakszervezeti bizottságok és a klubkönyvtár vezetősége. Mesefilm, játék, móka, ügyességi verseny szórakoztatta, a bizalmiak közreműködésével összehívott vasutasgyerekeket.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szűcs Ferenc Hatvan; Sepsi Gyula Miskolc; B. Varga Andrásné Bp.-Józsefváros; Juhász László Vésztő; Sziládi Sándor Szeged; Pintér Lajos Vácrátót; Czeglédi Sándor Debrecen; Ugiyai Sándor Miskolc; Hegedüs György, dr. Gál György, Goldgruber Pál Budapest; Horváth Istvánné Kaposvár: leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Lakáscsere

— **I. kerületi 1 szoba, komfortos** MÁV-lakásomat elcserélném hasonlóra Óbuda bármely területén. Érdeklődni lehet: 158—067 telefonon 17—19 óra között.

— **Keresek magas térítéssel 2** szoba személyzetis, tanácsi vagy vasutas budapesti lakást. Adok központban, budapesti I. emeleti, utcai, távfűtéses, másfélszobás, olcsó bérű, szeparált, tanácsi társbérletet. Érdeklődni lehet: Szabó Artúr 220—220/402 melléken, 8.30—17 óra között.

— **Egy szoba komfortos** MÁV-lakásomat elcserélném, óbudai szoba-konyhásra. Érdeklődni lehet: 297—726 telefonon 18—20 óra között.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vidi Ferenc
Szerkesztőség:
1068. Budapest,
VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—672.
Üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964. Budapest
VIII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 70. Pf. 33.
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 850
Szikra Lapnyomda, Budapest

TÁJÉKOZÓDÁSI FUTÁS

Nemzetközi Vasutas Kupa a Gerecse hegységben

A *Budapesti MÁV Igazgatóság Sport Klubjának* tájékozódási futószakosztálya, május utolsó vasárnapján, versenyre kiválóan alkalmas időben rendezte a tizedik *Nemzetközi Vasutas Kupa* versenyét a Gerecse hegységben.

Kora reggel villanymozdony vontatta különvonat indult a Keleti pályaudvarról Tatabányára. A vonaton körülbelül nyolcszázan foglaltak helyet. *Igazi nemzetközi légkör, hangulat uralkodott*, hiszen az ország valamennyi tájáról érkezett hazai versenyzők között ott voltak a jó ellenfélnek bizonyult finn, svéd, bolgár, csehszlovák, NDK-beli, lengyel és román versenyzők is.

A vasutas turista rendezvények, illetve a tájékozódási kupa iránt mindig nagy érdeklődés nyilvánult meg. Így volt ez most is, mert 57 hazai sportklub nevezte be versenyzőit a nagyszabású és példás szervezettséggel megrendezett viadalra. *Maga a verseny Tatabányától északkeletre„ a gerecsei Peskő környékén, gyönyörű tavaszi zöldbe öltözött, barátságos magaslatok között zajlott.* Reggel 9 órától egypercenként „lőtték ki magukat" az öt főből álló csapatok, és az életkor szerinti kategóriáktól függően két és fél kilométertől tizenkét kilométerig terjedő útvonalon haladtak a cél felé, hol futva, hol a helyes irányt, illetve a kijelölt érintési pontokat keresve a térképen és a valóságban, azaz a terepen.

A szervező, *dr. Vízkelety László* irányításával még arra is gondoltak, hogy a versenyzők és a nézők gyermekeire rögtönzött erdei óvodában vigyázzanak. *Emő László* ötlete nyomán első alkalommal rendezték meg a hatévesek „mini"-versenyét, amelyen körülbelül háromszáz méterre futva egy megjelölt fát kellett megtalálni, és ennek megkerülésével minél rövidebb idő alatt visszaérkezni a célba, *csokoládéjutalom reményében.*

A nagyok versenyének befutó kapuja, azaz a cél a startól nem messze, a kolbusszállási erdészháznál volt, amely előtt a néha bizony sáros, poros, bozót-tépte versenyzők utolsó erejüket is latba vetve hajráztak, küzdöttek a másodpercekért. A legtöbben a várakozásnak megfelelően szerepeltek. *A nemzetközi versenyt viszont a finnországi Kajaani város csapata nyerte.* Második lett a bulgáriai *Plovdiv*, harmadik pedig az NDK-beli *Lipcse* csapata. A hazai élvonalba tartozó, *Budapesti MÁV Igazgatóság SC* tájékozódási futó csapata, mint rendező fél, nem vett részt a versenyen. De néhány vasutas fiatal, mint például *Hajnal Tibor*, a Szegedi Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum hallgatója, vagy *Vida Antal*, a BVSC versenyzője kategóriaelsőként állt a dobogóra.

A díjakat *dr. Fehér István*, a budapesti igazgatóság vezetőhelyettese, a Budapesti MÁV Igazgatóság SC elnöke és *Koltai Lajos* ügyvezető titkár adta át. Mindketten nagy elismeréssel nyilatkoztak a nagyszabású verseny megszervezéséről, az érdeklődésről, a versenyzők kemény, egész embert, magas színvonalú szellemi és fizikai teljesítményt kívánó helytállásáról.

Zámbó István

ISMÉT NÉGY ARANYÉREM

A BVSC „tarolt" az országos vívóbajnokságon

Alig egy évvel ezelőtt, az országos vívóbajnokság befejezése után, a BVSC-sportolók kimagasló sikeréről adtunk hírt. A sportág legnagyobb hazai eseményén *nem kevesebb, mint négy aranyérmet szereztek a vasutasvívók.* S hogy ez a kiemelkedő szereplés nem a véletlen műve volt, azt néhány hónappal később a müncheni olimpián bizonyították, ahol is arany- és ezüstérmekkel, valamint értékes helyezésekkel, összesen 23,4 pontot szereztek.

A sikersorozatuk az olimpia után is folytatódott.

— *A múlt évi bajnoki címeink alapján három fegyvernemben is egyesületünk képviselhette a magyar vívósportot az Európa Kupában* — tájékoztat —, *dr. Nedeczky László* szakosztályvezető. — *Női együttesünk az olimpiai bajnokkal azonos szovjet csapat mögött lett második, párbajtőrözőink mindössze két találattal szorultak a harmadik helyre. s ugyanígy végeztek férfitőrözőink is. Mindemellett nemzetközi sikereinkhez soroljuk Gulácsi bronzérmét az ifjúsági kard VB-n is.*

A tavalyi négy bajnoki aranyérem természetesen újabb jó szereplésre kötelezte a különböző fegyvernemek képviselőit. A versenyzők ennek tudatában készültek az idei országos bajnokságra. S az eredmény: *ismét négy arany-, három ezüst-, egy bronzérem és jó néhány értékes helyezés.* S az összetett pontversenyben: 54 ponttal — ha a vártnál szorosabb is — újabb BVSC első hely.

— *Tévedés ne essék, nem vagyunk elégedetlenek* — mondja a szakosztályvezető —, *de ... alakulhatott volna a helyzet még jobban is.* Mert... ha például, *Bóbis Ildikó* nem sérül meg közvetlenül a bajnokság előtt, akkor biztos, hogy a női tőr egyéniben és csapatban is több pontot szerzünk. A férfi tőr egyéniben pedig a kitűnően vívó *Kamuti Lacinak* kellett sérülés miatt visszalépnie a döntőtől...

Persze, mindezek feltételezések. A tény viszont: 1973-ban női tőrben *Maros Magda*, a kardvívó *Gerevich Pál*, a párbajtőrcsapat, valamint párbajtőr-egyéniben *dr. Fenyvesi Csaba* nyert magyar bajnokságot, s így ismétlődött meg a tavalyi bravúr.

A magyar bajnokságon kétségkívül három fiatal vasutasvívó, *Gerevich Pál, Pap Jenő* és *Maros Magda* szereplése keltette a legnagyobb feltűnést. Gerevich ugyan már az olimpián is bizonyította képességeit. de magyar bajnokságot most nyert először — méghozzá közel tíz év után, a Vasas és Honvéd kardozók előtt. Pap a két évvel ezelőtti junior bajnokság megnyerése után. ezúttal a felnőttek között is kiemelkedett, s nemcsak tőrben, hanem a párbajtőr-csapatok küzdelmei során is. Ám akármennyire is dicsérjük a két fiatal vívót, *Maros Magda teljesítménye mégis külön fejezetet érdemel.* A 22 éves vívónőnek, néhány kisebb kudarc után, végre sikerült bizonyítania.

Dobó István

Sportbarátság

Összekötő kapocs — az MHSZ

Hatvan vasútállomás és a Salgótarjáni Öblösüveggyár MHSZ-szervezetei között hagyományosan jó a kapcsolat. A két lövészklub most elhatározta együttműködésük továbbfejlesztését: a hatvani *Vasutas Kupa* lövészversenyen a salgótarjániak is részt vesznek, a hatvaniak pedig az év végén gyárlátogatásra mennek, s később rendszeresen tartanak közös versenyeket, tapasztalatcseréket. A legeredményesebb versenyzőket az Öblösüveggyárban készített serlegekkel, dísztárgyakkal jutalmazzák.

Lövészverseny

A HONVÉDELMI KUPÁÉRT

A Budapesten május 21-én megrendezett *MHSZ Honvédelmi Kupa* lövészversenyen a *MÁV Gépjavító Üzem* csapata is részt vett. A férfi felnőtt kategóriában az első helyet *Támadi Mihály*, a másodikat *Zámbori András* szerezte meg, ifjúságiban pedig *Tari József* első, *Nach László* második lett. A női felnőtt kategóriában *Kemény Mária* lett az első helyezett; ifjúságiban pedig a második, illetve harmadik helyen *Laki Erzsébet* és *Bálint Jánosné* végzett.

FELHÍVÁS

Felhívjuk a MÁV Tisztképzőn 1947—48-ban végzett hallgatók figyelmét, hogy *a 25 éves találkozót június 16-án 14 órakor tartjuk Budapesten, a MÁV Tisztképző Intézetben, egykori tantermünkben.* Utána családias összejövetelt tartunk, ahol ki-ki tetszés szerinti ideig maradhat. Esetleges szállásról mindenki saját maga gondoskodik.

Jelentkezés *Tőzsér Ernőnél*, a MÁV Szállítmányozási Irodán. Cím: *1052., Budapest, V., Kristóf tér 6.* Kérjük bejelenteni, hogy az egykori hallgatók hány családtaggal kívánnak megjelenni.

Minden kedves tanfolyamtársat — családjával együtt — szeretettel vár

a rendezőség

Munkaszervezés — de milyen?

Semmittevés — parancsszóra. Röviden így jellemezhetnénk az utazószemélyzet szervezetlen vezényléséből adódó furcsaságokat.

Május 10-én történt például, hogy *Bíró József* teherfordás-vonatvezetőt honállomásáról, Hatvanból, 9 óra 10 perckor gépmenetben Szolnokra küldték. Alig másfél óra múlva Szolnokon jelentkezett, és estig tétlenül várakoztatták. A 2021. számú vonattal, 20 óra 28 perckor önköltségben hazaküldték.

Ki a felelős az ilyen vezénylésért? **(szücs)**

VÍZ NÉLKÜLI ÁLLOMÁS

Vácrátót állomáson az utóbbi időben nagy gondot okoz a víz hiány. A MÁV által létesített vízházból 3 kilométeres csövön érkezik a víz — ha éppen a motor, vagy a vezeték nem mondja fel a szolgálatot. Legutóbb április 24-én volt csőrepedés, azóta nincs vize az állomásnak — a személyzetnek és a napi 800—1000 fős utazóközönségnek —, mert az angyalföldi pályafenntartási főnökség „kapacitás hiányában" képtelen gondoskodni a helyreállításról. Ennélfogva *tűrhetetlen állapot alakult ki az állomás környékén.*

Elkészült már a rátóti regionális vízmű, amelynek építésére a MÁV is befizetett 171 ezer forintot. Csupán a *szerződést* kellene megkötni a vízművekkel. hogy az állomást is bekapcsolják a hálózatba, s megoldódna a probléma.

R. S.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. JÚNIUS 18.

NAPIRENDEN

a gyermekintézmények fejlesztése

Június 1-én ülést tartott a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége június 1-i ülésén elsőként a MÁV nevelőotthonok, napközik és bölcsődék helyzetéről szóló jelentést tárgyalta.

A vasutas dolgozók gyermekeinek elhelyezésére *jelenleg 6 nevelőotthon 1365 férőhellyel, 15 napközi otthonos óvoda és 8 bölcsőde áll rendelkezésre. Az utóbbiakban a férőhely 1230, illetve 499.*

A nevelőotthonok bentlakásos intézményként működnek. Az utóbbi években minden jelentkezőt fogadni tudtak. *Az intézetekben a gyermekek teljes ellátást, szakszerű pedagógiai felügyeletet, kulturális ellátást kapnak.*

A nevelési, oktatási, egészségügyi, kulturális feladatok ellátásához a tárgyi feltételek általában biztosítottak. A gyermekek elhelyezésére szolgáló és részben a kiszolgáló helyiségek azonban zsúfoltak. Felszerelésük, berendezésük ma már kielégítő.

Az üzemeltetésre, fenntartásra biztosított összeg azonban nagyon szűkös. Sokkal többre lenne szükség az iskolaszermekek, a ruházat, sport- és kulturális eszközök pótlására, fejlesztésére. Az elnökség úgy határozott, hogy meg kell keresni a lehetőséget a fenti hiányosságok pótlására.

A növendékek zöme fizikai dolgozó gyermeke. Többségük tanulmányában támogatásra szorul. A nevelők, pedagógusok jó munkáját dicséri, hogy a differenciált foglalkozás eredményeként évről évre emelkedik a jó és a közepes tanulmányi eredményt elérők száma, egyre kevesebb az elégtelen osztályzatú tanuló.

A tanulók egészségi állapota kielégítő. Csökkent a gyermekbalesetek száma. A gyermekek egyre kulturáltabban töltik szabadidejüket, növekvő teret kap a művészeti ízlésnevelés.

Az otthonok törekvése arra irányul, hogy a gyermekek megbecsüljék és megszeressék a munkát. *Örvendetes, hogy ma már a végzős növendékeknek mintegy 50 százaléka vasutas szakmát választ.*

Az óvodák, bölcsődék túlzsúfoltak. *Az 1729 férőhelyen 2266 gyermeket helyeztek el.* De még így is 288 jelentkezést kellett elutasítani. Tetézi a problémát, hogy legnagyobb részük régi építésű, s egyikmásik már nem felel meg a jelenlegi egészségügyi követelményeknek.

Nem vasúti gyermekintézményben jelenleg 4640 vasutasgyermeket gondoznak. 1973-ban tanácsi építésű intézményekhez helybiztosítás céljából mintegy 4 millió forinttal járul hozzá a vasút. A saját kezelésben lévők fejlesztésére az idén 3 810 000 forintot fordítunk.

A közeljövőben kezdődik a *szolnoki járműjavító* területén új, 75 férőhelyes napközlotthonos óvoda és 40 férőhelyes bölcsőde építése. A *Landler lakótelepen* 160, *Dunakeszin* 150 férőhellyel épül új intézmény.

Az elnökség a gyermekintézmények gyorsabb ütemű fejlesztését tartja szükségesnek. Szorgalmazza a korszerűsítést, a meglévők fejlesztését.

Második napirendi pont a szakszervezeti politikai tömegoktatás értékelése volt. Örvendetes, hogy az 1972/73-as tömegoktatási évben mind tartalmilag, mind számszerűen fejlődött a politikai oktatás. *1801 tanfolyamnak 37 421 hallgatója volt, közülük 7818 a nők száma.*

A tanfolyamokon mindinkább érvényesül a politizáló légkör. A megjelenés 80—85 százalékos. Számottevő lemorzsolódás sehol nem volt tapasztalható. A propagandisták felkészítése minden területen kielégítő. Valamennyi közmegelégedésre látta el feladatát.

Az elnökség a politikai oktatásról szóló jelentést elfogadta. Úgy határozott, hogy az elkövetkezendő oktatási évben *ismételten 3 témakörben kell szervezni a tanfolyamokat* az igényekhez igazodva. Eszerint az 1973/74-es évadban a következő tanfolyamok indulnak:

Társadalmunk időszerű kérdései,

A munkahelyi élet időszerű kérdései.

A világpolitika időszerű kérdései.

Az elnökség elfogadta az egyes szakszervezeti szervek teendőire vonatkozó irányelveket.

Megtárgyalta az elnökség a *MÁV Nyugdíjhivatal* munkájáról szóló jelentést. Leszögezte, hogy a Nyugdíjhivatal munkája speciális helyzetéből adódóan számos vonatkozásban eltér a SZOT hasonló szerveinek tevékenységétől. Többek között a hivatal végzi a nyugellátás megállapítását és folyósítását is. Mint a MÁV igazgatási szerve számos olyan munkát is ellát, amelyek a népgazdaság más területén a munkáltató feladatát képezik.

Az utóbbi időben számos új kormányrendelet és egyéb határozat végrehajtása rótt újabb feladatokat a hivatalra, amely ma már *94 278 nyugdíjas, 11 463 házastársi pótlékot élvező és 3790 árvaellátásban részesülő ügyeit intézi, dicséretesen, közmegelégedésre.*

Az elnökség a Nyugdíjhivatal valamennyi dolgozójának kifejezte köszönetét és elismerését a mostoha munkakörülmények között is egyre eredményesebben végzett munkáért. Határozatban rögzítette a hivatal dolgozói jobb munkakörülményeket. Feladatot szabott a szakszervezeti szervekre, elsősorban a nyugdíjelőkészítő bizottságok munkájának javítását illetően.

Autós expressz a Keletiben



A Keleti Pályaudvar csarnokának ötödik vágányára futott be június 9-én az első autós turistaexpressz. A Drezdából érkező 5807/b. számú vonat ez alkalommal 44 személygépkocsit hozott a hálókocsik elé kapcsolt négy, „emeletes" tehervagonnal. A MÁV kellően felkészült az új szolgáltatás lebonyolítására, hiszen *a vonat érkezése után néhány perccel már meg is kezdődött a gépkocsik kirakása a külső D-vágány szomszédságában kiképzett, „Öregkezelő 7" néven emlegetett, speciális rakodóvágányon.* Jellemző a rakodás gyorsaságára, hogy átlagosan egypercenként gördültek le a vagonokról, illetve ki a Kerepesi útra az NDK-ból idáig vasúton szállított gépkocsik, kipihent tulajdonosaikkal a volán mögött.

A vonat július 4-ig hetenként egyszer közlekedik, aztán pedig — amíg tart a nyári túristaszezon — már hetenként háromszor teszi meg az utat Drezda és Budapest között.

A szállítási költség viszonylag olcsó: *oda-vissza 696 és 1103 forint közötti összegbe kerül, a kocsik méretétől függően.* A Trabantért például a legkisebb tarifát kell fizetni, s természetesen az NDK-ba utazó magyar túristák is igénybe vehetik az új szolgáltatást — előzetes helyfoglalás alapján.

Az első út várakozáson felüli sikert hozott. Az előzetesen tervezett két „emeletes" kocsi helyett végül is négyet kellett a vonatba besorozni, amit persze jócskán megkésleltette a drezdai indulást. A kényelmes utazás, a több mint 800 kilométeres távolság 15 óra alatti megtétele azonban kárpótolta mindezért az utasokat.

(séra)

Nagyobb tervszerűségre épül a tehervonatok új menetrendje

A nemzetközi teherforgalom gerincét a TEEM-hálózat képezi

A tehervonatok menetrendjének előkészítését is több nemzetközi és belföldi értekezleten vitatták meg a forgalmi szakosztály illetékesei. A menetrend tervezése és szerkesztése során *elsősorban arra törekedtek, hogy a korszerű Diesel- és villamos vontatás egyre szélesebb körű alkalmazásával ez évben is javítsuk a vonatok közlekedését.* A menetrend tervezésével és szerkesztésével párhuzamosan készült a vonatközlekedési terv, amelynek részletes kidolgozása előtt az érdekeltekkel közösen felmérték a várható szállítási igényeket és az egyes viszonylatokban — továbbítására kerülő rakott és üres vasúti kocsik mennyiségét.

Valamennyi intézkedést a tervszerűségre és a gazdaságosságra való törekvés jellemzi, a fuvaroztató felek egyenletes és jó kiszolgálásának biztosítása mellett.

A nemzetközi teherforgalom menetrendjének gerincét

a TEEM-hálózat képezi, melyben tranzit, export és import szempontból egyaránt érdekeltek vagyunk.

A tranzitforgalomban — általában a naptári év második felében — *Curtici—Budapest—Bad Schandau* között az új menetrendben változatlanul naponta két TEEM-vonat közlekedik. Júniustól szeptember végéig változatlan menetrendi fekvésben közlekedik a *Curtici—Budapest—Wien—* [illegible] tranzit TEEM-vonat is.

Az egyre erősödő dél-észak irányú TEEM-forgalom igényeinek eddiginél jobb kielégítésére *Dragoman—Belgrád—Budapest—Sturovó* között júniustól októberig végéig új TEEM-összeköttetést létesítettek.

Jelentős változás az export-igények kielégítésére az az intézkedés, hogy az eddigi budapest—stockholmi és passau-i, valamint salzburgi TEEM-vonatok egész éven át történő közlekedésén kívül a főidényben Bad-Schandauig és Zebrzydowicéig egy-egy újabb Budapestről induló TEEM-vonat is közlekedik.

A tranzit és belföldi forgalomban futó TEEM-kocsik továbbításának meggyorsítása szempontjából *egyaránt jelentős intézkedés a Sturovóból—Bad Schandauba közlekedő két új TEEM-vonat forgalomba helyezése a csehszlovák vasutak vonalán.* Ennek a két vonatnak a közlekedésével a Sturovóba egyéb vonatokkal érkező vagy utánjegelés miatt visszamaradó TEEM-továbbítást igénylő kocsik átfutási idejét megrövidítik.

A MÁV áruszállítási szolgáltatásainak megfelelő színvonatokhoz csatlakozóan, az 1972/73. évi menetrendben is megfelelően felkészült a vasút arra, hogy kedvező termelés

és ehhez alkalmazkodó gyors szállítási igények kielégítésére belföldi expressz tehervonatok álljanak rendelkezésre.

Az új menetrendben *Nagykanizsáról, Kiskunhalasról, Szegedről, Szentesről, Kecskemétről, Füzesabonyból és Nyíregyházáról* indíthatók — megfelelő igények esetén — ezek az expressz tehervonatok.

Természetesen a MÁV vo-

(Folytatás a 6. oldalon)

Korszerű megállóhely a szobi fővonalon

Dr. Csanádi György átadta a forgalomnak Dömös vasúti megállóhelyet

Ismeretes, hogy a szobi vonal villamosítása idején megszűnt a régi *Dömös-átkelés megállóhely*, mert nem voltak biztosítva a balesetmentes utasforgalom feltételei. A közlekedés- és postaügyi miniszter azonban eleget téve a társadalmi igényeknek, elrendelte a megállóhely megfelelő kiépítését, melyet a *MÁV Hídépítési Főnökség* dolgozói szokatlanul rövid határidő alatt el is végeztek. Az új menetrend életbe léptetésével nincs akadálya annak, hogy naponta két pár vonat oda-vissza irányban megálljon Dömösön.

A Dunakanyar Intézőbizottság elnökének, *dr. Balassa Gyulának*, a megyei és községi párt- és állami szervek vezetőinek jelenlétében *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter június 5-én átadta rendeltetésének a korszerű, utasaluljáróval és térvilágítással is rendelkező megállóhelyet. Az építők mindkét vágány mellett 240 méter hosszú burkolt peront, a hegy felől pedig az utasok védelmére 270 méter hosszú görgetegfogó vasbeton falat építettek, amely megóv az esetleges sziklaomlástól. A peronok megtámasztására 122 méter hosszú támfal létesült. Átépült a szobi vonal eddig még nem korszerűsített szakasza is *Nagymaros—Zebegény* állomások között. Ezen a szakaszon 1130 méter hosszban kellett az ágyazat alá talajjavító réteget beépíteni.

Dr. Balassa Gyula, a DIB elnöke meleg szavakkal köszönte meg a megállóhely felújítását, *amelyet évente 100—120 ezer turista és helybeli lakos vesz igénybe.* A megállóhelytől kishajóval, komppal kelnek át a Dunán a kirándulók, akik a festői szépségű Szőke-forrás völgyébe, vagy Dobogókőre igyekeznek.

B. I.



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a szalag átvágásával megnyitja a forgalom előtt az utat Dömös megállóhelyen

(Laczkó Ildikó felvétele)

Hangverseny az oktatóteremben

Üzemi hangversenyt rendezett szocialista brigádok, valamint a brigádtagok családtagjai részére *a debreceni vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága és a MÁV Zenekari Főnökség*, Debrecen állomás nagy oktató termében.

A debreceni MÁV szimfonikus zenekar és a *Csokonai Színház* közreműködő művészei ez alkalommal olyan darabokat, operarészleteket adtak elő, amelyek a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének tematikájában is szerepelnek. *A hangversenyen való részvétel egyébként a vetélkedőn 5 pontot ér.*

A jelenlevők a jól sikerült, forró hangulatú esten többször és lelkesen ünnepelték a művészeket és a zenekar tagjait. A hangverseny így a késői éjszakában ért véget.

Új felvételi épületek a miskolci fővonalon

A miskolci fővonalon évek óta tartó korszerűsítési munkálatok szerves részét képezi az elavult felvételi épületek rekonstrukciója. Elsőnek a második világháborúban elpusztult *Emőd* állomást kellett újjáépíteni. Annál is inkább, mivel a forgalom irányítását több mint két évtizeden át, ideiglenesen a raktárból látták el.

Az új felvételi épület építése a miskolci igazgatóság tervgazdasági osztályának irányításával, a MÁV Tervező Intézet tervei alapján, *1970-ben kezdődött és a múlt év nyarán fejeződött be.* A földszintes épület monolit és előre gyártott szerkezetek alkalmazásával épült. A homlokzat kialakításánál az esztétikai követelményeken kívül a fenntartási költségek csökkentése is fontos szerepet játszott.

Most a szomszédos *Mezőkeresztes—Mezőnyárád*, valamint *Mezőkövesd* állomás felvételi épületének rekonstrukciója van soron. A tervek szerint mindkét helyen két ütemben történik az átépítés.

KISKUNHALASON:

Vasutas a tanácselnök

„Valósítsa meg az apparátusban azt a szellemet, amely a vasúti csomóponton tapasztalható...”

Kiskunhalas vasutasai május elsejét már a *kiváló vasúti csomópont* kitüntetés birtokában ünnepelték. Hosszan, részletesen írhatnánk most arról, milyen eredmények elérése révén jutottak a halasiak a magas elismeréshez, ehelyett azonban elegendő lenne — egy másik esemény kapcsán — a városi pártbizottság titkárának nemrég elhangzott kijelentését idézni.

Tudni kell persze, hogy a városi tanács elnöki tisztét — a választást követő alakuló ülés óta — *vasutas tölti be Kiskunhalason*, s ez a vasutas nem más, mint *Tánczos Sándor*, aki a pályafenntartási főnökség vezetője volt a tanácselnöki tisztségbe való beiktatásáig. A pályafenntartási főnökség volt vezetője természetesen nem most ismerkedik a tanácsi munkával, a közéleti tennivalókkal, hiszen — az utóbbi két évet leszámítva — *tizenhat esztendőn keresztül megyei tanácstagként, ezenkívül hosszú időn át a városi pártbizottság tagjaként is sokat fáradozott a lakosságért.* Ennek ismeretében választották őt legutóbb a 48-as körzet — az alsó várcsrész — tanácstagjává.

Nyílt, őszinte légkör

Ezek után idézhetjük azt a bizonyos kijelentést, amely a városi pártbizottság titkárától származik, de amely a város egész közvéleményének kívánságát tükrözi:

— Arra kérjük, Tánczos elvtárs, hogy tanácselnöki mivoltában törekedjék azt a szellemet megvalósítani a városi tanács apparátusában, amely a vasúti csomóponton már évek óta tapasztalható, amely a dolgozókat ott már régebben egységbe kovácsolta, emmás megbecsülésére, jobbnál jobb eredmények elérésére ösztönzi őket...

Az elvárásnak ez a megfogalmazása megtisztelő a kiskunhalasi vasutasokra nézve. De rá is szolgáltak a tisztességre, miután bebizonyították, hogy a pontos, fegyelmezett munka, az utasításszerű szolgálat — amelyben olykor parancsokat kell végrehajtani a közös célok érdekében — *teljes mértékben összeegyeztethető az emberséggel, a szocialista humanitással, a kölcsönös segítőkészség állandó jelenlétével, a jó közérzettel, alkotó kedvvel.* A város lakossága, a közélet vezetői és tagjai nem véletlenül ismerték fel, hogy ilyen körülmények között nem rossz élni, dolgozni... Most tehát azt remélik, hogy az új tanácselnök a vasúti csomópontról hozott tapasztalatok birtokában, s azzal a vezetői készséggel, amelyet szolgálati helyén maga is kitűnően alkalmazott, *sokat tehet a városért, a mintegy 30 000 lakosú, mindjobban fejlődő Kiskunhalasért.*

Ha segítenek...

S mit szól ehhez *Tánczos Sándor*, az új vb-elnök?

— Fájó szívvel hagytam el eddigi szolgálati helyemet, mert számomra a pályafenntartási főnökség és a vasúti csomópont nemcsak munkahely volt. Rajongásig szerettem a vasút lüktető világát, munkatársaimat, a kollégákat. Vígasztal azonban, hogy a várost, az itt élő, dolgozó embereket is szeretem, valamint az is, hogy végeredményben a kiskunhalasi vasutasoktól sem kellett elszakadnom. Nagy feladatok várnak rám, s ezek elvégzésében elsősorban éppen reájuk szeretnék támaszkodni. *Ha ők segítenek nekem, akkor már nem lehet semmi baj*, ha pedig — mint látom — a város egész lakossága mellém áll, akkor újabb sikeres évek következnek Kiskunhalas fejlődésében.

— Mit tart legfontosabb feladatának új tisztségében?

— Tájékozódni és tájékoztatni. Szerintem ez a vezetés sarkalatos tétele. A csomóponton eltöltött két évtized is erre tanított. A kiskunhalasi csomópont vezetői gyakran megfordulnak beosztottaik között, s nemcsak munka közben, hanem egyéb alkalmakkor is. Rendszeresen eljárnak a klubkönyvtárba, a szabad időben tartott rendezvényekre, részt vesznek minden megmozduláson, társadalmi akcióban stb. *A közvetlenség alkalmat ad a vélemények megismerésére, a gondolatok kicserélésére, a tudat kölcsönös formálására.* Ez csak használ a vezetői tekintélynek. Így valósítottuk meg többek között azt is, hogy az elért eredményeket a kollektíva minden egyes tagja a sajátjának vallja. Mert azokat valóban közösen értük el *A pályafenntartási főnökségen például a legegyszerűbb beosztású munkás is tudja, hogy mit miért kell elvégezni*, vagyis ismeri a kitűzött célokat, amelyeket egy-egy megadott időpontra a főnökség közösségének el kell érnie... Tanácselnökként is rendszeresen szeretnék az apparátus dolgozóival és a város lakosságával tanácskozni, köztük járni, s véleményük meghallgatása és az így kialakított álláspont ismertetése alapján a korábbi gyakorlat szerint utat mutatni, vezetni... *Velük, értük, együtt cselekedni...*

Az összefogás csodákra képes

A vezetésnek ez a formája eddig is sok-sok gyümölcsöt érlelt a közösség számára. A Tánczos Sándor által vezetett kollektíva, amely dicsérő oklevél elismerésben részesült, és hozzájárult a *kiváló vasúti csomópont* kitüntetés gazdasági feltételeinek teljesítéséhez, csak az elmúlt évben 35 újítási javaslatot nyújtott be, kilenccel többet, mint az azt megelőző esztendőben. A kifizetett újítási díjak csaknem megháromszorozódtak. *Ugyanott 6400 forintot adtak össze az emberek az alsószállási általános iskola televíziókészülékének megvásárlásához, valamint 11 100 forintot a vietnami nép megsegítéséhez.* Társadalmi összefogással szinte a semmiből építettek üdülőt Kunfehértón, miután a tanács telket, a szovjet katonai parancsnokság szállítóeszközöket, a vasutas-szakszervezet százezer forintos anyagi támogatást biztosított.

— Hiszem, hogy az egész város lakosságának együttműködése, közös munkálkodása, a párt és a kormány politikájának végrehajtásában rejlő lehetőségek tanácsi szinten való kihasználása sokkal nagyobb „csodák”-ra képes — mondotta Kiskunhalas tanácsának vb-elnöke, akit húsz évvel ezelőtt Budapestről helyeztek a pályafenntartási főnökség élére, s aki e két évtized alatt nemcsak kitűnő vasutasnak bizonyult, hanem a város első számú polgára lett.

Kovács József

TATABÁNYA-FELSŐ

Ahol „munka nélküli” a döntőbizottság

Az állomás dolgozóinak létszámába több, mint kétszáz ember tartozik. *Tatabánya-felsőn* is sok a munka, rengeteg a feladat.

Tolnai József állomásfőnöknek és közvetlen munkatársainak napról napra nagy segítséget ad a feladatok elvégzéséhez többek között *Szente Sándor* üzemgazdász, a szakszervezeti bizottság termelési és bérfelelőse, valamint *Szabó Mátyás* párttitkár is. Az állomás dolgozói — az elmúlt évi jó eredményeik alapján — vezérigazgatói dicséretben részesültek.

— Állomásunkon hat szocialista brigád működik — mondja Tolnai József. — *Három brigád már bronzérmes.* Tavaly és az azt megelőző időszakban igyekeztünk a brigádokat jól összekovácsolni, megértetni a hármas jelszó jelentőségét. Ebben a törekvésünkben a szakszervezeti aktivisták hathatós segítséget nyújtottak. *Munkánk eredményességét kedvezően befolyásolják a velünk együttműködő szállító vállalatok, így például a cementgyár, a karbitgyár, a bányák, az alumíniumkohó.* A kocsitartózkodás a kirakodás gyorsításával csökkent, a gépfordulási idő átlagosan 60—70 percre mérséklődött. Munkánk hatékonyságát fokozza a négytengelyes, nagy raksúlyú kocsik jobb kihasználása, így egy-egy kocsiba átlagosan már 28 tonnányi árut rakunk. E kocsik beállításával tavaly 2136 kocsival kevesebbet kellett felhasználnunk, mint a korábbi évben. Ennek folytán vonatközlekedési tervünk is kedvezően alakult.

— A létszám elegendő?

— Az évek óta gondot okozó létszámhiányt megfelelő szervezéssel sikerült megszüntetnünk az elmúlt év végére — kapcsolódik a beszélgetésbe Szente Sándor üzemgazdász. — Törekvésünk megvalósításában a szocialista brigádmozgalomnak, a jó munkahelyi légkörnek döntő szerepe volt. *Sokat számít az is, hogy állomásunkon egy kétszázszemélyes mosdó, öltöző létesült.* Ezelőtt a dolgozók többségének piszkosan, mosakodási lehetőség nélkül, a munka közben beszennyezett ruhában kellett szolgálat után hazamennie. Szerencsére, ez most már a múlté lesz...

Horányi József állomásfőnök-helyettes a következőket fűzi mindehhez:

— Az emberek elsősorban ezekből a jelekből látják, hogy a róluk való gondoskodás mindennél fontosabb, ezért szívesen nálunk maradnak.

— Kereskedelmi dolgozóink több mint fele nő — veszi át a szót *Hanis Lajos*, kereskedelmi helyettes. — Többségük szaktudást igénylő, felelősségteljes munkakörben dolgozik. Nekik és különösen a családanyáknak biztosítjuk a vonatkozó párt- és kormányhatározatok alapján az őket megillető jogokat. A munkát igyekszünk úgy szervezni, hogy a dolgozó nők jogai ne csorbuljanak, szolgálati helyeiken kedvvel dolgozzanak.

Végül Hartner Péter szb-titkáré a szó:

— Állomásunk dolgozói problémáikkal egyre ritkábban fordulnak hozzánk, s ez véleményem szerint azt is jelenti, hogy az állomásvezetés velünk és a pártszervezettel együttműködve igen jól látja el gazdasági és politikai feladatát. Gond azért nálunk is akad — néha sok a segélykérelem, vagy kevés az üdülőjegy — ezt azonban igyekszünk szükség szerint és mindig idejében megoldani. Döntőbizottságunk immár két éve nem tárgyalt vállalati, illetve munkajogi ügyet.

Kesztyüs Ferenc

Nemzetközi élet

Jugoszláv vasutas-szakszervezeti vezetők Pécsett

A Szabó Antal főtitkár vezette delegációnk a kapcsolatok erősítéséről tárgyalt a vendégekkel

A Jugoszláv Szállítási és Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének 1972-ben megválasztott új vezetőségével, illetve annak vezető szintű delegációjával most, május 28. és június 1. között találkoztak első ízben szakszervezetünk vezetői. A néhány napra Pécsre látogatott küldöttséget *Milojko Milutinovics*, a Jugoszláv Össz-szövetségi Vasutas- és Közlekedési Szakszervezeti Tanács elnöke vezette. A delegáció tagja volt *Franjo Horvát*, a szabadkai vasutas-szakszervezeti bizottság elnöke, *Milics Radomir* osztályvezető, nemzetközi felelős és *Martin Mesaric*, az eszéki terület elnöke. A vendégeket Udvar határátkelőhelyen *Szabó Antal* főtitkár és *Kinczli József*, a pécsi területi bizottság titkára fogadta.

A hivatalos megbeszélés Pécsett, a vasútigazgatóság tanácstermében zajlott le, s ezen a tanácskozáson az említett vezetőkön kívül részt vett *Szentannai Józsefné*, szakszervezetünk központi vezetőségének tagja és *Péteri Attiláné* nemzetközi felelős is.

A találkozón mindkét szakszervezet vezetője tájékoztatást adott a vasút és a szakszervezet helyzetéről, továbbá a határállomások dolgozói között kialakult együttműködésről.

A jugoszláv delegáció vezetője ismertette többek között, hogy közlekedési szakszervezetükhöz tíz szakma — *vasút, posta, közúti és városi közlekedés, tenger- és folyami hajózás, légi közlekedés, út- és hajóépítés, kikötőfenntartás* — 420 000 dolgozója tartozik, 376 000 szakszervezeti taggal. *A jugoszláv vasutaknak 45 000 dolgozója van.* A jugoszláv szakszervezet is azon munkálkodik, hogy a dolgozók — jelenleg elsősorban a vasutasok — helyzetén segítsen. A vasút érdekei ugyanis az egyéb közlekedési ágazatokhoz képest eddig bizonyos szempontból háttérbe szorultak, s most fő célkitűzés, hogy a vasutat rentábilissá tegyék.

A megbeszélésen mindkét részről teljes egyetértés nyilvánult meg abban, hogy a határállomásokon a magyar és a jugoszláv vasutasok között kialakult munkakapcsolat jó, sőt ezen túlmenően nagyra értékelhető elvtársi és baráti kapcsolatok is kialakultak a két vasút dolgozói között. A pécsi területi bizottság kezdeményezésére 1965-ben három határállomás dolgozói között létrejött szocialista munkaverseny-megállapodás ugyancsak nagyban előmozdította e kapcsolatok erősítését. Helyes lenne a területi szakszervezeti szervek együttműködését a jövőben még élőbbé, gyümölcsözőbbé tenni.



Jugoszláv vendégeink a pécsi megbeszélésen

A továbbiakra vonatkozóan a két delegáció megállapodást fogadott el, s a Jugoszláv Összszövetségi Vasutas- és Közlekedési Szakszervezeti Tanács elnöke *magyar vasutasdelegációt hívott meg 1974-re* egyhetes jugoszláviai látogatásra.

A vendégeket fogadta *dr. Szabó Tibor*, a MÁV pécsi igazgatóságának vezetője is.

A küldöttségek találkozója hasznos, eredményes volt, mert tovább erősítette a két szakszervezet között a korábbi években már kialakult jó kapcsolatokat.

MÁJUS 26-TÓL JÚNIUS 2-IG

Moszkvában rendezték meg a nemzetközi munkavédelmi szemináriumot

A Szovjetunió vasutas-szakszervezetének kezdeményezésére május 26-tól június 2-ig nemzetközi munkavédelmi szemináriumot — ezzel egybekötve védőeszköz-, védőruha-, munka- és egyenruhakiállítást — rendeztek Moszkvában.

A szemináriumon 32 ország 53 vasutas-szakszervezetének képviselői vettek részt. Szakszervezetünket *Berta István*, a munkavédelmi felügyelőség vezetője és *Kummer István*, a központi vezetőség tagja, a MÁV Vezérigazgatóság vasútbiztonsági osztályának vezetője képviselte.

A különböző társadalmi és gazdasági rendszerű országok más-más szakszervezeti egyesüléshez tartozó képviselői *most először gyűltek össze nemzetközi szemináriumon*, hogy megvitassák a vasutas dolgozók nagy tömegeit érintő, az élet- és munkakörülményeket is lényegesen befolyásoló kérdéseket.

A szeminárium vitaindító előadásai számos témát öleltek fel, s ezt követően 39. a szekcióüléseken 20 felszólalás hangzott el. A magyar delegáció két ízben is felszólalt.

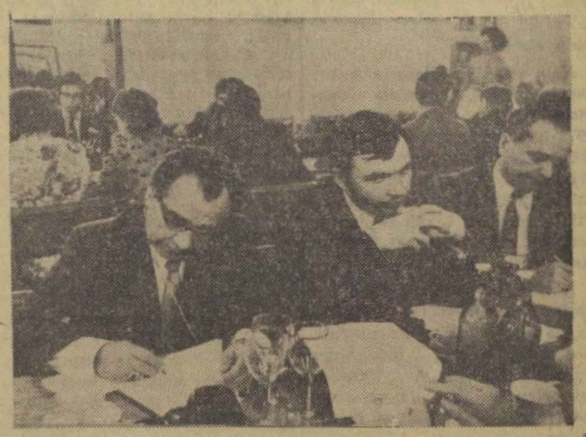
Az ülés harmadik napján a szovjet közlekedésügyi miniszter, *Borisz Pavlovics Bescsev* is megjelent, és felszólalásában nagyra értékelte a szakszervezetek munkavédelmi tevékenységét, ugyanakkor részletesen foglalkozott a Szovjetunió békepolitikájával. Rámutatott, hogy a nemzetközi vasutas szeminárium éppen olyan időpontban ülésezik, amikor a világ népei üdvözlik *Brezsnyev* elvtársnak az NSZK-ban a béke érdekében folytatott tanácskozásait. A szeminárium légkörét is az egységre való törekvés jellemezte.

Az előadásokat követő vitában azonban megmutatkozott, hogy a különböző társadalmi formában élő vasutasok helyzete között óriási eltérések vannak. *A kapitalista országokból érkezett felszólalók szinte kivétel nélkül úgy határozták meg a vasútjaiknál végbemenő műszaki fejlesztést, hogy az náluk nem a dolgozók, hanem a tőkések érdekeit szolgálja.* A japán szakszervezet képviselői például elmondták, hogy a műszaki fejlesztés folytán nagyfokú elbocsátások történtek a vasutaknál.

A szeminárium részvevői üzemlátogatáson is meggyőződhettek arról a messzemenő gondoskodásról, amelyről a szovjet vasutas-szakszervezet vezetői beszámoltak. A delegációk tagjai *Moszkvában megtekintették a Szortisovocsnája-Rjazanyi Fűtőházat, Leningrádban az automatizált teherpályaudvart és a metrót, Rigában a személypályaudvar műszaki kocsiszolgálatát.*

A vasutasok munka- és egészségvédelme, a biztonságos munkafeltételek megvalósítása azonban még számos országban megoldatlan — amint ezt a szeminárium részvevői kifejtették. Ezért a helyzet javítása érdekében — megjelölve a legfontosabb tennivalókat — *felhívással fordultak valamennyi szakszervezethez, s ugyanakkor memorandumot küldtek a közlekedési minisztériumokhoz, a vasutak vezetőihez és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezethez*, amelyben kérik, hogy biztosítsák a vasutas dolgozók munka- és egészségvédelme érdekében elfogadott normák betartását.

(A felhívást és a memorandumot következő számunkban ismertetjük.)



A magyar delegáció tagjai a moszkvai munkavédelmi szemináriumon

(Fotó: APN)

A szakszervezetek érdekvédelmi és érdekképviseleti jogai V.

5 A javaslattétel joga.
Az üzemi demokrácia érvényesítésével összefüggésben a dolgozók különböző alkalmakkor elhangzott javaslataiból a szakszervezeti vezető szerv — az intézkedésre megerett kérdésekből — összegezett javaslatot készít, és ezzel a gazdasági vezetést cselekvésre készteti.

A szakszervezetek javaslattételi joga általános. Kiterjed mindenre, ami az élet- és munkakörülményeket érinti. A szakszervezeti kezdeményezés tehát javaslatokban jut kifejezésre, amelyeket a gazdasági vezetők kötelesek megfontolni, a tudomásul vétel elől nem térhetnek ki. Mérlegelhetik őket, elfogadhatják vagy elvethetik azokat, de mindenképpen foglalkozniuk kell a szakszervezet javaslataival. Elutasítás esetén értesíteniük kell az indokolásról a szakszervezetet.

6. Az egyetértés, illetőleg a közös döntés joga.
A gazdasági vezetők a dolgozók összességét érintő kérdésekben *csak a szakszervezeti szervekkel egyetértésben dönthetnek.* Minden olyan kérdést, amely a *Munka Törvénykönyve* végrehajtásával, a dolgozók élet- és munkakörülményeivel összefügg, a gazdasági vezetők a szakszervezettel egyetértésben szabályoznak, *a szakszervezet nélkül, vagy ellenére ilyen kérdésekben nem intézkedhetnek.* (Kollektív szerződés, munkavedelmi szabályzat, vállalati működési és szervezeti szabályzat, a munkaügyi döntőbizottság tagjainak kijelölése, a gyermekintézmények, munkásszállással kapcsolatos közös döntés stb.) *Ha mégis előfordul, ez jogellenes, következésképpen nem érvényes, a dolgozókat nem kötelezheti.*

Az egyetértési és közös döntési jogban olt testet a pártnak és a kormánynak az az elvi álláspontja, hogy a munkavállalókat közvetlenül érintő kérdések eldöntését csakis azok képviseleti szervével együtt tartja celszerűnek és jogosnak.

Szükséges kihangsúlyozni, hogy az egyetértési jogot a partnerrendszer keretei között lehet gyakorolni, amely annyit jelent, hogy ha a tárgyba vágó intézkedést

— a miniszter, vagy a vezérigazgató adja ki, akkor a szakszervezet elnöksége,

— ha a vasútigazgatóság adja ki, akkor a területi bizottság.

— ha a szolgálati főnök, vagy a vállalatvezető adja ki, akkor a helyi szakszervezeti bizottság (szakszervezeti tanács) egyetértési joga kell, hogy érvényesüljön.

Más határkörök gyakorlásánál is fontos, de az egyetértesi hatáskörbe utalt kérdéseknél különösen, hogy a szakszervezeti szervek az össztársadalmi, a kollektíva- és az egyéni érdek összehangolásának követelményéből induljanak ki.

A különböző érdekek tendenciajukban egybeesnek (ez társadalmunk szocialista jellegéből kovetkezik, s a gazdaságirányítás új rendszere még jobban megerősíti), egy adott időpontban, vagy egy adott helyen azonban eltérhetnek egymástól. Ezért az össztársadalmi érdeket nem lehet kritika nélkül azonosítani a helyi érdekkel.

Az egyetértést illetően a legnagyobb jelentősége a kollektív szerződésnek van, miután az széles körben szabályozza a dolgozók élet- és munkakörülményeit. A kollektív szerződést a dolgozók megvitatják. Az üzemi demokrácia képviseleti szervének, a szakszervezetnek kötelessége az elhangzott véleményeket összegezni, mérlegelni, és a jogos igényeket, érdekeket a kollektív szerződésben érvényesíteni.

7. A kifogás (vétó) joga.
A szakszervezeti szerveknek ez a joga újszerű, jelentőségénél fogva nagy figyelmet érdemel. Látni kell e jog gyakorlásán, hogy a gazdasági vezetők az egyszemélyi vezetés elve alapján meghatározott kérdésekben a szakszervezet egyetértése, illetőleg véleménye nélkül is dönthetnek. Ezek állami jellegű döntések, végrehajtásuk kötelező. *Megtörténhet azonban, hogy egyes vezetői döntések, utasítások nem mindig és nem mindenhol felelnek meg a törvények, a szocialista erkölcs követelményeinek. Ilyen esetben teljesen indokolt és szükséges, hogy a szakszervezeti szerv kifogást, vagyis vétót emelhessen a vezető joggal kifogásolható intézkedésével szemben.* A szakszervezet által benyújtott kifogás ilyen értelemben a törvények betartásának társadalmi ellenőrzését, egyben garanciáját — az esetleges torzulások megelőzését is — jelenti.

A szakszervezeti szerveknek joguk van kifogást (vétót) emelni a következő esetekben:

— a munkaviszonnyal összefüggo jogszabályok (törvények, rendeletek stb.) megsértése esetén. Munkaviszonnyal összefüggő jogszabályoknak kell tekinteni a Munka Törvénykönyvét és végrehajtási utasításait, a SZOT szabályzatokat, az illetékes szakszervezetekkel egyetértésben kiadott rendelkezéseket,

— a dolgozók élet- és munkakörülményeire vonatkozó közös, vagy egyetértéseben hozott jogszabályok, megállapodások megsértése miatt. Ilyen — közösen kiadott — vállalati megállapodás, illetve szabály például a kollektív szerződés,

— a szocialista erkolcs és bánásmód szabályait figyelmen kívül hagyó intézkedés esetén, amely sérti a dolgozók érdekeit. Megtörténhet, hogy a vezetői döntés a törvények betűinek, a közös megállapodásoknak formailag megfelel ugyan, azonban mégis sérti az egyes emberek, kollektívák önérzetét, igazságérzetét, mindez pedig az mellőzi a szocialista humanitást (például az éjjeli munkamegosztás).

Nem kis gond annak megítélése, hogy egy-egy döntés mikor és mennyiben sérti a szocialista bánásmód elveit. *Nagyon fontos, hogy a szakszervezeti szervek csak a konkrét tapasztalatokat vegyék alapul.*

A kifogásolás jogát, a vétó bejelentését általaban az adott helyen legmagasabb szintű választott szakszervezeti testület gyakorolja. *Az üzemi szakszervezeti tanács a kifogásolás jogát átruházhatja a szakszervezeti bizottságra,* sőt meghatározott ügyek körében a szakszervezeti bizottság titkárára is. Ez attól függ, hogy egy-egy intézkedés az egész kollektívát, a dolgozók nagyobb vagy kisebb csoportját, vagy egyes személyeket érint.

A szakszervezeti szerv vagy a szakszervezet titkára kifogását *az intézkedést kiadó gazdasági vezetonek jelenti be, írásban.* A benyújtott kifogás, vagyis a vétó bejelentése egyben felfüggeszti az intézkedés végrehajtását. A szakszervezet a kifogásolásról a közvetlen felsőbb szervét és egyben az érintett dolgozó(ka)t is írásban tájékoztatja akkor is, ha a szolgálati vezető az intézkedést visszavonja.

Megtörténhet, hogy az érintett gazdasági vezető nem ért egyet a kifogásolással. Ilyen esetben a vitát, ha a kifogásolt intézkedés a munkahely egész kollektíváját, illetve a dolgozók csoportját érinti, *a vállalat felügyeleti szerve, igazgatóság és a szakszervezet felsőbb szerve, a területi bizottság hivatott elbírálni.* Munkaviszonnyal összefüggő egyedi ügyekben a munkaügyi döntőbizottság bírálja el.

A kifogásolási jog érvényesítésének mechanizmusa a vállalati adottságoktól függően eltérő. Követelmény, hogy e vitákat a szolgálati helyen belül gyorsan (3 napon belül), a felsőbb szervek pedig soron kívül bírálják el és döntéseikről tájékoztassák az illetékeseket.

A szakszervezeti szerveknek arra kell törekedniük, *hogy a nézetelteréseket megelőzzék, az álláspontokat lehetőleg már előzetesen egyeztessék.* Fontos eszköz ehhez a rendszeres kölcsönös tájékozódás, megbeszélés.

8. Az önálló szabályozás, illetve önálló döntés joga.
Ez a jog önmagában is mutatja a szakszervezetek megnövekedett szerepét, amely nagyon szorosan kapcsolódik az üzemi demokráciához. *A Munka Törvénykönyve 13. §. 4. bekezdése előírja, hogy a vállalati szakszervezeti szervek döntenek az üzem szociális, kulturális alapjainak felhasználási módjáról, a gazdasági vezető előzetes véleményének kikérése után.* A vállalat véleménye azonban nem köti a szakszervezetet. Mérlegelhet minden eszközt, de önálló döntést ez nem gátolhatja. A kollektív szerződésben meg kell határozni, hogy a részesedési alapból egy összegben mennyit kívánnak szociális, kulturális célokra fordítani, az összeget el kell különíteni, és e felett a szakszervezetnek van önálló döntési joga.

(Folytatjuk)

Félidőben két kongresszus között

Írta: Molnár György titkár

Májusban zárult le szakszervezeti mozgalmunk egész tagságát érintő eseménysorozata, amely során a választott testületek számot adtak az 1972-ben végzett munkáról. *A vezető testületek és tisztségviselok beszámolói a központi vezetőségtől az alapszervezeti bizalmi csoportokig, a szervezeti élet jelentős eseményei,* a szervezeti demokrácia érvényesülésének fontos megtestesítői voltak.

Az elmúlt évi munkáról szóló beszámolók jelentőségét aláhúzta az a körülmény, hogy pártunk Központi Bizottsága novemberi ülésén elemzete az MSZMP X. kongresszusa határozata végrehajtásának tapasztalatait és több fontos a munkásosztály helyzetére vonatkozó határozatot hozott. E feladatok megoldásában szakszervezetünknek is minden szinten meghatározó és önálló szerep jutott.

Érthető volt tehát az a figyelem és aktivitás, amelyet a vasutas dolgozók tanúsítottak szakszervezeti mozgalmunk múlt évről szóló beszámoloi iránt.

Másik meghatározó körülmény az éves munka értékelése során az volt, hogy szakszervezetünk VIII. kongresszusa határozatai időarányos teljesítésében „félidőhöz" érkeztünk. A mérleg elkészítése során értékelésre került, hogy mozgalmunk miként él a rábízott felelősséggel, hogyan tölti be érdekvédelmi és nevelő funkcióját, hogyan gyakorolja jog- és hatáskörét, a munkásosztály, a vasutas dolgozók képviseleti szerveként.

Az elmúlt időszakban a szakszervezeti tagság jelentős része tájékozódott, hogy a helyi szakszervezeti szervek milyen munkát végeztek. Azokon a helyeken, ahol a beszámolókban erre figyelmet fordítottak, *megismerték azt, hogy a szakszervezet központi vezetősége, elnöksége és a területi bizottságok milyen kérdesekkel foglalkoznak a dolgozók érdekvédelme és a vasútüzem hatékonyabb gazdálkodásának elősegítése érdekében.*

A jelentések túlnyomó többsége helyesen tükrözte vissza azt a sokoldalú tevékenységet, amelyet a szakszervezei bizottságok végeztek. Összegezték az eredményeket, és önkritikusan feltárták a munka fogyatékosságait. *Különösen azoknál a szervezeteknél váltott ki nagy érdeklődést a beszámoló, ahol részletesen ismertették, hogy miért és milyen kérdésekben kezdeményeztek a helyi gazdasági vezetésnél,* valamint arra hogyan válaszoltak, illetve intézkedtek az illetékes szolgálati főnökök.

A tagsági aktivitást jellemezte a területi bizottságok, az alapszervezetek és a szakszervezeti csoportok múlt évi munkával foglalkozó rendezvényeit, amelyek során nemcsak kaptak, hanem véleményük kifejtésével, javaslataikkal sok segítséget is adtak a vezető testületek további munkájához.

A beszámolók és az azt követő vita minden szinten megerősitette a központi vezetőségnek azt az értékelését, hogy szakszervezetünk politikai szerepe, tömegbefolyása, elismertsége nagyot nőtt a dolgozó emberek körében. A szakszervezeti szervek és a tisztségviselők nagyobb felelősséggel, hozzáértéssel és megnövekedett önállósággal érvényesítik jog- és hatáskörüket az érdekvédelmi, nevelő és gazdaságszervező munkában.

Egyetértéssel szóltak a szakszervezet álláspontjáról *a központi és saját erőből végrehajtott bérfejlesztésekről, a kollektív szerződésben foglaltak határozottabb betartását szorgalmazó munkáról,* a szociális és munkavédelmi kérdésekben tett kezdeményező szerepéről és a dolgozók egyes vagy nagyobb csoportjai érdekében indított kártérítési eljárásokról, a jogvédelmi munkáról.

Támogatást, elismerést kapott az alapszervezeti tisztségviselők körében kifejtett káderképző munka rendszere és tartalma, valamint rétegpolitikai tevékenységünkben az az a törekvés, hogy differenciáltabban foglalkozunk a nők, a fiatalok és a nyugdíjas szervezett dolgozók ügyeivel.

A szakszervezet munkáját pozitívnak megítélő véleményeknek örülhetünk. *Elismerés ez azoknak a tisztségviselőknek, aktivistáknak, akik önzetlenül végzik mozgalmi munkájukat,* hogy megfeleljenek munkatársaik, választóik bizalmának.

A tagság részéről elhangzott javaslatok és bírálatok azonban fontos jelzői annak, hogy miként kell még tovább javítani munkánkat. *A szakszervezeti demokrácia érvényre jutásának fontos követelménye, hogy a vezetés alaposan elemezze és hasznositsa a javaslatokat.*

A tagság több határozottságot és következetességet vár az alapszervezeti és középszervi vezető testületektől a testületi döntések végrehajtásában.

A vezető szervek adjanak több helyszíni segítséget a közép- és alapszervezeteknek a határozatok végrehajtásának segítésében, gyakorlati végrehajtásában. *Sok helyen kifogásolták és hiányolták, hogy szakszervezeti munkánknak nincs megfelelő propagandája, nyilvánossága.* Nem érvelünk megfelelően azokkal az eredményekkel, intézkedésekkel, amelyek a szakszervezeti szervek kezdeményezésére születtek a dolgozók élet- és munkakörülményei javítása céljából.

Javasolták: *a szakszervezeti bizottságok szorgalmazzák, hogy a gazdasági vezetés — elsősorban a középvezetők — tegyenek többet az üzem- és munkaszervezés korszerűsítéséért, az üzemi demokrácia érvényesítéséért, a megfelelő munkahelyi légkör kialakításáért.* Vegyék jobban figyelembe a szocialista brigádok tagjainak véleményét, építsenek kezdeményező szerepükre a gazdasági feladatok megoldásában. Vállalásaik teljesítéséhez biztosítsanak kielégítőbb feltételeket. Építsenek rájuk az üzemi demokrácia teljesebbé tételében.

Jellemző volt, hogy a felszólalók javaslataik során nem egyéni problémáikat mondták el, hanem dolgozótársaik, szélesebben véve a vasúton dolgozók egészét érintő kérdések kerültek megvilágításra. Ilyenek:

— A munkaidő-csökkentésben még nem részesülő dolgozók rövidített munkaidejének bevezetése. Ez különösen a sok nődolgozót foglalkoztató szolgálati helyeken vetődött fel élesen.

— Az utazószolgálatot teljesítők körében azonos munka mellett, a menetidő-rövidülés következtében *a változó illetmény csökkenése jelent problémát.*

— Nagyobb segítséget várnak a lakásépítések üzemi támogatásához és gyorsabb ütemű fejlesztését igénylik a gyermekjóléti intézményeknek.

— Az üdültetéssel kapcsolatban elismerően nyilatkoztak a gyermeküdültetés színvonaláról. *Kevésnek és színvonalában nem mindig kielégítőnek tartják viszont a családos és házaspári üdülést.* A szanatóriumi és gyógyfürdői beutalás lehetőségeinek bővítését javasolják. Több jogos bírálat hangzott el a szabad idő kulturáltabb eltöltését segítő feltételek biztosítására, a szakszervezeti nevelő munka színvonalának emeléséről.

Az 1972. évi munka értékelése során új vonás volt, hogy a felső szakszervezeti szervek „minősítették" az irányításukhoz tartozó alsó szakszervezeti testületek munkáját. A területi bizottságok első alkalommal nem tudták ezt a feladatot valamennyi hozzájuk tartozó alapszervezetnél elvégezni.

Így elsősorban csak a nagyobb szolgálati helyek szervezeteinél valósult ez meg. *A minősítések általában elérték céljukat.* Sok segítséget adtak az adott tesület munkájának reális megítéléséhez és a munkastílus további fejlesztéséhez. Ahoz azonban, hogy e feladatot a következő évben még eredményesebben tudjuk elvégezni, megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a szervezetek egész évben történő módszeres segítésére, helyezetének alapos elemzésére.

Az elmúlt évi munka összefoglalása sok elismerésre méltó eredményt és tapasztalatot adott szakszervezeti szerveink számára. *Most az a feladat, hogy a tapasztalatokat reálisan számba vegyük és hasznositsuk munkánkban, hogy soron következő kongresszusunkon arról számolhassunk be: maradéktalanul teljesitettük a VIII. kongresszus határozatait szakszervezetünk tagjainak jogos elvárása szerint.*

Írók és olvasók egymás között



(Gyergyói János felvétele)

Sánta Ferenc író találkozott a vasutas olvasókkal a budapesti igazgatóság szakszervezeti bizottsága által június 6-án rendezett összejövetelen. Az igazgatóság kultúrtermében lezajlott találkozón *Létay Klára* előadóművész is közreműködött: részleteket mondott az író *Isten a szekéren* című kisregényéből. Sánta Ferenc válaszolt a részvevők kérdéseire, s kifejezte örömét az irodalmi érdeklődés élénk megnyilvánulása láttán.

A Landler Művelődési Házban is jól sikerült *Nemeskürty István* író találkozása a járműjavítóban dolgozó olvasóival. Képünk ez alkalomból készült: az író könyveit, köztük Requiem egy hadseregért című művét dedikálja.

Tanul a szentesi építési főnökség

Az egyszerű emberek többsége nehéz fizikai munkát végez. Emellett nem könnyű tanulni. *Az iskoláskort meghaladó fejek, a család napi gondjai mellett már nehezebben fogadják be a tudományt.* Évek óta bírálat tárgya volt, hogy a felnőtt dolgozók számára az általános iskola elvégzésére ugyanolyan tantervet és időt írtak elő, mint a gyermekeknek. Ez a rendszer korlátokat szabott az előrehaladásnak és a lemaradás felszámolásának. Most változás történt. Hosszú évek után megjelent az a rendelet, amely szerint a tantervek, a tananyag és a tanulmányi idő igazodik a felnőtt emberek korához, érdeklődéséhez és szükségleteihez.

A *szentesi építési főnökség* élt a lehetőséggel és az elmúlt tanévben jól sikerült a beiskolázás. 19 hetedikes és 12 nyolcadikos felnőtt tanult az új rendszerű oktatás keretében a főnökségre kihelyezett általános iskolában.

Egy-egy osztály elvégzésére 180 óra volt a kötelező tanulmányi idő, melyet a legalkalmasabb beosztással lehetett felhasználni. Az építési főnökségnek és dolgozóinak a legkedvezőbb a szabad szombaton való tanulás. Ezenkívüi a közös érdek azt kívánta, hogy a kötelező óraszámot rövidebb időszakba sűrítsék. *Így a tavaszi és nyári nagy munkák idejére a felnőtt tanulók már túl voltak a vizsgákon,* mert az iskolai tavaszi szünet alatt nem tették félre könyveiket. Szabadságuk egy részét tanulásra áldozták.

Ha a felnőttoktatásban részt vevők számszerű adatai nem is magasak, azért mégis nagy dolgok ezek, mert megmozdult az egyszerű emberek tudata.

A továbbtanulást is sokan választották. Különösen a szocialista brigádok tagjai törekedtek újabb és újabb ismeretek elsajátítására. Két mérnök képezi magát tovább a Műszaki Egyetem gazdaságmérnöki szakán. Egy-egy dolgozó jár marxista egyetemre, illetve a szakosító tagozatra. Ketten mérlegképes könyvelői tanfolyamot végeznek. Egy-egy dolgozó felsőfokú munkavédelmi és felsőfokú munkaügyi tanfolyamon képezi magát. Öten a középiskolák különböző osztályaiban tanulnak.

Fogas

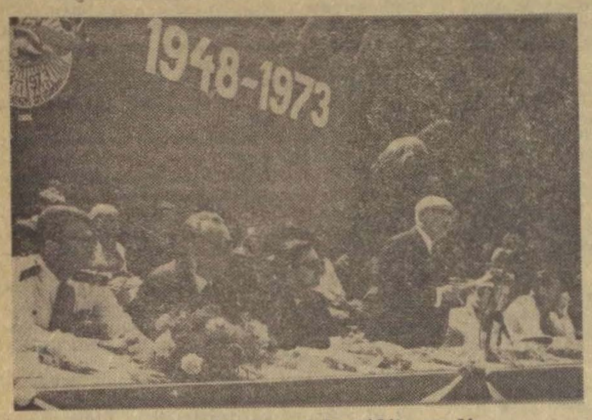
„Ápoljátok tovább az Úttörővasút hagyományait"

DR. CSANÁDI GYÖRGY KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTER BESZÉDE AZ ÚTTÖRŐVASÚT 25 ÉVES JUBILEUMI ÜNNEPSÉGÉN

Nagy napra ébredtek június 10-én, vasárnap reggel a *MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút* ifjú és felnőtt vasutasai. Ezen a napon került sor az intézmény 25 éves jubileumi ünnepségére. A zászlódíszbe öltözött hűvösvölgyi végállomás melletti téren felállított díszemelvényhez a *MÁV Tisztképző Intézet* és a *Határőrség* díszszázada között vonultak be a meghívott vendégek, majd az a 420 úttörővasutas és postás, akik ezen a napon tettek fogadalmat.

Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Kovács Ottó*, a II., *dr. Tóth János*, a XII. kerületi pártbizottság titkára, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, *Illisz László*, a *KISZ KB* titkára, *Szabó Ferenc*, a Magyar Úttörők Országos Szövetségének főtitkára.

A jubileumi ünnepséget *Rákosi Gábor*, az Úttörővasút üzemfőnöke nyitotta meg, majd *dr. Csanádi György* miniszter mondott ünnepi beszédet.



A miniszter ünnepi beszédét mondja (Laczkó Ildikó felvételei)

HŰVÖSVÖLGYIG ELŐRE!

— *Azt hiszem, ma mindnyájan örömteli szívvel jöttünk erre a csodálatos, 25. születésnapra* — kezdte beszédét a miniszter. — *Ma emlékeinkkel ajándékozzuk meg egymást, és benneteket pajtások. Talán több is az emlék, mint amennyit el tudunk egymásnak mondani. Ha virágot hajtanának ezek az emlékek, akkor menten virágba borulna mind az egész, a 11 kilométert meghaladó Úttörővasút, a Széchenyi-hegytől Hűvösvölgyig.*

A miniszter ezután maga is emlékezett. Emlékezett a 25 évvel ezelőtti avató ünnepségre, melyen az a megtisztelő feladat jutott Csanádi Györgynek, hogy elmondhatta hazánk első úttörővasútjának műszaki tulajdonságait. Akkor, 1948-ban, szavait így fejezte be:

„... Magyarországon még senki sem épített úttörővasutat. Mi építettünk, hogy a 3 éves terv első születésnapján a népi demokrácia a legszebb ajándékot adja a dolgozók gyerekeinek, ami játék is, komoly is, ami munkára, fegyelemre, hazaszeretetre nevel. És íme, készen áll a kisvasút. A vasút végállomásának neve: Előre. Nem véletlen, hogy éppen erre kerestük. Tovább akarunk és tovább fogunk menni! Tovább visszük kisvonatunkat, egészen Hűvösvölgyig! Előre!..."

— Akkor nem gondolhattam, hogy 25 év múltán újra itt fogok állni elvtársaimmal, barátaimmal, pályatársaimmal — folytatta beszédét a miniszter. — *Csak arra gondolhattunk, hogy tovább építjük a vasutat az úttörőknek, egészen Hűvösvölgyig. S valóban tovább építettük, egy negyedszázadon át.* Azok a kislányok és kisfiúk, akik akkor léptek szolgálatba az úttörővasúton, ma 35 évesek. Lehet, hogy gyermekeik éppen ma és itt tesznek úttörővasutas-fogadalmat, mint a MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút ifjú tagjai, az úttörőzászló és társaik előtt arra, hogy megtartják a vasút és a posta szabályait, és megőrzik az Úttörővasút és a posta jó hírnevét, *tetteikkel szolgálva szocialista hazánkat, a dolgozó népet.*

SOK BOLDOG SZÜLETÉSNAPOT!

Az Úttörővasút 25. születésnapján, a magyar felszabadulás 28 esztendejének tapasztalataiban megacélosodott hittel mondhatom: *úttörővasútunk személyes életünk 25 évére tekint vissza, és ez nem csekély idő,* de jövője nagyobb, mint a múltja és túlmutat jelentőségével, hervadhatatlan bájával az új századfordulón. *Kívánjunk hát szeretett hazánk legbájosabb alkotásának még sok boldog születésnapot!*

Dr. Csanádi György beszéde további részében az úttörővasutasokhoz és postásokhoz szólt. Arra hívta fel figyelmüket, hogy szolgálatuk alatt jól figyeljenek fel minden olyan eseményre, ami az úttörővasúton történik. *Tanuljanak szorgalmasan és ápolják szeretettel azt az örökséget, melyet az elődök hagytak rájuk.* Elmondta, hogy 25 évvel ezelőtt a 490 039-es pályaszámú, keskeny nyomtávolságú gőzmozdony vontatta a vidám utasokkal zsúfolt kisvonatot. Ezzel szemben ma 450 lóerős Diesel-hidraulikus mozdonyok továbbítják a szerelvényeket. *Az Úttörővasút éppen úgy korszerűsödik, mint a nagyvasút.* Amint a nagyvasúton új, technikai megoldást alkalmaznak, az a Széchenyi-hegyen is megjelenik, mert dolgozni is, játszani is így érdemes.

LELKESÍTŐ FELADAT

— Ma az Úttörővasút fontos helyet tölt be 2 milliós lakosú fővárosunk tömegközlekedésében, mégpedig Budapest legpompásabb hegyvidékén. *Kell ennél nagyszerűbb, lelkesítőbb, felelősségteljesebb munka?* Az úttörők 25 év óta, évenként legalább félmilliós utas szállításával alaposan bebizonyították országnak, világnak, hogy itt komoly munka folyik. Ezért mi felnőttek: *szülők, pedagógusok, az Úttörőszövetség vezetői, vasutasok, postások, vezető közlekedési szakemberek és utasok mind köszönetet mondunk nektek és nagyon büszkék vagyunk rátok* — mondotta az úttörővasutasok felé fordulva a miniszter, majd a következő szavakkal fejezte be beszédét:

— Ha azt kérdeznétek tőlem, pajtások, hogy milyen tanácsot adnék útravalóul, akkor szívem szerint azt tanácsolnám nektek, akik ma tesztek úttörővasutas- és postásfogadalmat és pajtásaitoknak, akik ma közösségükbe fogadnak benneteket, hogy *ápoljátok az úttörővasút hagyományait. Kincset ér itt minden emlék,* mert az itt kovácsolódó kommunista közösség él benne tovább és élteti megújhódó életerejével a nagy közösség összetartozását nemes céljaiban.

Előre, Pajtások! Tartsátok a menetrendet! A pálya szabad! Nincs végállomás!

A miniszter ünnepi beszéde után *Szabó Ferenc*, az Úttörők Országos Szövetségének főtitkára mondott rövid köszöntőt. Ezt követően *Harri Bernstein*, az NDK Ernst Thälmannról elnevezett úttörőszövetségét képviselő delegáció vezetője köszöntötte a jubiláló úttörővasutat, majd egy vasutas-egyenruhába öltöztetett óriás berlini mackót ajándékozott az úttörővasutasoknak.

JUBILEUMI KIÁLLÍTÁS

A két köszöntő elhangzása után *420 úttörővasutas és postás kispajtás tett fogadalmat,* majd az állami és a társadalmi szervek képviselői és a külföldi vendégek emlékszalagot kötöttek az úttörővasút zászlajára.

A jubileumi ünnepség kitüntetések átadásával ért véget. (A kitüntetettek névsorát az oldal más helyén közöljük.) Utána a hűvösvölgyi végállomáson *dr. Czére Béla*, a Közlekedési Múzeum főigazgatója megnyitotta *az Úttörővasút jubileumi kiállítását*, melyet a váróteremben és a peronon rendeztek be. A peronon látható az úttörővasút első gőzmozdonya, s mellette a legújabb Diesel-mozdony.

— *Ez a kis kiállítás, amelyet most itt megnyitunk, arra hivatott, hogy szemléletesen is felidézze az elmúlt negyedszázad úttörővasutasainak és a nagyszerű intézménynek az életét* — hangsúlyozta Czére Béla, majd elmondotta, hogy azok, akik a kiállítás sikeréért fáradoztak, azzal a céllal gyűjtötték össze a kiállított tárgyakat, készítették el a tablókat, hogy ezzel is méltó emléket állítsanak a negyedszázados jubileumnak.

Visi Ferenc

Játék és felelősségtudat

Azt hiszem, az a nap emlékezetes marad mindenki számára, aki csak ott volt az ünnepségen. És emlékezetes marad *dr. Csanádi György* miniszter beszédének utolsó mondata: „A pálya szabad, s nincs végállomás." Akár mottóul is választhatnánk.

Ifjú és régi úttörővasutasokkal beszélgettem, s a beszélgetések meggyőzően bizonyították e mondat igazságát.

Pasztuha István 15 éves, nyurga fiú. Négy éve viseli már — nem kis büszkeséggel — a sötét szürke egyenruhát. Édesapja villanyszerelő, ő maga a solymári általános iskolába járt.

— *Nagyon megszerettem a vasutat, és szeretek a gépekkel is foglalkozni. Jelentkeztem a Vasútgépészeti Szakközépiskolába, remélem, hogy felvesznek, és sikerül elvégeznem.*

Társa, *Solt Péter* 14 éves, s szintén négy évet szolgált az Úttörővasútnál. Ő pesten, a Dózsa György úti általános iskolába járt, édesapja üzletkötő.

— *Mi irányítjuk a hűvösvölgyi állomást* — mondja nagykomolyan. — *A nyáron lesz még egy táborozás, aztán abbahagyom. Nekem csak játék volt ez, de nagyon szép játék, mert sokat tanultam.*

A jubileumi ünnepségen az első sorban állt egy rövid hajú szőke kislány, most avatták. *Ákos Jutka* még csak tízéves, s nincsenek távolabbi tervei. Azon izgult, hogy minden jól sikerüljön. Nagy példa áll előtte: *édesapja, Ákos Pál — most a Magyar Televízió mérnöke —, aki 25 évvel ezelőtt, az elsők között került az Úttörővasútra.*

— A gyermekkori élményeknek nagy szerepük van a későbbiek során is, majdnem azt mondhatnám, hogy meghatározóak. *Akinek abban a szerencsében volt része, hogy egészen fiatalon úttörővasutas lehetett, azt az örömet, boldogságot sohasem tudja kitörölni emlékezetéből, amelyet a vasút szerzett.* Nagyon nagy nevelő, jellemformáló erőt látok ebben. Nemcsak Jutkának és a többieknek, tulajdonképpen minden gyereknek szüksége lenne valami ehhez hasonló élményre, ahol a játék és felelősségtudat egybeötvöződik — mondta az édesapa.

S hadd idézzünk még egy „veteránt", *Haumann Péter* színművészt, akit e sorok szerzője még Debrecenből, kezdő színész korából ismer.

— *A vasút? Jaj, de régen volt! Bár mindig úttörővasutas maradhatna az ember. Ott minden sokkal egyszerűbb: könnyebb a játék is, s valahogy a felelősség is más.* Nagyon komolyan vettük mi az itteni dolgokat, mégis könnyebb, egyszerűbb volt. Vagy csak az idő szépíti meg? Ha színészi pályakezdésemre gondolok, azt tudnám az Úttörővasúthoz hasonlítani: *van valami „mindent elrendező" kéz az ember mögött.* Ez persze mindig, minden induláshoz kell, hogy később önállóan meg tudja valósítani az ember azt, amit szeretne.

Valóban: *a pálya szabad.* Akik ma az Úttörővasútnál dolgoznak-játszanak: felnőtt korukban akár vasutasok lesznek, akár más pályára lépnek — szívükben megőrzik az itt szerzett „szigorú szabadság" emlékeit.

Páladi József



Fogadalmat tesznek a legifjabb úttörővasutasok

Kitüntetések az Úttörővasút 25 éves jubileuma alkalmából

Az úttörővasút fennállásának 25. évfordulója alkalmából, kiemelkedő munkájuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: **Árvai János** főintézőt, MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; **Tóth Imre** ellenőrt, Budapest-Ferencváros Vont. Főn.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: **Kovács József** ell., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; **Mosolygó Sándor** segédmunkás, Budapest-Krisztinavárosi Pft. Főn.; **Rákosi Gábor** tan., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; **Sásdi Zoltán** főint., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesítette: **André Gyula** főell., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; **Kurucz Lajos** m. főellenőrt, Budapest-Ferencváros Vont. Főn.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesültek: **Braczkó Miklós** felvigy., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; **Kánai Pál** m. főint., MÁV Budapesti Épületfenntartási Főn., **dr. Marczinkó Istvánné** főint., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn., **Nagy Gábor** főfelügy., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn., **Pulinka Sándor** főell., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőn.; **Raics Istvánné** munkás, Budapest-Ferencváros Vont. Főn.; **Tarján Mihály** felvigy., Budapest-Krisztinavárosi Pft. Főn.

A Magyar Úttörők Szövetségének Országos Elnöksége, az úttörőmozgalom érdekében kifejtett tevékenységük elismeréséül

KIVÁLÓ ÚTTÖRŐVEZETŐ

kitüntetésben részesítette: **Tóth János** főigazgatót, a Budapesti Vasútigazgatóság vezetőjét; **Balassa István** főtanácsost, a Budapesti Vasútigazgatóság helyettes vezetőjét; **Árva Istvánné** főtanácsost, MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút; **Mihályka János** főellenőrt, MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút; **Németh György** főfelügyelőt, MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút; **Virág Károly** intézőt, MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút; **Vojnovics István** főfelügyelőt, MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút; **Bánki Antalné** főintézőt, **Tóth László** felügyelőt.

OKLEVÉL

kitüntetésben részesültek: **Striczki Istvánné** int., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút; **Szabó Ferenc** felügy., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút; **Teiringer Miklós** segédell., MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút.

Bírságolás az első úton

Ketten a negyedszázados Úttörővasútról

Ismert arc az ünneplők között. Vérbeli „úttörő" vasutasnak bizonyult annakidején, 25 évvel ezelőtt, amint azt megelőzően is és azóta is sokszor.

Ertl Róbert, a MÁV Tervező Intézet nyugalmazott igazgatója, 71 évesen, élénken, derűsen, így beszél ma a negyedszázad előtti nagy feladatról:

— Abban az időben még nem volt MÁVTI. Az akkori szervezeti felépítés szerinti 6/a pályatervezési és építési osztályát vezettem *és nagyon izgatott lettem, amikor azt a feladatot kaptuk, hogy építsünk gyermekvasutat.* Nagy kedvvel, de nem kis „drukkal" fogtunk hozzá a Széchenyi-hegyi különleges terepviszonyok, a gyönyörű táj, a nem kis fejtörést okozó nyomvonalvezetés miatt. Nem akarom részletezni, hogy s mint kezdődött, ezek már ismert dolgok, a mostani szép megemlékezésekben is elmondták, megírták őket. Annyi bizonyos — s erre most is büszkén emlékezem —, hogy gyorsan dolgoztunk. *Amit ma megterveztünk, holnap már kiviteleztük is, szinte párhuzamosan haladt a sok helyszínelés alapján megkezdett tervezés, építés.* A terveket, a rajzokat egy erre a célra felállított bizottság, *dr. Csanádi György* vezetésével, nagy gonddal átvizsgálva hagyta jóvá.

— *Alapos fejtörést okozott, hogyan jutunk le a vonallal a Hűvösvölgybe. Egy helyszínelés alkalmával támadt az a gondolatom, hogy az eredetileg a Petneházi út felé elgondolt vonalat merész változtatással „átdobom" a Hárshegy túlsó oldalára, szerpentines vezetéssel.* Ekkor ötlött föl az alagút gondolata is. A bizottság magáévá tette az új elgondolást és egy nagyszerű építész, *néhai Fodor Jenő barátom, a 6/c osztály vezetője, apparátusával, mérnökeivel, technikusaival, szakmunkásaival és társadalmi dolgozóival kiválóan kivitelezte.* Hosszú pályámon sok mindent csináltam, de a záhonyi tervek mellett az Úttörővasútra vagyok a legbüszkébb. Nekem mindenesetre ez a legkedvesebb...

★

A megható, szép jubileumi ünnepség után „hegymenetben" mosolygós arcú, negyven körüli férfi ül mellettem az Úttörővasúton. Zakóján ismeretlen formájú, láthatólag régi „Kiváló vasutas" jelvény. Amikor a kocsisor elindul, megszólal. Szinte magának mondja:

— Akkor, huszonöt éve, jegyvizsgáló voltam a középső kocsin. Amikor a szalagot átvágták és megindultunk, megigazítottam a táskámat, elővettem a lyukasztómat és elkezdtem dolgozni. Tudtam, hogy nem akárkik utaznak a kocsimban, hiszen erre felhívták a figyelmemet, mondták, hogy csupa párt- és állami vezető. Én azonban erre alig gondoltam, csak az zúgott-zakatolt a fejemben: *most már csakugyan úttörővasutas vagyok, azt csinálhatom, azt kell csinálnom, amit hosszú hónapokon át, nagy kedvvel, lelkesedéssel megtanultam, kezelem a jegyeket, vigyázok a kocsi rendjére.*

— *Szabad kérnem a jegyeket kezelésre* — mentem sorra a jókedvű, élénk beszélgetésbe merült, a tájban gyönyörködő utasokhoz — mert én elsősorban utast láttam bennük, amint azt a szolgálati szabályzat előírta.

Mindenkinek piros jegye volt, külön erre az alkalomra és kizárólag ezeknek a magasrangú vendégeknek készült „protokolljegy", ahogyan vezetőink nevezték. Mindegy, gondoltam, ezt is kilyukasztom, mert ez a szabály. Egyszer csak az egyik köpcös utas, akit legtöbben vettek körül és nagy figyelemmel hallgattak, legnagyobb meglepetésemre fehér színű, pénztárnál váltott jegyet nyújtott át kezelésre. Meg is magyarázta: *valahogy elkallódott a piros jegye, s mivel nem akart bliccelni, váltott egy menetjegyet.*

— *Ez a jegy erre a kocsira nem érvényes* — szóltam szemrebbenés nélkül, nagy komolyan.

— *Hát akkor most mit csináljak?* — kérdezte, mire én változatlan komolysággal folytattam:

— *A legközelebbi állomáson tessék átszállni a fehérjegyes utasok közé, vagy pedig szíveskedjék megfizetni a két forint pótdíjat.*

Egy pillanatnyi dermedt csend, majd hangos kacagás tört fel a kocsiban. Többen javasolták az „elkapott" utasnak, fizesse meg a büntetést. Ő meg is fogadta a tanácsot, leszurkolta a kettest, amit én előírásszerűen nyugtáztam, s már mentem is tovább a kocsi végébe.

Vargovcsik Károllyal, a Ganz-MÁVAG Mozdonygyár-egységének főtechnológusával esett meg ez a kedves eset, mint a vadonatúj Úttörővasút újdonsült jegyvizsgálójával.

— Mit tehetne még hozzá ehhez a kedves, derűs emlékhez? — kérdezem.

— *Most kétéves a fiam, alig várom, hogy úttörővasutas legyen* — válaszolja.

Szász Ferenc

A fejlődésben nincs megállás

Nagyszabású jubileumi ünnepség a 25 éves záhonyi csomóponton

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter különvonata, a jubileumi ünnepségre meghívott vendégekkel, délelőtt 11 óra után érkezett Záhonyba. Nem sokkal ezután Csap felől is befutott az a különvonat, amely *Nyikolaj Alekszejevics Gundobint*, a Szovjetunió közlekedési miniszterének első helyettesét és azokat a szovjet vasutasokat hozta, akik hosszú évek óta közvetlen kapcsolatban vannak a záhonyiakkal.

A negyedszázados jubileumát ünneplő határállomason mindenütt nemzetiszínű és vörös zászlókat lobogtatott a szél. A felvételi épület előtti téren ünneplőbe öltözött vasutasok százai várták a nagy eseményt. A díszemelvényen *dr. Csanádi György* és *Ny. A. Gundobin* mellett *Ny. Sz. Osztpov*, a Szovjetunió budapesti nagykövetségének tanácsosa, *dr. Mészáros Károly*, miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet



Dr. Csanádi György köszönti a jubiláló Záhony vasutasait

titkára, Ott voltak Szabolcs-Szatmár, Hajdú-Bihar megye, valamint a Szovjetunió Kárpáton tuli területe part- és állami szerveinek képviselői, a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium és a vasút vezető beosztású dolgozói.

Hazánk büszkesége

Az ünnepséget *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes nyitotta meg. Bevezetőjében arról beszélt, hogy egy hónappal korábban a záhonyi körzet dolgozóinak jól vegzett munkájával, a múlt évi kiváló tejesítménnyel elnyert kitüntetést adtuk át a körzet vezetőinek, most pedig jubileumot ünnepelünk.

— *Az a megtiszteltetés ért bennünket* — hangsúlyozta a miniszterhelyettes —, *hogy azok osztoznak a mai ünnepségen örömünkben, akiknek segitsége és barátsága nélkül Záhony és környéke soha nem fejlődhetett volna az egész magyar vasút és hazánk büszkeségévé.* Arról a munkáról, amely a szovjet és a magyar vasutasok szoros együttműködésével folyik itt, az elismerés hangján beszelhetünk. Jól tudjuk, hogy az a hatalmas árumennyiség, ami ezen a határállomáson keresztüláramlik, kihat egész országrészek vasútvonalaira. *Csak jól tervezett, átgondolt lépésekkel lehet az ilyen sokrétű, bonyolult szállitási feladatokat eredményesen megoldani.*

A miniszterhelyettes a továbbiakban szólt Záhony es körzetének fejlesztési programjáról, majd átadta a szót az ünnepség szónokának, *dr. Csanádi György* miniszternek.

— A záhonyi csomópont fennállásának 25. évfordulója ünnepélyes alkalmat kínált arra, hogy a Szovjetunió közlekedésügyi minisztériumával közösen megrendezzük mai örömteli találkozónkat — mondotta bevezetőjében — *Illesse első szavunk, a hála és az elvtársi közösségvállalás szava szovjet barátainkat, a kommunizmut épitő szovjet népet, a velünk együtt fáradozó és most együtt ünneplő csapi vasutasokat.* A népeket elválasztó országhatár, itt a Tiszánál, a közös célok és a következetes együvétartozás valóságos kapcsolatává vált a csapi és a záhonyi határállomás szállítási technológiájában. A szállitmányok pedig minden szónoklatnál erőteljesebb szószóloi a nemzetközi munkamegosztásnak, a népek egymásra utaltságának, annak, hogy a különböző társadalmi rendszerekben élő emberek az egyenlőség es a kölcsönös előnyök alapján bonyolódó kereskedelem revén békésen élvezhetik egymás termelésének javait.

Harminc percenként indul egy vonat

A miniszter ezután a számok tükreben ismertette Záhony negyedszazados fejlődesét, majd így folytatta:

— *A huszonötödik év nem vegallomása a záhonyi csomopont fejlődesének. A fejlodésben nincs megállás! Az idén 12 millió, 1975-ben pedig mar 14,8 millió tonna árut var atrakásra.* Figyelmünk már a negyedik program műszaki-gazdasági előkeszítésére irányul. Ezen belül számitásba vesszük a *Duna—Tisza* csatorna tervét is, tekintettel a *Duna—Rajna—Majna* csatorna megnyitására. Felkészültunk a magyar—szovjet vasúti import és tranzit forgalomra, illetőleg a KGST integrációs program keretében megvalósuló nemzetközi munkamegosztásnak, a termelési koperaciónak es a szakosításnak várható hatására a vasúti szallitásokban. *Az importforgalom 42, az exportforgalom 18, es az összes tranzit forgalomnak csaknem 10 százalékát bonyolitják le a zahonyi vasutasok.*

A záhonyi átrakókorzet — *Eperjeske, Komoró, Tuzsér, Fenyeslitke, Mándok es Tornyospálca* — alkotta kiterjedt rendszerében már most 30 percenként indulnak áruval megrakott szerelvények az ország különböző részeibe és határainkon túlra. Ilyen körülmények kozött nem nehéz elképzelni, hogy milyen jól szervezett, felelős égteljes munkát kell végezni a körzet állomásain szolgálatot teljesítő vasutasoknak, azoknak a fiataloknak, akik a miniszter szavaival élve: *Záhony fejlődésével együtt nőttek fel.*

— A vasút és a környék lakosságának élete, munkája összeforrott, egymást feltételezi es segíti. *Itt a vasutas egyenruha valóságos népviselete vált.* S külön öröm tudni, hogy milyen fiatal erő dobogtatja itt a vasút szívét. Arra kérem az átrakókörzet fiatal, elismert vezetőit és nagyszerű kollektíváját, hogy ezután is végezzék munkájukat abban a tudatban, hogy nincs hazánknak egyetlen olyan lakott települése, amelyben ne élveznék az Önök tevékenységének hasznos gyümölcsét. Adjon erőt az itt dolgozó vasutasoknak az a meggyőződés, hogy munkájukkal befolyásolni képesek a kontinens békéjének tartósságát a kölcsönös érdekű kereskedelmet és a pontos utasforgalommal egymás jobb megismerését. *Legyenek büszkék rá, hogy rendkivüli felelősségü szolgálatukban a szovjet vasutasok barátságára tamaszkodhatnak. Ápolják, viszonozzák továbbra is teljes szivvel ezt a nagyszerű, sokszorosan tapasztalt, megtisztelő barátságot* — fejezte be nagy taps közepette ünnepi beszédét *dr. Csanádi György.*

A szovjet miniszterhelyettes köszöntője

A miniszter ünnepi beszéde után *Ny. A. Gundobin* miniszterhelyettes köszöntotte a jubiláló záhonyiakat.

— A két baráti ország vasutasait mar regóta összefogja a kölcsönösség elvén alapuló, jo együttműködés — mondotta a miniszterhelyettes, miután tolmácsolta *B. P. Bescsevnek*, a Szovjetunió kozlekedesügyi miniszterének üdvözletét —. *Közösen dolgozunk, hogy részt vegyünk a KGST-integracio végrehajtasában.* A külkereskedelmi szállítások évről évre növekszenek; lebonyolításukban egyre nagyobb szerepet játszanak a csapi és a zahonyi vasutasok. *Elmondhatom, hogy ebben a nagy munkában a záhonyi körzetben dolgozó magyar vasutasok rendkivül eredményesen végzik munkájukat.* Ezzel igen sok segitséget nyújtanak nekünk szervezési feladatainkhoz.

— *Az a 25 esztendő, amelynek eltelt részét itt közösen ünnepeljük, iskolapeldaja két testvéri nép együttműködésének. Ezért engedjék meg, hogy a szovjet vasutasok nevében szivből köszöntsem záhonyi kollégáinkat és Önökön keresztül a Magyar Népköztársaság valamennyi vasutasát. Munkájukhoz sok sikert kivánok* — fejezte be köszöntőjét a miniszterhelyettes.



Ny. A. Gundobin miniszterhelyettes a szovjet vasutasok üdvözletét hozta

Az ünnepi beszédek elhangzasa után *dr. Csanádi György, dr. Mészáros Károly* és *Ny. A. Gundobin* kitüntetéseket adott át az átrakókörzet vezetőinek és kiemelkedő munkát végző dolgozóinak.

A kitüntetettek nevében *Vigvári Zoltán*, Záhony állomásfőnöke mondott köszönetet — hangsúlyozva, hogy az elismerések további jó munkára kötelezik az átrakókörzet valamennyi dolgozóját.

A jubileum ünnepség a magyar és a szovjet himnusz elhangzásával ért véget. Ezután a vendegek megtekintették az átrakókörzet több szolgálati helyét.

KITÜNTETÉSEK

Záhony 25 éves jubileuma alkalmából

A záhonyi vasúti csomópont fennállásának 25. évfordulója alkalmából, eredményes munkájuk elismeréséül, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetést adományozta: Turzó Kálmán főfelügyelonek, Záhony Vontatási Főnökség; Kertész József felvigyázónak, Záhonyi Gépesitett Rakodási Főnökség.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapták: Tóth Géza tan., Záhony áll., S. Kovács István főtan., Debreceni Ig., Sándor Pálné ellenőr Záhony áll.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: Potos János munkás., Záhony áll.; Gál Miklós munkás. Záhony áll.; Kark István szaktechnikus főint., Debreceni Ig.

A Magyar Népköztársaság közlekedés- és postaügyi minisztere a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesitette: Golovátij Alekszandr Terentyevicset, a Szovjetunió közlekedési miniszterének helyettesét; Ratyin Szamuil Grigorjevicset, a Szovjetunió Vasútügyi Minisztérium Forgalmi Főigazgatósága vezetőjét; Bogdanovics Grigorij Joszifovicsot, a Lvovi Vasútigazgatóság vezetőjét; Lindner József főigazgatot, MÁV vezérigazgatóhelyettest; Békési Rezső főtanácsost. Debreceni Ig.; Vass Béla főellenőrt, Zahony áll.; Dávid Lajos felügyelőt. Debreceni Ig.; Ormosi Viktor főfelügyelőt, Debreceni Ig.;

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Rajevszkij Nyikolaj Georgievics, a Szovjetunió Vasútügyi Minisztérium Nemzetközi Közlekedési Igazgatóság főmérnöke; Ribalov Jemeljján Szaveljevics, az Uzsgorodi Vasuti Allgazgatóság helyettes vezetője; Vihovanec Joszif Ivánovics Csop állomás szakszervezeti bizottságának elnökhelyettese.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetesben részesültek: Deljánszemen Istvánovics, Bátye o állomás tolatási menetirányitója; Szladko Mihail Joszifovics, Csop állomás mozdonyszin vezetője: Kelebec Joszif Joszifovics, Csop állomás főkocsivizsgálója: Molnár Artat, Csop állomás Átadási irodájának helyettes vezetője.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesitette: Balázska Ferenc főell. Záhonyi pft. főn.; Gajdos László főfelügy., Záhony áll.; Kertész József főell., Záhony áll.; Rákóczi Zoltán m. főell., Záhonyi Gép. Rak. Főn.; Szalmás István főfelügy., Záhony áll.; Sztarna Tihamérné felügy., Záhony áll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesitette: Bodor Béla főint., Fényeslitke áll.; Darai Gyula főfelügy., Vasutasok Szakszervezete Debreceni TB.; Fábián Gyula felvigy., Tuzsér áll.; Gulyás Ferenc főint., Eperjeske-rendező.; Kertész András ell., Záhonyi Vont. Főn.; Korda Károlyné ell., Záhony áll.; Kovács Zoltán mérnök tan., Záhony Beruházási Felügyelőség; Már Ferenc főell., Záhonyi Pft. Főn.; Mészáros Albert felvigy., Záhonyi Gép. Rak. Főn.; Perei József m. főell., Záhonyi TBFF; Révész P. Bertalan felvigy., Eperjeske-átrakó; Szögvéni Géza int., Záhony Szertárfőn.

A Szovjetunió vasútügyi minisztere

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesitette: dr. Mészáros Károly miniszterhelvettest, a MÁV vezérigazgatóját; Szegedi Nándor igazgatót, a Debreceni Vasútigazgatóság vezetőjét: Gazdi Dénes szaktechnikus főtanácsost. MÁV Vezérigazgatóság Vasúti Nemzetközi Önálló Osztály vezetőjét; Wittrédi József mérnök főintézőt, a Magyar Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium moszkvai képviselőjét: Vígvári Zoltán felügyelőt, Záhony állomás főnökét.

A Szovjetunió Lvovi Vasútigazgatóságának vezetője

A SZOVJET SZOCIALISTA SZÁLLITÁS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesitette: Balogh Gyula főfelügyelőt. Záhony áll.; Czidor András főint., Záhony áll.; Enyedi István főint., Záhony áll.; Illés Sándor m. főfelügyelőt. Záhony áll.; Kiss József ell., Záhony áll.; Komár József főell., Záhony áll.; Somkereki György m. felügy., Záhonyi Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség; Tóth Géza tan., Záhony áll.; Varga András ell., Záhony áll.; Vincze Bertalan m. ell., Záhony áll.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Huszonhat éve átrakómunkás Záhonyban

— A Magyar Nepkoztársasag Elnöki Tanácsa Gál Miklós átrakómunkásnak a Munka Érdemrend bronz fokozatát adományozta.

A szólításra alacsony, kissé darabos mozgású ferfi emelkedett fel a Záhony állomás előtti téren helyetfoglaló ünnepeltek és ünneplők sorából, s komótosan elindult a jubileumi ünnepség díszemelvénye felé. Amikor odaért és átvette *dr. Csanádi György* közlekedes- és postaügyi minisztertől a magas kormánykitüntetést, megfordult és már derültebb tekintettel tért vissza helyére.

Őszinte vallomás

Az ünnepség után leültünk egy kis beszélgetésre. Elsőnek akaratlanul is a szokványos kérdés csúszott ki a számon: *„Mit érzett, amikor a kitüntetést átvette?”* Rögtön szívtam is volna vissza a kérdést, amire többnyire csak sablonos lehet a válasz, de ő nyomban magyarázni kezdett:

— *Azért lépdeltem olyan megfontoltan, jobban mondva bizonytalanul, mert úgy vettem észre, mintha reszketne a térdem.* Mit tudom én, talán mert kicsit megszédültem az erősen tűző naptól. Bár nem hi..ném, hogy a nap ártott volna meg, hiszen az elmúlt huszonhat évben itt Záhonyban az átrakásnál, azelőtt pedig otthon *Tiszaszentmártonban*, vagy egész Szabolcsban a paraszti munkán, mindig szabad ég alatt dolgoztam, ha sütött — ha borult.

A szokványkérdés ezúttal mégis célba talált. A válasz pedig egy munkás ember őszinte vallomása. Rövid hallgatás után már oldottabban, mosolyogva kezdte a visszaemlékezést.

Már 34 éves volt, amikor bekövetkezett az ország felszabadulása. *Meggyőződéssel állt azonnal a kommunisták közé, aztán rendőrnek, amikor a falujában a rendet kellett fenntartani.* Amidőn pedig híre kelt, hogy Záhonyban sok munkáskézre van szükség, mert a kis állomásra mind több segítség érkezik a Szovjetunióból, *már 1947-ben jelentkezett átrakómunkásnak.* Azóta egyfolytában itt van, most azt csinálja, amit akkor elkezdett. Így ünnepelhette az átrakókörzet fennállásának 25. évfordulóján a sajátmaga záhonyi huszonhatodik évfordulóját.

Mindent kézi erővel

— *Irgalmatlanul nehéz időket éltünk akkor* — mondja. — *Kézzel húzgáltuk a hatalmas rönköket, vállunkon emeltük a nagy gyapotbálákat, ölben cipeltük az 50 kilós vastömböket, lapátoltuk a vasércet, a kokszot. Dehogy is gondolhattunk még akkor átrakógépekre.*

Pedig megkapták aránylag hamar a gépeket is. *Ötvenegyötvenkettőben felépült az első futódaru és Gál Miklós is odakerült, mint darukötöző.* Aztán a bakdaruhoz osztották be. A darus korszak fizikailag könnyebbséget hozott, de nagyobb felelősséggel járt, több fegyelmezettséget kívánt, mint a kezdeti kézirakodás. *A fegyelemmel pedig baj volt akkoriban Záhonyban.* Sokféle ember jött itt össze, akadtak köztük kötekedők, verekedők, lógósok, iszákosok szép számmal, s az ilyeneknek nem fült a foguk a nehéz munkához.

Könnyebb munkahelyen

Nem volt egyszerű, amíg idáig jutottak, mégis a bakdarus időszakra emlékezik legszívesebben. Tizenkét átrakómunkásból meg egy raktárnokból álló brigádjával sok nehéz feladatot végeztek el. Raktak át rönköt, alumíniumport, vashulladékot, kohósalakot, fémhulladékot és sok mas ömlesztett árut. *Büszke rá és méltán, hogy az ő javaslatukra szereltek markolót a darura, a poros áruk könnyebb átrakása vegett.* Több újítási javaslatot nyújtottak be a csillék alakjának módosítása is, hogy balesetmentesen dolgozhassanak. Javaslatukból néhányat meg is valósítottak.

Helyt állt Gál Miklós brigádjával akkor is, amikor a halvanas években megindult a személyautók, tehergépkocsik és traktorok tömeges átrakása. Tizenöt évet töltött szakadatlan munkában a bakdarunál, másfél évtized után azonban meggyöngült egészsége miatt könnyebb munkahelyre kellett mennie. *Most a baggereknél dolgozik mint irányító. Négytagú brigádjában egy-egy ember, egy-egy vágányért felelős, de ő mint brigádvezető mind a négyért felelősséggel tartozik.* Sok fortélya van a baggeres átrakásnak. Ismerni kell mindenféle kocsit, tudni kell melyik hány baggermarkolatot fogad be ércből és más ömlesztett áruból, vigvázni kell, nehogy túlsuly kerüljön a normál nyomközű vagonokba, mert ez zavarokat okozna a vonatösszeállításnal.

Apai büszkeség

Felettesei szerint Gál Miklós és átrakomunkás társai nagy gyakorlattal, pontosan látják el ezt a feladatot. Ezért a hűséges, jól végzett munkáért került most fel mellére a *Munka Érdemrend bronz fokozata.*

S meg valamire büszke. *Arra, hogy ő, a hat elemit végzett záhonyi átrakómunkás értelmiségit nevelt a fiából.* A „gyerek” most pénzügyi előadó, a Szabolcs megyei tanácsnál. Közben végzi a pénzügyi főiskolát. Terve, hogy doktorál...

Az oldalt irták:
VISI FERENC
SZÁSZ FERENC

Július 1-től

19300 kocsival növelik az OPW-parkot



Lindner József vezérigazgató-helyettes megnyitja az OPW-tanács ülését (Laczkó Ildikó felvétele)

Mint arról lapunk május 21-i számában beszámoltunk az OPW tanácsa május 21. és 26 között Szombathelyen tartotta XXIII. ülését. A tanácsülés, melyen *Lindner József* vezérigazgató-helyettes látta el az elnöki teendőket, értékelte a szocialista országok közös teherkocsiparkjának múlt évi munkáját, majd számos, az OPW kocsik üzemeltetésével kapcsolatos kérdést tárgyalt.

Arra a kérdésünkre, hogy milyen munkát végzett a tanácsülés Szombathelyen, a vezérigazgatóhelyettes a következőket mondotta:

— Azzal szeretném kezdeni, hogy a korábbi évekhez viszonyítva jelentősen javult a közös teherkocsipark munkája. Ma már túlzás nélkül elmondhatjuk, hogy a park fejlesztésének üteme és az a cél, amiért 1964-ben létrehoztuk, megfelel a KGST-ben rögzített komplex integrációs programban elfogadott feladatoknak. A tanácsülésen egyébként szó volt az üzemeltetési technológiáról, azaz a közös park használatának, forgalmának valamennyi nemzetközi kérdéséről és határozatot hoztunk a közös park bővítésére. A tagvasutaknak eddig összesen 230 ezer kocsija vett részt az OPW forgalomban. Most a tanácsülés olyan határozatot fogadott el, hogy *július 1-től 19300 kocsival növeli a parkot. Ebből, kéttengelyes egységben számítva, a Magyar Népköztársaság 300 fedett és 3000 nyitott kocsival vesz részt, vagyis ennyivel növeli eddigi OPW kocsiparkját.*

— Mit jelent ez a növekedés a MÁV szempontjából?

— Mindenekelőtt azt, hogy ezzel a növeléssel a MÁV az összes exportképes fedett és nyitott kocsijával belép az OPW parkba. Ez egyben azt is jelenti, hogy a nem részes vasutakra irányuló forgalmunkat is csak OPW kocsiban tudjuk teljesíteni, kivéve azokat az export rakodasokat, amelyeket hazatérő idegen kocsikkal bonyolítunk le. Ennek következtében a határállomások kocsiszolgálati munkáját, különösen a nem részes vasutakkal határos határállomásokét, lényegesen meg kell javítani, mert *nagyon fontos kocsigazdálkodási és pénzügyi érdekeink fűződnek ahhoz, hogy a nem részes vasutakra kilépett OPW kocsik nyilvántartása a lehető legpontosabb legyen.*

A vezérigazgatóhelyettes elmondotta azt is, hogy a tanács felkérte az NDK vasútját; *a XXIV. tanácsülésre a kapott vélemények alapján terjesszen elő anyagot az OPW kocsik önműködő kapcsolókészülékre való átállásának előkészítését illetően.*

A tanácsülés egyébként azt is elhatározta, hogy a közös kocsipark létrehozásának 10. évfordulójáról 1974-ben a Román Szocialista Köztársaságban tartandó őszi ülés előtt ünnepélyesen megemlékeznek.

Nagyobb tervszerűségre épül a tehervonatok új menetrendje

(Folytatás az 1. oldalról)

nalán lebonyolított áruszállítás jelentős része ez évben is a gyorsteher vonatforgalmat érinti. A gyorstehervonatok menetrendi fekvése sok évi tapasztalat alapján került kialakításra és az elmúlt időszakban ezek menetrendi helyzetét kedvezőnek ítélték meg.

Figyelemmel az előző menetrendi időszak szállítási és üzemi tapasztalataira,

a gyorstehervonat közlekedési rendszerben alapvető változások nem történtek.

Külön ki kell azonban emelni a *Záhony—Budapest* közötti intézkedéseket. *Záhonyból Miskolcon át Ferencvárosba új gyorstehervonatot helyeztek forgalomba.* Ez a vonat a délelőtti órákban indul Záhonyból és éjfél után érkezik Budapestre. Ezzel a vonattal Záhony térségét is bekapcsolták a Budapestről reggeli órákban induló nemzetközi és belföldi gyorstehervonatok csatlakozási rendszerébe.

Az elegycsatlakozás meggyorsítását szolgálj az az intézkedés is, hogy a *Záhony—Debrecen—Szolnok—Budapest* közötti gyorstehervonat rövidebb menettartammal, korábban érkezik Ferencvárosba.

A MÁV áruszállítási tevékenységét a következő menetrendi időszakban is nagymértékben befolyásolja a tömegárut szállító tehervonatok menetrendi helyzete. Ezért

az irány, közvetlen- és tolató tehervonatok menetrendjeinek tervezése során a fuvaroztatók szállítási kívánságait legmesszebbmenőkig figyelembe vették.

Az üzemi lehetőségeken belül a menetrendi szerkezet alkalmazkodik a fuvaroztató felek be- és kirakási igényeihez. A kiszolgáló menetek és a vonali közép állomásokat ellátó tehervonatok menetrendjét — lehető ég szerint — olyan fekvesben szerkesztették, hogy *a rakott- és üres kocsikat minél nagyobb részben a nappali órákban tudjuk rakodáshoz kiallitani.*

Az 1973 74. évi menetrend tehervonat-forgalmban nagy jelentőségű llozás a vonattovábbítás lehetőségeinek számottevo megjavítá a. Közismert már az új 2000 lóerős szovjet ártmányú M 62-es Diesel-mozdonyok beszerzée. amely kkel a ré zben dieselesített vonalak teljes dieselesítésére és újabb vonalak Diesel-vontatásra történő berendezésére történt megfelelő menetrendi intézked .

Két évtized a vasúttervezés szolgálatában

A *MÁV Tervező Intézet* 1953-ban alakult és 15 évig, mint *MÁV Vasúttervező Üzemi Vállalat* működött. A gazdasági irányítás új rendszerében 1968-tól a MÁV önelszámoló egységeként, mint intézet fejti ki tevékenységét.

Az elmúlt 20 év alatt, a második világháború pusztításainak újjáépítésétől napjainkig, a közlekedési koncepció megvalósulásának segítéséig; pályafelújítások, pályaudvarok felújításának, bővítésének tervezése; a korszerű vasúti jelző- és biztosítóberendezések tervezése gyártásának megindítása, a különféle vasútgépészeti berendezések, speciális járművek, vonalvillamosítás, utasforgalmi, üzemi, jóléti és szociális épületek terveinek készítése fémjelzi az intézet dolgozóinak alkotó tevékenységét. Nehéz lenne felsorolni mindazokat a létesítményeket, gépeket, berendezéseket, melyeket az intézet dolgozói terveztek, *mégis kiemelkedik ezek közül Ferencváros rendező-pályaudvarának átépítése, Záhony átrakokörzetének fejlesztése, Szolnok állomás rekonstrukciója, a Keleti pályaudvar metrócsatlakozása, a Déli pályaudvar utasforgalmi épülete, hogy csak néhányat emlitsünk.*

A színvonalasabb tervezőmunka érdekében közvetlen műszaki-tudományos együttműködést alakítottak ki a csehszlovák, jugoszláv, lengyel vasutak tervező intézeteivel és most van folyamatban hasonló megállapodás az NDK vasúti tervező intézettel.

Május 7. és 11. között a MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében az intézet dolgozói az elmúlt húsz év tapasztalatairól szakmai előadássorozatban adtak számot. Megnyitó előadásában *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója méltatta az intézet tevékenységét a vasút technikai forradalmának segítésében és hangsúlyozta, hogy a tervezőmunkában a vasút egészének gazdasági érdekeit kell előtérbe helyezni.

A három nap alatt elhangzott 22 előadás bepillantást adott a MÁV Tervező Intézet munkájába. *A hazai vasúttervezők tudományos igényességgel megfogalmazott előadásait jól egészítették ki a jugoszláv, a lengyel, a bolgár és az NDK tervezőintézetek képviselőinek előadásai.* Elmondhatjuk, hogy valamennyi előadás jól szolgálta a tapasztalatcserét és bővítette a hallgatók ismeretkörét. Csak helyeselni lehet, hogy az előadásokat írásban is megjelentetik.

S. J.

Húsz szakmában 1600 ipari tanuló

Székesfehérváron tanácskoztak a járműjavítók tanműhelyeinek vezetői

A MÁV járműjavító üzemek tanműhelyvezetői május 29—30-án *Székesfehérváron* vitatták meg az 1972 73- év oktatási tapasztalatait és a szakmunkásvizsgákkal kapcsolatos tennivalókat. A megjelenteket *Németh Imre*, a székesfehérvári járműjavító igazgatója üdvözölte, majd *Büki Ferenc*, a 10. szakosztály előadója tartott vitaindítót. Elmondta, hogy a járműjavító üzemek tanműhelyeiben összesen *20 szakmában — ebből 12 emeltszintű, 8 pedig hagyományos — több mint 1600 tanulót oktatnak.*

A gyakorlati oktatást ez évben is *fejlődés jellemezte.* Az elsőéves tanulókat többségében a tanmenetnek megfelelő produktív munkán foglalkoztatták. A másodévesek oktatására csoportos foglalkozást szerveztek. A MüM-rendelkezés szellemében a végzős tanulókat termelő munkáscsoportokba osztották be.

A rendeletek lehetőséget adtak arra, hogy bizonyos feltételek mellett a végzős tanulókat munkásállományba sorolják és szakmunkabérrel foglalkoztassák. E lehetőséget nem használták ki az üzemek, *mert a több, mint 500 végzős tanulónak 57 százalékát sorolták csak munkásállományba szakmunkásbérrel.*

Az elmaradás okát vizsgálva megállapította az előadó, hogy a tanulók által elért tanulmányi eredmények is befolyásolják a lemaradást. Ha a gyakorlati munka a hét második felére esik, a szabad szombatok mellett *kevés a muhelyi jelenléti idő és egy jó tanuló, órabérrel sem juthat több jövedelemhez, mint tanulmányi ösztöndíjjal.* Az iskolában tanulással eltöltött órákat ugyanis szakmunkbérbe valo sorolás esetén egyáltalán nem lehet figyelembe venni.

A legfontosabb feladatnak jelölték meg a végzős tanulók felkészítését a szakmunkásvizsgára.

A vizsgáztatással egy időben elő kell készíteni a jövő tanév beindítását is. Ez különösen fontos azért, mert a *szakmunkásképző intézetek* irányítása szeptember 1-től a tanácsok hatáskörébe kerül.

A tanműhelyvezetők beszámoltak a végzett munkáról és tájékoztatták a vezetőt, hogy az üzem által kért tanulólétszámot nem tekintették, de az engedélyezett létszám beiskolázását a jelentkezési idő végéig biztosítani tudják. Ez is előrelépés az előző évekhez képest, ami elsősorban a jobb propagandamunkának köszönhető, amelyben az északi, a dunakeszi, a szolnoki és a miskolci járműjavító tűnt ki.

Sebestyén János

Ózd állomás példája

Az a körülmény, hogy *Ózd állomás* dolgozói jó munkájukkal kiérdemelték a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége *Dicsérő oklevelet*, olyan tanulságokat rejt, amelyeket más szolgálati főnökségeknél is érdemes felhasználni.

Ózd ugyanis — épületeit, vágányhálózatát, berendezését tekintve — elavult, régi kis állomás, ahol a "szűk keresztmetszet" gyakran akadályozza a munk gyors, utasításszerű elvégzését. És mégis: *az ózdiak 1972-ben menetrend szerint indították a személyszállító vonatok 100 százalékát, s legtöbb esetben a tehervonatokat is pontosan közlekedtették.* A kocsik tartózkodási idejét a tervhez képest 3 órával csökkentették, s a szállított tonnatervet 104,36 százalékra teljesítették, miközben maradékt lanul kiszolgálták hazánk egyik legnagyobb, exportra is hatalmas mennyiségben termelő gyárát, az *Ózdi Kohászati Üzemeket.*

Mi a siker titka?

Elsősorban az állomásiak hét szocialista brigádjának példás helytállása, amelyek közül a *Petofi* brigád az arany-, a *Lenin* brigád az ezüstkoszorus kitüntető tulajdosa. Ezenkívül abban rejlik a kiváló eredmények titka, hogy *igen jó az együttműködés a szolgálati vezetők, a párt-, a szakszervezet és a KISZ helyi vezetősége, tisztségviselői között.* Ennek alapján név szerint is dicsérhetjük *Hajó Béla* állomásfőnök, *Magyar József* szb-titkár, *Sándor Jenő* ktg-s tiszt és mások szaktudását, szervező készségét, politikai képzettségét, a dolgozókkal kialakított szoros kapcsolatát. Az ózdi példa ebben a vonatkozásban is követésre méltó.

Murányi Tibor

„TISZTELETBELI KISDOBOSOK"





Tizenkét gyermek *névadó ünnepségét* tartották június 5-én a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében. A szakszervezeti bizottság és a KISZ-csúcsvezetőség által rendezett bensőséges hangulatú ünnepségen szeretettel köszöntötték a kis állampolgárokat és hozzátartozóikat, majd *meg is ajándékozták őket.* A kicsinyeket „tiszteletbeli kisdobossá" avatták az ünnepségen közreműködő pajtások.

A *szombathelyi vontatási főnökségnél* hasonló esemény zajlott le a közelmúltban, amikor is a szakszervezeti bizottság két társadalmi aktivistájának gyermeke kapott nevet: *Nagy István* műszaki részortos és feleségének kisfiát Zsolt, *Tóth Károly* villanyszerelő és feleségének kislányát Brigitta néven jegyezték be az anyakönyvbe.

Fenti képünk a Vasúti Főosztályon, alábbi felvételünk Szombathelyen készült.

VÉDJE FAHÁZÁT,
BEÉPÍTETT FAANYAGÁT!

Tetol – FB vegyszerünk minden faanyagot véd.
– Gomba-, rovarölő és égéskésleltető hatású.

FAANYAGVÉDELMI ÉS FATELÍTŐ VÁLLALAT

1367 Budapest, Népköztársaság útja 23.
Tel.: 427–571.

A szakszervezeti szervekkel egyetértésben

A MÁV hatékony intézkedésekkel segíti a vasutasok munkakörülményeinek javítását, az egészséges és biztonságos munkafeltételek megteremtését

A központi vezetőség május 25-i ülésén — mint lapunk előző számában erre utaltunk is — a MÁV 1972. évi munkavédelmi tevékenységéről szóló jelentést *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes terjesztette elő, a második napirendi pont keretében. A beszamoló elöljáróban hivatkozott a kormány 2019/1971. (V. 25.) számú határozatára és az azzal kapcsolatos elnökségi határozatra, vezérigazgatói utasításra, s *megállapitotta, hogy az elmúlt időszakban a határozatok és a szabályok megvalósítására irányuló törekvés jellemezte a vasutasok munkavédelmi tevékenységét.* A jelentés meggyőző tényekkel igazolta, hogy a MÁV hatékony intézkedésekkel segíti elő a dolgozók munkakörülményeinek folyamatos javítását, az egészséges és biztonsagos munkafeltételek megteremtését, az üzemi balesetek megelőzését, a munkaártalmak további csökkentését.

Csaknem 2 és fél milliárd forint beruházásokra

Annak az elvnek az érvényesülését, hogy mindez elsősorban nem szakszervezeti, hanem gazdasági feladat, a vasút vezetőinek számos intézkedése bizonyítja. Eszerint alakították ki a MÁV munkavédelmi szervezetét. A Vasúti Főosztályon munkavédelmi és munkásellátási osztály, az igazgatóságokon ezzel a témával foglalkozó csoportok, a nagyobb külszolgálati helyeken függetlenített ügyintézők látják el a munkavédelmi tevékenység elvi irányítását, a szervezést, az ellenőrzést. *A feladatok ellátása minden szinten a szakszervezeti szervekkel egyetértésben történik.*

A beszámoló első része az 1972-re tervezett munkavedelmi beruházások teljesítését elemezte. Ehhez figyelembe kell venni, hogy *a vasút szociális, munkavédelmi, egészségügyi, továbbá a kedvezőtlen munkakörülmények felszámolására és a rakodás gépesítését szolgáló beruházásaira a IV. ötéves tervben 2 milliárd 449 millió 159 ezer forintot irányoztak elő* nem számítva a munkavédelmi és egészségügyi propagandára fordítható több, mint 2 millió forintot. *Az 1971-re tervezett 612 és fél millió forinttal szemben 599 millió forintot használtak fel ténylegesen, viszont az 1972-re tervezett 658 millió forintos előirányzatot túllepték, öt és fél millió forinttal.* Ezt a megvalósított létesítmények programköltségének megváltozása és főképpen az egyes beruházásoknál már nagyobb mértékben megkívánt felelősség indokolta.

A IV. ötéves terv első két évében munkavédelmi és egészségügyi beruházásokra felhasznált *1 milliárd 262 millió 840 ezer forint összeg még nagyobb jelentőségű,* ha figyelembe vesszük, hogy nem szerepelnek benne a korszerű vontató járművek beszerzésére, biztosító berendezések létesítésére fordított költségek, holott a munkakörülmények javításához ezek is lényegesen hozzájárultak.

A szinte vég nélkül sorolható, nemrég megvalósult beruházások közül kiemelkedik Debrecen gurító, Nyíregyháza állomás, Miskolc-Tiszai pályaudvar, Debrecen vontatás, az északi és a debreceni járműjavító szociális létesítménye, a Landler Jenő Járműjavító, a budapesti TBÉF, Bp. Ferencváros, Rákosrendező állomások és a dombóvári építési főnökség munkaszállója, Zahony átrakókörzet darusítása, a jászkiséri építőpályaudvar üzemben és az Északi járműjavítóban daruk, illetve 20 tonnás darupálya létesítése, más üzemek, műhelyek rekonstrukciója, korszerűsítése, 92 pályaépítőgép, 6 földmunkagép, targoncák, szállítószalagok, rakodógépek stb. beszerzése.

Nem lehetünk elégedettek

A beszámoló második része a közvetlen munkavédelmi tevékenységet, az uzemi baleseti helyzet alakulását vizsgálta.

A számadatok 1971. és 1972. évi összehasonlításából *egyértelműen megállapitható, hogy mind a balesetek, mind az ezek folytán kiesett munkanapok száma csökkent a vasútnál, s ugyanez vonatkozik a halálos vagy csonkulásos balesetekre is.* Az összes baleset száma tavaly 112-vel volt kevesebb, mint 1971-ben, ugyanakkor a kiesett munkanapok száma is 6831-gyel csökkent. A helyzet javulásának értékét még inkább emeli, hogy mindezt a vasútüzemi teljesítmények növelésével párhuzamosan sikerült elérni, a vasúti dolgozók létszámának 3386 fős csökkenése mellett.

„Annak ellenére, hogy örülünk a baleseti helyzet javulásának — hangsulyozta a jelentés —, *nem lehetünk elégedettek az eredményekkel. Nem indokolható ugyanis, hogy miért kellett 1972-ben is 45 vasutastársunknak az életével, negyvenháromnak pedig végtagjának csonkulásával, elvesztésével fizetnie akár saját maguk, akár mások mulasztása, figyelmetlensége, szabálytalan munkavégzése miatt."*

A baleseti helyzet vizsgálata közben, illetve a betegnyilvántartások egyeztetésekor arra is fény derült, hogy egyes helyeken feltűnően sok az olyan sérülésből eredő táppénzes beteg, aki nem az üzemben vagy szolgálatban szenvedett balesetet. *A debreceni igazgatóság területén például 1972-ben 348 üzemi balesetet szenvedett dolgozó volt, ezzel szemben a nem üzemi sérültek száma meghaladta a 2200 főt. A szegedi igazgatóságnál 235:1170, a pécsieknél 181:1475 ugyanez az arány.* Tekintve, hogy a Legfőbb Ügyészség korábban megtartott vasúti ellenőrzésénél sem találtak arra utaló nyomot, hogy a vezetők esetleg üzemi balesetek eltitkolására bírtak volna dolgozókat, a munkavédelmi felvilágosítást, meggyőzést, propagandát, egyéni beszélgetéseket az irányban is, fokozni kell, hogy *munkatársaink szolgálaton kívül és otthon, illetve saját portájukon is legyenek körültekintőbbek, óvatosabbak, megfontoltabbak.*

Nagyobb szigort a mulasztókkal szemben

A beszámoló leszögezte, hogy *a biztonságtechnikai fegyelem megteremtése elsődleges a balesetek megelőzése érdekében.* A VMSZ előírja, hogy a munkavédelmi szabályok megsértőjét első izben figyelmeztetésben kell részesíteni, ismétlődés esetén pedig a munkától eltiltani. A balesetek elkövetőjének elbírálásában hibáztathatókat fegyelmi úton kell felelősségre vonni, vagy bizonyos juttatások elvonásával büntetni, súlyosabb esetekben ellenük bűnvádi eljárást kezdeményezni. Az elmult időszakban az igazgatóságoknál, illetve az üzemeknél minderre volt példa. *Összesen 376 esetben történt fegyelmi felelősségre vonás, ezenkívül a szegedi, a budapesti és a szombathelyi területen 6 bűnvadi eljárás lefolytatására is sor került.* Ez is tükrözi, hogy a gazdasági, szervezeti egységek vezetői mindinkább felismerik a baleseteket megelőző intézkedések fontosságát. A jövőben a mulasztók még határozottabb szigorra számíthatnak, *mert a dolgozó emberek testi épségének, egészségének védelme nem tűrheti a legkisebb engedékenységet sem.*

A munkavédelmi tevékenységet példásan végzőket, a munkavédelmi vetélkedők legjobb tudású részvevőit, továbbá a szakszervezeti munkavédelmi őröket, társadalmi munkavédelmi felügyelőket, ügyintézőket több helyen jelentős összeggel jutalmazták. Ezt a gyakorlatot a jövőben is folytatni kell.

Jelentősen csökkent a túlórák száma

A további feladatok közé tartozik, hogy szélesíteni kell a munkavédelmi jellegű vállalásokat, felajánlásokat a szocialista brigádmozgalomban. *Folytatni kell az üzem- és munkaszervezésben rejlő lehetőségek kihasználását, hiszen a konkrét munkavedelmi intézkedések és beruházások megvalósitásán túlmenően ez is hozzájárul — mint eddig — a túlfoglalkoztatottság csökkentéséhez, a munkakörülmények javításához.* A túlórák csökkentése különösen az elmúlt évben volt nagymérvű, mivel a MÁV területén 2 millió túlórával kevesebb merult fel, azonban még igy is majdnem 9 millió túlórát kellett teljesiteni a vasutasoknak.

A központi vezető ség a jelentést — az abban felsorolt további intezkedésekkel együtt a vitában elhangzott észrevételekkel, javaslatokkal egyetértve — elfogadta *A vasutasok biztonságos és egészséges munkafeltételei erdekében a szakszervezeti szervek, tisztségviselők saját területükön mindent megtesznek a jövőben is azért, hogy a MÁV felsőszintű gazdasági vezetőinek a munkavédelemben és a vasút egészségügy fejlesztésében megnyilvánuló helyes törekvései ujabb eredmények hozzanak,* s továbbra is fokozzák a dolgozók aktivitását a vonatkozó utasítások, munkavédelmi szabályok megtartásában.

Tanácskozás

az anyagmozgatásról

A MÁV Vezérigazgatóság 10. szakosztálya, a Közlekedéstudományi Egyesület járműjavító szakosztályának anyagmozgatási állandó bizottsága és a KTE üzemi szakcsoportja kiállítással egybekötött, anyagmozgatási ankétot rendezett a Landler Jenő Járműjavító művelődési házában, *„Az üzemi anyagmozgatás és szállitas korszerűsítése, a fejlesztés iránya és lehetőségei"* címmel.

Az ankéton részt vettek a MÁV járműjavító üzemek vezetői és anyagmozgatással foglalkozó szakemberei, valamint az *INTRANSZMAS Magyar—Bolgár Tarsasag* szakértői.

Fenyvesi István üzemigazgató, a KTE üzemi szakcsoportjának elnöke megnyitó beszéde után *Matkó József* mérnök-főtanacsos, szakosztályvezető-helyettes többek között elmondta, hogy az *Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság* felmérése szerint Magyarországon az anyagmozgatás egymillió dolgozó teljes munkaidejét igényli, *s a vasúti járműjavító iparban a kizárólag anyagmozgatassal foglalkozók létszama körülbelül 1200 fő.* (A szombathelyi járműjavító üzemnek például ugyanennyi produktív munkát végző dolgozója van.) A KTE járműjavító szakosztályának keretében működő anyagmozgatási állandó bizottság tagjai éppen azon munkálkodnak, hogy az említett létszámot kellő szervezéssel, gépesítéssel, helyes intézkedésekkel csökkenteni lehessen.

Bor István, a Landler járműjavító üzemszervezője ismertette a már elért eredményeket, s előadását vetített képekkel tette még meggyőzőbbé, bizonyitva, hogy más üzemeknek is erdemes átvenniük a Landler járműjavítóban szerzett gyakorlati tapasztalatokat. A vitában felszólalók el is ismerték, hogy van mit átvenniük, ennek alapján mondhatjuk, hogy az ankét és a kiállítás elérte célját. Mégvannak a lehetőségek az anyagmozgatás további korszerusitéséhez.

FIGYELMEZTETŐ STATISZTIKA:

A balesetek 92 százaléka sorompóval ellátott útátjárókon történik

A vasuti kereszteződésekben szaporodó tragikus kimenetelü balesetek miatt a közlekedési szerveknek meg kell vizsgálni az útátjárók helyzetét és ki kell dolgozni a tennivalokat.

A *pécsi igazgatóság* kezdeményezésére öt megye közuti igazgatósága, a megyei tanácsok epitesi és közlekedési osztálya, a BM közlekedésrendészeti osztálya és az illetékes VOLÁN Vállalatok, valamint az igazgatóság képviselői nemreg tanácskozást tartottak. *A tanácskozás targya a közút-vasút szintbeni kereszteződéseinek biztositása volt.*

A pécsi igazgatóság területén 1348 útatjaró van. Ebből 514 el van látva sorompóval, 834 helyen nincs sorompó. A sorompóval ellátottak között 52 fénysorompóval rendelkezik. Megállapitást nyert az is, hogy 43 sorompó nélküli útátjárón át autóbuszforgalom bonyolódik le, *382 útátjárót nem, vagy csak nehezen lehet belátni.* A belátást gátló okok között 85 esetben fa vagy bokor, 103 épület, 104 helyen a bevágás, 57 helyen a pálya íve, 33 egyéb ok van. Idegen létesítmény 141 helyen gátolja a belátást.

A Baranya megyei vizsgálat sok figyelemre mélto tapasztalatot, számos konkrét eredményt hozott. *Megvizsgáltak 370 útátjárót és ennek eredményeként 26 útátjárót szüntettek meg.* Vannak olyan sorompók, amelyek kiemelkedő helyet foglalnak el a baleseti krónikában. A siklósi szőlőknél levő útátjáróban *három ev alatt 10 baleset történt.* Azt is megállapitották a balesetek idejéből, hogy az útátjáró közelében levő italbolt zárórájának ideje egybe esik a vonatcsoport idejével. A záróra idejét néhány perccel megváltoztatták, *a MÁV pedig vörös fényű villamos világitással látta el az átjárót.* Azóta nagymértékben csökkent az útátjáróban bekovetkezett balesetek száma.

A vizsgálat megállapitotta azt is, hogy a balesetek 92 százaléka sorompóval ellátott útátjáróban történt. Ez viszont a kellő figyelem hiányát, a domborzati viszonyok kedvezőtlen égét, az utak korszerűsödésével megnövekedett sebességet és a járművek számának, valamint sebességének nagymérvű növekedését is mutatja. A legtöbb baleset oka: *a közúti közlekedés szabályainak megszegése.*

Általános megállapítás volt, hogy a legradikálisabb és leghatásosabb megoldás a kereszteződés megszüntetése, de ahhoz még sokáig nem lesznek meg az anyagi feltételek. Az útátjárók indokoltságát viszont érdemes felülvizsgálni, mint ahogy az Baranyában meg is történt. Egyebek mellett *az is kiderült, hogy az útátjárót jelző berendezéseket nem mindenkor tartják karban.* Nincsenek jól láthatóan festve, a szabványnak sem mindig felelnek meg.

Az igazgatóság által kísérletképpen két helyen alkalmazott fényvisszaverő fóliák alkalmazásának általánosítása is elhúzódott, mert az illetékes szervek részéről lassan megy a szabványok módosítása, különösen a sorompók csapórúdjain és az András-kereszteknél.

Halmai János

Jó nyaralást, gyerekek!

Véget ért a tanév, s a MÁV nevelőotthonaiból is vakációzni mentek a gyerekek. Az évzáró előtt azonban fotoriporterünk ellátogatott a kőszegi otthonba, s megörökitett néhány pillanatot a növendékek mindennapi életéből. Ezekből a felvételekből választottuk ki az alábbi három képet, szándékosan mellőzve immár a szorgalmas tanulás meghitt hangulatát ábrázoló filmkockákat. Elvégre itt a szünidő. Most már a vakációzó gyerekeké az épület.

A vasutas-szakszervezet ezen a nyáron — junius 6-tól augusztus 28-ig — 3420 gyermek nyaraltatásáról gondoskodik. A kőszegi MÁV Nevelőotthonban két turnusban összesen 480 iskolásgyermek üdül. A répceszentgyörgyi otthont ugyancsak két turnusban 240 gyerek veszi birtokába. A legtöbben persze kenesei gyermeküdülőnkben vakációzhatnak, ahol egyszerre négyszázötvenen, a hat turnusban tehát kétezerhétszázan nyaralnak gondtalanul.



A kőszegi otthon főépülete



A készülődéshez a cipőtisztítás is hozzátartozik



Hányat is alszunk még az utazásig?

(Laczkó Ildikó felvételei)

Negyedszer választották a városi tanácsba

Szegeden számos vasutas dolgozót választottak meg a városi tanács tagjává. Köztük *Virág Istvánt,* a vontatási főnökség Diesel-lakatosát, immár *negyedszer.*

A Szabadság tér környékén lakókat már hosszú évek óta ő képviseli a városházán. Segített az aszfaltozás, a világítás korszerűsítésének és az üzlethálózat bővítésének megvalósításában. A legutóbbi választás óta is sokan felkeresték már gondjukkal-bajukkal, mert tudják, hogy mindent megtesz választói érdekében.

A 42 éves Virág István a munkahelyén sem vall szégyent. A szakszervezeti bizottság titkáraként ott is a közügyeket intézi. Négyszer nyerte el a Kiváló dolgozó kitüntetést, húsz éve törzsgárdatag, s a *Munkás-Paraszt Hatalomért Érdemérem* tulajdonosa. Tovabbi jó munkájára a jövőben is számítani lehet.

Sziládi Sándor



MHSZ-klub Szolnokon

Az MHSZ üzemi szervezetének társadalmi munkában épített *klubhelyiségét avatták május 25-én a szolnoki járműjavítóban.* A jó eredményekkel rendelkező szervezet tagjainak, valamint az üzem szakszervezeti és gazdasági vezetésének együttes összefogása alapján született meg a tartalékos tiszti klub és a lövészklub tagjainak kulturált pihenését és a kiképzési munkáját segítő helyiség. Az ünnepélyes átadáson *Csák Sándor*, az MHSZ üzemi vezetőségének titkára méltatta a klub tagjainak munkáját.

A megjelenteket köszöntötte *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Ambrus János*, az üzem igazgatója is.

A TORNA ÜDÍT, FELFRISSÍT...

A szombathelyi vontatási főnökség szolgálati helyein ülőrmunkát végző dolgozó nők is rendszeresítették a munkahelyi testnevelést. A volt kiváló sportolónő: *Csóka Jánosné Sasvári Gizella* vezetésével naponta 8 óra 50 perckor megszakítják munkájukat és 9 óra 05 percig tornagyakorlatokat végeznek.

Gérára számítanak Miskolcon

Géra Imre nevét már évekkel ezelőtt megismerte a sportot kedvelők népes tábora. Ami egyébként nem is csoda. *Takács András* mellett pillanatnyilag is a legismertebb magyar országúti kerékpáros. A legnagyobb amatőr viadal, a Békeverseny állandó résztvevője, azaz egyik főszereplője. *Jó néhány szakaszgyőzelmével, s az összetett 7. helyezésével már a külföldi szakemberek elismerését is kiváltotta.* Ugyanakkor tagja volt a VB-n hetedik, illetve az olimpián hatodik helyezett magyar válogatottnak.

A hírnév egyetlen „szépséghibája", hogy *Gérát sokkal inkább Magyarország versenyzőjeként tartják számon, mint a Miskolci VSC kerékpárosaként.* Holott neki kellene, illetve neki is kell fémjeleznie a vasutas szakosztályt.

— *Hát igen* — kezdi, bár elég nehezen, a beszélgetést *Jencsel József*, a klub elnökhelyettese. — *Géra Imrére nagy szüksége van, pontosabban nagy szüksége lenne a szakosztálynak.* Neve, eddigi eredménylistája ugyanis határtalan vonzerő a fiatalok körében, s ugyanakkor egy-egy kiemelkedő szereplése a szakosztály létének egyik alapja is.

— ? ? ?

— A sportág fejlesztésére szánt közvetlen támogatást ugyanis az egyesületek közötti rangsor alapján kapják a szakosztályok. A pontversenybe mindössze két viadalt, a hosszú távú egyéni bajnokságot, valamint a 100 km-es csapatbajnokságot számítják be. *Nos, tavaly az MVSC összesen 12 pontot szerzett. Hogy miért ilyen keveset? Azért, mert egyik erősségünk, Négyessy katona volt, Géra pedig nem indult el az egyéni bajnokságon.* Velük bizonyára egészen másképpen alakult volna a rangsor.

— A szakosztály azonban nemcsak Gérából áll...

— *Valóban nem. Kovács Károly edző keze alatt egyre biztatóbban fejlődik a fiatal gárda.* A 30—40 fős szakosztályban jelenleg öt I. osztályú versenyző sportol. Az ifjúságiak közül négyen aranyjelvényesek, s egyikük *Csató Tamás* már a válogatott keret kapuját döngeti. Ugyancsak sikeresen szerepelnek a serdülők, mindenekelőtt *Hubai, Nagy* és *Csató Péter*. Nemrégen például Budapest egyéni időmérő indításos bajnokságán a versenyen kívül elindult kerékpárosaink valamennyien élmezőnyben végeztek. Mindez biztató a jövő szempontjából. *Ám a jelent, anyagi lehetőségeinket, eredményességünket mégiscsak elsősorban Géra szereplése határozza meg*, akinek indulására az idei sorsdöntő versenyeken nagyon számítunk.

Remélhetőleg mindezt tudja, érzi maga a válogatott versenyző is!

(dobó)

GURITÓN

A vén gőzös lassan tolja
roppant terhét a kis dombra:
s le a dombról futnak széjjel
a vagonok, nappal, s éjjel.

S összefutnak újra, sorba.
— Vén gőzösnek ez a dolga:
jár föl és le nagy terhével,
dohog, füstöl nappal, éjjel.

Fazekas Lajos

A továbbtanulók minden segítséget megkapnak

A *miskolci vasútigazgatóság személyzeti és oktatási osztálya* már az elmúlt év végén megkezdte a szervezést a dolgozók szakmai továbbképzése, valamint az általános iskolai végzettség megszerzését elősegítő rövidített tanfolyamok előkészítésére. A szervezési munka eredményesnek bizonyult: *245 dolgozó jelentkezett továbbtanulásra.* Az általános iskolai bizonyítvány megszerzéséért például 161 dolgozó ült februártól az iskolapadba.

A felnőttek nagy kedvvel tanulnak, megértették az új oktatási rendelkezés jelentőségét, s azt, hogy magasabb iskolai végzettség birtokában magasabb beosztásokra képesítő szaktanfolyamokat végezhetnek el. *Az igazgatóság minden személyi és tárgyi feltételt biztosított a továbbtanulók számára.* A továbbtanulók szolgálati főnökei pedig biztosítják mindannyiuk számára, hogy megjelenhessenek a tanfolyamokon, a munkát úgy ütemezik, hogy a szolgálatot is maradéktalanul elláthassák.

Szeptemberben előreláthatóan újabb 150—160 dolgozó vesz részt az oktatásban, s a tanulás lehetőségeit a következő években is folyamatosan biztosítják. *Az igazgatóság vezetőinek az a szándéka, hogy minden, még a legkisebb beosztásban levő dolgozó is rendelkezzék a nyolc általános iskolai végzettséggel.*

Ugiyai Sándor

PEDAGÓGUSOK NAPJA

a Törekvés Művelődési Házban

A *Törekvés Művelődési Házban*, június 6-án, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottsága által rendezett ünnepségen köszöntötték azokat a pedagógusokat, akik a vasutas dolgozók tanításával, nevelésével a legeredményesebben foglalkoznak. Az ünnepségen megjelent *Kellner István*, a kultúrnevelési- és sportosztály vezetője, *Juhász Miklós*, a Pedagógusok Szakszervezete budapesti területi bizottságának titkára is. Ünnepi köszöntőt *Rékasi István*, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának titkára mondott.

Beszédében az 1972/73-as oktatási év eredményeit értékelve, *igen nagyra értékelte a pedagógusok áldozatos munkáját.* Szólt a továbbtanuló vasutasok munkahelyi és családi gondjairól, többek között arról, hogy a továbbtanulók közül sokan utazószolgálatot teljesítenek. Előfordul, hogy egyesek fáradtan érkeznek az iskolába, s mindez nagyobb türelmet, több megértést, hozzáértést, fáradságot igényel a pedagógusok részéről. A tanároknak is kiemelkedő szerepük van abban, hogy az 1972/73-as tanévben sikerült ismét előrelépni a felnőttoktatásban. *Budapesten például 8 szolgálati helyen működik kihelyezett iskola.* Ily módon is eredményesnek bizonyult a területi bizottság arra irányuló munkája, hogy a vasutas-szakszervezet VIII. kongresszusának határozatát végrehajtva, emelje a dolgozók általános műveltségét.

Rékasi István a további feladatok ismertetése után jó pihenést kívánt a pedagógusok nyári vakációjához, majd átadta a szakszervezet ajándékait. Az ünnepség után *Bojtor Imre* és *Vörös Sári* magyarnóta-énekesek szórakoztatták a megvendégelt pedagógusokat.

Konténerforgalom

Egert is bekapcsolták

A Miskolcon szerzett kedvező tapasztalatok alapján *június 4-től Egerben is „konténer-pályaudvart"* működtet a miskolci igazgatóság.

Az ország nyolc városába, illetve azok 50 kilométeres körzetébe gyorsan, e célra rendszeresített járatokkal, illetve vonatokkal jutnak el az Egerből indított szállítótartályok, és ugyanolyan rövid idő alatt érkeznek Egerbe is ily módon a Budapestről vagy más városból oda irányított áruk.

Összefogtak a balesetek ellen

Balesetelhárítási ankétot tartottak helyi kezdeményezés nyomán a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél.* A részvevőket részletesen tájékoztatták a Keleti csomóponton előfordult balesetek okairól, a baleseti vizsgálatokat hátráltató körülményekről, a leggyakoribb veszélyforrásokról.

A felszólalók több javaslatot tettek ezek megszüntetésére.

A jól sikerült ankéton a szakszervezet budapesti területi bizottságának munkavédelmi felügyelője, a csomóponti pártbizottság titkára, az igazgatóság IV. osztályának képviselője is részt vett, s *igen hasznosnak nyilvánították a kezdeményezést.*

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kecskés Gábor, Debrecen; Szűcs Ferenc, Hatvan; Csizmazia Béláné, Szombathely; Goldgrubel Pál, Budapest; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Sziládi Sándor, Szeged; Murányi Tibor, Bánréve: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Földi József, Szolnok; Kozma József Fehérvárcsurgó; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Botka István Sárbogárd: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Acs állomáson levő, I. emeleti, kétszobás és egy külön bejáratú szobával kiegészített félkomfortos, olcsó bérű lakásomat (amelyhez pince, padlás, baromfiudvar, konyhakert és két megművelhető földterület is tartozik) fővárosi vagy Pest környéki egyszobás lakásért. Érdeklődni lehet a 333—015 telefonszámon.

HÍREK

— **Az Utasellátó Vállalat** megnyitja IV. osztályú áron árusító, korszerű üzletét június második felében Fülöpszállás állomás új felvételi épületében.

— **Az üzemorvos példája.** Hatvan csomópont vasutas dolgozóinak legutóbbi véradónapján is, mint már évek óta minden alkalommal, Cserkuti Gyula, az állomás ellenőrző főorvosa volt az első önkéntes véradó. Utána Huszák György üzemorvossal együtt ő is hozzálátott a vérvételhez. Ezen a napon 115 hatvani vasutas 38 liter vért adott a városi kórház véradó állomásának.

— **A Rakéta brigád.** A vésztői XVI. magasépítési pályamesteri szakasz szocialista brigádja évi felajánlásainak kimagasló teljesítésével érdemelte ki az aranykoszorút. A közösség tagjai többek között 41 200 forintot takarítottak meg bontott és selejtezett anyagok hasznosításával, ezen kívül — főként iskolákban — 1000 óra társadalmi munkát végeztek, s Vésztő, Szeghalom, Kötegyán állomások váróterm ét rendszeresen takarították a Tiszta vasútért! mozgalom meghirdetése óta.

— **Öt éve működik és kiemelkedő eredményekkel büszkélkedhet Békéscsaba állomás** MHSZ-alapszervezetének tartalékos klubja. A Bálint Tibor főfelügyelő által vezetett klub tagjai legutóbb is kiválóan szerepeltek a városi tartalékosok honvédelmi versenyén. A 35 éven felüliek korcsoportjában a vasutasok Szuharda Gvula, Erdős Sándor, Barabás Béla összeállítású csapata szerezte meg az első helyet.

— **Utastájékoztató berendezést szerelnek fel Nyíregyháza állomás három pontján, a debreceni vasútigazgatósághoz** tartozó TBFF szakemberei, több mint egymillió forintos költséggel. A korszerű berendezés szovjet gyártmányú, s úgynevezett lapozó rendszerű. A központi irányító helyiségből egyszerre tíz vonat irányát, helyét közölhetik az utazóközönséggel. Üzembe helyezése még a nyár elején várható.

— **Újabb szolgáltatás.** A MÁV május 7-től Békéscsaba állomást is bekapcsolta a városközi, gyors forgalmú szállítótartályos fuvarozásba. Azóta a már kialakított összes viszonylatban. Szegedre, Budapestre, Miskolcra, Debrecenbe, Győrbe, Szombathelyre és Pécsre igénybe vehetik a vasút békéscsabai ügyfelei ezt a korszerű szolgáltatást, s ily módon az említett városokból rendelt árukat is gyorsabban megkaphatják.

Népszerű a sportlövészet

Virág Gábor, Budapest-Keleti csomópont MHSZ-lövészklubjának titkára a Magyar Honvédelmi Szövetség 25. éves jubileumára rendezett ünnepi gyűlésen ismertette a szolgálati ágak honvédelmi sporttevékenységét, az ezzel kapcsolatban elért eredményeket. Az értékelés szerint *a lövészklub által szervezett versenyek a legnépszerűbbek a vasutasok között.*

Jellemző erre, hogy a csomóponton szolgálati áganként tartottak lövészversenyt, az ünnepi gyűlést megelőzően. A legjobb helyezést elért csapatok bekerültek a csomóponti döntőbe, ahol végül is hat csapat 18 versenyzője mérte össze céllövő tudását.

Hatvanban is népszerű sport a lövészet. Ott a vasúti csomópont lövészklubjának tagjai olyan lőteret létesítettek — nagyrészt társadalmi munkával —, hogy a városi magasabb szintű versenyeket is ezen a lőtéren rendezték az MHSZ jubileumi ünnepségsorozata keretében.

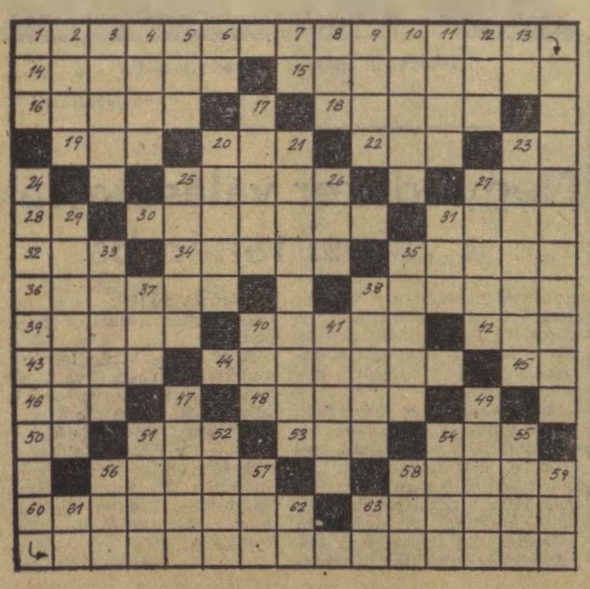
Szűcs Ferenc

KERESZTREJTVÉNY

Két jelentős dátum: az egyiket június 10-én ünnepeltük (vízszintes 1.), a másikat július 6-án ünnepeljük: (függőleges 24.).

Vízszintes: 14. A pápai korona. 15. Törés után elégtelen csontképződés esetén keletkezik. 16. Sokszor nem erre megy a játék. 18. Eszét vesztett. 19. Kihalt nagytermetű futómadár. 20. A juh hímje. 22. Napszak. 23. Építő anyag. 25. Jó eredmény. 27. Kopasz. 28. Téli csapadék. 30. Egyiptomi síremlék. 31. Magot szóró. 32. Német férfinév. 34. Keservesen ugat. 35. Magyar légitársaság. 36. Növények távolsága is. 38. Modern harcieszköz. 39. Község Nógrádban. 40. Német város a Volme mentén. 42. Keres a végén. 43. Jó eszű. 44. Angol kereskedelmi társaság. 45. Rövid úton. 46. Visszakeni 48. Ezért a kupáért játszák a labdarúgó világbajnokságot. 50. Hangtalan hír. 51. Penész. 53. Csekk közepe. 54. Testrész. 56. Látomás. 58. Európai hegység. 60. Fogékonynak lenni. 63. Fúvós hangszeren játszó.

Függőleges: 1. Tajték. 2. Járdám. 3. Sikkaszt. 4. Dalmát város. 5. Időmérő. 6. A nátrium kémiai jele. 7. Morsehang. 8. Eleven. 9. ... ment, hitelátruházás (francia). 10. Nemes fém. 11. Elkészült étel. 12. Női hang. 13. Fél zeke. 17. Város Üzbegisztánban. 20. A bolsevik párt neves vezetője volt. 21. Függőkertje a hét világcsoda egyike. 23. Orvosi műszer. 25. Kietlen, puszta. 26. Pirít háromötöde. 27. Kőzetek repedéseit kitöltő ércanyag. 29. Híres germán vezér volt. 31. Világtalan. 33. ... Lóránd (1884—1924) magyar származású spanyol író. 35. Neves francia festő (1832—1883). 37. A hét vezér egyike. 38. Ehető gumós növény. 40. Rövid közlemény. 41. A héber g betű neve. 47. A Don mentén lakó nép. 49. Távol-keleti ország. 51. ... talis, a gyűszűvirág növénytani neve. 52. ... ersum, híres hollandi rádióállomás. 54. Mi-vel férfinév. 55. Női név. 56. Az állatok egyrésze. 57. Hónap közepe. 58. ... Sámuel. 59. Vissza: rovar. 61. É. A. 62. Szintén. 63. Országos Tanács.



Beküldendő: vízszintes 1. és a függőleges 24. **Beküldési határidő:** 1973. július 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: ~~Helyesen élni~~ a megnövekedett szakszervezeti jogokkal.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 10. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss Izabella, 3900 Szerencs, Kandó Kálmán u. 1. Somorjai József, 1111 Budapest, Budafoki út 10/a. V. 4. Mezei Istvánné, 3700 Kazincbarcika, Mező Imre krt. 2. Portás Gyula, 7228 Döbrököz, Üreghegy 43. Erdei Józsefné, 7090 Tamási, Bocskai u. 1.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
1068 Budapest,
VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964. 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, Budapest



Utazás előtt és utazás után
ÉDESSÉGET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT
nagy választékban vásárolhat az
UTASELLÁTÓ
pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1973. JÚLIUS 2.

NAPIRENDEN

a közlekedési dolgozók érdekvédelme, a vasúti közlekedés helyzete

Június 4—8 között Varsóban tartotta VI. konferenciáját a Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége

Június 4-e és 8-a között Varsóban ülésezett a *Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók VI. Nemzetközi Konferenciája*, melyen 51 ország 146 küldötte 12 millió 322 ezer szakszervezeti tag képviseletében volt jelen. A magyar vasutas dolgozókat, mint azt lapunk június 4-i számában megírtuk, *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára és *Révay Sándor*, a dunakeszi járműjavító szb-titkára képviselte.

A varsói tanácskozás napirendjén szerepelt a közlekedési dolgozók harca a monopóliumok politikája ellen a kapitalista országokban, továbbá egy olyan közlekedéspolitika kialakításának követelése, amely a legjobban megfelel a néptömegek és a közlekedési dolgozók érdekeinek.

A beszámolót *Debkumar Ganguli*, a szövetség főtitkára tartotta. Hangsúlyozta a nemzetközi proletár szolidaritás szükségességét. Ezen belül *szólt a közlekedési dolgozóknak a vietnami népnek nyújtott segítségéről.* Megmutatkozott ez egyrészt a szocialista országok népei részéről abban, hogy a vietnamiaknak megadtak minden szükséges anyagi támogatást. *Kifejezték szolidaritásukat továbbá az egész világ összes szállítási dolgozói, vasutasok és dokkmunkások, tengerészek és közúti szállítási dolgozók.* Szolidaritásuknak a legkülönbözőbb formában adtak kifejezést, az aláírások gyűjtésétől kezdve, egészen az USA hajóinak bojkottálásáig. Mindezzel azt igyekeztek bizonyítani, hogy a hős vietnami nép oldalán állnak.



Szabó Antal főtitkár felszólal a tanácskozáson.

A konferencia rendkívül nagy figyelmet fordított a vasúti közlekedés problémájára. *Rámutatott, hogy számos kapitalista ország kormánya és szakértője azt állítja, hogy a vasúti szállítás már idejét múlta, vagy csak bizonyos viszonylatokra korlátozódik.* Még ma is tervezik a nem rentabilis vonalak bezárását. Gyakran azonban ezeket az intézkedéseket nem előzi meg mélyreható gazdasági elemzés, nem törődnek azzal, hogy a vasút által korábban kiszolgált területeken megfelelő eszközöket bocsássanak a lakosság rendelkezésére.

Ezeket a határozatokat a tőkés monopóliumok érdekei vezérlik, előttük csupán egyetlen dolog van, amely fontos, ez pedig a nyereség állandó, napról napra történő maximális emelése. Ebből a szemléletből fakad az is, hogy *ahol a szárnyvonalakat nem is szüntették meg, fékezik a vasút korszerűsítését.* Ennek következménye, hogy számos országban sem a vasút, sem a közút nem tudja kielégíteni a közlekedési igényeket. *1850 és 1950 között a világ vasúthálózata 36 ezer kilométerről kb. másfél millió kilométerre növekedett.* Ez rendkívül gyors és nagyarányú fejlődés volt. 1960 óta azonban a kapitalista országokban a fejlődés teljesen megállt. A szocialista országokban 1950-től kezdődött el a vasutak korszerűsítése, modernizálása és fejlesztése, *és ezzel szorosan együttjárt a dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítása.*

A konferencia felhívta a figyelmet arra, hogy *a szárazföldi személy- és áruszállításban ma is a vasút a leggazdaságosabb.* Ehhez azonban nemcsak beruházásokra van szükség. A felszólalók példaként állították a szocializmust építő országokat, ahol a vasút napról napra tovább korszerűsödik és olyan közlekedéspolitikai koncepciókat dolgoznak ki, hogy a gazdaságtalan szárnyvonalak bezárása után a forgalmat a közútra terelik. Ezáltal a lakosság, a munkába járó dolgozók, nem károsodnak. Ezekben az országokban a vasút technikai korszerűsítésével állandóan együttjár a vasutasok élet- és munkakörülményeinek állandó javítása.

A magyar vasutasok és közlekedési dolgozók nevében *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára szólalt fel. Konkrét érvekkel és tényekkel bizonyította, hogy a magyar közlekedési dolgozók élet- és munkakörülményei évről évre javulnak. Felszólalását nagy érdeklődéssel és lelkesedéssel fogadták.

A konferencia részvevői a következő 4 évre megválasztották a nemzetközi szövetség új vezetőségét, melynek főtitkára ismét *Debkumar Ganguli* lett.

Végül a nemzetközi szakmai szövetség 14 ország 32 szakszervezetét vette fel soraiba. Ez nagyon jelentős, főképpen abból a szempontból, hogy a *Szakszervezeti Világszövetség* közlekedési tagozata tovább erősödik és eredményesebben tud részt venni a nemzetközi méretekben folyó osztályharcban.

Déri Ernő

BUDAPESTEN TARTOTTA KÖZGYŰLÉSÉT

az Interkonténer Társaság



Az Interkonténer Társaság igazgató tanácsának elnöke megnyitó beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

Mint ismeretes, az *Interkonténer Társaságot* 1967 végén 13 európai vasút — köztük a MÁV — és az *Interfrigó Társaság* alapította a nemzetközi szállítótartályos teherfuvarozás szervezésére, lebonyolítására. *Igazgató tanácsában és felügyelő bizottságában ott vannak a magyar vasút képviselői is.* A MÁV tehát aktívan részt vesz a társaság üzleti politikájának alakításában, gazdálkodásának ellenőrzésében. Hazánkban a Interkonténer képviseletében a MAVTRANSZ vállalja, szervezi és bonyolítja le a szállítótartályos nemzetközi szállításokat.

A társaság — az alapítás óta eltelt hat év alatt a tagvasutak száma 22-re emelkedett —, működésének első évében 874 ezer tonna árut szállított, *1972-ben pedig már ennek csaknem a négyszeresét, 3 millió 198 ezer tonnát.* A MÁV hálózatán 1972-ben a társaság vállalkozásában 7244 nagy konténer haladt át különböző országokba, főleg tengeri kikötőbe. Az Interkonténer nyújtotta lehetőségek révén a magyar fuvaroztató vállalatok is bekapcsolódhattak az egész világot átfogó konténer forgalomba.

Az *Interkonténer Társaság* június 21-én Budapesten a *Magyar Tudományos Akadémián* tartotta igazgató tanácsülését és évi rendes közgyűlését. Az igazgató tanács megvitatta az idei forgalmi és pénzügyi eredményeket, foglalkozott a társaság elszámolásának és üzemviteli feladatainak elektronikus feldolgozásához szükséges feltételekkel, tennivalókkal. A társaság elégedett a szállítópark munkájával, eredményeivel. *Ezért az igazgató tanács megvizsgálta további ezer speciális konténer szállító kocsi beszerzésének lehetőségét.* Erről egyébként az év végi ülésen döntenek.

A társaság közgyűlése megtárgyalta az 1973-as év eddigi eredményeit és meghosszabbította az öttagú felügyelő bizottság mandátumát.

VASUTASNAP, 1973

Budapesten és vidéken egyaránt gazdag program várja a vasutasokat

A hagyományokhoz híven, az idén is július második vasárnapján — *július 8-án* — ünnepeljük a vasutasnapot. A sorrendben XXIII. vasutasnap programja Budapesten és vidéken egyaránt bővelkedik eseményekben. A központi rendezvények a *XXIII. országos vasutas képzőművészeti kiállítás* megnyitásával kezdődnek. A vasutas-szakszervezet elnöksége által meghirdetett pályázatra 312 olajfestmény, 205 grafika, 87 szobor, 27 ipar- és népművészeti tárgy érkezett. A beérkezett alkotások közül az öttagú, hivatásos művészekből álló zsüri — figyelembe véve a kiállítás céljára rendelkezésre álló termet — *90 festményt, 48 grafikát, 41 szobrot, és 5 plakettet javasol kiállításra.*

A kiállítás megnyitója *július 5-én 18 órakor lesz* a Vasutasok Szakszervezete Központi Képzőművészeti Iskolájában (*Bp., VIII., Népszínház u. 29.*).

A tisztavatásra az eddigi gyakorlattól eltérve, nem vasárnap délelőtt, hanem *július 6-án pénteken délután fél 5 órakor kerül sor a BVSC Szőnyi úti sporttelepén.* A most befejeződött tanév végén a Tisztképző Intézet 253 hallgatója vágott neki az év végi képesítő vizsgaknak. *A vasút történetében először az idén bocsátanak ki az intézetből 37 mozdonyszolgálati-műhelyi tagozatos tisztet.* Ugyancsak első ízben oktatták külön tanterv alapján a 136 forgalmi és a 30 kereskedelmi tisztjelöltet. A kereskedelmi tagozatról különösen jól képzett középvezetők kibocsátása várható.

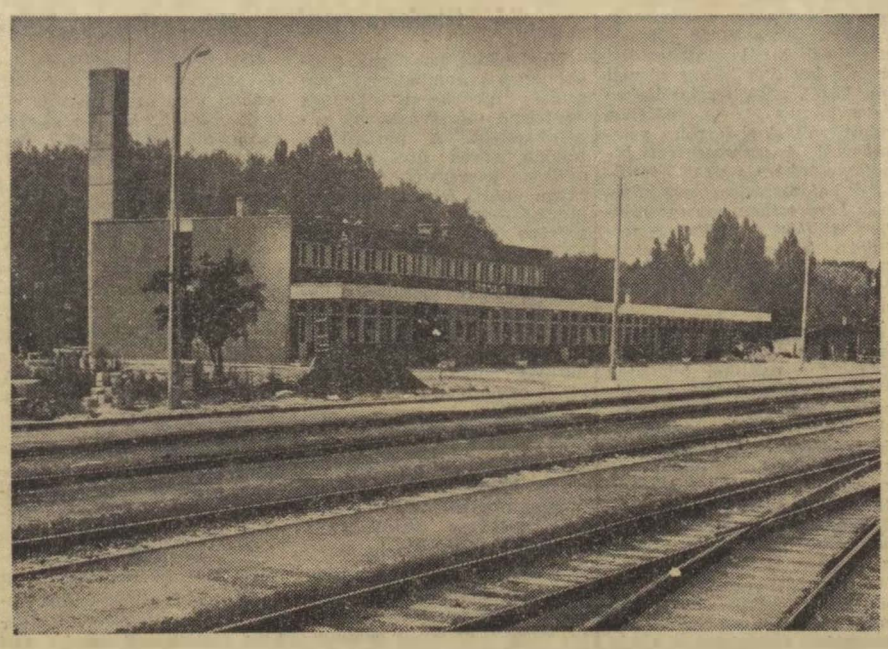
Az építési és pályafenntartási szakszolgálathoz 35 felépítményi és híd, illetve 17 magasépítményi tiszt kerül.

A munkában elenjáró vasutasok kitüntetésére a vasutasnapi ünnepségeken kerül sor. A *Kiváló Vasutas* kitüntetéseket július 7-én, szombaton délelőtt adják át Budapesten az Utasellátó Vállalat Nyugati pályaudvari éttermében. Az *Érdemes vasutas* kitüntetésekre ezúttal is a vasútigazgatóságok, illetve az intézmények ünnepségein kerül sor.

A Vasutasok Szakszervezete központi kulturális és sportünnepsége *július 8-án, vasárnap lesz a BVSC Szőnyi úti sporttelepén.* Az egész napos program délelőtt 9 órakor sportversenyekkel kezdődik. Női kispályás labdarúgó-mérkőzések, nemzetközi női röplabdatorna, vasutas öregfiúk és úttörők labdarúgó-mérkőzése, súlyemelő-bemutató, MHSZ-bemutató, meghívásos atlétikai verseny és nemzetközi labdarúgó-mérkőzés követik egymást. A sportesemények befejező akkordjaként *a BVSC a Kolozsvári CFR labdarúgócsapatát látja vendégül.*

A kulturális műsor színfoltja a centenáriumi *esztrádműsor* lesz, melyben neves fővárosi művészek lépnek fel: *Kabos László, Kibédi Ervin, Hlatkay László, Zárai Márta, Vámosi János, Puskás Sándor, Radnay János, Szegedi Molnár Géza, Németh Marika, Marik Péter, Aradszky László, Bojtor Imre, Urbán Kati, a Váry-nővérek, Kovács Ferenc és Szuhay Balázs.* Kísér a *Kék Csillag* zenekar, konferál *dr. Hegedüs János.*

ÚJ FELVÉTELI ÉPÜLET



A vasutasnapra, július 4-én adják át rendeltetésének Fülöpszállás állomás új, korszerű felvételi épületét.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Határforgalmi tárgyalások a debreceni igazgatóságon

A magyar—szovjet vasút-forgalmi vegyesbizottság június 11—16 között Debrecenben tartotta a Záhony—Csap átrakókörzet forgalmával kapcsolatos határforgalmi tárgyalását. A MÁV és a szovjet vasutak képviselői három csoportot alkotva tanácskoztak. A többi között értékelték az export-import és tranzit áruk fuvarozásának 1973 első öt havi terveljesítését, a határforgalomban közlekedő vonatok menetrendszerű közlekedését az átrakó körzet határállomásai között, s az idegen kocsikra megállapított tartózkodási normákat mindkét fél részéről. Megtárgyalták továbbá az 1973. évi gyümölcs — mindenekelőtt a szabolcsi alma — és a zöldségszállítás lebonyolításával kapcsolatos teendőket, a rakodólapok segítségével történő rakodást, különös tekintettel a konzervipari szállításokra. A tanácskozás részvevői végül felülvizsgálták a *Lvovban* 1972. április 17—22. között megtárgyalt és jegyzőkönyvbe vett pontokat, utasításokat, a vonatközlekedéssel kapcsolatos kérdéseket.

MÁV-VOLÁN komplexbrigádok tíz évi mérlege Miskolcon

A *miskolci vasútigazgatóság* területén tíz évvel ezelőtt alakultak meg az első MÁV-AKÖV komplexbrigádok, azzal a céllal, hogy szocialista együttműködésük révén a kocsirakományú küldemények rakodását, illetve szállítását gyorsítsák.

A brigádok munkáját, *a 10 év alatt elért eredményeket ünnepélyesen értékelték Miskolcon*, a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. Az ünnepségen részt vettek a vasutas-szakszervezet, a Volán Tröszt, a Vasúti Főosztály 11. szakosztályának képviselői, a miskolci vasútigazgatóság illetékes vezetői, valamint a 3., 4. és a 7. számú Volán vállalatok küldöttei.

A felszólalók méltatták a komplexbrigádok jó munkáját, s rámutattak, hogy *tíz év alatt 13,9 százalékkal csökkent a késetten rakott kocsik mennyisége.* A Volán mind nagyobb mértékben vesz részt az elfuvarozásban, s a rakodások a nap minden szakában folyamatosan történnek. Az eredmények azzal is összhangban állnak, hogy a MÁV-VOLÁN komplexbrigádok száma tíz év alatt megkétszereződött, *s a korábbi 7 helyett már 16 állomáson működnek együtt a közös célok eléréséért.*

A szakszervezetek érdekvédelmi és érdekképviseleti jogai VI.

9. Az ellenőrzési jog

A *Munka Törvénykönyve* 14. §. 1. bekezdése biztosítja a szakszervezetek számára a dolgozók élet- és munkakörülményeire vonatkozó szabályok feletti ellenőrzés jogát. Ez az általános ellenőrzési jogkör őrködése a dolgozók jogai felett. *A szakszervezet e jogköre alapján vizsgálatokat tarthat, a vállalatoktól adatokat és tájékoztatást kérhet, illetőleg beszámolót a vállalat részéről.* A vállalati szervek kötelesek teljesíteni az ellenőrzéssel kapcsolatos szakszervezeti követeléseket. A szakszervezetek az ellenőrzés során felhívhatják az illetékesek figyelmét a hibákra, mulasztásokra, határidőt szabhatnak azok felszámolására, eljárást kezdeményezhetnek megszüntetésük érdekében.

A gazdasági vezetők kötelesek lefolytatni az ellenőrző eljárást, ha a szakszervezetek erre felszólítják őket, az eredményről pedig tájékoztatniuk kell a szakszervezeti szerveket. Akkor is, ha visszaélés és jogsértés nem történt. *A szakszervezetek jogosultak arra, hogy büntetőbíróságok előtt eljárást kezdeményezzenek, ha úgy vélik, hogy az ellenőrzés nyomán hibákra derült fény.* Az üzemi demokratizmus követelményeinek tesz eleget a szakszervezeti szerv, ha az ellenőrzések tapasztalatait nyilvánosság elé terjeszti, az üzemi demokratizmus közvetlen fórumai előtt ismerteti az egyes konkrét eseteket.

10. A szakszervezetek eljárást kezdeményező joga

A szakszervezeti üzemi szervek jogosultak eljárást kezdeményezni a gazdasági vezetőkkel vagy beosztottjaikkal szemben, ha azok a hatáskörükbe utalt jogaikkal visszaélnek, jogaikat nem rendeltetésszerűen gyakorolják, ha megsértik a szabályokat, a kollektív szerződést, az együttműködésre vonatkozó egyéb megállapodásokat vagy általában a szocialista együttélés szabályait. *Az eljárás lehet fegyelmi, szabálysértési vagy büntető eljárás.* A szakszervezetek az illetékes felsőbb állami-gazdasági szerveknél kezdeményezik az eljárás lefolytatását.

A hatóságok a szakszervezetek észrevételeire az eljárást kötelesek lefolytatni, és közölniük kell álláspontjukat, a feljelentésekre vonatkozó vizsgálat eredményét, és az általuk kívánatosnak tartott vagy azonnal megtett intézkedéseket. Az eljárási jog az üzemi demokráciával összefüggésben a hatékony ellenőrzés eszköze.

11. A szakszervezeti tisztségviselők védelmének joga

A dolgozók bizalmából a dolgozók érdekeit képviselő szakszervezeti tisztségviselők, felelősségteljes munkájuk közben, némelykor szembekerülhetnek olyan gazdasági vezetőkkel, akiknek egyébként beosztottjai. *Előfordulhat, hogy egyes gazdasági vezetők a jogosan fellépő szakszervezeti tisztségviselőt a későbbiek során hátrányos intézkedésekkel sújtják, megtorlás céljából. Az ilyen vezetőkkel szemben a törvény szigorával kell fellépni, és felelősségre kell vonni őket. A Munka Törvénykönyve kimondja, hogy a választott szakszervezeti tisztségviselők — tisztségük ideje alatt — törvényes védelmet, biztonságot élveznek.* A szakszervezeti tisztségviselőket csak a felsőbb, választott szakszervezeti szerv hozzájárulásával lehet áthelyezni, bérüket megváltoztatni és részükre új munkahely elfoglalására kitűzött időpontot megállapítani. Ha a szakszervezeti tisztségviselőt eredetileg is változó munkahelyen alkalmazták, a más munkahelyre való beosztásról a felsőbb szakszervezeti szervet értesíteniük kell a gazdasági vezetőknek. *A munkaügyi döntőbizottságok tagjait is megilleti ez a védelem, sőt a tisztség megszűnését követő, még további egy éven át.* A társadalmi bíróság tagjait is munkajogi védelem illeti meg, és mint hivatalos személyek büntetőjogi védelemben is részesülnek.

Az üzemi demokratizmus jogait megvalósító szakszervezeti tisztségviselőket tehát törvények védik.

A joggyakorlásról általában

Az utóbbi években jelentősen megnőtt a szakszervezeti szervek szerepe, politikai súlya, tömegbefolyása. *A dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő kérdések eldöntésében lényegesen nagyobbak a jogaik, mint korábban.* Ez növelte tekintélyüket a közvélemény, a gazdasági vezetők előtt és erősítette a kapcsolatot a vezető testületek és a tagság között.

A választott testületek munkájában egyre inkább kifejezésre jut a szakszervezeti mozgalom sajátos arculata. Fokozatosan élnek a megnövekedett önállósággal. Alkalmasabbakká váltak az érdekképviselet és az érdekvédelem hatékonyabb ellátására. Közrejátszik ebben az is, hogy *emelkedett a tisztségviselők képzettsége, felkészültsége, javult a gazdasági vezetők hozzáállása.* Nagy többségükben kialakult a politikai bátorság és az a készség, hogy elvi alapon, bátran alkalmazzák a szakszervezeti jogokat.

Ennek értékét növeli, hogy mindezt olyan időszakban érték el, amikor társadalmi, gazdasági életünkben s ennek következtében a szakszervezeti munkában is számos új jelenség, feladat, intézkedés jelentkezett, amelyek megismerése és valóra váltása nehéz feladatot rótt a zömében társadalmi munkában dolgozó tisztségviselőkre, testületekre. Nagy többségük mindinkább képes — megfelelő mérlegelés alapján — helyes álláspontot kialakítani, egyeztetni a társadalmi, vállalati és a dolgozók egészének, kisebb vagy nagyobb csoportjának érdekeit.

Magunkat általtnánk viszont, ha a hiányosságokat nem tennénk szóvá. *Nem egyszer és nem egy szervnél tapasztalható még bátortalanság, tanácstalanság, a jogok alapos ismeretének hiánya.*

Egyes jogkörökkel élés sem mozog azonos szinten. A jogok jellege, a funkcionáriusok felkészültsége, a gazdasági vezetők hozzáállása befolyásolja a gyakorlatot. *Legkevésbé tudnak élni a szakszervezeti szervek a vétójoggal, a gazdasági vezetők megítélésében kapott jogkörükkel.* Különösen a gazdasági vezetők megítélésénél adódik elő olyan helyzet, hogy a gazdasági szervek szinte azonnal kérik a véleményt, így objektíve nincs idő arra, hogy a választott testületet összehívják a vélemény kialakítása végett.

A jogkört sokszor nem a testület gyakorolja, hanem egyes személyek. Ezzel kapcsolatban le kell szögezni, hogy a szakszervezeti jogok gyakorlására a szakszervezeti választott vezető testületek a jogosultak. Ennek az elvnek a betartása a demokrácia fontos feltétele és biztosítéka. *A szakszervezeti tisztségviselők mint egyes személyek csak a kollektív döntés után jogosultak és kötelesek tárgyalni a kollektív vezető testület felhatalmazottaiként és megbízottaiként.* A kollektív döntés kellő biztonságot ad a tisztségviselőknek a gazdasági vezetőkkel való tárgyalások során.

Ha a testületi álláspont lényeges megváltoztatásának szükségessége merül fel a tárgyalás során, *akkor újból testületi állásfoglalás szükséges.* A szakszervezeti vezető testület döntései alapján a titkár vagy a testület meghatalmazásából bármelyik más, választott személy eljárhat a gazdasági vezetőnél.

A jogok gyakorlásában munkamegosztás szükséges

Ez azt jelenti, hogy *el kellett határolni és formálisan is rendezni kellett, hogy milyen szintű szakszervezeti szerv milyen kérdésben, milyen szakszervezeti jogokat gyakorolhat.* Meg kellett jelölni azt is, hogy milyen szintű gazdasági vezető partnereként teheti ezt. Ezt a szakszervezeti szervek hatásköri jegyzéke rögzíti. A hatáskörök megállapításánál fontos követelmény volt, hogy legyenek összhangban az egyes szakszervezeti szervek partnereiként szereplő gazdasági vezetők hatásköreivel.

Ez a munkamegosztás a pozitív törekvések ellenére még nem kielégítő. A dolgozókhoz legközelebb álló műhelybizottságok, bizalmiak, a taggyűlések helyenként még rendelkeznek elég hatáskörrel.

Az egyetértési jog gyakorlásában bekövetkezett változásoknak túlzott jelentőséget tulajdonítva a bizalmiak munkájában elsikkad az egyéb hatáskör biztosításának jelentősége. *Az eddiginél sokkal nagyobb gondot kell fordítani a véleményező, javaslattevő és ellenőrző hatáskörök érvényesítésére. Feladatukká kell tenni, hogy a törvényeket és a szocialista erkölcsöt sértő ügyeket gyorsan jelezzék az intézkedésre jogosult szakszervezeti szerveknek.*

A gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek együttműködésében előrehaladás tapasztalható. *A testületek többségükben megfelelő partnerei a gazdasági vezetőnek.* Az egyes intézkedések meghozatala előtt általában megalapozott és segítőkész észrevételeket, javaslatokat tesznek. Többségében megfelelően, a dolgozók oldaláról befolyásolják a helyi intézkedéseket.

Érdekegyeztető munkájuk sokat fejlődött, de még sok a tennivaló. Egyes szakszervezeti szervek egyoldalúan sokat foglalkoznak a gazdasági kérdésekkel, és kevesebb erő jut a politikai nevelésre. Gyakran elemzés nélkül túlzottan azonosulnak a gazdasági érdekekkel. *Helyenként bizonytalanok a társadalmi és vállalati érdek, valamint az egyéni és csoportérdek megítélését illetően.*

A felső szintű vezetők —, s ez vonatkozik a szolgálati helyekre is — általában tájékozottak a szakszervezetek jogairól, jórészük a Munka Törvénykönyv vonatkoztató szabályozásának megfelelően *kötelezőnek tartja a szakszervezeti szervekkel való együttműködést.* Ugyanakkor gond, hogy nem tanítják és nem is kérik számon az alsóbb szintű vezetőktől a szakszervezeti szervekkel való együttműködést. Egyes gazdasági vezetők nem eléggé ismerik a velük párhuzamosan működő szakszervezeti szerv jogait, és sokszor saját hatáskörük csorbítását látják azok érvényesítésében. A határozottabb fellépésnek sokszor akadálya a függőségi viszony is.

A gazdasági és szakszervezeti vezetés kapcsolatában esetenként csorbát szenved a testület szerepe. Az idő rövidségére hivatkozva a gazdasági vezetés csak a titkár véleményét kéri. A választott testület csak a két ülés között végzett munkáról szóló beszámoláskor értesül az egyszemélyben adott állásfoglalásról, véleményről. *A szakszervezeti bizottság titkára a vezető testületek határozatai végrehajtásának kérdéseiben egy személyben is állást foglalhat.* A testület hatáskörébe tartozó ügyek eldöntését azonban nem lehet a titkár hatáskörébe utalni.

A pártszervezetek általában igénylik a szakszervezetek segítségét a politikai feladatok kialakításában és végrehajtásában. Ez nagymértékben segíti a szakszervezeti vezetők tájékozódását és biztonságát. *A szakszervezeti szerveknek azonban a pártszervezetektől több segítséget kell igényelni abban, hogy a párttag gazdasági vezetőktől kérjék számon a szakszervezeti jogok gyakorlásának elősegítését.* Nélkülözhetetlen a pártszervezetek eszmei, politikai segítése és támogatása esetenként a keletkezett viták rendezéséhez, a szakszervezeti jogok határozottabb érvényesítéséhez is.

(Vége)

A vasutasok munka- és egészségvédelmi nemzetközi szemináriuma résztvevőinek

FELHÍVÁSA

a vasúti munkások szakszervezeteihez

1973 május 26-tól június 2-ig Moszkvában megtartották *Ausztrália, EAK, Belgium, Nagy-Britannia, Magyarország, NDK, Dánia, India, Irak, Olaszország Kuba, Luxemburg, Románia, Szovjetunió, Uganda, Finnország, NSZK, Franciaország, Chile, Csehszlovákia, Svájc, Jugoszlávia, Japán* és más országok vasutas szakszervezete képviselőinek, valamint a *Nemzetközi Munkaügyi Hivatal* delegációja nemzetközi szemináriumát.

A szemináriumon részvevői arra a következtetésre jutottak, hogy az egyes országokban a vasutasok munka- és egészségvédelmében meglevő eredmények ellenére is vannak még tennivalók. Az előadásokból és a szemináriumon részvevők felszólalásából egyaránt arra lehetett következtetni, hogy *sok baleset adódik a forgalomnál és a tolatásoknál, a villamos felsővezeték, villamos berendezések és készülékek kiszolgálásánál.*

A vonatközlekedés sebességének fokozása új problémákat vet fel. A vasúti közlekedésben sok foglalkozásnál *káros hatással van a dolgozók egészségére a hosszú, helyenként 24 órás szolgálat, az idegi-érzelmi igénybevétel, a zaj, a rezgés stb.* A vasutasok munka- és egészségvédelme megjavítása céljából a szemináriumon részvevői felszólították a szakszervezeteket, fordítsanak különös figyelmet az alábbi kérdésekre:

1. A munka biztonsága a gyorsforgalom mellett:

— a modern jelző- és híradási eszközök alkalmazása;

— a szintbeli pályaátjárókon való átkelések megszüntetése;

— új típusú sínfektetés;

— az utazók munkájának megszervezése az előre meghatározott technológiai szünetek idejének kivételével;

— az adott munkafajták irányítása, előnyben részesítve a nappali munkaköröket;

— a munka gépesítése a pályák felújításánál és javításánál.

2. A forgalombiztonság ellátásának szabályai:

— a vontatási egység irányításának megvalósítása két személlyel;

— a fékezés modern eszközeinek a bevezetése;

— az önműködő kocsikapcsoló bevezetése, a legrövidebb időn belül.

3. Intézkedések az elektromos érintésvédelem biztosítására:

— a villamos felsővezeték kiszolgálásának, az elektromos berendezések, gépek, gépezetek biztonsági utasításainak megjavítása;

— a személyzet kiképzése, az elektromos biztonsági rendelkezések és utasítások szigorú ellenőrzésének a megszervezése;

— korszerű balesetvédelmi eszközök és egyéni védőeszközök biztosítása a személyzet számára.

4. Intézkedések a rezgés- és zajártalom elleni védekezésre:

— a vasúti vállalatok létesítményeinél el kell érni, hogy a megengedett zajszintet ne lépjék túl, sem az ott dolgozó vasutasok, sem a közvetlen környezet szempontjából, beleértve a pihenő- és étkezőhelyiségeket is;

— a vontató járművek vezetőfülkéinek hangszigetelése a rezgés- és zajártalmak normaértékre történő csökkentése céljából;

— gondoskodás a vasutasok egyéni védőeszközökkel való ellátásáról;

— a zaj- és rezgésártalmak megengedett legmagasabb normáinak meghatározása.

5. A személyzet előkészítése, az oktatási propaganda és munkavédelmi tapasztalatcsere révén a következő eszközök alkalmazásával:

— a munkavédelem szabályainak, normáinak, utasításainak, oktatási programjainak kidolgozása;

— a vasutasok részére szemléltető oktatási eszközök, filmek, makettek, modellek biztosítása, hogy megvalósítható legyen a vasutasok tényleges felkészülése a munkavédelemre;

— a rendszeres biztonságtechnikai konferenciák bevezetése;

— a szakmai oktatás bevezetése kötelezően minden esetben, a munkavédelmi szabályok állandó oktatása a személyzet részére munkaidőben;

— a mechanizáció által felszabadult alkalmazottak és munkások átképzése és elhelyezése.

6. A munka-egészségügyi és fiziológiai kutatások elmélyítése:

— rendszeres orvosi vizsgálatok végzése;

— a betegségmegelőzés biztosítása;

— a foglalkozási megbetegedések megelőzésének biztosítása;

— egészségügyi, higiéniai előírások kidolgozása;

— a kutatások fokozása az ergonomika területén a vasutasok munkakörülményeinek megjavítása céljából;

— ellenőrzés biztosítása a szakszervezet részéről az egészségvédelmi törvények betartásánál;

— minden országban kutatások végzése a tudományosan megalapozott munka- és pihenési rend kidolgozása céljából.

7. A vasutasok munkavédelmét biztosító fontos intézkedések megvalósítására irányuló anyagi eszközök rendelkezésre bocsátása. Ingyenes egyéni védőeszközök, munkaruhák, cipők stb. biztosítása.

A szemináriumon részvevői *jóváhagyták a vasutasok munka- és egészségügyi kérdéseivel foglalkozó memorandumot.* Ebben a dokumentumban a szakszervezetek a közlekedési minisztériumhoz és a vasút vezetőségéhez felhívással fordulnak, hogy biztosítsák a vasutasok munka- és egészségvédelmi normáinak betartását.

A szakszervezeteket pedig arra kérik, hogy propagálják a vasutasok között a szemináriumon dokumentumait. Késztessék a vasutak vezetőségét arra, hogy az említett problémák megoldásához szükséges intézkedéseket elfogadják, melynek célja a vasutasok jólétének biztosítása.

Vasúttörténeti Múzeum Szombathelyen

Utazás a múltba — Múzeumban a „kenyérgőzös" hajtány

Meglepődik az érkező, amikor belép a szombathelyi igazgatóság nemrégen átépített díszterme előcsarnokának utcai kapuján. A mozgalmas, fejlődő város utcájából a múltban, a vasút ős- és hőskorában találja magát. *„Kenyérgőzzel"* — azaz kézzel hajtott hajtány fogadja a belépőt. Itt nyílt meg ugyanis a közelmúltban az ország harmadik vasúttörténeti múzeuma. A helyiségben sok más emlék is őrzi vasutunk több mint 125 évének múltját, Szombathely és a környék sínpályás közlekedésének történetét.

Vasútszerető emberek — főként vasutasok — féltve őrzött kincseiből állt össze a múzeum. Mint *Szabó Béla,* az igazgatóság vezetője beszédében találóan megjegyezte: *azért siettek az anyag összegyűjtésével, hogy a napjainkban korszerűsödő, nagy ütemben fejlődő vasút 50—100 évvel ezelőtti emlékeit bemutathassák fiainknak, hadd lássák miként dolgoztak elődeik.* Okuljanak és becsüljék meg a szocialista vasút vívmányait.

Sok értékes régi berendezést valóban a huszonnegyedik órában mentettek meg az elkallódástól. *Láthatók régi szelvénykarók, tablók, fotók, makettek, ma is működő, de már mosolyt fakasztó biztosító és távközlő berendezések.* Az európai vasuttársaságok emblémáiból összeállított gyűjtemény, s az egykori postakocsi hálózat térképe díszíti a falakat. Több fényképfelvétel örökíti meg Szombathely szerepét a vasúti közlekedésben, s a fennállásának 100. évfordulóját tavaly ünnepelt járműjavító üzem életét.

Kiemelkedő szerepe van a látványos múzeum létrehozásában a Békei családnak. *Békei Vilmos* 81 esztendős nyugdíjas mozdonyvezető 1914-ben lépett a vasutasság nagy táborába. Mint mondta, sosem volt kártyás és kocsmába járó ember; *szabadidejében hobbyként foglalkozott azzal, ami kenyérkereső munkája volt, a vasúttal.* Mozdonymaketteket készített. Három gyönyörű példánya — közte egy 327-es, talán a legszebb, a szívéhez legközelebb álló, hiszen hosszú évekig ilyenen „lovagolta" a vaspályát, — a díszhelyen látható. *A 327-est három és fél éven át csinálta.* Két fiának is köszönet jár. Egyik az angol vasútszerető nőgyógyász orvossal cserél vonatmaketteket. Így jutott hozzá az első angol vonat kicsinyített másához, amely szintén megtalálható a kiállítási vitrinek egyikében.

Az egyik sarokban hamisítatlan több évtizeddel ezelőtti *személykocsi kupét* talál a nézelődő. Már csak a nagyszüleink divatja szerint öltözködő utasokat kell odaképzelni, s teljes az élőkép. Ugyancsak velük kellene benépesíteni az igazgatóság szabadtéri múzeummá előlépett udvarát. Ide ugyanis 60—80 évvel ezelőtti *kis állomást „varázsoltak" a szombathelyiek.* Keskeny nyomtávú kis vasúti mozdony, személykocsi — az előbbi az *Uzsai Kőbánya,* az utóbbi a pécsi vasútigazgatóság ajándéka —, antik jelzők, régi peron, petróleumlámpa, pad, hozia vissza a múltat.

Szelci Teréz

Cipőtisztító automaták

Új szolgáltatása budapesti személypályaudvarokon

Az utazás kulturáltságának nemcsak a vonaton tartózkodás idejére, hanem az utazás egész tartamára ki kell terjednie, kezdve a kiinduló állomástól a vasút területének elhagyásáig. A kulturált utazást tehát nemcsak a kényelmes, tiszta, megfelelő fényerővel világított, jól fűtött várótermek és személykocsik, a menetrendszerű közlekedés, valamint az udvarias jegyvizsgálat testesíti meg, hanem az utas részére a vasútállomásokon nyújtott szolgáltatások is, mint például: *várakozási, tisztálkodási, étkezési lehetőség biztosítása.* E tekinteben minden központi és helyi kezdeményezés is jelentős.

Viszonylag szerény, mégis jelentős az az új szolgáltatás, amely napjainkban a budapesti személypályaudvarokon kerül bevezetésre.

Amikor az utas, cipőjen az út sarával, az utca porával vidékről megérkezik Budapestre, rendszerint kényelmetlenül érzi magát, mert piszkos cipője az ápolatlanság hatását kelti. *Nos, ezen az állapoton változtat a MÁV legújabb szolgáltatásával, a cipőtisztító automaták üzembe állításával.*



Működés közben a cipőtisztító automata.

Az automatába *egy darab 2 forintos érmét kell bedobni.* A pénzérme működésbe hozza az elektromos meghajtású tárcsás tisztító keféket. Két kefepár működik egyidejűleg, az egyik — tájékoztató színmegjelöléssel — a világos, másik a fekete színű cipők tisztítására. Egy-egy kefepár egy durvább és egy finomabb kefetárcsából áll. Előbbit a cipőn levő szenny eltávolítására, utóbbit a cipő fényesítésére kell használni. A cipőtalp szennyeződésének eltávolítására az automata előtt elhelyezett lábrács szolgál.

A cipő felső részét, a cipőnek durva kefék alá helyezésével kell a szennyezéstől megtisztítani. Ezt követőleg a cipő orrát a borítófedél előoldalán levő nyílásba kell helyezni és a lábfej mozgatásával működésbe kell hozni a krémadagoló berendezést. Ez a cipő fejére színtelen, folyékony krémet juttat, amit azután a cipő színének megfelelő kefepár finomabb keféjével a cipő egész felületére át lehet vinni és a cipőt kifényesíti.

Egy érmebedobásra az automata 2 percig működik. Ezalatt a tisztítási műveletek elvégezhetők.

A nagyobb követelmények ellenére

Kiskunhalas tartja az elért színvonalat

Az állomás és a vontatás példás együttműködése legyőzi a nehézségeket

— Az első félévben döntően az volt a célunk, hogy eredményeinkkel mi is elősegítsük igazgatóságunk jó helyezését az országos versenyben — mondotta Kiskunhalason *Iványi Károly* állomásfőnök-helyettes. — Az első öt hónap során voltak ugyan problémáink, de azokat a vontatási főnökséggel együtt sikerrel megoldottuk. Első öthavi eredményeink alapján *vállalásaink teljesítéséről számolhatunk be.*

Beszédes adatok

Valóban érdemes feljegyezni a Kiskunhalas állomás vasutasai által elért teljesítményeket. A kocsitartózkodás 93 százalékos célkitűzésével szemben 94,6 százalékot teljesítettek, és a tehervonati menetrendszerűségben — az előírt 73 százalékkal ellentétben — magasfokú szervezettségről tanúskodó 85 százalékos teljesítményt produkáltak. *A személyvonati menetrendszerűségben a tervezett* 95 százalék helyett *98,1 százalékos eredményt értek el.* Kiemelkedő teljesítmény az is, hogy az előirányzott 65 százalék helyett *80 százalékra teljesítették május végéig a vonatközlekedési tervet.*

— Ha valami, ez azután igazán nehéz feladat volt — jegyezte meg másik beszélgető partnerünk, *Virág Sándor*, a vontatási főnökség vezetője. — Szinte naponta előfordult, hogy 3—4 rendkívüli vonatot is kaptunk Kelebiáról. *Ha az állomási és a vontatási dolgozók nem olyan egyetértésben, egymást segítve dolgoznának, mint ahogy dolgoztak, most bizony nem beszélhetnénk a vonatközlekedési terv sikeres teljesítéséről . . .*

A vontatási főnökség az idén ez ideig jóval az igazgatósági átlag fölötti teljesítményekkel járult hozzá a kiváló csomóponti célkitűzések teljesítéséhez. A korszerű mozdonyok üzemkészségét a tervezett 80 százaléknál lényegesen jobban, 92 százalékra, teljesítették. A gazdaságos mozdonyfelhasználásban 108, az önköltségi terv teljesítésében már 109 százalékot ért el a kiskunhalasi vontatás, és igen jó eredménynek számít a 104 százalékos fajlagos szénfogyasztás is. Ezt azzal érték el, hogy gőzmozdonyaikkal jól kiterhelt vonatokat továbbítottak.

Iványi Károlytól és Virág Sándortól arról is érdeklődtünk, hogy milyen feladatokat ró a csomópont dolgozóira az idei nyári forgalom.

Egész évben „csúcsforgalom"

— Számított kapacitásunkhoz képest jelenleg is 115 százalékos az állomás kihasználtsága — hallottuk az állomásfőnök-helyettestől. — Mindemellett igyekszünk felkészülni a várhatóan még nagyobb feladatokra is. Nehézségeket okoz, hogy *vonatkiséretünk állandóan létszámhiánnyal küzd.* A nagy rendeződ pályaudvarokat rendszerint csütörtöki, pénteki napokon hagyja el a legtöbb vonat. Hozzánk szombaton, vasárnap ér ide az „árhullám", ezért az is probléma, hogy havonta a kollektív szerződésben előírt egy *szabad vasárnapot* biztosítani tudjuk a dolgozóknak.

— *Az idén januárban, februárban már annyi volt a munkánk, mint azelőtt a csúcsidőszakokban* — mondotta a vontatási főnök —, pedig géphelyzetünk nem a legjobb. Három 424-es gépünk több mint fél éve kazánjavításon van, s ezek nehezen pótolhatók. A 411-es gépekkel Baja felé nem mehetünk, 324-es mozdonyaink pedig nem alkalmasak arra, hogy kétezer tonnás vagy annál nagyobb terhelésű vonatokat vigyenek Kelebiára, Kiskunfélegyházára.

— Hol tart a főnökség dieselesítése? — kérdeztük.

— Tolatószolgálatra már több Diesel-mozdonyt kaptunk, de a nagyobb arányú dieselesítéshez, sajnos, a mi motorszínünk nem felel meg — felelte Virág Sándor. — Így azután elsősorban arra készültünk fel, hogy az idegen honállomású Diesel-mozdonyokra biztosítsuk a váltó személyzetet. Jelenleg is *tíz érettségizett fiatalt képzünk ki motorvezetőnek.* Tavaly 16 fiatal dolgozó tett mozdonyvezetői vizsgát, de változatlanul kevés a fűtőnk.

Éppen azon a napon, amikor Kiskunhalas csomópontot felkerestük, a vontatás átadta a kocsitakarítókat az állomás létszámába.

— *Az utasforgalommal szorosan összefüggő feladat a személykocsik tisztán tartása. Reméljük, hogy ezzel az intézkedéssel még jobban eleget tehetünk a kulturált utazás tisztasági követelményeinek* — mondotta Iványi Károly.

— Nem egyoldalú intézkedést hajtottunk végre — jegyezte meg Virág Sándor. — A kocsitakarítás átadásával egyidejűleg mi vettük át a zárjelző-lámpák akkumulátorainak töltését, kezelését és a kézi jelzőlámpák karbantartását is. Ez sokkal inkább műszaki feladat, mint a kocsitakarítás . . .

Több munka: nagyobb figyelem

— Milyen a csomópont baleseti helyzete — kérdeztük.

— Ez ideig kiváló csomóponthoz méltóan: ebben a vonatkozásban is javultak az eredményeink — mondotta az állomásfőnök-helyettes. — Most nagy a forgalom, sok a dolgunk, s az emberek ilyenkor csak a munkával törődnek. Kötelességünk megértetni, hogy *a leterheltség koncentrált figyelmet kíván.* Ez előfeltétele a balesetmentes munkának.

— A vontatás területén hasonló a helyzet — vette át a szót Virág Sándor. — *A tárgyi balesetek az idén már 25 százalékkal csökkentek, de a kárösszeget tekintve 50 százalékos a javulás az előző év hasonló időszakához képest. Arra törekszünk, hogy tovább tartsuk, javítsuk ezt az eredményünket is* — mondotta befejezésül, hangot adva az igyekezetnek, amely áthatja a kiskunhalasi kiváló csomópont egész kollektívájának munkáját.

L. J.

Házigazdához méltóan...

Hazánkban és külföldön emberek milliói számolják a napokat és várják azt az időpontot, amikor tervezett ország- vagy világjáró körútjukra elindulhatnak. Hazánkban a nyáron egész sor rendezvény — *a Szabadtéri Játékok, a Helikon ünnepségek, a Soproni Hetek* — tartják izgalomban a rendező bizottságokat és az utazni szándékozók százezreit.

Az információs irodákban, a szolgálati főnökségeken, az utazási irodákban és a személyszállítás szervezésével, irányításával foglalkozó központi szerveknél szünet nélkül csengenek a telefonok, ami azt jelzi, hogy erős nyári személyforgalom várható.

Az utazási igények kielégítéséhez *valamennyi vasutas dolgozó összefogására és olyan intézkedések megtételére van szükség, amelyek a rugalmas alkalmazkodáson túl lehetővé teszik a tervszerű felkészülést és a tudatos, célszerű irányítást.* A korábban oly jellemző egy célállomásos utazások rovására megnövekedett a körutazások aránya, s ezzel együtt olyan igények is kialakultak, amelyek azelőtt csak a tartózkodás helyén jelentkeztek. Időszerűvé vált tehát, hogy az utazási sebesség növelése, a vonatgyakoriság bővítése mellett az utazási választék, a kényelem növelése, valamint az utaskiszolgálás javítása és a menetrend betartása is legfőbb feladataink között szerepeljenek.

A vasút vezetése az igények kielégítésének szükségességét már korábban felismerte és gondoskodott megfelelő program kidolgozásáról. A program elsődleges célja az utazási igények mennyiségi teljesítése mellett — *a személyszállítással kapcsolatos szolgáltatások minőségi színvonalának emelése.* Ezenbelül a menetrendszerinti közlekedés, a személykocsik tisztasága, a vonatok zsúfoltságának enyhítése, a világítás biztosítása, az utastájékoztatás megbízhatósága, s végül, de nem utolsósorban a vasutas dolgozók magatartása képezi a legfőbb teendőket.

A célkitűzések nagy részénél már eddig is sikerült eredményt elérni, de összességében mégsem lehetünk elégedettek, ezért a nyári forgalomban a rendelkezésre álló szellemi és anyagi erőforrások célszerű felhasználásával biztosítanunk kell a kívánt színvonalat. *Szeretnénk elérni, hogy az utasok az utazás befejeztével az elismerés hangján nyilatkozzanak a vasútról és a vasutasok munkájáról.*

Egy cikk keretében rendkívül nehéz lenne meghatározni, hogy egy-egy szakszolgálatnál az utasításokban megfogalmazottakon túl kinek-kinek mit kell tennie, így csupán arra vállalkozhatom, hogy összefoglaljam a legfontosabb teendőket, s ezúton is kérjem valamennyi vasútas segítségét.

Köztudomású, hogy a vasútvonalak átbocsátó képességét jelentős mértékben befolyásolják a pályafelújítási és karbantartási munkák. *Nagy segítséget jelentene, ha a nyári forgalom időszakában a pályafenntartási szakszolgálat úgy tervezné meg e munkákat, hogy a személyszállító vonatok közlekedését ne akadályoznák.* A legfontosabb teendőket célszerű lenne az éjszakai órákban elvégezni. A másik jelentős segítség az lenne, ha az ideiglenes lassújeleket felülvizsgálnák, és számuk csökkentése érdekében elvégeznék a legszükségesebb helyreállítási munkákat. Kétségtelen, hogy az említett igények nagy áldozatokat kívánnak az érintett dolgozóktól, de már sokszor tanúbizonyságot tettek jó hozzáállásukról.

Az elmúlt években gyakran előfordult, hogy a vontatásnál a mozdonyfordulókat önkényesen megváltoztatták, és az előírt teljesítményű mozdonyok helyett kisebb vonóerejű járművet vezényeltek. A meggondolatlan intézkedés eredménye: *több vonatnál számottevő késés keletkezett.*

A dolgozó, illetőleg üzemképes személykocsi állagot erősen befolyásolja a javításos kocsik műhelybe, majd megjavítás után a honállomásra való visszaküldésének gyorsasága. *A nyári személyforgalom zavartalan lebonyolítása érdekében az előbbiekben felsorolt munkák gyorsításával a jelenlegi 10 százalékos állagot legalább 8 százalékra kívánatos csökkenteni.* Sok múlik ezen a téren a kocsik továbbításánál, javításánál közreműködő kocsiszolgálati, forgalmi és műhelyi dolgozókon. Az üzemvitel területén is rendkívül sok a teendőnk, ezek közül csak a legfontosabbakat említem.

A menetirányító szolgálatot gondosan fel kell készíteni a nagyobb vonatforgalom szabályozására. *Feltétlenül érvényt kell szerezni a vonatok fontossági sorrendjének.* Az állomásoktól azt kérjük, hogy időben készítsék el a hétköznapokra és a hét végére vonatkozó üzemi tervet, illetőleg technológiát. *A jelentősebb utasforgalmú pályaudvarokon a vonatforgalomhoz alkalmazkodva kell meghatározni a pénztárak, ruhatárak és árudák nyitva tartási idejét.*

Munkánk egyik hiányossága, hogy nem használjuk fel megfelelően az utazóközönség részére készült kiadványokat és tájékoztatókat, szolgáltatásaink propagálására.

A jegypénztárak előtti sorba állás, a csarnokok zsúfoltságának és az utazással általában együttjáró idegesség elkerülése, illetőleg levezetése érdekében *fokozni kell az elővételi propagandát.* A budapesti személypályaudvarokon gondoskodni kell a nappali órákban folyamatosan nyitva tartó elővételi pénztár létrehozásáról.

Az utastájékoztatás alapvető eszköze a *Hivatalos Menetrend.* Ezért renkivül kínos, amikor az utazóközönséggel közvetlenül kapcsolatban álló vasutas dolgozó nem tud egy-egy kérdésre megnyugtató választ adni, *mert menetrendkönyve nincs módosítva.* Tapasztaljuk azt is, hogy egyes szolgálati helyeken több éves, elpiszkolódott hirdetmények vonják magukra az utasok figyelmét. Az utasforgalom céljait szolgáló valamennyi helyiségben felül kell vizsgálni a kifüggesztett hirdetmények állapotát, *az idejét múlt, megkopott és szakadt hirdetményeket, feliratokat el kell távolítani.*

Az utastájékoztatás korábbi tradícionális formáját — amelyet a kapusok végeztek — az utóbbi években elhanyagoltuk. Az élet azonban azt igazolja, hogy a technika még e területen sem tudja teljes egészében pótolni az embert. *Törekednünk kell ezért a kapusszolgálat fejlesztésére,* annál is inkább, mivel az említett dolgozók az utastájékoztatáson túl ügyelnek a várótermek és csarnokok általános rendjére és intézkednek az állomásokon illetéktelenül tartózkodók eltávolítására.

Hasonló a helyzet a táblázó munkakörökkel is. Az általános munkaerőhányra való hivatkozással főnökségeink minimálisra csökkentették a táblázók számát. *Sok helyen ezért elmarad az irány- és kocsisorszámtáblák elhelyezése,* s különösen több vonat egyidejű indulása esetén az utasok bizonytalanná válnak. Ezen túlmenően a táblázók e munka mellett teljes mértékben el tudnák végezni a fakultatív ülőhelybiztosítással kapcsolatos teendőket is.

Minden eszközzel — beleértve a fegyelmezés eszközét is — érvényt kell szerezni annak az elvnek, mely szerint az utas vendég; *mi vasutasok pedig házigazdák vagyunk.*

Gondoskodni kell a vasutasok rendszeres szakmai, politikai továbbképzéséről, általános műveltségük és idegen nyelvtudásuk gyarapításáról. Az oktatásokon, ellenőrzések során és a szolgálat átadások alkalmával *hangsúlyozni kell a fegyelmezettséget, a határozottságot, az udvarias, készséges magatartást és a kifogástalan megjelenést.* E tekintetben még elég nagyok a lemaradások.

A személyszállítással kapcsolatos munkakörökben foglalkoztatott központi és külszolgálati dolgozóknál hangsúlyozni kell azt a nagy felelősséget is, amely tevékenységük természetéből eredően rájuk hárul. Tudatosítani kell bennük, hogy *a közvélemény elsősorban az ő munkájuk alapján ítéli meg a vasút működését, a vasutas dolgozók társadalmi hasznosságát.* A dolgozók szemléletének ilyen irányú átalakításához kérjük és igényeljük a pártszervezetek, a szakszervezeti bizottságok, a szocialista brigádok és a kommunista kollektívák segítségét. Az elmúlt évek eredményei bizonyítják, hogy a politikai és társadalmi szervek segítsége biztos bázisa a sikereknek.

Kurucz Károly,
a 8. szakosztály helyettes vezetője

Mit tudnak a fiatalok?

Hatfordulós vetélkedő Kiskunfélegyházán

Kiskunfélegyháza állomás létszámába 119 olyan vasutas tartozik, akik még nem töltötték be a 30. életévüket. A KISZ-alapszervezet által részükre meghirdetett szellemi vetélkedőre közülük ötvenegyen jelentkeztek.

A vetélkedő hat fordulója három hónap alatt zajlott le, éspedig azzal a céllal, hogy a fiatalok önképzés útján alaposabban megismerkedjenek a hazai és a külföldi vasutak történetével, napjainkban betöltött szerepével.

A hat forduló legjobb tudású versenyzőjének *Tóth Márta*, naplózó forgalmi szolgálattevő bizonyult: *72 kérdésből 62-re adott kitűnő feleletet.* Második helyen — 54 találattal *Szikora Mihály* kocsirendező végzett, egy ponttal megelőzve *Vincze Mária* mérnök-főtisztet.

A győztesek díjalt a vasutasnapon adják át, ezenkívül megjutalmazzák a vetélkedő *szervezéséért és sikeres lebonyolításáért Seres László* mérnök-főtisztet is.

Tűzoltóverseny

A Heves megyei *Dormánd* községben rendezték meg a füzesabonyi és a hevesi járás önkéntes, illetve létesítményi tűzoltóirajainak versenyét.

A 800 liter/perces motorfecskendő szerelésben a füzesabonyi állomásfőnökség önkéntes tűzoltói. *(Veres János* rajparancsnok. *Bakos Gyula, Dankó József, Pataki Imre, Detrik András, Hajdú József, Szabó Sándor, Kovács László)* 388 ponttal megszerezték az első helyezést, megelőzve a kápolnai Dohánybeváltó és más üzemek raját.

A füzesabonyiak felkészítésében nagy segítséget nyújtott *Kovács Ágoston*, vonali tűzrendészeti dolgozó.

(szigetváry)

Tudósítóink írják:

Évről évre szorosabbá válik a munkahely és az iskola kapcsolata

Véget ért az 1972/73-as tanév, s minden gyerek megkapta bizonyítványát. Ki-ki olyat, amilyent megérdemelt. Ám nemcsak a jól tanuló diákoknak jár kitűnő osztályzat, hanem azoknak a felnőtteknek is, akik önzetlenül, tőlük telhető módon mindent elkövettek azért, hogy a gyerekek tanulása minél gondtalanabb, zavartalanabb legyen.

Ezek a gondolatok jutottak eszünkbe, amikor napról napra olvasgattuk a szerkesztőségünkbe érkező leveleket, tudósításokat, mert közöttük bizony szép számmal akadnak olyanok, amelyek azt bizonyítják, hogy *az elmúlt tanévben ismét szorosabbá vált a munkahelyek, szolgálati főnökségek és az iskolák kapcsolata.*

Idézzünk néhány ilyen levélből!

Nem várt ajándék

„Régen lezárult a Televíziót minden iskolának mozgalom, éppen ezért gondoltak KISZ-szervezetünk fiataljai arra, hogy biztosan akad olyan hely, ahol a készüléket már nem ártana kicserélni — írja *Rapi József*, a józsefvárosi pályafenntartási főnökség dolgozója. — *Így tudták meg, hogy a csengeri általános iskola tv-készülékének megjavítására nincs lehetőség. A főnökségen dolgozó fiatalok és az idősebb szakszervezeti tagok együttesen vettek részt a kommunista vasárnapon végzett munkában, s az ellenértékként összegyűlt pénzből egy új televíziót vásároltak a csengeri iskolának. A júniusban átadott, nem várt ajándékért az iskola igazgatója személyesen, a gyerekek pedig levélben mondtak köszönetet."*

Szücs Ferenc tudósítónk két, hasonló vonatkozású eseményről számolt be:

A hatvan—füzesabonyi gépesített mozgó pályamesteri szakasz szocialista brigádtagjai, akik *Vámosgyörk* állomáson lakókocsikban vannak elszállásolva, *Bodrogolaszi* község általános iskoláját patronálják, mivel oda a helyi MÁV-nevelőotthonból is sok gyerek jár. Az elmúlt tanévben értékes segítséget adtak a brigádtagok az iskolásoknak, ezenkívül Vámosgyörkön is végeztek társadalmi munkát: *sportpályát építettek a fiataloknak.*

A másik hír Szücs Ferenc levelében arra utal, hogy *a vasutasok és a diákok kapcsolata a vakációban sem szakad meg:* az újhatvani 2-es és 4-es számú általános iskola tanulói a tanév befejezése után *egyhetes üdülésen vettek részt a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség mátraderecskei üdülőjében.*

Ugyanezt a két iskolát a hatvani vontatási főnökség mozdonyvezetőinek 19 tagú, Alkotmány szocialista brigádja patronálja, s az elmúlt tanévben az egyik helyen 15 000, a másik iskolában 18 000 forint értékű társadalmi munkát végeztek a brigád tagjai. A tanárok viszont földrajzból, történelemből és egyéb, természettudományos témákból tartottak előadásokat a vasutasoknak.

Hol, mire van szükség?

„A gyermekek láthatják, hogy a valóság ma talán még szebb, elevenebb, érdekesebb, mint a mese" — írja *Fogas Pál*, miközben *a MÁV Szentesi Építési Főnökség gépállomásán dolgozó Zója szocialista brigád által a balástyai nevelőotthonnak készített taneszközök, valamint a szabad időt kellemesebbé tevő játékok, hinták, mászórácsok átadását méltatja.* „A gyerekek és a Zója brigád örömében osztoztak a főnökség *Makarenkó* szocialista brigádjának tagjai is, mivel szakipari munkájukkal ők is segítettek az eszközök készítésében, valamint az ajándékcsomagok összeállításában. *A gyerekek viszonzásul műsort rendeztek a patronálók tiszteletére."*

Halmai János pécsi tudósítónk a *dunaújvárosi pályafenntartási főnökség József Attila brigádjának életéből említ több olyan példát, amely az iskolások és a vasutasok kölcsönös együttműködésének előnyeit érzékelteti.*

„Verli Ferenc, a József Attila brigád vezetője maga is iskolás, a közgazdasági szakközépiskola levelező tagozatát végzi, ezenkívül mások is tanulnak a brigadbeliek közül. Jól tudják tehát, milyen sokat számít, ha a tanulást is a pihenést egyaránt biztosítani lehet. *Ezért vállalták többek között két nagycsaládos pályamunkás gyermekeinek patronálását és tanulmányi eredményeik figyelemmel kísérését, a dunaújvárosi Vidám Parkban üzemelő úttörővasút fenntartási munkáit* (amelynek érdekében kommunista szombatot tartottak a brigádtagok), *és ezért rendeztek kétnapos programot június 16—17-én a Dunai Vasműben tanuló főiskolás vietnami diákokkal*, amelyre meghívták és saját költségükön vendégül látták *Le Van Thang* vietnami professzort is."

Ezek után idézhetnénk még azokból a levelekből, amelyek hű tükrözői a siker fölötti örömnek, a jogos büszkeségnek. Nem kis dolog ugyanis — akárcsak a munkahelyeken helytállni — az iskolában, a legjobbak közé kerülni. Helyszűke miatt azonban már csak *Murányi Tibor* sorait adhatjuk közre:



Haraszin Gitta

Gitta a döntőben

„Egy bánrévei vasutas-házaspár, *Haraszin Károly* és felesége (mindketten forgalmi dolgozók) *Gitta* nevű kislánya oroszból, valamint magyar nyelvből és irodalomból *bejutott az országos tanulmányi verseny dontőjébe. Gratulálunk, s elmondhatjuk, hogy valamennyien nagyon drukkolunk Gittának, az ózdi József Attila Gimnázium 3. osztályos tanulójának, aki már évek óta részt vesz a járási és megyei tanulmányi versenyeken magyar nyelv és irodalomból, sőt, egyszer már országos szintre is eljutott Petőfi költészetének elemzésével, valamint saját verseivel. Büszkeségünket meg inkább növeli, hogy most oroszból is a verseny legjobbjai közé küzdötte magát, hiven kitűzött céljához, hogy a debreceni Kossuth Lajos Tudományegyetemen szerezzen majd magyar—orosz szakos tanári diplomát..."*

Az ilyen levelek, tudósítások is méltán fejezik ki a munkahely és az iskola mind szorosabbra fűződő kapcsolatát.



Vakáció címmel szórakoztató műsort rendeztek a Landler Művelődési Házban kisiskolások részére. (Gyergyói János felvétele)

A legjobb brigád is szorulhat segítségre

Budapest-Angyalföld állomás vezetői segítik a szocialista brigádok munkáját

A kiváló főnökség címmel és miniszteri elismeréssel már korábban kitüntetett *Budapest Angyalföld* állomás vasutasai 220 szállítható vállalatot szolgálnak ki. Itt dolgozik a MÁV egyik kiváló brigádja, a Béke szocialista brigád. A kocsitartózkodási idő csökkentésében és a sok más feladat elvégzésében igen nagy érdemeket szerzett közösségbe forgalmisták, kocsirendezők, átmenesztők, raktárnokok, váltókezelők, sorompóőrök tartoznak.

Ha nincs ott a brigádvezető

Az állomáson tett legutóbbi látogatásunk alkalmával pillanatnyilag furcsa ellentmondásnak tűnt, hogy a helyi „vezérkar" éppen arról tanácskozott: *miképpen nyújthatnak segítséget ennek a brigádnak.*

— Miért kell a magas kitüntetésben részesített közösség fölött „bábáskodni"?

— Mert a jól szervezett, de most kissé „elárvult" Béke brigád további jó munkájára állomásunknak, sőt a vasútnak is nagy szüksége van — válaszolta *Varga Károly* állomásfőnök.

— Mit jelent a „kissé elárvult" jelző?

— Azt, hogy a létszám jelenleg nem teljes. A brigádvezető, *Kiss Kálmán* forgalmi szolgálattevő hárommónapos szb-titkári iskolán van. A helyettese, *Török István* a műszaki egyetemen, továbbá *Virág Istvánné* a szegedi műszaki főiskolán vizsgázik, ezenkívül *Rákóczi Judit* öthónapos pártiskolán tanul. Nem számítva azokat, akik rendes szabadságukat töltik...

Nagy László párttitkár, gócponti üzemgazdász a túrok közötti munkaversenyről beszélt:

— A nemes versengés már régóta segíti állomásunk munkáját is a brigádmozgalom folyamatos erősödését. Ha nem is nagy különbséggel, de majdnem mindig a Béke brigád került az első helyre. Tagjai már nem kevesebb, mint tíz alkalommal vívták ki az első helyezést, és csak két alkalommal végeztek a második helyen. *Döntő szerepük van abban, hogy a kocsitartózkodási idő állomásunkon 1970 óta több mint egy órával rövidült, s a vonatközlekedési terv — a menetrendszerű indítás — csaknem 100 százalékos.* A kocsik rakterületének, illetve raksúlyának kihasználása legutóbb is 101,46 százalékos volt, így a vonatterhelési tervet 109 százalékra teljesítettük.

Kölcsönös érdekek

Mindez igen sok kocsi megtakarítását, fölösleges vontatását tette lehetővé, elősegítve a vasút előtt álló szállítási feladatok teljesítését.

A munka minőségének javítását az állomásfőnök újabb számadatokkal érzékeltette, de megjegyezte, hogy mindez nemcsak a Béke brigádnak, hanem az állomás többi szocialista brigádjának is érdeme:

— *Hét évvel ezelőtt még nálunk is sok volt a kocsisérülés tolatás, illetve rakodás közben. Egy-egy kocsira átlagosan 24 fillér kárérték jutott. Napjainkban már csupán 2 fillért tesz ki ugyanez az érték.*

Szabó Sándor térfőnök a Béke brigád egyik legfőbb érdemének nevezte, hogy ennek tagjai kezdték elsőként megtartani a grafikonos kiszolgálás rendjét. Sőt — ha a szükség úgy kívánta — az előírt napi háromszori kiszolgálás helyett négyszer, vagy akár ötször is kiszerelték az ipartelepek rakodóvágányára állított vagonokat. A törekvést elősegítette a vasút ügyfeleivel megkötött komplex-brigádszerződés.

— Sok segítséget adtunk például a Volánnak, ugyanakkor a Volán dolgozóitól mi is sok segítséget kaptunk — szólt közbe *Juhász Lajos* kereskedelmi főnök. — A Volán által beszerzett D—141-es markolódaru *20 perc alatt elvégzi 2 ember 6—8 órás munkáját.* De mit érne a gépesítés, ha a Béke brigád és a több közösséghez tartozó vasutasok nem ennek megfelelően szervezték volna meg a munkájukat...

Szabó Sándor — érzékeltetve, hogy a hármas jelszó követelményeinek teljesítéséhez még sok minden hozzátartozik — kimutat az ablakon:

— *Az állomási peron korlátját is a Béke brigád tagjai festették friss-zöld színűre. A vágányok közötti rend kialakításában is jeleskedtek, s a felajánlott 220 óra társadalmi munka helyett 387 órát teljesítettek...*

Mint egy nagy család

Mindennek viszonzásául határozták el *Budapest Angyalföld* állomás vezetői, hogy a pillanatnyi nehézségekkel küzdő kollektívát nem hagyják magára. Segítenek ők is, segítenek a többi brigád tagjai is. Helyesen ismerték fel, hogy mindez közös érdekük.

S amikor láttuk a vágányok között folyó serény munkát — amint *Ács János* tolatásvezető irányításával a kocsirendezők a nemrég érkezett 3370. számú vonat elegyét sorozták, vagy amint *Füzi Károly* a Chinoinból hozott kocsikkal a Kender-Juta iparvágányára indult — éreztük, hogy a brigád tagjai is nagyra értékelik: *Budapest-Angyalföld állomás közössége olyan, mint egy nagy család, ahol nem féltékenykednek egymásra, hanem örülnek egymás sikereinek.* A kölcsönös segítség révén születnek az újabb és újabb eredmények.

Gergely József

KITÜNTETÉS UTÁN

Rákos csomópont dolgozói nem pihennek a babérokon

1972-ben végzett munkájáért a közelmúltban kapott a közlekedés- és postaügyi minisztertől, valamint a vasutasszakszervezet elnökségétől *Dicsérő Oklevelet* Rákos csomópont.

A vontatási főnökség szakszervezeti irodájában *Zombori János* szb-titkárral, *Simon András* párttitkárral és *Debreczeni Károly* állomásfőnökkel arról beszélgettünk, mivel is érdemelték ki az itt dolgozó vasutasok a megtisztelő elismerést.

Csökkenő önköltség

Elsőnek *Zombori János* mondotta el, hogy a 105,6 százalékra túlteljesített terv részeredményei közé tartozik többek között, hogy a főnökség naponta átlagosan 0,7 mozdonnyal adott át többet a forgalomnak; a dolgozó- és a tényleges mozdonyállag-szintet az időszakos javítási terv betartásával 103,7 százalékra teljesítették; a fajlagos üzemeltetési önköltséget a tárgyévre tervezett 6.16 Ft/100 etkm-ről 6.03-ra csökkentették. *Mindezt az előző évi* — sőt a motorjavító műhelyben majdnem a felére csökkent — *létszámmal sikerült megvalósítaniuk.*

Mindez pedig a jó összmunkának, azaz a brigádok és az egyes emberek kiváló helytállásának köszönhető. Így például a *motorjavító műhely* szocialista brigádjai közül élenjárt *Tellér András* és *Varga József* ezüstplakettes, valamint *Szücsi Gábor* bronzplakettes KISZ-brigádja. A brigádok műszaki irányítását Simon András művezető és *Tóth 4. István, Bene János, Jähl József* csoportvezetők legjobb tudásuk szerint végezték. A gazdaságos mozdonyüzemeltetés eredményeinek kivívásában *Takács Sándor, Kovács László, Szabó József* motorvezetők, illetve *Urbán Balázs, Major József* és *Koncz István* segédkezelők szereztek kiemelkedő érdemeket. A kocsijavítások minőségének és tervszerűségének emelése érdekében (105,6 százalékos eredménnyel) *Kelemen Menyhért, Hortobágyi János, Povorai György* csoportvezetők, illetve *Patkós József, Skribek István* festők és *Kincses József* lakatos tettek ki magukért. Nem utolsó sorban érdemel dicséretet a kocsivizsgálók bronzplakettet és pénzjutalmat nyert négy szocialista kollektívája, amelyek vezetői: *Balogh Béla, Nagy Sándor, Kovács Sándor, Bagdi Károly.*

S hogy e kitűnően dolgozó nagy közösség munkakedve az idén sem csökkent, azt az 1973. első negyedévi, 103,3-ra teljesített terv bizonyítja.

„Vendégmunkások" nélkül

— Úgy gondolom, *az állomásnak sem kell restelkednie a nemes versenyben* — veszi át a szót *Debreczeni Károly*, majd elmondja, hogy az élüzemi szint 1972. évi átlagtervét 86,67 százalék helyett 89,72-re valósították meg — ami kereken *103,52 százalékos összteljesítménynek felel meg.* Mindezt pedig *túlóra, baleset, és „vendégmunkások" (kirendeltek) nélkül érték el a dolgozók*, köztük az összesen 132 főt számláló 7 szocialista brigád, amelyek közül kiemelkedő munkát nyújtott az oklevelet és pénzjutalmat kapott *Petőfi, Kossuth* és *Gagarin* nevét viselő kollektíva. S ha az anyagiakra nem is panaszkodhatnak Rákoson (a 20 százalékos bérkiegészítésű budapesti állomások közé tartozik), *a szociális körülmények nem sokat javultak az elmúlt évben sem.* Az épületek régiek, elhanyagoltak, s a kereskedelmi szolgálatosoknak a mai napig sincs folyóvizük, illetve „civilizált" mosdó- és mellékhelyiségük.

Mindezek ellenére Rákos állomás dolgozói *tapodtat sem engednek a technológiai fegyelemből*, amely az állomásfőnök szerint *a szolgálat alfája és omegája.*

— Erre elsősorban a brigádok lelkiismerete a garancia — mondja Debreczeni Károly.

A vonatok menetrend szerinti indítása, a kocsivizsgálók négy turba való átszervezése, a forgalmi szolgálattevők pontos munkája, az ipartelepek legjobb kiszolgálása, a gépre várások teljes megszüntetése, egyszóval *a forgalom zavartalan lebonyolításában szerzett érdemek „igazolják" a miniszter és a szakszervezet dicsérő oklevelének jogosságát.*

A szülői szeretetet a brigádtagok pótolták

A *Békéscsabai MÁV Nevelőotthon* évzáró ünnepségén a vasúti csomópont szocialista brigádjainak képviselői is részt vettek, hogy átadják — mintha csak édesszülők lennének — az általuk évek óta patronált lányoknak ajándékaikat, és együtt örüljenek a szorgalmas tanulással megszerzett bizonyítványnak.

Kiss Piroska például az érettségi bizonyítvánnyal együtt kapta kézhez azt a takarékbetétkönyvet, amelyet a *Vasúti Főosztály* szakszervezeti nőbizottsága az ötéves patronálás emlékeként adományozott számára, azzal a segítőkész szándékkal, hogy legyen mivel megalapozni mostantól kezdve önálló életét.

A lányok közül nemcsak Kiss Piroska érezte hosszú éveken át a vasutasok nagycsaládjának szeretetét, közvetlen segítségét, hiszen az évzáró ünnepségen tanúi lehettünk a gyerekek részéről megnyilvánult sok-sok köszönetnek.

Novák Ágnes a vasútőrség *Rákóczi Ferenc* brigádjának, *Bedőcs Magdolna* a vonatkísérők *Komarov* brigádjának fejezte ki háláját. *Tóth Ilona* és *Balázs Erzsébet* a kereskedelmi szolgálat *Ady Endre, Baross Gábor, Rákóczi, Munkácsy Mihály, Tyereskova* és *Zója* brigádjának mondott köszönetet. *Pató Klára* a vontatási főnökség *Dózsa György* brigádjának viszonozta megható szavakkal a gondoskodást. *Stumpf Katalin* az állomásiak *Május 1.*, míg *Mohella Eszter* és *F. Korács Erzsébet* a vontatási főnökség *Hámán Kató*, illetve a vontatási számadók *Martos Flóra* brigádjának segítségét méltatta. Ugyancsak az állomásfőnökség *Széchenyi*, valamint *Vénusz* brigádjának *Tassi Teréz* és *Rabi Mária* mondott hálás szavakat a szeretetért, gondoskodásért.

A brigádok pedig kifejezték azt a reményüket, hogy a kapcsolat az iskola befejezése után sem szakad meg.

Pezsgő élet az öreg falak között

NYOLCVANÖT ÉVES AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ TÖREKVÉS MŰVELŐDÉSI KÖZPONTJA

A „Törit" nem először — talán nem is utoljára — felújítják. Jelentős összeget, 1 millió 700 ezer forintot fordítanak az elaggott épület gyógykezelésére (a tetőszerkezetet 600 ezer forintért már helyreállították), s ezért bárkit is elmarasztalni igaztalan lenne. De ami töprengésre késztet: *vajon korszerű lesz-e a tatarozást követően a meglehetősen rideg küllemű művelődési ház, megfelel-e annak a nemes feladatnak, amellyel felruházták és amelynek recsegve-ropogva bár, kötelességtudóan igyekszik eleget tenni?* Felelőtlenség lenne akár egyértelmű igennel, akár határozott nemmel felelni. Nyilvánvaló: renoválása után az épület egy ideig — az újabb, kényszerű tatarozásig? — rendeltetésének-céljának többé-kevésbé ismét megfelel.



Fiatalok a Törekvés Művelődési Központ nemrég lezajlott, centenáriumi vetélkedőjén

Fényes múlt

Ám éppen ez a bökkenő. Hogy csak többé-kevésbé.

Mielőtt folytatódnék az újságíró meditációja, szóljunk a jubileumról, a fényes múltról és arról a gazdag tartalomról, amely végső soron a Törekvés jelenét meghatározza és egyértelműen értékessé teszi.

Nyolcvanöt esztendeje, *1888. október 3-án az Északi Főműhely munkáskantinjában megalakult a Törekvés Dal, Zene és Önképző Egyesület;* fél évtizeddel később, 1893-ban az elbontott kantin helyén felavatták a művelődési ház mostani, azóta szinte semmit nem változott épületét. Akkoriban — nyolcvan éve — méltán lehetett büszke rá minden vasutas: *a „Töri" az ország legkorszerűbb, legelegánsabb munkáskultúrháza volt.* Az építkezés költségeit a MÁV-igazgatóság fedezte, s a falakon belül jó ideig igazi demokrácia honolt; együtt művelődhetett-szórakozhatott ott tisztviselő és munkás, mindenki, aki az egyesületbe felvételét kérte.

A dal, a zene és az önképzés igényét-szeretetét már az egyesület neve is hirdette, s a Törekvés nevét tovább öregbítette az országhatáron túl is rangot szerzett — Olaszországban magas díjat kapott — dalárda. Az énekkarnak a főműhely dolgozóin kívül sok vasutas és a környező, elsősorban a józsefvárosi és a kőbányai üzemek jó néhány munkása is tagja volt. Pezsgő kulturális élet volt akkoriban a még fiatal falak között. Gyakori vendég volt *Jackwerth Ferenc,* a főműhely munkása, aki később Horthy börtöneit is megjárta, majd a Szovjetunió cserélte ki. Feri bácsi ma is aktív látogatója a művelődési háznak: ő *a társadalmi vezetőség díszelnöke.*

Illegális munkástalálkozók

A krónikák azt is megemlítik, hogy *1918-ban a „Töri"-ben alakult meg a Kommunisták Magyarországi Pártjának első, MÁV-on belüli üzemi szervezete.* Az épület a két világháború között is számos illegális munkástalálkozó színhelye volt.

A háború a művelődési házát sem kímélte, jóllehet nem döntötte romokba, így a Törekvés hamarosan ismét élni kezdett, átmentve múltjából mindazt, ami értékes, egyszersmind új tartalommal töltve meg a hétköznapokat. Itt alakult meg a főváros egyik legszínvonalasabb színjátszó csoportja; az énekkar újabb hazai és külföldi sikereket aratott; a népi tánccsoport is figyelemre méltó eredményeket ért el. A Manninger Miklós koreográfus vezette táncosok mindaddig rophatták a táncot, amíg meg nem repedt a táncterem padozata. Most a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Házban próbál az együttes.

Szólnunk kell *Vadas Lajosról* is, akinek munkássága szorosan összefonódott a Törekvés felszabadulást követő eredményeivel: nyugdíjba vonulásáig, 1966-ig ő igazgatta nagy-nagy szeretettel (mások szeretetét-megbecsülését is élvezve) a művelődési házat. Ma is gyakran említik nevét.

A jelen örömei, gondjai

Eljutottunk a mához. A jelen örömeiről és gondjairól *Balogh Lajos,* a művelődési ház igazgatója és helyettese, *Drégelyi Ferencné* szól:

— A tudományos-technikai forradalom kiterebélyesedése az elmúlt években új, a korábbiaknál nagyobb követelményeket támasztott, ugyanakkor az MSZMP X., a SZOT XXII. és a Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa is határozatot hozott a közművelődés intézményeinek továbbfejlesztéséről. E határozatok végrehajtásából a Törekvés Művelődési ház is igyekszik tevékeny részt vállalni: *elsődleges célunk a vasutasok — nemcsak az Északi Járműjavítóban dolgozók — általános és szakmai műveltségének emelése.* Ennek szellemében kezdődtek meg a középszintű ismeretterjesztő előadássorozatok. Ma mintegy százötvenen tanulnak szervezetten a középszintű oktatás négy tagozatán — az előadók a TIT szakemberei —, a hallgatók az itt szerzett ismereteik alapján épp e napokban érettségiztek.

Hallunk a békemozgalmat támogató munkásságukról, műsoraikról, a szolidaritási hajóutakról, a szocialista országok életét bemutató kiállításokról, és rendezvényekről, továbbá azokról a szocialista kulturális szerződésekről, amelyeket vasutas szervekkel, iskolákkal, községekkel kötöttek. Ám szóljunk a különböző klubok mind tartalmasabb, pezsgőbb életéről!

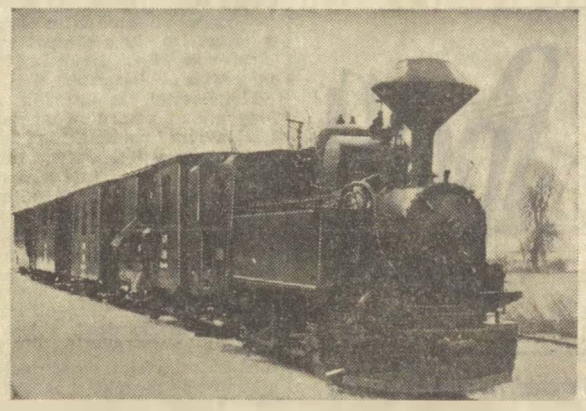
— *Igen jól működik az egészségügyi klub, dicséretes előkészítő munkát végez a honvédelmi klub, s rövidesen végleges helyet találnak az épületben a nyugdíjasok* — mondja az igazgató. — Egyéni színe a háznak az Északi Járműjavító szocialista brigádjainak tavaly alakult klubja: *gazdag programjaik, nagy figyelmet keltő kiállításaik vannak, sikeres vetélkedőket, hangversenyeket, bel- és külpolitikai vitákat rendeznek.* A klubok mellett szakkörök is vonzzák a járműjavító dolgozóit, a vasutasokat és a környék lakóit: említést érdemelnek a fotósok, a filatelisták, a helytörténeti, valamint a szoba- és dísznövény szakkör. Nagyon tehetséges általános iskolásokból most szerveződik az ifjúsági stúdió...

Balogh Lajos a Törekvés munkájából legaktívabban részt vállalók között említi *Kapitány Istvánt, Tóth Gyulát, Néma Sándornét, Vitányi Zoltánnét, a Michna-házaspárt, Pásku Jenőt, Malicza Józsefet és Bottyán Jánost,* szól *Nagy Sándor* elektromos szakemberről aki több mint 40 éve és *Sásdi Béla* ügyvezető gondnokról, aki több mint 15 éve dolgozik a házban. Mintegy száz aktíva — 90 százalékuk vasutas — segíti a szerteágazó népművelési munkát.

Az Északi Járműjavító négy dolgozójával — *Csáki Sándor* szb-titkárral, *Néma Sándornéval,* az szb kulturális bizottságának vezetőjével, *Michna Sándorral,* a XII-es Dieselmozdonyjavító üzem részlegvezetőjével és *dr. Nagy István* jogtanácsossal, a művelődési ház helytörténeti szakkörének vezetőjével — arról beszélgettem: *mit jelent az üzem számára a Törekvés.* Őszinte szeretettel és féltő aggodalommal szóltak az öreg épületről. Nagy szükség van rá — hangoztatták —, de jelenlegi állapotában, még ha felújítják is, nem elég vonzó ahhoz, hogy a járműjavító és az egész vasutastársadalom központi klubja, művelődési háza legyen.

Mi lenne hát a medicina? Ismétlem az elöljáróban írottakat: *a Törekvés jövőjéről csak alapos mérlegelés után, a lehetőségek teljes ismeretében szabad véleményt alkotni.* E lehetőségek pedig köztudottan szűkösek. A mai beruházási gondok közepette felelőtlen vállalkozás lenne a régi épület azonnali lebontását és egy új kultúrpalota emelését sürgetni. Feltehetőleg mindazok, akik a Törekvés sorsát vigyázzák, szintúgy jobban örülnének a teljes megújulásnak. Ám, a krónikás, befejezésül annyit hadd tegyen szóvá: *azok a százezrek, amelyeket az elmúlt években fordítottak az épület renoválására,* és a mostani 1,7 millió forint együttesen tetemes summa. *S ha a régi épületen a friss tatarozás sokáig nem is látszik meg, az öreg falak között pezsgő élet, sokoldalú népművelő munka folyik.*

Földes Tamás



András, az egykori bányamozdony, a nagycenki Széchenyi Múzeumvasúton

Találkozás a legidősebbekkel

A *Déli pályaudvar* szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja június 7-én rendezte immár hagyományos, műsorral és uzsonnával egybekötött összejövetelét, amikor is a 80. életévüket betöltött vasutasokat vendégelték meg.

Ez alkalommal hetven idős nyugdíjas vett részt az összejövetelen, s a köszöntő szavak és a színes műsor után megbeszélgetés alakult ki a részvevők között.

A csoport vezetői úgy határoztak, hogy az egészségi állapotuk miatt távolmaradt 40 nyugdíjast lakásukon — kis „szeretetcsomaggal" — a közeljövőben sorra felkeresik. A költségekhez a szakszervezeti bizottságon és a nyugdíjas csoporton kívül a budapesti területi bizottság is hozzájárul.

Utolsó nap az őrhelyen

Negyvenesztendős helytállás után elérkezett az a nap is, amikor *Varga György* felvigyázó, Pécs állomás váltókezelője nyugdíjba vonult. Kattan a fényképezőgép, a kollégák ölelkezve, vagy kemény kézszorítással búcsúznak. A szolgálati feljebbvaló Kiváló Dolgozó kitüntetést tűz Varga György mellére...



A bensőséges hangulatú pillanatokban ki-ki emlékezik. A munkatársak arra, hogy mindig jó volt a vidám, gyakran tréfálkozó vasutassal együtt dolgozni. Nem felejtik sem most, sem később, hogy *1945 óta sokat tevékenykedett értük szakszervezeti vonalon, s volt idő, amikor szbtitkárként képviselte érdekeiket. Tudják Varga Györgyről azt is, hogy éppen a legkritikusabb időben, 1956-ban kérte felvételét a pártba,* és közvetlenül az ellenforradalom után került sor tagfelvételére. Azóta is kommunistához méltóan élt, munkálkodott. Az sem mellékes, hogy a fiát és lányát is vasutasnak nevelte, a felesége pedig szintén a MÁV-tól ment nemrég nyugdíjba.

S vajon mire emlékezik ő, amint befejezte utolsó szolgálatát az őrhelyen?

Arra, hogy milyen nehéz volt annak idején a vasúthoz bejutni. Előbb, csaknem egy évtizedig, pályamunkásként dolgozott, majd vonatkísérő lett. *Nem egyszer 80—100 órát töltött szolgálatban, s alig pár órás pihenő után már-is újabb út következett.* Gyomorfekélyt okozott a rendszertelen életmód, s a műtét után véglegesen állomási szolgálatra osztották be. Legtöbbször az V-ös őrbódéhoz tartozó váltókat bízták a gondjaira, ahol — a normások kimutatása szerint — *napi 40 kilométert kellett gyalogolnia váltóállítás közben.* Apró termetére célozva, mondták is gyakran a többiek, hogy azért olyan alacsony, mert lejárja a lábát. Az ugratásért sohasem haragudott...

Hát igen, ilyen ember volt a Pécs állomáson dolgozó Varga György, akit mindenki szeret, tisztel, sokra tart.

Tóth Béla

A brigádmozgalom úttörője volt...

Kiváló vasutas – kiváló nagyapa

Laci bácsi, a miskolci igazgatóság IV. osztályának mozdonycsoport-vezetője több mint 40 évi szolgálat után nyugalomba vonult. Teljes nevét aligha kell ide írni, hiszen *Szunyogh László* műszaki felügyelőt mindenki csak Laci bácsinak szólította, a megkülönböztetett tisztelet és szeretet jeléül.

1930-ban lett a miskolci járműjavító lakatos tanonca, majd a felszabadulás után mozdonyvezetőként folytatta vasúti pályafutását. Szorgalmasan tanult, *s 1950-ben bízták rá a mozdonycsoport vezetését az igazgatóságon.*

Rendkívül sok érdemet szerzett, többször kitüntették. Legfőbb érdemei közé sorolhatjuk, hogy az *egyik legelkesebb szervezője volt a szocialista brigádmozgalomnak szakszolgálati ága területén.* A munkásőrségben tíz évig teljesített szolgálatot, s a pártszervezetben szinte állandóan vezető funkciót töltött be 1945 óta.

A kiérdemelt címek közül jogos büszkeséggel viseli a *„többszörös nagyapa"* címet is. Ebben a minőségben szintén „kiváló". A késő délutáni órákban gyakran látható az unokákkal sétáló, vagy a bölcsődéből velük hazatérő nagyapa. Az ismerősök, a volt munkatársak ilyenkor is tisztelettel emelnek kalapot előtte.

Fekete László

Fehérvári vasutasok Krakkóban

Székesfehérvár állomás szakszervezeti bizottsága már évek óta eredményesen munkálkodik azon, hogy a csomópont dolgozói szabadjegyük és a kedvező vasúti összeköttetések (közvetlen kocsik) révén kulturáltan szórakozhassanak, hasznos tapasztalatokat szerezhessenek, látókörüket bővíthessék. Ily módon már nemcsak hazánk fővárosába, a megyék székhelyére, a közkedvelt hazai tájakra, kirándulóhelyekre szervez csoportos utazásokat, hanem külföldre is, a demokratikus országokba.

Negyvenen egyszerre

Az elmúlt évben például a vasutasok több csoportja utazott Székesfehérvár állomásról *Lengyelországba,* a Keszthely és Krakkó között rendszeresített *Cracovia Expresszel,* amely előnyös és kényelmes utazást biztosít. Elég ennek bizonyságául megemlíteni, hogy a fekvőhelyes kocsi pótdíja mindössze 32 forint, így a csoport szinte mindig kipihenve érkezett Krakkóba, az egyik legszebb és magyar vonatkozásban is gazdag történelmi múltú lengyel városba.

Csoportjaink általában 40 főnyiek, mert ennél több embert egyszerre elhelyezni és együtt tartani nehézkes. Alábbi „útikalauzunk" célja tulajdonképpen az, hogy azok részére, akik hozzánk hasonlóan szívesen keresik fel Krakkót és az onnan 13 kilométerre levő, lenyűgöző szépségű *wieliczkai sóbányát,* megkönnyítsük tájékozódásukat, s felhasználhassák tapasztalatainkat.

Az út azzal kezdődik, hogy este elindulunk, és több mint 600 kilométer megtétele után, reggel 9 órakor már Krakkóban vagyunk. Az állomástól alig 6—7 percnyire van a *Dom Turysty* nevű szálló, ahol rendkívül tiszta, 8 ágyas szobák állnak rendelkezésre, személyenként 50 zlotyért. A szállást persze ajánlatos legalább egy hónappal előre, levélben lefoglalni, s igen megnyugtató, hogy levelünkre eddig még minden esetben 15—16 nap elteltével *visszaigazolást* kaptunk. Az épület földszintjén olcsó, önkiszolgáló étterem található, ahol az érkezés, illetve a tisztálkodás után meg szoktunk reggelizni. Utána visszamegyünk a pályaudvarra, s a helyben megváltott retúrjeggyel irány *Wieliczka.*

Csodálatos világ

A vonattól öt perc az út a sóbányáig. Megjegyezzük, hogy a pénztártól jobbra van a PTTK irodája, ahol a vezető útlevele ellenében magyar nyelvű prospektust kapunk, így a lengyel idegenvezető magyarázata helyett *anyanyelvünkön szerzünk tudomást a leírhatatlan szépségű sóbánya nevezetességeiről.*

A három kilométer hosszú bánya megtekintése 3 órát vesz igénybe. A 101 méter mélységbe falépcsők vezetnek, felfelé azonban már lift szállítja a látogatókat. Közben két kápolnát is láthatunk, amelynek *sóból faragták* valamennyi berendezését. Az 55 méter hosszú, úgynevezett szent Kinga kápolna szinte katedrálisnak is beillik. A sókristályokból készített csillárok és a többi faragványok mind-mind felejthetetlen látványt gyújtanak. A *tavas barlangok* megtekintése után jólesik megpihenni a *Sienkiewicz*-barlang büféjénél. Ugyanott kedves, olcsó, sóból készült emléktárgyakat is vásárolhatunk. A *bányász múzeum* érdekességeit négy barlangban láthatjuk, s ezek egyikében alkalmi postahivatal is működik. Ez alatt van *a Kinga-szanatórium fekvető barlangja,* ahol a légzőszervi betegségekben szenvedőket hatásosan gyógyítják.

Mindez csupán néhány szó, holott a XI. század óta működő sóbánya csodálatos világát hosszú oldalakon át sem lehetne leírni. Ezt valóban látni kell...

Báthory sírjánál

No és Krakkó! Ez a *több mint félmilliós lakosú város a Visztula partján,* telistele van érdekesebbnél érdekesebb látnivalóval, történelmi nevezetességgel. A maradandó élmények közé tartozik *Báthory* magyar—lengyel király síremlékének megtekintése a *Wawel*-ben, vagy a vártemplom tornyában látható, 1520-ban öntött *Zsigmond-harang,* amelynek súlya 8 tonna, a *Posztócsarnok* és körülötte levő tér nevezetességei stb.

A *Rynek Glowny*-tól, a város főteréről az említett turistaszálló csupán 3 percre van, a Westerplatte ul. 15. szám alatt.

Jó utat, kellemes nyaralást!

Varga József

JÚLIUS 9-ÉN RAJT BÉKÉSCSABÁN

A vasutas ifjúsági válogatott az idén is bizonyítani akar

Július 9-én kezdődik a IV. SZOT nemzetközi ifjúsági labdarúgótorna. Az előző években kitűnően szerepeltek a vasutas labdarúgók: *két ízben is elnyerték a győztesnek járó kupát.* Érthető tehát a nagy várakozás.

— Vajon sikerül-e harmadszor is?

— *Erre nem mernék, de nem is lehet határozottan válaszolni* — mondja *Simonyi Ferenc* edző, aki *Farkas Józseffel*, a BVSC Sportiskola vezetőedzőjével közösen készíti fel a csapatot. — *Tény, hogy szeretnénk hagyományainkhoz méltóan szerepelni*, de biztos az is, hogy mindegyik csapat ellenünk szeretne győzni. Mindez nem kis feladatot ró ránk. Különösen azért, mert tulajdonképpen nem is ismerjük az ellenfelek játékerejét. Vonatkozik ez mindenekelőtt a nyolc külföldi csapatra. Íme, egyetlen példa. Tavaly az NDK-t az a válogatott képviselte, amely az idén már UEFA Kupa döntőt játszott az angolokkal. Valószínű, hogy nem egy országot ismét válogatott együttes képvisel, természetesen a megengedett korhatáron belül.

— És a hazai ellenfelek?

— *Mi, Békéscsabán rajtolunk a szovjet fiatalok ellen, majd utána az Építők válogatottja következik.* Csapatukat nem ismerjük, de annyit tudunk, hogy hozzánk hasonlóan erre az évre már ők is országos toborzók alapján válogattak. Valószínű tehát, hogy az eddigieknél erősebb együttest küldenek pályára. Harmadik ellenfelünk az osztrák ASKÖ csapata lesz.

— Kik alkotják a vasutas válogatottat?

— A tavalyi csapatból mindössze ketten maradtak, *Varga István* és *Szabó Ferenc*. A többiek újoncok, ám valamennyiükre már a tavalyi előkészületek során felfigyeltünk. S ha már itt tartunk, egyben hadd mondjak köszönetet az idei toborzók lebonyolításában közreműködött sportvezetőknek, akik lehetővé tették, hogy jó néhány olyan fiatal neve is bekerült a jegyzetfüzetbe, akiket a következő évben feltétlenül figyelembe kell venni.

— Kialakult már a kezdő csapat?

— A tornára 18 játékos készül, s a tervek szerint a következő 11 rajtol Békéscsabán: *Varga Alfréd* (Soproni VSE) — *Varga István* (BVSC), *Kőhalmi Gábor* (Haladás), *Magyar Károly* (BVSC), *Metzinger László* (BVSC), *Mokalisz Kosztasz* (BVSC), *Reverand István* (Székesfehérvári MÁV), *Dobány Lajos* (Celldömölki VSC), *Szabó Ferenc* (Haladás), *Takács László* (Székesfehérvári MÁV), *Horváth Zoltán* (Haladás). A kapustartalék *Kőszegi József* (Celldömölki VSC), védőként *Kiss György* (BVSC) és *Lipták András* (Miskolci VSC), fedezetként *Kormos Kálmán* (Szolnoki MÁV), csatárként pedig *Ferencz József* (BVSC), *Tóth János* (Haladás) és *Téglás János* (Székesfehérvári MÁV) áll készenlétben. A keretből 9 játékos 1955-ös, a legidősebb, Dobány 1955 augusztus 4-én született. Nyolcan 1956-osok, míg a legfiatalabb, Téglás 1957. április 28-án született.

A tehetséges fiatal gárda szorgalmasan, lelkiismeretesen készül a hagyományok folytatására. Hogy ez sikerül-e, arra a július 9—21. között lebonyolításra kerülő torna ad választ.

Dobó István

Hatszáz úszópalánta a Szőnyi úton

Gyerekzsivajtól hangos ezekben a napokban *a BVSC Szőnyi úti uszodája.* Nem mintha ismeretlenek lennének a medence környékén ezek a hangok, hiszen az úszás jó ideje a tízen aluliak sportja is. Csakhogy ezek a gyerekek most teszik meg az első lépéseket, azaz karcsapásokat a vízben. Valamennyien a BVSC úszótanfolyamának résztvevői.

— *Azelőtt kéthetes tanfolyamokat szervezett az egyesület* — mondja *Soós Béla*, az egykori labdarúgó-játékvezető, aki két hónapja vette át a szakosztály irányítását. — *Az idei tanfolyam, illetve tanfolyamok viszont egyhónaposak.* Eredetileg ugyanis egy turnus indítását terveztük, csakhogy közbeszóltak a gyerekek. Egyszerre csak 300 fiatalt tudunk foglalkoztatni, az első felhívásra viszont több mint 500 gyerek jelentkezett.

Az első tanfolyam június elsején indult, s a jelentkezők hetente ötször egy-egy órát töltenek a medencében. A foglalkozásokat összesen hét edző irányítja, az úszószakos testnevelő tanárok, *Vigh Péter, Balázsi Péter, Tóth István, Rátonyi Gábor* és *Hornyákné Tölgyes Ida* mellett az egyesület két főfoglalkozású edzője, *Könyesi Vilmosné* és *Léderer Ágnes* tanítja úszni az 1963—68 között született fiúkat és lányokat.

— *A tanfolyamot rendszeresen figyelemmel kíséri Littomerczky Mária, a szakosztály vezetőedzője is* — folytatja Soós Béla. — *A legtehetségesebb gyerekekkel ugyanis tovább foglalkozunk, bekerülnek a szakosztály tagjai sorába.* Az első csoportból körülbelül negyven úszópalánta nevét jegyeztük fel, s ennyi gyerekre számítunk a második tanfolyamból is, amely július 1-től augusztus 1-ig tart. A rendkívül nagy érdeklődésre jellemző egyébként, hogy Budapest szinte valamennyi kerületéből jelentkeztek fiúk és lányok, s nem sajnálnak sem időt, sem fáradságot, bármilyen messziről is kelljen járniuk a foglalkozásokra.

— A további tervek?

— *Az idén sajnos, már nincs lehetőség több tanfolyam indítására,* de jövőre, tanulva a tapasztalatokból, már májustól délutánonként elindítjuk az első tanfolyamot.

A szakosztály vezetői őszintén szólva, arra egy pillanatig sem gondolnak, hogy minden gyerekből új *Turóczy, Kovács Edit, Szentirmay* vagy *Császári* lesz. Már annak is örülnek, ha évente 600, 800 vagy netán 1000 gyerek barátkozik meg a vízzel, tanul meg úszni. S ha mégis akad közöttük egy-egy kiugró tehetség — az külön öröm, boldogság!

D. I.

Tartalékosok honvédelmi versenye

A *MÁV Gépjavító Üzem* honvédelmi sportokat kedvelő dolgozói tartalékosok honvédelmi versenyén vettek részt. A verseny döntője — június 8-án és 9-én éjszakai és nappali erőpróbából állt. Az üzem csapata ezúttal negyedszer szerezte meg az első helyet. A csapat tagjai: *Tóth József, Fábián János* és *Támadi Mihály* nagyszerűen helytálltak a versenyen.

A rákosrendezői csomópont MHSZ klubjai egyébként hat csapattal vettek részt a kerületi versenyen, ahol első helyen a MÁV Gépjavító csapata végzett. 2. Danúvia, 3. TBÉF, 4. Északi Járműjavító XV. osztály, 5. Hámán Kató Vontatási Főnökség. Mint látható, az első öt helyezett között négy vasutas csapat található.

Hegedűs György

Sportvezetőképző tanfolyam

A Szakszervezetek Heves megyei Tanácsának elnöksége az 1972—73. évi oktatási terv alapján sportvezetőképző tanfolyamot rendezett a gyöngyösi szakmaközi székházban. A tanfolyamon a vasutas szakszervezeti bizottságok sportfelelősei is részt vettek. A kéthetes tanfolyam első hetében javarészt politikai és szakszervezeti előadások hangzottak el, de sor került gyakorlati, versenyszerű foglalkozásokra is. A második hét előadásainak anyaga főként sportjellegű volt. A tanfolyam hallgatói megtekintették a *Gyöngyösi Vasutas SC* sportcsarnokának műanyagsánc edzését is.

KÉKES KUPA lövészverseny

A gyöngyösi járási TS által alapított *Kékes Kupa* lövészversenyt június 16-án és 17-én bonyolították le Gyöngyösön, az MHSZ Kitérőgyári Lövészklub rendezésében. A kétnapos versenyen a *Debreceni Bocskai*, a *Győri Rába*, a *Kőszegi Textiles*, a *Szolnoki MÁV*, a *Miskolci Központi*, a *Budapesti IKARUSZ*, a *Gyöngyösi Zalka* és a rendező *Kitérőgyári Lövészklub* legjobbjai vettek részt.

A Kékes Kupa lövészverseny a kitérőgyáriak nagyszerű teljesítményével ért végett. A kilenc versenyszám közül ugyanis nyolcat megnyertek, ezenkívül számos második és harmadik helyezést értek el.

Miért csak a fővizsgálók...?

Január első munkanapjától kezdve június közepéig utazott jegy nélkül otthona és munkahelye — tehát Ludas és Budapest Keleti pályaudvar — között *Pataki László*, 28 éves fiatalember. A jegyvizsgálókat mindennap vállalati igazolólapjának felmutatásával tévesztette meg.

A trükk csupán akkor nem vált be, amikor *Szűcs Ferenc* és *Kakuk Ernő* vizsgáló főkalauz együttesen tartott ellenőrzési azon a vonaton, amelyen Pataki László utazott. Ugyanakkor leplezték le *Sáfrán János*, Galgahévíz, Kossuth utca 58. szám alatti lakost is, aki „rejtélyes módon", önhatalmúlag Galgahévíz megállóhely pénztári körbélyegzőjével „érvényesítette" rég lejárt, félhavi jegyét. *A jegyvizsgálók felületességét kihasználva, Sáfrán János „csupán" 325 forint 50 fillérrel károsította volna meg a vasutat, ami valóban csekély összeg Pataki László féléves, jóval nagyobb távolságú „blicceléseihez" képest.*

Tragikus baleset az útátjárón

Lapunk június 4-i számában jelent meg az *Új „hang" Székesfehérvár állomáson* című riport, amelyben Kovács István főtanácsos, állomásfőnök munkáját, a beosztottakkal kialakított közvetlen kapcsolatát, az együttes erőfeszítéssel és helyes vezetői törekvéssel elért eredményeket méltattuk.

Sajnos, nem sokkal a cikk megjelenése után megdöbbentő hírt kaptunk a székesfehérvári vasutasoktól: Kovács István állomásfőnök tragikus baleset következtében, életének 47. évében meghalt. Ugyanakkor felesége és sógora, Megyeri István 30 éves MÁV-dolgozó is súlyosan megsérült.

Kovács István és hozzátartozói személygépkocsin utaztak, miközben Szentes és Orosháza között egy nyitva hagyott sorompó miatt összeütköztek egy személyvonattal. A végzetes baleset egy kiválóan képzett, nagyszerű emberi tulajdonságokkal rendelkező középvezető életpályáját törte ketté, súlyos veszteséget okozva a vasutasok nagy családjának is.

Kovács István állomásfőnököt a budapesti igazgatóság saját halottjának tekinti, s hamvasztás utáni búcsúztatása július 10-én 15 órakor lesz, a Farkasréti temetőben.

CIKKÜNK NYOMÁN

Fegyelmi vizsgálat, tanulságokkal

A lapunk május 21-i számában közölt *Helyjegyváltás — „magyar módra"?* c. cikkünkre a következő választ kaptuk *Tóth János* vasútigazgatótól:

„A cikk alapján Bp. Nyugati pályaudvaron fegyelmi vizsgálatot tartottam. A vizsgálat megállapította, hogy a jegyváltó nem megfelelően kérte a helyjegyet, mivel a nemzetközi pénztárnál csak Hegyeshalomig, a belföldi pénztárnál pedig Bécsig akart helyjegyet váltani. Ezt a tényt a cikket író és a tárgyalásra meghívott Pintér Lajos MÁV-nyugdíjas is elismerte."

Köszönettel nyugtázzuk a jegyváltás körülményeinek tisztázására, valamint a felelősség megállapítására irányuló határozott intézkedést. *Legyen ez intő tanulság az utazóközönséget szolgáló vasutasok előtt.* Hozzá kell azonban azt is tennünk, hogy — szolgáltatásról lévén szó! — ha akár a belföldi, akár a külföldi pénztár dolgozói udvariasan megkérdezik a jegyváltás szándékával hozzájuk forduló ügyfelet (nem pedig a könnyebb megoldást választva ide-oda küldözgetik), akkor nem adtak volna okot a panaszra. Megtehették volna már csak azért is, mert az adott esetben Pintér Lajos egyedüli ügyfele volt a pénztárnak. A tanulságot más szóval úgy is megfogalmazhatjuk, hogy *lelkiismeretesebben kell foglalkozni az ügyfelekkel, az utazóközönséggel.*

A *Magyar Vasutas* június 4-i számában megjelent *Levél Kőszegről* c. írásunkra is válaszolt *Tóth János* vasútigazgató. Kifejtette, hogy a cikkben szereplő, a Bp. Déli pu. létszámába tartozó jegyvizsgáló helytelenül járt el. Nem vette figyelembe, hogy gyermekeket menetközben átszállítani egyik kocsiból a másikba: *kevésbé biztonságos.* Ezen túlmenően — hangzik a vasútigazgató levele — *„a jegyvizsgálónak azt is mérlegelnie kellett volna, hogy a MÁV Kőszegi Nevelőintézetének tanáraival és nevendékeivel áll szemben".*

A jegyvizsgáló merev, lélektelen magatartásáért figyelmeztetésben és kellő oktatásban részesült.

Ugyancsak a június 4-i lapszámunkban közölt, *Víz nélküli állomás* c. írásunk alapján *dr. Telek János* vasútigazgató-helyettes tartott vizsgálatot, majd a következő választ küldte szerkesztőségünknek:

„Vácrátót állomáson a hydroforos vízellátást akadályozó csőrepedést az Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség kijavíttatta. A problémák végleges megoldása érdekében elrendeltem, hogy az állomás mellett elhaladó vezetékről, — amely a községi törpevízmű társulaté — még az idén vezessék be a vizet Vácrátót állomásra. Az ehhez szükséges beruházási összeget biztosítottuk."

A szerkesztőség üzeni

Behán Rózsa, Bakó János, Kisvárdai János Miskolc; Marosán Pál Debrecen; Bognár Károly Tapolca; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Miklós László Kiskunfélegyháza; Rapi József Bp. Józsefváros; Szűcs Ferenc Hatvan; Fogas Pál Szentes; Halmai János Pécs; Murányi Tibor Bánréve; Tóth Béla Szentlőrinc; Hegedűs György MÁV Gépjavító Ü. Bp.; Tóth József Gyöngyös; Bencze János Dombóvár: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Varga Józsefné Debrecen; Hegyesi Mihály Bp. Soroksári út állomás; Kiss Béla Hatvan-salgótarjáni Pft. Főn.: Bognár Károly Tapolca; Bolla Géza Bp.; Halmai Ferenc Jászberény: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Nagy István Püspökladány V. pályamesteri szakasz: A Minisztertanács Tájékoztatási Hivatala az oldalterjedelem bővítésének engedélyezésével egyidőben a lap árának emelését is meghatározta. A 6 oldalas lap ára 50, a 8 oldalasé pedig 70 fillér. Ez annyit jelent, hogy a lap egész évi előfizetése az eddigi 9,60 Ft helyett 14,40 Ft-ra — laponként 20 fillérrel — emelkedett az év elejétől.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A 20. számból: 104600/1973. 1. D Az ifjúságról szóló 1971. évi IV. sz. törvény végrehajtása a Magyar Államvasutak területén.

102522/1973. 2. B. A felsőfokú iskolai végzettséget igénylő munkakörökhöz előírt vizsgakövetelmények, valamint a szakközépiskolákban szerzett érettségi bizonyítványok képesítő hatálya.

A 21. számból: 105996/1973. 3. A. Az anyagok, a fogyó- és állóeszközök minőségellenőrzésével kapcsolatos feladatok átcsoportosítása.

A 22. számból: 105898/1973. 7. A. Végrehajtási Utasítás az UNTMOG 100 és 200 pályaszám csoportú hóeltakarító-gépek üzemeltetésére és közlekedtetésére.

A 24. számból: 105007/1973. 2. B. Vasúti jellegű szakközépiskolai tanulók tanév végi kötelező szakmai gyakorlatának szabályozása.

107397/1973. 12. B. Háztartási tüzelőanyag-táblázat kiegészítése.

A 25. számból: 100633/1973. 2. B. A MÁV szaktanfolyamra való beredelés előfeltételei.

107177/1973. 3. C. Vállalati-hivatali üdülők ügyviteli szabályzatának módosítása.

HÍREK

— **Üzembehelyezték az Utasellátó újonnan létesített bisztróját** Kisvárda állomáson, s most a vállalat újfehértói bisztrójának korszerűsítése van soron. Az Utasellátó személyzete önképzéssel is készül a növekvő forgalomra: Záhonyban orosz, Debrecenben német nyelvet tanulnak a vállalat dolgozói.

— **Nyolcas névadó ünnepséget rendeztek** június elején a debreceni vontatási főnökségnél. A szakszervezeti klubhelyiségben megtartott ünnepségen az igazgatóság, a gazdasági vezetés és a társadalmi szervek nevében Csendom Bálint mérnök-tanácsos köszöntötte a szülőket, névadókat, vendégeket és a „legifjabb" állampolgárokat.

— **Jól dolgoznak a vöröskeresztesek Miskolc—Gömörl pályaudvaron.** Lósdi Károlyné vezetésével. Az elmúlt hónapban az állomás mintegy húsz dolgozóját „beszélték rá", hogy jelenjenek meg a miskolci MÁV rendelő fogászati szakrendelésén.

— **Kéthetes ünnepi műszakot tartanak a XXIII.** vasutasnap tiszteletére Békéscsaba állomás, a szertár, a vontatási és a pályafenntartási főnökség dolgozói. Az évi vállalásokon túl felajánlásokat tettek munkájuk tökéletesítésére, a szolgálati helyek és környékének csinosítására.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném egri két szoba összkomfortos, gázfűtéses, loggiás, 307.- Ft bérű tanácsi lakásomat kétszobás budapestire. Lehet MÁV szolgálati lakás is. Gyöngyösi vagy miskolci csere egyidejűleg lehetséges. Nyugdíjasoknak előnyös. Bernáth László. 3300 Eger Tittel Pál u. 6. III. 1. Érdeklődni lehet üzemi telefonon: 04 31—10, 8—16 óra között.

— **Acs állomáson levő I. emeleti,** kétszobás és egy külön bejáratú szobával kiegészített félkomfortos ötös bérű lakásomat elcserélném (amelyhez pince, padlás, baromfiudvar konyhakert és két megművelhető földterület is tartozik) fővárosi vagy Pest környéki egyszobás lakásért. Érdeklődni lehet: 333—015 telefonon.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest,
VI. Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 19—71.

Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964. Budapest
VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: Bp. 10 Pf. 22.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—13 859

Szikra Lapnyomda, Budapest



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM 14. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. JÚLIUS 16.

Az első félév gyorsmérlege:

a vasút 58 millió 404 ezer tonna árut és 181,7 millió utast szállított

A MÁV Vezérigazgatóságán a napokban elkészült a vasút első félévi teljesítményének előzetes elemzése. Mint az a számokból kitűnik, a vasutasok derekas munkát végeztek. Különösen kiemelkedő eredmények születtek az áruszállításban. Júniusban például *10 millió 273 ezer tonnát szállítottunk, ami 8,1 százalékkal haladja meg a bázis időszak eredményét.* Még ennél is kedvezőbben alakult az árutonnakilométer teljesítmény és a fuvardíjbevétel, pedig ebben a hónapban már voltak objektív nehézségek.

A júniusban elért nagyszerű áruszállítási teljesítmény jelentősen hozzájárult az első félévi jó eredmények eléréséhez. A MÁV ugyanis

58 millió 404 ezer tonna árut szállított, 2 millió tonnával többet, mint a múlt év első felében.

Ezzel áruszállítási tervét 103,3 százalékra teljesítette. A bázishoz viszonyítva még nagyobb, 3,7 százalék a forgalom növekedése. Az árutonnakilométer 6 százalékkal haladja meg az előző évi eredményt. *A fuvardíjbevétel pedig közel 300 millió forinttal, 7,4 százalékkal több a tervben előirányzottnál.*

Minek tulajdoníthatók e nagyszerű eredmények? Főként a júniusi teljesítmény, amelyhez hasonló szállítási eredmények eddig csak az őszi csúcsforgalom idején születtek?

Mindenekelőtt annak, hogy

szervezettebb a szállítás és sokat javult az üzemi munka minősége is.

Ennek eredményeként a legfontosabb mutatók közül a teherkocsik termelékenysége 5,5, a statikus terhelés pedig 3,2 százalékkal haladja meg a bázisértéket, a kocsiforduló idő 3,3 napi értéke pedig megegyezik az 1972. év első félévi eredményével. *Örvendetes az is, hogy csökkent a géprevárások, a vontatócsorogtatások száma és a teher vonatok késési aránya.* A kocsiintézők jó munkáját dicséri, hogy az első félévben megrakatlanul visszaadott teherkocsik menynyisége több mint 40 százalékkal kevesebb az előző évinél.

Jól gazdálkodott a vasút az első félévben az idegen kocsikkal és a rendelkezésére álló vontató járművekkel is. A mozdonyok 100 elegytonnakilométerre jutó fajlagos hajtóanyag felhasználási költségénél például *15 millió forint megtakarítás mutatkozik.* Sajnos,

amit az anyagköltségeknél megtakarítottunk, az csaknem teljes mértékben elmegy az árukárokra.

Különösen szembetűnő a növekedés — közel kétszerese a tavalyinak — a nemzetközi forgalomban. *Ez nemcsak tetemes anyagi kárt, fölöslegesen kidobott pénzt jelent a vasútnak, hanem az eddig kialakított, elismerten jó kapcsolatokat is veszélyeztett.* Éppen azért az átrakásoknál és a tolatásoknál vasutasaink ügyeljenek jobban a vagonok rakományának épségére!

A személyszállításban a tervezettnek megfelelően alakultak az eredmények. Az első félévben

181,7 millió utast szállított a vasút, ami 99,6 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az egy fizető utaskilométerre jutó fajlagos menetdíj bevétel a bázisnál 2,2, a tervezettnél 0,1 százalékkal több. A fajlagos bevétel növekedése a teljes árat fizető és a gyorsvonaton utazó utasok számának emelkedésével függ össze.

A személyszállítás minőségének első félvi alakulása nem rossz. Ennek ellenére a második félévben még fokozottabb munkára, nagyobb tervszerűségre lesz szükség, ha azt akarjuk, hogy eredményeink a személy- és áruszállításban egyaránt javuljanak.

Hatszáz személyes öltöző-mosdó a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben

Éveken át túlzsúfoltság jellemezte a *MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem* öltöző- és tisztálkodóhelyiségeit. Ezért néhány évvel ezelőtt határozat született egy új, korszerű szociális létesítmény építésére. 1971. november 2-án láttak munkához, és 1973. június 10-re készültek el a *MÁV Tervező Intézet* által tervezett és a *Heves Megyei Állami Építőipari Vállalat* által kivitelezett, építészeti szempontból impozáns, korszerű létesítménnyel.

A XXIII. vasutasnapi ünnepségen a MÁV Vezérigazgatóság, a vasutas-szakszervezet, a városi párt- és KISZ-bizottság, valamint a városi tanács képviselőinek a jelenlétében *Koller György* üzemigazgató tartott ünnepi beszédet. Ezután sor került a közel tízmillió forintos költséggel épített és berendezett szociális létesítmény ünnepélyes átadására. Az új létesítményben *600 személyes öltöző, fürdő, orvosi rendelő és munkásszálló található.*

(szigetváry)

A Déli pályaudvaron



A Déli pályaudvar új utascsarnokát Urbán Lajos vezérigazgató-helyettes július 10-én, ünnepélyesen átadta az utazóközönségnek



Pillanatkép a Déli pályaudvar impozáns utascsarnokából

(Laczkó Ildikó felvételei)

KEDVEZŐ TAPASZTALATOK

Politikai oktatás — magasabb színvonalon

A közelmúltban befejeződött az 1972/73. évi szakszervezeti politikai oktatás. Az elmúlt oktatási évben tartalmában, színvonalában és számszerűségében is örvendetes volt a fejlődés. *1801 tanfolyamon 37 421 dolgozó* — köztük csaknem 8000 nő — *fejlesztette politikai tudását.*

A területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok megkülönböztetett figyelmet szenteltek e fontos munkának. Minden eszközzel segítették az oktatást, erősítették a foglalkozások oktató-nevelő, agitációs és propagandahatását. A tapasztalatok azt mutatják, hogy *ez az oktatási forma rendszerében és formájában megfelel mind az egyéni, mind a társadalmi elvárásoknak.*

Elmondhatjuk, hogy ez az oktatási forma igen nagy segítséget adott a dolgozók politikai neveléséhez. Elősegítette a politikai célok megismertetését, megértetését, valamint azok elfogadtatását. A tematikák módot adtak arra, hogy a dolgozók megvitathassák munkahelyük gazdasági feladatait, a szocialista demokratizmusból adódó ismereteket, a vasutasszakszervezet részvételét a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban, és tájékozódhattak a világ munkásmozgalmának helyzetéről is. Pozitívuma volt a foglalkozásoknak, hogy a propagandisták egyre inkább és mind erőteljesebben *a mindennapi gyakorlatból, a konkrét munkahelyi példákból kiindulva magyarázták az egyes kérdéseket, s ezzel megteremtették az alapját a teremtő vitáknak, a kérdések legmélyebb megvizsgálásának.*

Általános tapasztalat, hogy az elmúlt oktatási évben nem volt az egyes témakörök között akkora szóródás, mint az előző években. *Jobban érvényesült az arányosság.*

A legkevesebb tanfolyam a *Világpolitika időszerű kérdései* témakörből indult. Ennek okait vizsgálva kiderült, hogy egyes szakszervezeti bizottságok nem bíztak abban, hogy megfelelően képzett propagandistákat találnak a foglalkozások levezetéséhez. Sok helyen az a *téves* felfogás alakult ki, hogy ezeken a tanfolyamokon a napi külpolitikai kérdéseket kell feldolgozni. Ennek ellenére csaknem 400 tanfolyam szolgálta a nemzetközi munkásmozgalom, a szakszervezeti egységtörekvések megismertetését.

A vezető propagandisták és a propagandisták nagy száma — mintegy 1800 — igazolja, hogy *a vasutas dolgozók közül sokan vállalkoznak e fontos politikai és társadalmi megbízatás teljesítésére.* Az ő felkészültségük, tárgyi és módszerbeli ismereteik, pedagógiai készségük, az évek során szerzett gyakorlati tapasztalatuk volt a biztosítéka annak, hogy *a párt politikáját, a párthatározatokat, az ebből adódó szakszervezeti feladatokat tiszta szellemben, közérthetően magyarázták.* A bevezető előadásokban hivatkoztak a helyi példákra, ezzel felkeltették a hallgatók figyelmét, majd a jó, értelmes, a kérdésre vonatkozó vitavezetéssel ébren is tartották az érdeklődést. A propagandisták és a hallgatók között kialakult bizalmas légkör eredményeként *a legkényesebb kérdések, problémák is napirendre készültek.* A vitakészséggel sehol sem volt baj, a kétségeket támasztó kérdéseket addig vitatták, amíg megnyugtató módon nem tudták lezárni.

A propagandisták helytállását segítették az SZMT-k és a területi bizottságok azzal, hogy magas szintű felkészítő előadásokon látták el őket az adott téma tudásanyagával. Ezek a felkészítők biztosították a fontosabb elméleti kérdések egységes értelmezését, magyarázatát.

A propagandisták mindenütt megfeleltek a bizalomnak, *lelkiismeretesen elvégezték a rájuk rótt feladatot,* szívesen vállalták ezt a jelentős, időt és energiát igénylő munkát. A jövőre nézve adjon nekik erőt az a tudat, hogy munkatársaik politikai, világnézeti ismereteit bővítették, s *tevékenységükkel hozzájárultak a műveltebb emberfők sokaságának megteremtéséhez.*

Elismerés és köszönet lelkiismeretes munkájukért.

T. B.

Távirat a Szovjetunióból

Moszkvából érkezett *dr. Csanádi György*, közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára címére a következő távirat:

Kedves Elvtársak! A Szovjetunió közlekedésügyi minisztériuma és a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének Központi Bizottsága köszönti Önöket és a Magyar Népköztársaság vasúti dolgozóit nagy ünnepük, a vasutasnap alkalmából.

Kívánunk sok sikert a magyar vasúti közlekedés további fejlesztésében és az országaink vasutasai közötti együttműködés erősítésében.

N. Kovaljev
a Vasutas Dolgozók Szakszervezete Központi Bizottságának elnöke

B. Bescsev
a Szovjetunió közlekedésügyi minisztere

Miskolc-tiszai pályaudvaron:

Új öltöző-mosdó 500 vasutasnak

Emlékezetes marad az idei vasutasnap Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozóinak. Az ilyenkor szokásos soronkívüli előléptetéseken, kitüntetéseken, jutalmakon kívül ugyanis nagyon szép, 500 személyes szociális létesítményt kaptak, amelyben 335 férfi és 165 nő részére biztosítottak öltözőmosdót, s külön pihenőhelyiséget és vendégszobákat.

A 9 millió forint költséggel épült létesítmény építéséhez a miskolci vasutasok is hozzájárultak. Mintegy ezer óra társadalmi munkát vállaltak a szocialista brigádok. Főleg a tereprendezésnél és a már kész épület takarításánál segédkeztek.

Régi hiányt pótol ez a létesítmény. Köztudott, hogy a Tiszai pályaudvar — vidéki viszonylatban — a legforgalmasabbak közé tartozik. Az állomásépület azonban régi, korszerűtlen. És ez nemcsak az utasoknak, hanem a szolgálatot teljesítő vasutasoknak is sok kényelmetlenséget okoz.

Az átadási ünnepségen *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője köszönetet mondott azoknak az építőknek is, akik jó munkájukkal hozzájárultak, hogy *az eredetileg tervezett határidőnél egy hónappal korábban, a vasutasnapra átadhatták az új épületet.* Hangsúlyozta azt is, hogy a miskolci vasutasok részt vállaltak erre a létesítményre. Nehéz körülmények között is ellátják feladatukat, s példaként állhatnak az ország vasutastársadalma előtt abban is, hogy *saját erőből kocsimosó berendezést készítettek.* Azóta nem érheti panasz — az utasok részéről — a Miskolcról induló személykocsik tisztaságát.

Jó volt hallani, hogy a Tiszai pályaudvar dolgozói milyen elismeréssel szóltak a szépen berendezett szobákról, a hangulatos, kényelmes társalgóról, s egyáltalán az egész épületről. Mintha a falak színe is szimbolizálná, hogy napjainkban másképpen gondoskodnak a vasutasról, mint hajdanán.

Sokan voltak ott az avatóünnepségen, s még többen dolgoznak mindmáig a Tiszai pályaudvaron olyanok, akik még saját tapasztalatból tudják, hogyan volt régen. *„Ilyen pihenőről álmodni sem mertünk"* — mondta az egyik idős vasutas, aki nem állta meg, hogy ki ne próbálja a vadonatúj heverő rugózását. *„Otthonában sem kívánhat az ember különbet"* — jegyezte meg valaki más.

Miért is kívánna? Hiszen otthon ez is. *A vasutasok otthona.*

B. D.

TISZTAVATÁS A SZŐNYI ÚTON



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ellép az avatásra felsorakozott tisztek előtt (Laczkó Ildikó felvétele)

(Tudósítás az 5. oldalon)

Megtettünk-e mindent a dolgozó nők érdekében?

A központi vezetőség mellett működő nőbizottság június 27-én ülést tartott. Megtárgyalta az 1013/1970. számú nők helyzetének a javítását célzó kormányhatározat részarányos végrehajtását. *A kormányhatározat nagy érdeme, hogy nemcsak irányt és ösztönzést adott a nők helyzetének javításához, hanem felvetette a felelősséget is.* Éppen a felelősségérzetből adódik, hogy a határozat ma is élő. A gazdasági vezetők a mozgalmi szervekkel közösen, ma már a látszateredmények helyett, a hétköznapok sok-sok apró gondjainak megoldására törekszenek.

Megállják a helyüket

A nőbizottság ülésén *Szűcs Zoltán* vezérigazgató-helyettes, a vasút vezetőinek a nők érdekében végzett tevékenységét ismertette. A szakszervezet vezetése részéről *Molnár György* titkár és *Rétfalvi Tibor* osztályvezető, valamint a nőbizottság tagjai a dolgozó nők véleményének és elvárásainak adtak hangot.

A vasúton több mint 25 ezer nő dolgozik. Munkájukra a zavartalan üzemvitel érdekében feltétlenül szükség van. Minden területen, ahol dolgoznak, elismerten megállják a helyüket. Tudomásul kell venni, hogy személyes gondjaik megoldása egyben a munkahelyhez való kötődést is jelenti — *és erre áldozni is kell!*

Anyagiakban kifejezésre jut-e mindez?

A különböző beosztásokban dolgozó nők munkaköri bére lényegesen közelebb került a férfiak béréhez. *Közelített! — de a jövedelemeltérés még ma is több száz forint havonta.* Ez vonatkozik az órabérekre is. A szolgálati vezetők és szakszervezeti szervek feladata, hogy a keresetkülönbségeket az adottságoknak megfelelően fokozatosan kiegyenlítsék. *A nők erkölcsi elismerését illetően számos szolgálati hely vezetője példamutatóan élt a rendelkezésre álló lehetőségekkel. Ennek eredményeként a nők erkölcsi megbecsülése javult.* A különféle kitüntetések adományozásán túl, a nemzetközi nőnapon és anyák napján módot találtak az arra érdemes nődolgozók elismerésére.

Továbbra is fennáll viszont az a korábbi helyzet, hogy *magasabb kitüntetéseknél nődolgozót alig találni.* Az elmúlt két évben a 237 kormánykitüntetésben részesült vasutasok között — főleg az alacsonyabb fokozatokban — *mindössze 10 nő volt.*

A munkahelyi közérzetnek is számos összetevője van. Ezért nem közömbös, hogy a nők milyen munkakörülmények között dolgoznak, hiszen életük jelentős részét töltik el a munkahelyeken. A régi építésű, korszerűtlen szolgálati helyeken, amelyeket a IV. ötéves terv beruházási, vagy felújítási szele nem érintett, *gyakran találkozni példamutató helyi kezdeményezésekkel.* Egyéb eszközök hiányában, régi anyagok felhasználásával igyekeznek elfogadhatóbb körülményeket teremteni egy-egy mosdó-öltöző kialakításával, a munkahely tisztántartásával, otthonossá tételével. A törődést a dolgozók jó munkájukkal kamatostól megszolgálják.

Ami nem kerül pénzbe

Sajnos nem mindenütt vannak ilyen öntevékeny vezetők és kollektívák. *A szolgálati helyeket járva sok még az elhanyagolt, meszelésre váró helyiség, javításra szoruló padló és vízcsap. Ennek orvoslására különösebb anyagiak sem kellenek, csupán figyelmesség, emberi törődés, a munkahely szeretete.*

Számos helyen nem megoldott a lakókocsikban élő építési és pályafenntartási dolgozók tisztálkodási lehetősége. Kevés a fürdőkocsi, ezért sokaknak csupán lavór áll rendelkezésükre. *Legutóbb Dombóváron épült korszerű, 150 férőhelyes munkásszállás. A szépséghibája mindössze annyi, hogy „megfeledkeztek" a nődolgozókról.* Emiatt közel negyven nő továbbra is lakókocsiban kényszerül élni. Köztudott, hogy a férfi munkaerő-utánpótlás lehetősége korlátozott, ezért a nők további munkába állítására kell törekedni, amit a technika gyors fejlődése ezeknél a szakszolgálatoknál is lehetővé tesz.

Tagadhatatlan, hogy a határozat óta van javulás, azonban a nők felelős beosztásba való állításának üteme nem volt olyan mérvű, hogy az a több évtizedes lemaradást pótolná. *Ezt igazolja az is, hogy a vasútnál a vezetőknek csak mintegy 5,5 százaléka nő. Még azokon a területeken is, ahol többségben nőket foglalkoztatnak — számvitel, könyvelés stb. — férfiak a vezetők.* Beiskolázási és káderfejlesztési tervek tanúsága szerint helyenként tervszerűen készítik fel és teszik alkalmassá a nőket felelős munkakörök ellátására. Ismereteink szerint azonban az elkészült káderfejlesztési tervek többségében nő egyáltalán nem szerepel. Ezeken a helyeken a nemenkénti arányok ilyen irányú javításának még a reményét sem csillantották meg. A tanulással járó áldozatvállalást *nem a férfiakkal szemben és rovására akarják érvényesíteni*, de mindig vannak nyugdíj előtt álló, vagy más okból megüresedő, jelenleg férfiak által betöltött munkakörök.

A nőbizottság ülésén még számos, a nődolgozókat érintő olyan kérdés vetődött fel, amelyekben a felső vezetés intézkedése szükséges. Ilyen többek között az óvodai, bölcsődei férőhelyszám növelése, több műszakos óvoda üzemeltetése. Mindez számos édesanyának megoldhatatlan gondként nyomja a vállát. *Ismerje a vasút nehézségeit és anyagi lehetőségeit, ez nem oldódik meg máról holnapra.*

A fejlődés azonban biztató. Jelenleg közel négymillió forintot fordítanak tanácsi létesítményekben férőhelyvásárlásra.

Nemcsak a jó szándékon múlik

Az, hogy mennyit lehet óvodára, bölcsődére, munkahelyek korszerűsítésére, vagyis a reális igények kielégítésére költeni, *nemcsak a jószándékon múlik.* A felső gazdasági és szakszervezeti vezetésnek az eddiglekhez hasonlóan, további erőfeszítéseket kell tennie. Okosan ki kell használni például az ötéves tervekben rejlő lehetőségeket. S az együttműködést — amely a cselekvés egységének alapja — tovább kell mélyíteni. Ugyanez vonatkozik a közép- és külszolgálati szervekre. Annál is inkább, mivel a határozat gyakorlati végrehajtásában, ha nem is korlátlan, de nagyon sok lehetőségük van.

Tóth Jánosné,
a nőbizottság vezetője

Könyvismertetés

Dr. Németh Imre bibliográfiája

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet gondozásában a közelmúltban megjelent *A vasúti vonatkozású jogi és igazgatási hazai szakirodalom bibliográfiája* című kiadvány. Eddig ilyen természetű munka még nem látott napvilágot, ezért a kezdeményezés mindenképpen elismerésre méltó.

A szakirodalmi jegyzék összeállításának célja elsősorban az volt, hogy az új gazdasági mechanizmus bevezetésével kapcsolatban és a bevezetés óta megjelent tárgybeli műveket áttekinthető rendszerbe foglalja.

A bibliográfia az 1966—1971. évek anyagát öleli fel. Célszerűségi szempontokra figyelemmel — a cimben olvasható utaláson túlmenően — *nemcsak a szorosan vett igazgatási és jogi szakirodalmat tartalmazza.* Ennek kiegészítéseként felsorolja a szervesen kapcsolódó *munkaügyi-munkajogi, munkavédelmi, munkaegészségügyi, továbbá a gazdasági-pénzügyi, jogi, vám, kereskedelemi, valamint a kifejezetten közlekedésjogi műveket.* A művek címén kívül megtalálhatók benne a szokásos bibliográfiai adatok is.

A tájékozódást jól segítő, hasznos kiadványt *dr. Németh Imre* állította ö. ze. Reméljük, hogy e témakörben nem ez az utolsó munka, hanem meghatározott időközönként ismét megjelenik majd egy-egy kötet. Ezzel elérhető lenne, hogy az új gazdasági mechanizmus bevezetését követően kiadott, a tágabban értelmezett igazgatási szakirodalom jegyzéke folyamatosan álljon a nem kis számú érdeklődők rendelkezésére.

H. K.

A Koreai Szakszervezetek Általános Szövetségének levele az országos és nemzetközi szakszervezeti szervekhez

Kedves Elvtársak!

Az egész világon, minden évben a június 25. és július 27. közötti időszakot a békeszerető népek és dolgozók a *„Koreai nép iránti szolidaritás hónapjának"* tekintik.

Megragadva ezt az alkalmat, őszinte hálánkat fejezzük ki mindazon országos és nemzetközi szakszervezetek szervezeteinek, akik támogatták a koreai népet abban a harcában, hogy hazáját teljes függetlenségben, békésen újra egyesíthesse.

Azon óhajtól vezéreltetve, hogy az Észak és Dél között folyamatban levő párbeszédet az újraegyesítés, az egyesülés párbeszédévé fejlesszék, *a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság* egy egész sor gyakorlati megoldást javasolt, hogy az Észak és Dél nyilatkozatában található, már megállapodásra jutott pontokat alkalmazhassák.

Mint azt az egész világ tudja, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság javasolta a dél-koreai félnek: *tegyen konkrét intézkedéseket, hogy egy sokoldalú együttműködést valósítsanak meg Észak és Dél között politikai, gazdasági, kulturális, katonai és diplomáciai téren.* Javaslatait öt pontban foglalta össze:

szüntessék be a fegyveres erők növelését, a fegyverkezési hajszát, vonják vissza Dél-Koreából az idegen csapatokat, csökkentsék 100 ezerre, vagy még kevesebbre a hadsereg létszámát, ne hozzanak be külföldről fegyvereket és hadianyagot és kössenek békeszerződést Észak és Dél között.

A javaslatokból eddig egyet sem valósítottak meg, miután az Egyesült Államok még mindig megszállva tartják Dél-Koreát és hatalmi helyzetükből *arra biztatják a dél-koreai vezetőket, hogy a katonai szembenállást válasszák és akadályozzák meg a párbeszéd folytatását.* Ezek a tények is mutatják, hogy nem lehet előbbre jutni Észak és Dél-Korea között a párbeszéd folytatásával, s nem lehet elérni az ország független és békés újraegyesítését mindaddig, míg véget nem vetnek az Egyesült Államok országunk belügyeibe való beavatkozásának.

Erre való tekintettel *a Koreai Szakszervezetek Általános Szövetségének Központi Bizottsága* felhív minden országos és nemzetközi szakszervezetet, hogy szenteljenek nagy figyelmet a jelenleg Koreában kialakult helyzet fejlődésének és tegyenek aktív erőfeszítéseket, hogy elhárúljanak azok az akadályok, melyek Korea független és békés újraegyesítése útjában állanak.

Meggyőződésünk, hogy a magyar szakszervezetek a jövőben is szolidaritást vállalnak és támogatják a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság javaslatát a haza újraegyesítését illetően.

Fogadják kedves Elvtársak, testvéri üdvözletünket.

A Koreai Szakszervezetek Általános Szövetségének Központi Bizottsága

Eredményhirdetés

SOK IFJÚ TEHETSÉG TŰNT FEL

a Törekvés centenáriumi pályázatán

Lapunk 1972. november 16-i számában jelent meg a Törekvés Művelődési Központ *pályázati felhivása*, amelyet a MÁV-nál dolgozó, illetve tanuló 12—18 év közötti fiatalok, valamint vasutasszülők gyermekei számára hirdetett meg *Petőfi Sándor születésének 150. és Pest—Buda egyesülésének 100. évfordulója alkalmából.*

A beérkezett pályaműveket nemrég értékelték, s az eredményt ünnepélyesen kihirdették a tömegszervezetek Hársfa utcai házában.

A pályázók közül negyvenketten vették át a különféle kategóriák díjait, az okleveleket és a jutalmakat.

Versmondó kategóriában első lett *Kálmán Ildikó*, éspedig *Csapó György* és *Gajzágó István* előtt.

A saját költeménnyel pályázók első díját *Bartos Péter* nyerte, míg második helyen *Csapó Attila*, harmadikként *Kanyor Szilvia* végzett.

A legjobb irodalmi tanulmányt *Jakab Mária* készítette. Ebben a kategóriában *Sándor Judit* lett a második és *Mangliár Katalin*, a harmadik.

A legjobb énekesnek *Füstös Gabriella, Keresztes Anna* és *Fólya Judit* bizonyult.

A festményt, grafikát vagy intarziát készítők versenyében *Juhász Miklós, Orczi Géza, Tabányi György* és *Katona Zoltán* került az élre.

A pályázat külön érdekessége — értéke! — volt, hogy *mindvégig szoros kapcsolatban állt a gyakorlati élettel, a különböző jubileumi eseményekkel.* Orczi Géza kiállítását például ezrek tekintették meg a Törekvésben és a Hazafias Népfrontban. Juhász Miklós gyönyörű grafikáit a hazai közönségen kívül elragadtatással szemlélték meg a szovjet, a csehszlovák, a VDK és DVK követségek munkatársai, valamint ezeknek az országoknak hazánkban járt delegációi. Mindezen túl a verseny legjobb szavalói működtek közre a vasutas kulturális rendezvényeken, a békeműsorokon és az egyéb, centenáriumi eseményeken. Füstös Gabriella és Keresztes Anna kristálytiszta énekkettőse is (mindketten 14 évesek) osztatlan sikersorozatot hozott a vasutas amatőrök művészeti mozgalmában.

Mindezek alapján elmondhatjuk, hogy érdemes volt a Törekvés Művelődési Központnak a centenáriumi pályázatot meghirdetnie, mert *sok ifjú tehetség tűnt fel a pályázók között.*

Gratulálunk a verseny győzteseinek, és eredményes munkát, tanulást kívánunk nekik, hogy *amatőrködésüket mind magasabb szinten művelhessék...*



A centenáriumi vetélkedő egyik győztes csapata

(Balogh Lajos felvétele)

ŐK IS ÉRZIK A MEGBECSÜLÉST

Nyugdíjasok találkozója, 400 résztvevővel

Nótába font öregség...!? emberen, akiknek szemében A feltóluló érzések hatására a legszívesebben ezt a címet adnám tudósításomnak, amelyben a *győri* nyugdíjascsoport által a *MÁV Arany János Kultúrotthonában* rendezett találkozóról számolok be.

Csaknem 400 nyugdíjas vasutas gyűlt össze, hogy fehér asztalnál, meghitt beszélgetések közben ismét találkozzanak egymással. Rendkívüli, szinte lenyűgöző látvány volt végignézni ennyi fehér hajú mégis fiatalos fény és derű csillogott. Jó volt látni, hallani, hogy még ma is, megannyi év elteltével, *magukénak érzik a vasutat, s a csendes pihenés esztendeiben meg inkább érzik a megbecsülést és a bizalmat, mint amikor keményen helytállva dolgoztak.* Igen, ők azok, akik igazán *fel tudják mérni a különbséget, amely az egykori és a jelenlegi körülmények között egyre élesebben megmutatkozik...*

S ők tudják a legigazabban azt is, hogy *mily nagy és nemes érzés az összetartozás.* Ezért láthattuk a találkozón, miként ölelkeznek össze és örülnek egymásnak az idős vasutasok, mintha egy nehéz ütközet életben maradt katonái lennének.

A vidám hangulatot csak emelte a szervezők hozzáértő lelkesedése, amely abban is megnyilvánult, hogy meghívták a találkozóra a vasutasszakszervezet központi zeneiskolájának népi zenekarát, valamint központi képzőművészeti iskolájának népdalénekeseit, a bájos *Sinkovics Terikét* és a nem kevésbé népszerű *Kovács Lászlót.* Az ő közreműködésükkel előadott dalok tették még kellemesebbé az egyébként is jó hangulatú összejövetelt, *szinte „nótába fonva" az öregséget, s feledtetve is, meg visszahozva is az elszállt éveket...*

Nem sajnálta a Győrbe való beutazás fáradságát a két legidősebb veterán sem: a 90 éves *Gyarmati Mátyás* és a nála egy esztendővel idősebb *Milicsevics Antal* sem. Ők is egészségesen, vidáman beszélgettek a messzi évtizedek emlékeiről. S ott volt közöttünk *Bogyai Gyuláné*, országgyűlési képviselő és *Pénzes Sándorné*, a Győr-Sopron megyei Tanács tagja.

A vasutastársadalomnak az idősek iránt ez alkalommal is megnyilvánult kifejezéséért valamennyiünk nevében *Hajnal Gyula*, a nyugdíjascsoport vezetője mondott köszönetet.

Dömötör Ferenc
nyugdíjas

Tiszán innen, s azon túl...

Fiatalok együttműködése a magyar—szovjet határkörzetben

A záhonyi vasutas fiatalok már régebben felismerték azokat az előnyös lehetőségeket, amelyek a szomszédos határkörzet Komszomol-szervezeteivel való együttműködésben rejlenek. Ennek a felismerésnek a jegyében és a kölcsönös célok elérése érdekében kötött *barátsági együttműködési szerződést* ez év májusában a záhonyi és az ungvári pályafenntartási főnökség KISZ-, illetve Komszomol-szervezete is.

Az együttműködési tervet az Ungvárott létrejött megállapodás részvevőinek aláírása emelte szerződés rangjára, s a külsőre is díszes okmányban többek között rögzítették, hogy a lefektetett pontok, vállalások értékelésére első alkalommal a jövő év első felében kerül sor.

A két ifjúsági szervezet az együttműködés során abból indul ki, hogy céljaik közösek. Ennek alapján *a záhonyi és az ungvári pályafenntartási főnökség ifjúsági szervezete tervszerű következetességgel igyekszik segíteni a fiatalokat abban, hogy közéleti tevékenységük gyümölcsöző legyen.* Szükség van arra, hogy bátrabban politizáljanak és minél többen bekapcsolódjanak a társadalmi vezetésbe. Ezért is tanulmányozzák egymás politikai oktatásainak rendszerét, tematikáját.

A politikai nevelésben a szerződés nagyobb teret biztosít *a két ország múltjának és jelenének megismertetéséhez, cserelátogatások szervezéséhez.* Rendszeresebbé kívánják tenni a két szervezet sport- és kulturális kapcsolatát, ezenkívül együttműködnek a társadalmi, illetve nemzeti ünnepek előkészítésében, a különféle évfordulók megünneplésében.

Mindkét ifjúsági szervezet megrendeli egymás újságait, hogy ezáltal is tanulmányozhassák a határon túli termelési mozgalmakat, figyelemmel kísérhessék az elért eredményeket. Mindemellett *lényeges pontja még a szerződésnek a hasznosítható újítások, a korszerű technológiai eljárások megismertetése és átadása,* különös tekintettel arra, hogy mindkét ifjúsági szervezet tagjai azonos munkaterületen, a pályafenntartásnál dolgoznak.

Egeressi Zsigmond

A jó munkahelyi légkör legfőbb alkotóeleme:

A KÖLCSÖNÖS BIZALOM

Javuló eredmények jellemzik Pusztaszabolcs állomás dolgozóinak munkáját

'Hová vezet a bizalmatlanság? címmel lapunk március 2-i számában keményen bíráltuk a *Pusztaszabolcs* állomáson tapasztalt igen-igen rossz munkahelyi légkört, az állomásfőnök és helyettese, valamint az egyes reszortvezetők közötti torzsalkodást, a beosztottakhoz fűződő viszonyukat. Mindenekelőtt pedig kifogásoltuk azt a „felemás" ígérgetéseken alapuló bánásmódot, amely *Ibrányi Győzőné* irodakezelő nyugdíjaztatásánál is megmutatkozott.

Hosszú volt a türelmi idő

A cikk élénk visszhangot váltott ki olvasóink körében, ugyanakkor *meggyorsitotta azokat az eseményeket, amelyeket nagyon helyes szándékkal, de kissé talán hosszúra nyúlt türelmi idővel a Pusztaszabolcson mindössze két esztendeje megalakult csomóponti párt-csúcsvezetőség hozott mozgásba.*

Most, amikor csaknem öt hónappal a cikk megjelenése után ismét ellátogattunk Pusztaszabolcsra, arról számolhatunk be olvasóinknak, hogy *az állomás légköre sokat javult, s az egymás iránti bizalom is lényegesen jobb, mint volt.*

A cikk megjelenése után Pusztaszabolcs csomópont párt-csúcsvezetőségének levele rámutatott, hogy az általunk is tapasztalt, már-már szinte helyrehozhatatlanul elmérgesedett légkör *egyes reszortvezetők* elégedetlenségéből, korrektnek egyáltalán nem nevezhető magatartásából adódott, s azért a fegyelmezett munkát követelő *Varga József állomásfőnök nem hibáztatható.*

Ennek bizonyságául hivatkozott a levél a nagyközségi pártbizottság 1971. november 23-i ülésére, ahol az akkori állomásfőnök már így jellemezte az állomáson klalakult helyzetet: *„A szakvonali vezetésben a reszortosok nem megfelelőek..."* Ezután személy szerint sorolta fel azok hibáit, emberi és vezetői gyengeségeit. (Italozás, formális és hatástalan ellenőrzések, szolgálati mulasztások stb.)

1972 áprilisában ismét *a nagyközségi párt-végrehajtóbizottság foglalkozott az állomás problémáival,* ám a helyzet még ezután is tovább súlyosbodott. A múlt *év* októberében Varga *József* személyében új főnök került Pusztaszabolcsra, aki — miután látta, hogy a rend helyreállítására irányuló törekvése minduntalan „falba ütközik" — *adott esetekben kérlelhetetlen szigorát is kénytelen volt alkalmazni.*

Ha más a szó, mint a tett...

A főnöki szigor, a kiadott feladatok számonkérése nem mindenkinek tetszett. A főnök vezetői elképzeléseivel a reszortvezetők *látszólag* ugyan egyetértettek, illetve úgy nyilatkoztak, hogy helyesnek és szükségesnek tartják azokat, *a gyakorlatban azonban más történt.* A dolgozók körében ügyesen szították az állomásfőnökkel szemben a korábbi évekből származó, egyrészt szubjektivitásra, másrészt olyan magatartásbeli hibákra visszavezethető ellenszenvet, amelynek abban az időben, amikor Varga József még állomásfőnök-helyettesként dolgozott Pusztaszabolcson, *valóban voltak alapjai.* Azóta azonban *hosszú évek teltek el, s az új állomásfőnök a nagyobb követelményekhez alkalmazkodva látott munkához.*

Beosztott munkatársainak is feladata lett volna a részükre biztosított önállóság és felelősség alapján, az újonnan készített tevékenységi jegyzék szerint végezni munkájukat. De mert ez nem következett be, s *hiányzott az összhang,* a helyes vezetői törekvések nem érvényesülhettek kellő mértékben. Bizonyítja ezt az is, hogy a helytelen vezényelésekből adódóan *hónapról hónapra nagy összegű, produktív teljesítménnyel nem fedezett bérek kerültek kifizetésre,* ami ráadásul csak egyes embereket (a „kiváltságosokat") juttatta többletkeresethez, míg mások igazságszeretete súlyos csorbát szenvedett. A forgalmi szolgálattevők és a hátrányosan érintett vonatkísérők elégedetlenségét növelte például, hogy *januárban 9 fő összesen 14 910 forintot kapott meg nem érdemelt módon,* ezért az állomás január hónapra bontott bértömeg-tervét mintegy 8000 forinttal túllépte.

Azok a reszortvezetők, akiket felelősség terhelt a mulasztásokért és a Pusztaszabolcson széltében-hosszában kialakult bizalmatlanságért, *szerkesztőségünket is egyoldalúan tájékoztatták.* Hogy ez így történhetett, azzal kapcsolatban a pártszervezet vezetősége is levonta a kellő tanulságokat.

Vezetői erények

A helyénvaló önkritika az állomásfőnök részéről sem hiányzott, ami szintén azt bizonyítja, hogy *rendelkezik azokkal a képességekkel, amelyek a vezetésre valóban alkalmassá teszik őt.* A legértékesebb emberi tulajdonságát elsősorban éppen abban látják közvetlen beosztottai — mint legutóbbi látogatásunk alkalmával ezt egyöntetűen hangoztatták —, hogy *képes saját magát is megváltoztatni, önmagát szüntelenül képezni, vezetési módszereit állandóan tökéletesíteni. Az ilyen szolgálati főnök joggal követelhet többet beosztottaitól is.*

Pusztaszabolcs állomáson a rend helyreállásával, a légkör tisztulásával párhuzamosan javulnak a közös munka eredményei. Az utóbbi hónapokban átlagosan 17 órával csökkent az idegen kocsik tartózkodási ideje, ugyanakkor 1500—1700-zal nőtt az érkező és induló kocsik száma. Javult a tehervonatok menetrendszerűsége — jelenleg 95 százalékos —, ezenkívül sikerült az áprilisban még 1036 órát kitevő túlórafelhasználást is csökkenteni. Az ilyen és ehhez hasonló eredmények igazolják a főnöki elképzelések helyességét és alapozzák meg a végre csakugyan helyreálló bizalmat, amelyet *kár volt Pusztaszabolcson oly sokáig nélkülözni.*

Egy dolgot azonban — éppen az ügy legfőbb tanulsága miatt — nem szabad szem elől téveszteni. Az embereknek, főként azoknak, akik nyugdíjazás előtt állnak, jólesik, ha vezetőik egyéni életükről, családi problémáikról is érdeklődnek.

— Sajnálom, hogy annak idején, amikor Ibrányi Győzőnével beszélgettem, nem tártam fel előtte őszintén nyugdíjazási szándékunkat — mondotta Varga József. *Számomra ez ennek az ügynek az egyik legfőbb tanulsága... Segédhivatalbeli munkáját egyébként a létszám pótlása nélkül végzik el munkatársai.*

Ide kívánkozik persze *Tiber Istvánnénak,* a párt-csúcsvezetőség nőfelelősének a véleménye is, aki az állomásfőnöktől teljesen függetlenül a következőket mondta: — *A bizalom és az őszinteség nemcsak a vezetőknél, hanem Ibrányi Győzőnénél, azaz Gizikénél is hiányzott.* Amikor úgy érezte, hogy sérelem érte, nekünk sem szólt, hanem elzárkózott, mintha csak arra várt volna, hogy *„felülről" majd mindent elintéznek...* Ha akkor eljön hozzánk, állítom, hogy igyekeztünk volna a lehetőségekhez mérten segíteni neki, mint ahogyan most is — miután már nyugdíjban van — *készek vagyunk ugyanezt megtenni bármilyen vonatkozásban...*

Adottak a feltételek

Végül tehát megállapíthatjuk, hogy helyénvaló kérdésként tettük fel március elején cikkünk címében: *„Hová vezet a bizalmatlanság?"* Igaz, akkor még úgy tűnt, hogy csak az állomásfőnök bizalmatlan közvetlen munkatársaival szemben, holott azok — betöltött funkciójukat tekintve is — akkor még látszólag élvezték a dolgozók, sőt a pártvezetőség és a tagság „bizalmát". A rendkívül szövevényes, áttekinthetetlen háttér mélyebb megismerése után azonban kiderült, hogy *Pusztaszabolcson a légkört jóval korábban megmérgezte a bizalmatlanság, a reszortvezetők, egyes dolgozók fegyelmezetlensége.*

A cikk megjelenése után — az akkor már folyamatban levő vizsgálat eredményeként is — *az állomásfőnök helyettesét, a vezénylőtisztet és egy forgalmi szolgálattevőt,* akik egyébként kiválóan képzett vasutasok, *más szolgálati helyre helyezték.* Így minden feltétel adott ahhoz, hogy a tisztulás folytatódjon, a dolgozók közérzete tovább javuljon Pusztaszabolcs állomáson.

A kialakult egység, s mindenekelőtt a párt-csúcsvezetőségben és a pártalapszervezetekben folyó mind erőteljesebb politikai munka a biztosítéka annak, hogy ez valóban így legyen.

Kovács József

Bisztró, büfé, pavilonsor

Az utasok jobb ellátásáért

Az elmúlt hetekben számos új vendéglátó egységgel, bisztróval, büfével, kiskereskedelmi pavilonnal gyarapodott az *Utasellátó Vállalat.* Közülük a legjelentősebb a fülöpszállási új felvételi épületben kialakított, *korszerű bisztró.* A korábban söntéshez szokott vendégek részére meleg- és hidegételek, cukrásztermékek bő választékát kínálják az eladók.

Kisvárda állomáson a vasutasnapra befejeződött a felvételi épület korszerűsítése. Ezzel egy időben az Utasellátó is új büfét alakított ki. A friss büféárut modern, elektromos hűtőgépekben, hűtővitrinekben tároljuk.

Kőbánya-Alsó állomáson új pavilonsort adtak át rendeltetésének. A kiszolgáló egység büfét, automata és kiskereskedelmi pavilont foglal magában.

SAJÁT ERŐBŐL LÉTESÜLT

Villamosforgógép-javító műhelyt helyeztek üzembe Dunakeszin

A *dunakeszi járműjavító* gazdasági és társadalmi vezetői az 1971. évi munka- üzemszervezési párthatározat megjelenése után felülvizsgálták az üzemfejlesztési terveket, elképzeléseket és a termelés hatékonyabbá, a járműjavítás gazdaságosabbá tételére új üzem- és munkaszervezési programot állítottak össze. Azóta a program szerint egymás után állították fel saját szellemi, anyagi erejükből, a korszerű új munkahelyeket.

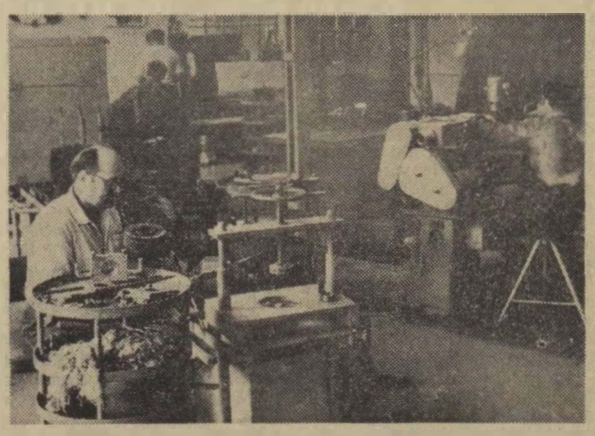
Ilyen műhely üzembe helyezésére került sor a XXIII. vasutasnap alkalmából is. *Egy saját erőből létesített, új forgógépjavító műhelyt adtak át rendeltetésének.* Sürgették ennek a javítási kapacitásnak megteremtését a társszolgálati ágaknál, elsősorban a vontatási szolgálatnál adódó többletfeladatok is.

A műhely létesítésének, berendezésének előkészületeit *már az év elején megkezdték a II. gyárrészlegben.* A munka első ütemében a szalagrendszerű javítási technológiának megfelelően létrehozták a javítószalagot, gépi berendezésével együtt. Felállítottak továbbá egy nagy teljesítményű próbakészüléket is, ezzel úgy tudják vizsgálni a dinamókat, mintha üzemközben vizsgálnák őket. Később a második ütemben a dinamók külső tisztítására nagy nyomású, vegyszeres tisztítóberendezést, a forgórész kiegyensúlyozásához, kiegyensúlyozógépet, továbbá impregnáló berendezést és forgórészónozót szerelnek fel.

A próbaüzemben a műhely teljesítménye nyolc dolgozóval napi 8—10 fővizsga volt. Ez húsz főnyi létszámmal, napi 24—28 fővizsgára bővíthető. Ez a kapacitás mind a jelenlegi, mind pedig a távlati igényeket kielégíti. Kiszámították, hogy az új műhelyben évi 3500 dinamó élettartamának 20 százalékos megnövelésével *csaknem hárommillió forintot lehet megtakarítani.*

A műhelyt teljes egészében a vállalat dolgozói tervezték és kivitelezték. Különösen kitüntették magukat ebben a technológiai osztály, a műszaki fejlesztési csoport, az I. és a III. gyárrészleg, de legfőként a II. gyárrrészleg szellemi és fizikai dolgozói.

sz. f.



Serény munka folyik a dunakeszi járműjavító saját erőből létesített műhelyében

Milyen legyen a jó vezető?

AHOGY KÉT NYUGDÍJAS VASUTAS LÁTJA

A VEZETŐI MAGATARTÁS helyes vagy éppen helytelen példáira elég gyakran mutattunk rá lapunkban, különösen azóta, hogy a vasút felső irányítói következetesen küzdenek a helyes vezetési módszerek, magatartásbeli normák és elvek megvalósításáért, amelyek nélkülözhetetlenek az egyre korszerűsödő vasúton is. Ezzel kapcsolatban most két idős vasutas levelét idézzük.

Bánfai Domokos nyugdíjas főfelügyelő, pécsi olvasónk írja a következőket:

„Régóta foglalkoztat az a kérdés, hogy a fiatalok miért nem vonzódnak elégge a vasúti életpályához. Ha be is állnak közénk, sokan gyorsan elmennek. Nem ritka az sem, hogy 10—20 éves szolgálattal rendelkező vasutasok új munkahelyet keresnek.

Az okokat keresve, az egyik legnagyobb hibát az egyes szolgálati főnökségeknél még mindig tapasztalható embertelen, vagy legalábbis nem megfelelő bánásmódban látom. Abban, hogy *egyes főnökök, közép- vagy alsóbb szintű vezetők önérzetükben könnyen megbántják, megalázzák beosztottaikat.*

Nem szeretném, ha bárki félreértene, ezért hangsúlyozom, hogy *a vasúton rendnek, fegyelemnek kell lennie.* Rendet, fegyelmet tartani azonban nem azzal lehet, ha a főnök visszatetsző magatartást tanúsít beosztottaival szemben. Éppen ellenkezőleg! *Az igazán jó vezető nem él vissza hatalmával, és könnyen szót ért embereivel.* Törekvéseiben ugyanis számíthat az egész kollektíva segítségére, hiszen *a lógósokat, a munkájukat el nem végzőket senki sem szereti.*

Fontos persze, hogy a középvezetők kiválasztásánál az illetékes szervek *a leggondosabb körültekintéssel járjanak el.* Ne feledjék egyetlen pillanatra sem, hogy *gazdag tapasztalattal, emberismerettel, jó szaktudással rendelkező, politikailag képzett, tisztánlátó vasutas sok van nálunk,* s ezek közül kell a vezető-jelölteket kiválasztani. A személyzeti főelőadók feladata, hogy képet alkossanak a jelölt alkalmasságáról. *Nem szabad egy vezetői állást valakivel csak azért betölteni, hogy „az a poszt is be legyen töltve".*

Ami pedig a már beállított vezetők munkájának megítélését illeti: *figyelemmel kell kísérni tevékenységüket.* Főként a tekintetben, hogy ne ápolják az „átkos hagyományt": a fölösleges bürokrácia további duzzasztását.

TAPASZTALATBÓL TUDJUK, hány „megfellebbezhetetlen" vezető kér még manapság is ilyen-olyan kimutatást, párhuzamos jelentést, statisztikát, anélkül, hogy ezekkel a módszerekkel egyetlen lépéssel is előbbre vinnék a vasút gazdasági tevékenységét, termelő munkáját. Kellenek a jó jelentések, de nem azért, hogy fölöslegesen lekössék azok készítőinek energiáját, hanem, hogy valóban értelmük legyen: *hasznos tájékoztatást adjanak a vezetői döntésekhez, a további munkához szükséges tapasztalatok összegezéséhez."*

A másik levél írója *Bognár Károly,* nyugdíjas vizsgáló főkalauz, lapunk régi, tapolcai tudósítója. Levelében azt mondja el, hogy az embertelenül viselkedő vezetőt hogyan ítélte meg egykor a „közvélemény".

„A maradi gondolkodású »feljebbvaló« súlyos károkat, rombolást okoz az általa vezetett közösségnek és a vasút egészének. Nekünk, tapolcai vasutasoknak is volt valamikor egy ilyen oktató- és vezénylőtisztünk...

Az illető 1935-ben került hozzánk, az akkori körülményekhez képest jól képzett, intelligens, pontos, becsületes, fegyelmezett vonatkísérői gárda élére. De a vezénylőtiszt mindezt nem méltányolta.

Vezérelvként kimondta, hogy májustól októberig szabadnap, szabadság, eltávozás nincs, még helyettesről való gondoskodás esetén sem. Szolgálni tehát mindennap kötelező. Ha jött valami szőrszálhasogató hiánylat — amit csak meg kellett volna igazolni —, *mindenkinek gépiesen kiszabta az 50 fillér büntetést.* Tapolca állomáson soha nem állítottak ki annyi büntetési cédulát, mint az ő idejében, mert *ebből állt az egész tudománya.* Ha valaki kifogásolta a büntetést, csak nevetett, sajátos „he-he-he-he" hangokkal.

Így múlt el jó pár esztendő, amíg végre elhelyezték egy kisállomásra főnöknek, ahol szüksége lett volna a sokoldalú szaktudásra. Ennek hiányában gyorsan *összeroppant,* és visszahozták betegen a tapolcai kórházba. Néhány hónap múlva ott halt meg. De sem kórházi látogatásra, sem a temetésére *nem ment el tőlünk senki.*

Temetését követően — talán egy hónap elteltével —, az egyik balatoni vonaton találkoztam a vezénylőtiszt sógorával, aki magas pozíciót töltött be a vasútigazgatóságnál. S ekkor azt kérdezte: — *Hogyan történhet ilyen példátlan eset, hogy a személyzet még egy koszorút sem vesz volt elöljárójának koporsójára?*

Mire én megmondtam őszintén, hogy nem szerettük, ezért történt ez így. A „sógor-felettes" csak csóválta a fejét, s zavartan ennyit válaszolt: — *Én ezt nem tudtam.*

MA MÁR PERSZE, ez sem lehetne mentség... *Megengedhetetlen ugyanis, hogy egy középvezető embertelenségét ne lássák, ne vegyék észre felsőbb szinten is."*

BEMUTATÓTERMET NYITOTT

a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat

A *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* barkácsboltot nyitott Budapesten, a Balett Intézet mögött, a *Vasvári Pál* utcában. Egy szenespincét alakítottak át. Nagy fantázia kellett odaálmodni a több hónapi kemény munkával megépített, igazán korszerű, légkondicionált bemutatótermet.

Az első napokban már több száz négyzetméter falburkolatot adtak el a szép számmal érkező vásárlóknak. Kitűnő ötlet: a falakat és a boltíves mennyezetet borító különböző burkolatok egyben árumintáknak is; *a vállalat teljes gyártmányválasztékát reprezentálják.*

Az üzletben helyet kapott egy kis műhely. Itt alakítják ki a megkívánt méretre a megvásárolt anyagokat. A szakemberek bőséges tanácsokkal látják el a vásárlókat a termékek beépítését illetően.

Mikor ott jártunk, éppen a falburkoló lécek szerelését mutatták be az érdeklődők egy csoportjának. Igazán egyszerű, praktikus megoldás; *viszonylag kevés szerszámmal, kis gyakorlattal bárki elvégezheti.*

Persze, ha a vevők úgy kívánják, elvégzik a falburkolatok helyszíni szerelését a FAVÉD szakemberei is. A munka nagyságától függően legkésőbb harmincnapos határidőre vállalják az ilyen munkákat.

Láttunk többféle nagyon szép előszobafalat és több méretben fából készült térelválasztókat, valamint ötkilós műanyag tasakokat, amiben az egyre jobban megkedvelt TETOL FB favédő vegyszert hozzák forgalomba. **(Gádor)**

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából



Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter méltatta a kitüntetett vasutasok helytállását a Nyugati pályaudvaron, az Utasellátó éttermében rendezett ünnepségen

A XXIII. vasutasnap alkalmából, kiemelkedő munkájuk elismeréséül, a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló vasutas

kitüntetésben részesítette: Bagdi József főfelügy., Vasúti Főo. 5. Szakoszt.; Bagyin József főell., Hatvan Salgótarjáni Pft. Főn.; Baki Elemér m. főfelügy., Vasutasok Szakszerv.; Barlai Ferenc főtan., Pécsi ig.; Bartucz József felvigy., Szolnok Pft. Főn.; Becze Tibor főint., Bp. Nyugati áll.; Boldog István ellenőr, Szeged Vont. Főn.; Bukovszky Ferenc. m. főfelügy. Dombóvár Ép. Főn.; dr. Büky Gyula főtan., Vas. Főoszt. Nemzetközi Oszt.; Czink Jenő műsz. főfelügy., Kaposvári Vont. Főn.; Czuczor András felvigy., Rákosrendező pu.; Csomán György s. felvigy., Jobbparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; B. Csontos József főell., Miskolc Tiszai pu.; Deák Józsefné főint., Vasútegészségügyi Ig., Diehány János munkás, Salgótarjáni Szertárfőn.; Erdős Sándor főfelügy., MÁV Közp. Üzemir. Hiv.; Fórián Lajos felvigy., Püspökladány Vont. Főn.; Gavallér Józsefné főell., Debrecen ig.; Görgényi Krisztina főint., Bp. Keleti pu.; Gyökér Lajos főint., Komárom áll.; Hegyessy Irén főell., Rákos Vont. Főn.; Horváth Ferenc műsz. főfelügy., Győri Pft. Főn.; Horváth Ferenc ell., Zalaegerszegi Pft. Főn.; Jeremcsuk József segédfelvigy., Mátészalka áll.; Kala Ádám műsz. ell., Hámán Kató Vont. Főn; Kátai Ferencné ell. Algyő áll.; Katona József főell., Győr Vont. Főn.; dr. Kercsó Antal főtan., Vas. Főoszt. Nemz. Oszt.; Kicses Károly főell., Pécs áll.; Kiss Ferenc ell.. Szombathely Ji. Ü.; Kojnok Jenő mérnök tan., Szeged ig.; Koszta Mihály felvigy., Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Kovács Istvánné munkás, Szombathely Vont. Főn.; Kováts Imre főtan., Miskolc ig.; Kövér Imre műsz. főtan., Landler J. Jj. Ü.; Králl Barna főell., Gyál áll.; Kun Dezsőné dr. tan. Nyugd. Hiv.; Laboda Antal főint., Debrecen áll.; Lutter Mária ell., Miskolc TBFF; Major Viktor műsz. ell.; Eger Vont. Főn.; Majzer Ferenc főell., Debrecen Vont. Főn.; Melega Miklós főfelügy., Szombathely ig.; Mocsonoki Lászlóné s. ell., Dunai-Finomító áll.; Molnár Lajos főell., MÁV Gépjav. Ü.; Mindi Károly főell., Dunakeszi Jj. Ü.; Nagy Éva főtan., Vas. Főoszt. 12. Szakoszt.; Nagy Gyula mérnök főint., Debrecen Ép. Főn.; Nagy István főell., MÁV Jegynyomda Főn.; dr. Nagy József mérnök tan. Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Nagy Károly intéző, Kiskunhalas áll.; Németh Ferenc felvigy., Bp. Ferencváros áll.; Németh Gyula mérnök tan., Bp. ig.; Nyiri Ferenc segédfelvigy., Bp. Ép. Főn.; Oláh István műsz. felvigy., Dunaújváros Vont. Főn.; Ozdi Edéné ell., Dombóvár áll.; Pallai Ferencné főell., Szolnok Jj. Ü.; Papp Károlyné munkás, Sárospatak áll.; Pásztor Ferenc ell., Szajol Vill. Vonalfelügy.; Perei József főtan., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Prágai József műsz. felügy., Kecskeméti Pft. Főn.: Radács Ferenc mérnök főint., Székesfehérvár Jj. Ü.: Sári László műsz. ell., Miskolc Vont. Főn.; Stadler István ell., Északi Jj. Ü.; Strenner Vilmos ell., Veszprém áll.; Székeli Gyula főell.. Hámán Kató Vont. Főn.; Szokolay Sándor főell.. Lőkösháza áll.; Szücs Ferenc főfelügy., Vas. Főoszt. 4. Szakoszt.; Tilki József felvigy., Nyíregyháza áll.; Toppantó Jenő mérnök főtan., Vas. Főoszt. Üzemszerv. Önálló Oszt.; Tuboly István műsz. felvigy., Zalaegerszeg Vont. Főn.; Várdai Imréné ell., Debrecen Jj. Ü.; Varga Ferenc mérnök főtan., Szombathely ig.; Vértes Jánosné ell., Békéscsaba áll.: Vincze B. István ell., MÁV Hídép. Főn.; Vitányi Zoltán főint., Vas. Főoszt. 2. Szakoszt.; Zsigmond János főell., Bátaszék áll.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

Érdemes vasutas

kitüntetésben részesítette: Antal László műsz. felügy., Miskolc Pft. Főn.; Babos István műsz. főell., Nagykanizsai Vont. Főn.; Balogh I. László ell., Salgótarjáni külső áll.; Bánhidi Pál mérnök főint., MÁV Tervező Int.; Bankó Istvánné segédmunkás, Hegyeshalom Vont. Főn.; Bari Vilmos segédell., Debrecen Északi Pft. Főn.: Barta Endre s. ell., Nyékládháza áll.; Békefi Pál felvigy., Bp. Nyugati áll.; Bermann István tan., Vas. Főoszt. Titkárság: Bóbály István felvigy., Bp. Józsefv. áll.; dr. Bognár László főtan., BVKH; Boldizsár Imre felvigy., Pápai Pft. Főn.; Borbély Györgyné főfelügy., Bp. ig.; Borsi István műsz. főint., Vésztő Vont. Főn.; Csitneki László főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Csizi János segédell., Aszód áll.; Csóka Mihály segédell. Szombathely Jj. Ü.; Csonka Istvánné ell., Vasutasok Szakszerv.; Csontos Mihály főint., Püspökladány áll.; Debreceni László mérnök tan., Debrecen ig.; Dögei Sándorné kezelő, Szentes Vont. Főn.; Égert János főfelügy., Jászberény áll.; Erdősi Jánosné főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Fatér Gyula mérnök tan., Vas. Főoszt. 10. Szakoszt.; Fónad Antal főell., Szombathelyi ig.; Furucz Istvánné felvigy., Hatvan—tüzesabonyi Pft. Főn.; Galamb Zoltán főell., Debrecen Jj. Ü.; Géczy Lajos műsz. int., Dunakeszi Jj. Ü.; Geszti Imréné segédell., Debrecen TBFF; Gönczy Antalné főell., MÁV Kórház és Közp. Rend.; Gulyás István mérnök tan., Vas. Főoszt. 1. Szakoszt.; Hajdu Pál tan., Miskolc Jj. Ü.; Halászi Mihály műsz. főfelügy.. Bp. Keleti Műsz. Koosiszolg. Főn.; Hegyi István műsz. ell., Komárom Vont. Főn.; Helembai István felvigy., Veresegyház áll.; Herbai Pál műsz. főfelügy., Dunaújvárosi Pft. Főn.; Horváth Ferenc műsz. főell., Kimle Vill. Vonalfelügy.; Horváth József műsz. főell., Soproni Vont. Főn.; Horváth József felvigy., Balatonszentgyörgy áll.; Illés Imre műsz. felügy., Szolnok Jj. Ü.; Incze Györgyné ell., Közp. Számvit. Főn.; Józsa József felügy., MÁV Tisztképző Int.; Juhász András főfelügy. Pécsi ig.; Kakuk Józsefné segédell., Szob Szertárfőn.; Kalotai László főfelügy., Miskolc ig.; Kántor Gyula főell., Építési Géptelep Főn.; Kardos József felvigy., Kaposvár áll., Katovics Károly ell., Szombathely TBÉF; Kemecsei Lajos főint., Tokaj áll.; Kerepesi László főint., Nyugd. Hiv.; dr. Keresztesi Tibor főtan., Vas. Főoszt. 11. Szakoszt.; Kerti Erzsébet főell., Északi Jj. Ü.; Kinorányi Józsefné ell., Magasép. Főn.; Kiss László főtan., Debrecen áll.; Komáromi Lázár főfelügy., Püspökladány Szertárfőn.; Kormányos László műsz. főfelügy., Szak- és Szerelőip. Főn.; Korom András felvigy., Szeged Pft. Főn.; Korsós András segédell., Jászkiséri MÁV Építőgépjav. Ü.; Kovács Istvánné segédfelvigy., Szolnok áll.; Kovács József felügy., Miskolc ig.; Kovács Károly főell., Mezőkeresztes—Mezőnyárád áll.; Kovács Sándorné ell., Debrecen áll.; Kovács Tibor m. int. Miskolc TBFF; dr. Kováts Emil főtan., Vas. Főoszt. 3. Szakoszt.; Kristály Anna ell., Szombathely Pft. Főn.; Köszler Ferenc felügy., Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Kun József műsz. főell., Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Kun Lászlóné főint., Pécs TBFF; Laczkó Pál mérnök főtan., Vas. Főoszt. 7. Szakoszt.; Lányi Ervin műsz. főfelügy., Vas. Főoszt. 9. Szakoszt.; László József műsz. főell., Székesfehérvári Vont. Főn.; László Lajosné ell., Dunakeszi Jj. Ü.; Lindner Józsefné főfelügy., Vas. Főoszt. Beruházási Felügy.; Mácsik János főell., Bátaszék Szertárvez.; Makai Kálmán ell., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Márton József főell., Miskolc Jj. Ü.; Mészáros Mária segédmunkás, Távközl. Fennt. Főn.; Móricz Sándor főell., Debrecen Jj. Ü.; Nagy Lajosné segédfelvigy., Dombóvár Pft. Főn.; Nagy Piroska főtiszt, Győrszemere áll.; Nánási Zsigmond int., Újszász áll.; Négyökrü Józsefné ell., Szeged áll.; Németh József főell., Szombathely Vont. Főn.; Novák András főell., BBFF; Novák János ell., Murakeresztúr áll.; Olajos Andor műsz. főell., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Ozsváth Sándor felvigy., Mátészalka Pft. Főn.; Ősz Jánosné segédmunkás, Miskolc Ép. Főn.; Papp Ferenc m. főfelügy., Bp. TBÉF; Papp Gyula segédfelvigy., Mátészalka áll.; Papp István főell., Északi Jj. Ü.; Patkó T. Illés felvigy., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Patyi Józsefné ell., Veszprém Pft. Főn.; Pintér Gézáné ell.. Kiskunhalasi Pft. Főn.; Rácz István ell., MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös; Rentka Emília Edit főtiszt, Fényeslitke rend. pu., Rontó Imre főint., Izsák áll.; Rózsavölgyi Ferenc főell., Szentes Vont. Főn.; Sényi Lajos főell., Gutorfölde áll.; Sikur Mihály felvigy., Bp. Krisztinav. Pft. Főn.; Szabó Géza főfelügy., Szeged ig., Szabó Jánosné főfelügy., Vas. Főoszt. 6. Szakoszt.; Szalai Istvánné ell., Székesfehérvár Pft. Főn.; Szalma László főell.. Szeged TBFF; Szántó Istvánné főfelügy., Vas. Főoszt. Nemzetközi Oszt.; Szántó József segédfelvigy., Hámán Kató Szertárfőn.; Szécsényi István felvigy., Kőbánya-teher áll.; Szollár József felvigy., Nagykanizsa áll.; Szőke Károly int., Bp. ig.; Szöllősi József főfelügy., Vác áll.; Szuda János segédell., TBKF; Takács Lajos főell., Győr Pft. Főn.; Tarnóczy Béla műsz. főfelügy., Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Tasnádi Ferenc műsz. főfelügy.; Pécsi Pft. Főn.; Tornyi Vilmos segédfelvigy., Debrecen áll.; Tóth Gábor m. főell.. Pécsi Vont. Főn.; Tóth István felvigy., Kelebia áll.; Tóth I. István főfelügy., Salgótarján-külső áll.: Tölgyesi Béla főell.. Sátoraljaujhelyi Pft. Főn.: Török Ferencné segédell., Miskolc Tiszai pu.: Traub Sándor int., Nagykanizsa áll.: Turi Nagy Károly műsz. főell.. Nyíregyháza Vont. Főn.; Udvarhelyi Flórián segédell.. Miskolc Vont. Főn.; Vadász István felvigy., Szombathely Pft. Főn.: Varsányi József int., Komárom áll.; Zengő József főfelügy., MÁV Anyagell. Ig.; Zöld Ferenc felvigy., Debrecen Déli Pft. Főn.; Zuscsák Tibor főint., Miskolc Tiszai pu.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dicséretben

részesítette: Anda István segédtiszt, Bp. Déli áll.; Asztalos János munkás, Bp. TBÉF; Baka György főint., Székszárd áll.; Bakonyi László főfelügy., Vas. Főoszt. 11. Szakoszt.; Balatoni János főell., Veszprém áll.; Bányai Tibor int., Szeged-Rend. Osztószertár Főn.; Barta Béla mérnök-int., Hatvan Vill. Vonalfelügy.; dr. Bernáth Gabriella orvos-tan., MÁV MŰCSŐ; Bíró Imre felvigy., Mezőtúr áll.; Bíró Sándorné ell., Pécsi ig.; Bódi György segédfelvigy., Mátészalkai Szertárfőn.; Bódis Márton főfelügy., Tiszatenyő áll.; Bottyánffy Miklós ell., Távközl. Fennt. Főn.; Buda Imre segédfelvigy., Selyp áll.; Buri Molnár Imre felügy., Miskolc Osztószertárfőn.: Büki Jenő műsz. ell., Landler Jenő Vill. Vonalfelügy.; Czene Sándor főell. Bp. Nyugati áll.; Csatári János műsz. főfelügy.. Vas. Főoszt. 6. Szakoszt.: Csató József segédell., Püspökladány áll.: Csiki László műsz. főfelügy., Debrecen Jj. Ü.; Csillag József műsz. felügy., Miskolc Vill. Vonalfelügy.; Csontos Elemér ell., MÁV Magasép. Főn.; Dányi Lenke munkás, Kecskemét Vont. Főn.; Dede Lajos műsz. főfelügy., Debrecen TBFF; Dejcző László főfelügy., Vas. Főoszt. 5. Szakoszt.; Draskovits Rudolf ell., Debrecen TBFF; Eti Ferenc főint.. Győrszabadhegy áll.; Fazekas Mária segédtiszt, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Fehér Ede műsz. főfelügy. MÁV Anyagvizsg. Főn.; Fenyvesi Imre műsz. főell., Szombathely Jj. Ü.; Fenyvesi László műsz. felügy., Hegyeshalom Vont. Főn.: Futó Márton segédfelvigy., Nagykanizsa Pft. Főn.; Füzy János munkás, Hegyeshalom áll.; Gál István felvigy., Szalonna áll.; Galambos István segédell., Nagykanizsa Vont. Főn.; Gőőz Pál tan., Dunakeszi Jj. Ü.: Grabarics Ferenc felvigy., Szentgotthárd áll.; Gulyás János műsz. főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Gulyás Katalin ell., Bp. Keleti pu.; Hähn András műsz. ell., Pécs Vont. Főn.; Hajdú Józsefné ell., Pusztaszabolcs Szertárfőn.; dr. Hattyár István orvos főtan., Szombathely MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Heffner Gyula ell.. MÁV Épületfenntt. Főn.: Hetényi Lajos főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Horváth Béla műsz. főint.; Miskolc Jj. Ü.: Horváth József ell., Dombóvár áll.; Illés József főell., Szolnok Jj. Ü.; Jakab Gyula műsz. főell., Bp. Keleti Vont. Főn.; Jancsó István főint.. Balassagyarmat áll.; Jándi József főint., Bp. Déli Szertárfőn.; Jenei István felvigy., MÁV Landler J. Osztószertárfőn.; Jonácsik Gyuláné főint., Vas. Főoszt. 10. Szakoszt.: Jóni József felvigy., Nyíregyházi Pft. Főn.; Józsa József felvigy., Nagykáta áll.; Kacziba Mihályné műsz. főint., Hódmezővásárhelyi Pft. Főn.; Kadenszki Lajos főell., Hámán Kató Vont. Főn.; Kapus Mátyás segédmunkás. Angyalföldi Pft. Főn.; Kardos Györgyné segédmunkás. Dombóvár Vont. Főn.: Katona József műsz. főfelügy., Zalaegerszegi Vont. Főn.; Kereszturi Lajos munkás, Kiskunhalas Szertárfőn.; Kinyik Sándor segédell., Újfehértó áll.; Kiri József főell., Bp. TBÉF: dr. Kocsis Ferenc főtan., Szegedi ig., Kolman Ferenc munkás. Kaposvár Szertárfőn.; Kondor Gusztáv főell., Mátészalka áll.; dr. Korompai Péter főtan.. MÁV Jogügyi Hiv.; Kovács Ágoston műsz. főint., MÁV Hídép. Főn.: Kovács István főtan.. Dombóvári Ép. Főn.; Kovács Sándorné ell., Nyíregyháza Vill. Vonalfelügy.: Kristek Pál főfelügy., MÁV Házkezelő Főn.: Krizsó János segédell.. Gyöngyösi Kitérőgyártó Ü.; Kuczora István főell., Szolnok Vont. Főn.; Lajtos János ell., Bp. Józsefv. Pft. Főn.; Lakatos József főint.. Debrecen MÁV Gondnokság; Marosán Antal mérnök főint.. Debrecen ig; Mészáros István műsz. főint., JÚMTI; Mezei József felvigy., Vámosgyörk áll.: Mogyorósi István műsz. főell., Eger Vont. Fon.; Molnár József főell., Jobbparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; Nagy Istvánné főell., Kecskemét-alsó áll.; Nagy Sándorné főell., Bp. ig.; Obóczki János s. ell.. Miskolci Ép. Főn.; Ostyán András főell., Északi Jj. Ü.; Pál István műsz. főfelügy., Miskolc Jj. Ü.: Pálinkás Ferenc felvigy., Bp. Kelenföld áll.: Palotai József felvigy., Váci Pft. Főn.; Papp Vilmos főfelügy.. Szeged ig.: Papdi István segédell., MÁV Gépjavító Ü.; Pencz Antal főell., Szentes Ép. Főn.; Peterman Gábor főell.. Debrecen Ép. Főn.; Pintér József ell., Hatvan Vont. Főn.; Pintér Sándor felvigy., Szolnok Pft. Főn.; Póti Lajos ell., Fehérgyarmat áll.; Racskó Lajos műsz. főell.; Balassagyarmat Vont. Főn.; özv. Rohály Imréné segédtiszt, Onga áll.; Sándorfi Istvánné főell., Pécs MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Sárközi Ferenc ell., Tatabánya-alsó Vill. Vonalfelügy.; Simon Ferencné kezelő, Székesfehérvár Jj. Ü.; Simon Mátyásné főint., Miskolc Oktatási Főn.; Simon Mihály főfelügy.. Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Sipos Jánosné ell., Vasútegészségügyi Ig.; Südi Miklós műsz. int., Északi Jj. Ü.; Szabó Árpádné ell., Bp. Építési Főn.; Szabó Bertalanné segédmunkás, Jászkiséri MÁV Építőgépjav. Ü.; Szabó Gyula munkás, Győr Szertárfőn.: Szabó József főell., Ács áll.; Szabó Zoltán mérnök-int., Szombathely ig.; Szakos Ödön felvigy., Miskolci Pft. Főn.; Szarka Géza ell., Székesfehérvári Jj. Ü.; Szarka Lászlóné int.. Miskolci Ép. Főn.; Szatmári József főell.; MÁV BVKH:

A hazáért, szívesen...

Csányi Lászlóról, Kossuth Lajos közmunka- és közlekedési miniszteréről — életéről, munkásságáról — viszonylag keveset tud a közvélemény, pedig sokat tanulhatunk tőle mindnyájan. Elsősorban hivatástudata, hazaszeretete áll példaként előttünk.

1790-ben született a Zala megyei *Csányon.* (Zalacsány.) Hivatásul a katonai pályát választotta, de 1818-ban kilépett a hadseregből, és megyéje életében vállalt politikai szerepet. Harcos tagja, majd egyik oszlopa lett a *Deák Ferenc* által vezetett zalai haladó ellenzéknek. Kapcsolatba került Kossuthtal, s a kossuthi program szolgálatának szentelte életét.

A nemzeti ébredés Csányi Lászlót is kiragadta otthoni környezetéből, és az 1848-as márciusi mozgalmakban ő szervezte meg az első polgárőrséget. *A Honvédelmi Bizottmány a feldunai hadseregbe osztotta be, majd azzal bízták meg, hogy Bem tábornok oldalán szervezze meg Erdélyben a polgári kormányt, és biztosítsa Erdély nyugalmát.* Megbízatásának híven eleget tett. Ezután kinevezték a Jellasics ellen küzdő hadseregbez kormánybiztosnak. s ebben a tisztségben is lángoló buzgalommal, önzetlen odaadással szolgálta a magyar haza ügyét.

A függetlenségi nyilatkozat után, *1849. április 14-én fogadta el a közmunka- és közlekedésügyi tárcát.* Az ő minisztersége idején zajlott le Budavára felszabadítása. miután a rombadöntött házak tulajdonosai — Pest város 1849. június 7-i közgyűlésének határozata alapján — engedélyt kértek arra, hogy a szolnoki vasútvonalról szállíthassák a téglát. Kuriózumként említjük meg, hogy a kérelmezők a szállítási engedélyt „érezhetően mérsékelt áron" meg is kapták. *Ez volt a legelső vasúti díjmérséklés Magyarországon.*

Csányi László világosan látta, hogy a márciusi vívmányokat a Bécs által szított és Jellasics által irányított horvát mozgalmak súlyosan veszélyeztetik. Ettől a felismeréstől kezdve *Csányi egész élete a szabadságharc bukásáig szüntelen, megfeszített munka volt a nemzeti védelem biztosításáért.*

Kiemelkedő szerepet vállalt az új szellemű magyar honvédsereg létrehozásában — amely Pákozdnál győzelmet aratott az osztrákok felett —, és mindvégig türelmetlenül sürgette az ellenség gyors üldözését és a felkelt bécsi nép megsegítését.

Sajnos, a küzdelmeket nem koronázta siker, hiszen szép számmal akadtak olyanok, akik a hibák és mulasztások egész sorát követték el. Aztán a győzelembe vetett hit teljesen szertefoszlott, és mindjobban közeledtek a vég napjai.

1849. július 5-én Pesten összeült a Miniszertanács. s ott Csányi kijelentette: *„... ha Pestet másodszor is feladják, megint én leszek az utolsó, ki innen menekül. Aradig még elmegyek. de tovább nem... Hogy mi lesz velem. az közömbös rám nézve, de hazám sorsa porig sújt."*

1849. augusztus 11-én Aradon, a képviselőház ottani ülésén is szilárd volt, ahol már csak azt tudták megállapítani, hogy „a haza menthetetlenül veszve van".

Mielőtt a képviselők eltávoztak Aradról, csaknem valamennyien elmentek Csányi szerény lakására. A miniszterek ott írták alá a lemondó okiratokat, és ott ruházták rá Görgeire a legfőbb hatalmat.

— *Maradjunk együtt, s várjuk be nyílt homlokkal, aminek történnie kell. Legalább ne essék rajtunk az a szégyen, hogy a nemzet képviselői kukoricák közt vagy mocsarakban fogdossák össze* — hangzott a javaslat.

Mégis szétszéledtek.

— *Te is menekülj, barátunk!* — biztatták többen Csányit is. — *Egy fél óra múlva talán késő lesz...*

— Én nem megyek...

A forradalmi kormány — Kossuth is, Görgei is menekülésre biztatta, de nem hallgatott rájuk. *„A haza földjén akarok meghalni"* — válaszolta, és valóban hű maradt elveihez.

Nagyváradon önként jelentkezett a császáriaknál. A haditörvényszék előtt őt is — mint oly sok ezret — „felségsértés"-sel vádolták. *Nedelkovich,* a hírhedt törzsbíró előtt csupán így védekezett:

— *Hazám iránti kötelességemet teljesítettem, ezért örömest halok meg.*

Miért nem menekült el? — kérdezte Nedelkovich.

— *Édesebb itthon a halál, mint kint az élet* — válaszolta.

1849. október 9-én kötél általi halálra ítélték, s másnap — amikor a hóhér nyakába dobta a kötelet — ezek voltak utolsó szavai: — *Hazámért ezt is szívesen!*

A legigazabb, a legbátrabb, legjobb hazafiak közé tartozott, mert egész élete a becsület, az önzetlenség, a hazaszeretet és a más nemzetek szabadságáért is érzett felelősségvállalás közt telt el. Emlékét ezért övezi tisztelet.

Halmos Sándor.
Dávid István

Amíg a vasutak megszülettek...

Az Angliában keletkezett „vasútláz" csakhamar elérte hazánkat is. A „nagy parlag"-ot, a magyar társadalmi viszonyokat jól ismerő *Széchenyi István* — Wesselényi társaságában — 1832-ben személyesen is megtekintette az új csodát, a *Liverpool—Manchester* közti vasutat. Az elragadtatás hangján írt és beszélt róla:

„Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad egy vonat, ördögi erővel ragad mindent magával. Meg vagyok győződve, hogy néhány év multán tökélyre viszik..."

Széchenyi és Kossuth egymást emésztő vitái nagy irodalmat képeznek, amelyet igen érdekes tanulmányozni. Jóllehet a céljuk azonos volt, de azt különbözőként akarták elérni. Széchenyi, aki már korábban is annyi nagy ügyet szervezett, talán (?) a kezdeményezés elsőbbségét is féltette Kossuthtól. Mondta is a Kossuth javaslatát tárgyaló, a Fiume felé irányuló vasúti összeköttetéssel kapcsolatos egyik megbeszélésen: *„Ez az ember mindenben megelőz, csakhogy elvegye előlem az iniciatíva dicsőségét."*

Széchenyi különben Pest-Budáról kiindulva képzelte el a vasútépítést *Győr—Bécs,* majd *Győr—Trieszt* felé, Kossuth viszont a tengerrel, az Adriával akart legelsőként vasúti összeköttetést teremteni. Ennek kapcsán hangzott el híres mondása: *„Tengerhez magyar!"*

Az ellentábor Kossuth szavait kiforgatta, érzelmileg félremagyarázta olyképpen, hogy *Kossuth a „lovas nemzetet" vízre parancsolja.* De ezzel Kossuth Lajos kizárólag a tengerhez vezető vasúti kapcsolatra gondolt, mégpedig azért, mert az utak Magyarországról a távoli országokba mind Ausztrián keresztül vezettek. Azon az Ausztrián, amely minden magyar érdeket szolgáló törekvést megakadályozott.

Kossuth az 1843. évi országgyűlést megelőzően *„Miként lehet Magyarhon legtermékenyebb vidékeit az Adriai tengerrel legcélszerűbben összekötni?"* címmel, egy tervet és költségvetést tett közzé a Pesti Hírlapban:

„Higyjük el. egy Pest—fiumei vasút hasznát a Szlágyság, sőt még a priszkópi rusznyák is megérzi. Trieszt-nek a bécsi vasút által nélkülünk is van jövendője, de nekünk Fiume nélkül önálló nemzeti kereskedési jövendőnk nincs, ezért hát az Isten őrizzen, hogy Dunánktól Trieszthez, s nem Fiuméhez építsünk vasutat". — írta a többi között.

Széchenyi ezzel szemben azt vallotta. hogy Trieszttel nem lehet kizárni az építésből, mert az Bécs haragját vonja maga után. A *Jelenkor* című újság hasábjain is ezt fejtegette:

„Isten látja lelkemet. én e kapcsolati viszonyban Ausztriával szerelmes nem vagyok, de az elutasíthatatlan szükségesség és geographiai helyzetünk az egyedüli kapcsolat, melyben még létezhetünk nemzetiségünk veszélyeztetésén kívül. Vegyes házasságunkban folyvást veszekedő felek voltunk, eleddigi együttlétünk: — harc és háború. Okos ember, ha már olyan helyzetbe jutott, melyen változtatni nem bír, modus vivendit keres, a felek külön válnak asztaltól és ágytól. de együtt maradva megmentik a családot a pusztulástól..."

Kossuth arra törekedett, hogy az Országgyűlés elfogadja a *Vukovár—Fiume* között államköltségen építendő vasút tervét. Érdekesek annak záró sorai: *„Ha jelen kérelem pártolást nem nyerne, az alárírók készek a vasutat országosan biztosított jövedelem kikötése mellett, részvénytársaságilag felépíteni."*

Mint látható, Kossuth annyira hitt a tengerhez vezető és Ausztriától függetlennek remélt vasút megvalósításában, hogy még az általa javasolt „státusjog"-ot is feladva. gróf *Pejacsevics,* gróf *Khun,* gróf *Eltz* és más pénzhatalmasságokkal is szövetkezett annak érdekében.

Széchenyi tovább ellenkezett:

„Olyan lapos téren, hol a lakosok legnagyobb része marhatartásból él, könnyen indíthatnak háborút a vasút ellen és főképp eleinte, amikor ingyen fognak fuvarozni, a vasút semmit sem fog jövedelmezni. Attól is lehet tartani, hogy majd felszedik a vasutat. Csak egy pár vásár alatt lesz járás-kelés, különben nyugodni fog azon a 25 mérföldnyi pályán a lokomotív. Egyébiránt épüljön, hazudtoljanak meg a vállalkozók. Én igen fogok örülni, ha Pesten egy derék pályaudvar támadand és töltések az útnak, ha nem is a gőzkocsiknak — de legalább a Duna kiömlése ellen fog szolgálni."

Lám, nem ment könnyen a vasútépítés, amely nélkül mai életünk el sem képzelhető. A vasútépítés két legnagyobb támogatójának vitája azonban nem volt hiábavaló. Különben tisztelték egymást.

Mint tudjuk, Kossuth adta Széchenyinek a legjobb minősítést: *„A legnagyobb magyar".* Széchenyi viszont *Tassner Antal* titkárhoz írt, későbbi magánlevelében a többi között ezt írta: *„És én, aki mindent összpontosítottam a Kaszinóért és a lóversenyekért és mindent megakadályoztam, amit mások akartak, mint például a fiumei vasutat, ami pedig a legokosabb volt, amit emberi agy valaha kigondolt..."*

Gergely József

TISZTAVATÁS A SZŐNYI ÚTON

„Rangjuk emberi magatartásukkal válik igazán ranggá"

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes avatóbeszéde

A vasutasnap egyik legszebb mozzanata, a tisztavatás, az idén az esemény eszmei jelentőségéhez és ünnepi külsőségeihez különösen illő környezetben, a *Szőnyi úti sporttelepen* ment végbe.

A pázsiton fölsorakozó új tisztek fegyelmezett, katonás oszlopai, a föllobogózott lelátón az elnökség páholya, két oldalán a padsorokat megtöltő családtagok, hozzátartozók, barátok, ismerősök tarka sokasága, a kellemes nyári délután fák és virágok között különleges hangulatot adott az ünnepségnek.

Dr. Kun Dezső, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója fogadta a stadionba érkező *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, aki ellépett a felavatandó új tisztek sorfala előtt és fogadta tisztelgésüket.

Harsonák jelezték az ünnepség kezdetét. A tisztképző igazgatója köszöntötte *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettest, *Szabó Antalt*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárát, az elnökség többi tagját, a vasút vezetőit, a tömegszervezetek képviselőit, valamint az avatásra felsorakozott tiszteket és hozzátartozóikat. Ezután jelentette a miniszterhelyettesnek, hogy *246 új vasutas tiszt vár avatásra*. Valamennyien képesítést nyertek a felépítményi és híd, illetve magasépítményi tagozaton, a mozdonyszolgálati-műhelyi tagozaton, a forgalmi és a kereskedelmi tagozaton.

Huszonegyen tiszti, százharmincketten főtiszti, hatvanhatan intézői, huszonketten főintézői kinevezést kaptak, a műhelyi tagozat idősebb hallgatói közül pedig egyet felügyelővé, kettő főfelügyelővé neveztek ki. A GYSEV vezérigazgatója két hallgatót főtiszti kinevezésben részesített. Tanulmányi eredményeik, társadalmi munkában tanúsított helytállásuk, fegyelmezett magatartásuk alapján valamennyien méltóak a vasút vezetőinek bizalmára. Ezért felkérte a miniszterhelyettest, hogy ünnepi beszédével avassa őket vasúti tisztekké.

Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója avatóbeszédének bevezető szavaiban utalt arra: *23 esztendeje nemes hagyomány, hogy a vasút új tisztjeit a vasutasnapon avatják fel.* Hagyomány az is, hogy ilyenkor „útravalóval" látják el őket.

— *Útravalónak ezúttal elsősorban azt adom önöknek* — mondotta többek között —, *hogy beosztottjaikat tekintsék egyenrangú embernek, irányító és vezető munkájukban kövessék az emberközpontos gyakorlatot.* A beosztottjaikkal való érintkezésben legfőbb szempontjuk a személyiség tiszteletben tartása, a munkatársak iránt érzett bizalom legyen, ugyanakkor követeljék meg munkakörükben mindenkitől a legteljesebb felelősséget, a legszigorúbb fegyelmet. *Egy pillanatra sem feledjék, hogy rangjuk, amelyet most viselnek először a végrehajtó szolgálatban, csak emberi magatartásukkal válik igazán ranggá...* A vezetői tekintély mértékét és minőségét elsősorban az szabja meg, hogy tud-e a vezető jó munkahelyi légkört teremteni...

A miniszterhelyettes ezután arról beszélt, hogy a vasúti munka nem könnyű, de akik ezt választották élethivatásuknak, sok szépséget, örömet találhatnak munkájukban, átérezve, hogy a vasút érrendszere táplálja az ország, a népgazdaság vérkeringését. *A magyar vasút kelet és nyugat, észak és dél felé fontos szerepet tölt be az országok és világrészek közötti forgalom lebonyolításában is.* Ennek folytán a vasútnak nemcsak múltja, hanem jövője is van, és ez a jövő a fiatal szakemberek érvényesülésének, boldogulásának is perspektívát ad.

Ezután így folytatta a miniszterhelyettes:

— Ennek az ünnepnek pereiben is vonalhálózatunkon az utasok tömegei, megrakott kocsik ezrei tartanak útjukat felé. Nincs a napnak olyan pillanata, amikor ne állnának a vasutasok tízezrei a munka posztján. *Tiszti szolgálatukban önöknek is mindig az lebegjen a szemük előtt, hogy az utasokat jól, biztonságosan, fegyelmezetten kiszolgálják, az áruszállítást pedig gyorsan, gondosan, gazdaságosan, a fuvaroztatók megelégedésére szervezzék.* Az utóbbi években sok előrehaladás történt ezeknek a követelményeknek teljesítésében. Példa erre az elmúlt félév is, amikor szinte őszi csúcsforgalmi feladatokat sikerült teljesíteni. Tovább javult a munka minősége a személyszállításban is. A vasutasok udvariasabbak lettek, az utasok pedig elégedettebbek. De ez még mindig nem elég. *Tovább kell javítani a személyszállítási szolgáltatás minőségét.* Az új vasúti tisztekre ebben is példamutatás vár.

Végezetül elismeréssel szólt a miniszterhelyettes arról a másfél évről, amit az új tisztek szorgalmas tanulással töltöttek a tisztképzőn. Hangsúlyozta azonban, hogy nemcsak őket illeti dicséret jó munkájukért, hanem *köszönet jár tanáraiknak, nevelőiknek, hozzátartozóiknak is*, akik segítették őket jó tanulmányi eredményeik elérésében.

A miniszterhelyettes legvégül kijelentette:

— *Bízunk abban, hogy az új tisztek rendelkeznek mindazokkal az előfeltételekkel, amelyek szükségesek a jó munkához. A vasút vezető testületének nevében jövőbeli munkájukhoz sok sikert kívánok, s ezennel önöket államvasúti tisztekké avatom.*

Az új tisztek ezután letették a fogadalmat. A fogadalom elhangzása után *Zlatnyik Ferenc*, az évfolyam KISZ-titkára átadta a miniszterhelyettesnek mind a 246 felavatott tiszt által aláírt fogadalomkönyvet.



A tisztavatás záróaktusa: a zászlószalagozás

A Tisztképző Intézet zászlajának szalagozása következett ezután. Az egyes szakágak, intézmények, társadalmi szervek szalagjaival díszített zászlót a végzett hallgatók nevében *Csomó István* adta át az 1973—74-es évfolyam megbízottjának, *Rózsa Istvánnak*.

Az avatási ünnepség a tiszti egységek díszmenetével ért véget.

Szász Ferenc



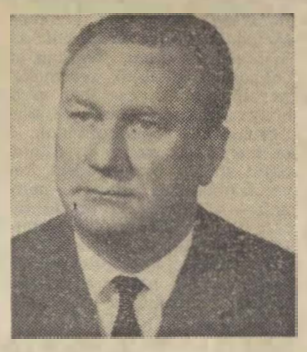
Az újonnan avatott tisztek fogadalmat tesznek

Dr. Mészáros Károly

1921–1973

Mély megrendüléssel közöljük, hogy dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója július 13-án, 52 éves korában szívinfarktus következtében váratlanul elhunyt. Távozásával a magyar közlekedésügyet rendkívüli veszteség érte. Temetéséről később intézkedünk.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága



A vasutasnap központi ünnepségein még mindenütt ott láttuk. Július 6-án, a vezetői értekezleten, miközben elismeréssel beszélt a vasút első félévi eredményeiről, arra hívta fel közvetlen munkatársait, hogy a második félévben is kövessenek el mindent a népgazdaság szállítási igényeinek maradéktalan kielégítése érdekében. Délután új vasúti tiszteket avatott a BVSC Szőnyi úti Sporttelepén. Másnap, szombaton délelőtt a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében a Kiváló vasutas kitüntetések átadása alkalmából rendezett ünnepségen megnyitójában elismeréssel beszélt a vasutasok, köztük a legjobbak példás helytállásáról.

A vasutasnapot követő hétfőn este a Rádió adásában milliók hallották hangját, amikor a vezérigazgatóságon megtartott sajtókonferencián a tőle megszokott nyíltsággal válaszolt az újságírók és a telefonon jelentkezett rádióhallgatók kérdéseire. Az adást követő éjszaka rosszul érezte magát és a MÁV Kórházba került, ahol pénteken délben megszűnt dobogni a szíve.

Megrendülten fogadtuk a hírt: dr. Mészáros Károly halott. Olyan vezetőegyéniség távozott el közülünk, akinél a magas képzettség nemcsak gazdag élettapasztalattal, hanem nagyfokú emberséggel is párosult. Szinte nem volt olyan értekezlet, ünnepség, ahol mint szónok ne hirdette volna a szocialista társadalomra oly jellemző embercentrikus szemléletet. S nemcsak hirdette, meg is követelte, hogy a vezetés minden szintjén ennek szellemében tevékenykedjenek.

Mészáros Károly 1921-ben, Pápán, munkáscsaládban született. Családi hagyományokat folytatva a szerszám- és géplakatos szakmát tanulta. A felszabadulásig ebben a szakmában dolgozott. 1945 után konstruktőr lett a Csepeli WM gyárban. 1951-ben gépészmérnöki diplomát szerzett. Egy év múlva a Csepel Autógyár főtechnológusa, majd 1953-tól a vállalat igazgatója. Ebben a beosztásában sok új gyártástechnológia alkalmazása és magyarországi bevezetése fűződik a nevéhez. 1961-ben vezetője a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumba, előbb a Közlekedéspolitikai Főosztály vezetője, majd 1968-tól miniszterhelyettes, 1970-től a MÁV vezérigazgatójának nevezték ki. Közreműködött a közlekedéspolitikai koncepció készítésében, a vasúti törvény megalkotásában és végrehajtásának megszervezésében. A minisztériumban szerzett tapasztalatokat és ismereteket vezérigazgatói beosztásában is jól hasznosította. A központi akarat érvényesítésének biztosítása mellett jelentősen növelte a vasútigazgatóságok, s azok vezetőinek hatáskörét, felelősségét.

Fáradhatatlan tevékenységéért számos kitüntetést kapott, köztük a Munka Érdemrend arany fokozata, a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozata, a Magyar Munka Érdemérem, Munkaérdemrend kormánykitüntetéseket.

1945 óta tagja volt a pártnak. A közéleti és társadalmi tevékenységben mindig az élen haladt. Példás családi életet élt, két gyermeke felneveléséről nagy szeretettel gondoskodott. Tele volt tervekkel, melyek megvalósításában a kérlelhetetlen halál megakadályozta.

Most gyászol a vasút, és a vasutasok nagy családján kívül mindenki, aki Mészáros Károlyt ismerte, becsülte és szerette. Korai halálával olyan embertől kell búcsúznunk, aki nagyon sokat és az utóbbi években különösen eredményesen fáradozott a magyar közlekedés ügyéért, a magyar vasútért, a vasutasokért és az utasokért egyaránt.

A fülöpszállási barakk helyett

korszerű felvételi épület

Lapunk legutóbbi számának első oldalán képet közöltünk *Fülöpszállás* vasútállomás új felvételi épületéről. A létesítmény átadása nemcsak a szegedi vasútigazgatóság, hanem Bács-Kiskun megye, azon belül a csaknem 850 éves Fülöpszállás község életében is jelentős esemény volt a XXIII. vasutasnap előestéjén.

Fülöpszállás vasútállomás az országos törzshálózat részét képező *Budapest—Kelebia* nemzetközi tranzit-vasútvonal egyik elágazási pontja, Bács-Kiskun megye lakosságának szempontjából pedig fontos vasúti-közúti csomópont.

Kisállomásból pályaudvar lett

A régi felvételi épületet 1884-ben létesítették, majd az onnan kiágazó Fülöpszállás—Kecskemét regionális összekötő vonalat 1895-ben helyezték üzembe, tizenhárom évvel a fővonal megnyitása után. Az állomás vágányzatát és felvételi épületét a II. világháború végén a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A vágányzatot a vasút dolgozói még 1944-ben helyreállították, míg az állomás épületének újjáépítésére anyagi eszközök hiánya miatt hosszú ideig nem kerülhetett sor. *Csupán egy földszintes fabarakkban üzemelt ez ideig a forgalmi iroda, illetve ott kaptak helyett az üzemvitelhez nélkülözhetetlen vasúti szervek.* Az Utasellátó szolgáltatásainak igénybevételére egy külön fabódét építettek.

Az utóbbi évtizedben jelentős erőfeszítések történtek a vasút fejlesztésére, s e nagy munka részeként 1965-ben a Budapest—Kelebia vasútvonal átépítésére is sor került. *Ez a korszerűsítés érintette Fülöpszállás állomást is*, amely a korábbi 3 vágányú állomásból — a megnövekedett szállítási igényeknek megfelelően — *hétvágányú pályaudvarrá fejlődött.* Jellemző, hogy az utóbbi 10 évben *Fülöpszállás személyforgalma kétszeresére, kocsirakományú áruforgalma háromszorosára nőtt.* Emellett jelentős az átmenő személy- és teheráru-forgalom is.

A terveket a MÁVTI készítette

Az elkészült épület terveit a szegedi igazgatóság 1967-ben rendelte meg a *MÁV Tervező Intézettől.* A kivitelezést 1969-ben kezdte meg a Kiskőrösi Vegyesipari és Építő Szövetkezet. Az építkezésben alvállalkozóként részt vettek a Bács-Kiskun megyei ÉPSZER, a Dél Bács-megyei Vízmű, a DÉMÁSZ nagykőrösi és az *Utasellátó* budapesti kirendeltsége, valamint a *MÁV TBFF szeged-rókusi építésvezetősége.* Az építési költség 13,5 millió forintot tett ki.

Az új, egyemeletes, központos alapterületének nagysága 958 négyzetméter, köbtartalmi fűtéses állomásépület hasznos 5335 légköbméter. A földszinten van az utascsarnok, váróterem, személy- és poggyászpénztár, forgalmi iroda, távirda, átmenesztőhelyiség, az állomásfőnöki iroda, irattár, anyagraktár, akkumulátortöltő helyiség, a központi fűtést ellátó kazánház, mosdó az utasoknak, és itt kaptak helyet az Utasellátó, a rendőrség, a posta helyiségei. Az emeleten találhatók a férfi és női laktanya szobái, a vonatkísérők váróhelyiségei, a vendégszoba, a férfi és női mosdó, ezenkívül *két szolgálati lakás.*

Az épület belsejét mozaik-, márvány- és PVC-lapokkal burkolták.

Együtt ünnepeltek

Az átadási ünnepséget július 5-én délelőtt tartották. *Acsai Mihály*, a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottságának titkára köszöntötte Fülöpszállás község lakóit, a jelenlevő vendégeket, köztük *dr. Gajdócsi István* országgyűlési képviselőt, a Bács-Kiskun megyei Tanács vb-elnökét, *dr. Matus László*t, az MSZMP Bács-Kiskun megyei Bizottságának osztályvezetőjét, a vasúti főosztály és az építkezésben részt vevő vállalatok képviselőit, nem utolsósorban az állomás dolgozóit. Ezután *Kiss Károly* vasútigazgató tartott avatóbeszédet, és kitüntetéseket, jutalmakat adott át a beruházásban kiváló munkát végzett dolgozóknak.

A BECSÜLETESSÉG PÉLDÁJA

Jó néhány hete már annak, hogy egyik utazásom alkalmával a kezdeti izgalom és idegeskedés után kellemes csalódás ért, s azóta is köszönettel és hálával gondolok azokra a vasutasokra, akiknek becsületessége példaként áll mindnyájunk előtt.

A Szentesről Budapestig közlekedő 7711. számú személyvonatra szálltam fel *Monori erdő* megállóhelyen, és *Vecsés-kertekaljáig* utaztam, május elsején. Csak később vettem észre, hogy kézitáskámat — benne összes iratomat és 520 forint készpénzemet — a vonaton felejtettem.

Ezúton mondok köszönetet ismeretlenül a jegyvizsgálónak, a becsületes megtalálónak, amiért a táskámat visszajuttatták.

Kádár Miklósné,
az Északi járműjavító dolgozója

Moszkvai vasutasok küldöttsége a miskolci járműjavítóban

Kedves vendégeket fogadtak június 29-én a miskolci járműjavító dolgozói, majd aznap délután baráti nagygyűlést rendezett tiszteletükre a *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* tagcsoportja.

Kik voltak, honnan érkeztek ezek a vendégek?

A moszkvai járműjavítóból, vagyis abból az üzemből, amellyel immár öt esztendeje tartanak mind szorosabbá váló kapcsolatot a miskolciak. A tizenöt főnyi küldöttséget *Tyirin Szemjon Gabrilovics*, a Moszkva—Kurszk vasúti csomópont szakszervezeti bizottságának titkára vezette, s a nagygyűlésen ő adta át *Varga Zoltánnak*, a járműjavító igazgatójának a moszkvaiak ajándékát: *egy Lenin-szobrot.* Egyébként a látogatás is a legmagasabb lenini elvek jegyében történt: a mindennapi munka tökéletesítése érdekében cserélték ki tapasztalataikat a két testvérüzem dolgozói.

A vendégek megtekintették a miskolci kocsijavító csarnokokat, azok berendezéseit, majd a szakszervezeti klubban filmbemutatón vettek részt. Este — 120 miskolci dolgozó részvételével — baráti hangulatú vacsorán folytatódott az ismerkedés és az eszmecsere, miközben véglegessé vált az a korábban elhatározott szándék, hogy augusztusban a miskolciak tizenöt tagú delegációja Moszkvában viszonozza a látogatást.

Érdemes megjegyezni, hogy a miskolci küldöttség tagjai között ott lesz *Szanyi István*, a megmunkáló osztály dolgozója is, aki a Szovjetunió megalakulásának 50. évfordulójára rendezett szellemi vetélkedő győztese lett.

Pál István

A HARMÓNIA BRIGÁD

„Dolgozni csak pontosan szépen, ahogy a csillag megy az égen úgy érdemes."
(József Attila)

Idézet kívánkozott ide, hogy méltóképpen tudjam szavakba foglalni azt a nagyszerű munkát, helytállást, amit a MÁV Adatfeldolgozási Főnökség 1. sz. üzemében működő *Harmónia* szocialista brigád tagjai végeznek. Az összhangot már az elnevezés is példázza, mégis önkéntelenül adódik a kérdés: *miért éppen Harmónia?* Nem késnek a válasszal, tudják azt jól a brigád tagjai, honnan a név eredete.

Jó kis kollektíva

— Hét évvel ezelőtt, amikor megalakultunk — mondják a törzstagok — *jó kis kollektíva voltunk. Szerettük, segítettük egymást, bizalom, megértés volt közöttünk. Nem is lehetett más brigádunk jellemzője, mint összhang — harmónia.*

Az alakulás óta sok minden megváltozott. Egy azonban maradt: *a harmónia.* 1966 óta a brigád minden évben kapott valamilyen kitüntetést. Az elismerésért következetesen meg kellett dolgozni. Kezdetben rosszabb, nehezebb körülmények között, ma már megfelelő munkahelyi feltételek mellett.

A hatvanas években fő cél a termelés növelése, ennek megfelelően a mennyiségi vállalás volt. *Ma már a minőségi munka az elsődleges.* S amikor a mennyiség mellett egyre jobban előtérbe került a pontos, szép munka, a brigád asszonyai, lányai ugyanúgy helytálltak. Az átlagos billentyűleütés a gépi adatfeldolgozó rendszerben 10 ezer lyuk/óra. Ők 1972-ben jelentősen meghaladták ezt, 15 137 lyuk/órát értek el.

Mint ahogy az egységes egész részekből tevődik össze, úgy természetes az is, hogy a brigád tagjainak külön-külön munkája adja az együttes eredményt. Nyolcan vannak összesen — tizen kezdték alakuláskor — ismerik már a munkafolyamat minden fortélyát. *Tudnak a géppel bánni, a kártyákból olvasni, a számok mögött dolgos embereket látni.* Megtanulták: a hibátlan munka nemcsak saját érdekük, hanem a vasút egészének valós gazdasági helyzetét, bevételét, kiadását tükrözi, összegezi.

Szeretik munkájukat

Machula Gábor szb-titkár mondja:

— A főnökség 57 szocialista brigádja évente mintegy 36 millió bizonylatot dolgoz fel. Ez a munka nagy figyelmet igényel, mert az okmányok olvashatósága sok esetben nehézkes. A gépek mellett ülő dolgozó nőkön múlik, hogy a bizonylattömegekből milyen végtermék kerül ki.

A dicséret a többi kollektívát is, de mindenekelőtt a Harmónia brigádot illeti. Közülük például *Kovács Lászlóné* 10 év óta dolgozik a gépen. A hosszú évek alatt olyan gyakorlatra tett szert, amely kiemelkedő teljesítmény elérését eredményezte. A múlt esztendőben 14 063 lyuk/óra átlagot ért el egy ezrelékes hibaszázalékkal, amely szinte a minimumot jelenti. Amikor azt kérdezem, milyen módszerrel érte el teljesítményét, határozott, gyors választ kapok:

— Figyelemre, türelemre van itt szükség. no meg nagy gyakorlatra. Ennyi az egész.

— Semmi több? — kérdezném rögtön, de *Kakuk Péterné*, a Harmónia brigád vezetője megelőz:

— Szeretni is kell azt, amit csinálunk — mondja —, *mert könnyebb szívvel-lélekkel végezni a munkát, mint gépiesen, mechanikusan.*

A gépek, amelyeken dolgoznak, tudnak jó barátok, segítőtársak lenni, de könyörtelen ellenőrök is. Kimutatják a pontos munkát, de jeleznek a rosszul, figyelmetlenül beütött tételeknél. Érzékelnek, mérnek mindent. Megbízható társak. S ha megfelelően uralkodik rajtuk a sok asszonyi kéz, csodálatos eredményt rögzítenek. Ebben a munkában ért el 17 293 lyuk/óra átlagot *Szalai Miklósné* a múlt esztendőben. Hibaszázaléka két ezrelék volt. (Az évi vállalásban hat ezrelék alatti hibaszázalék szerepel.)

Honnan az erő?

A nők munkája, helytállása azonban nemcsak a gépekre korlátozódik. *Részt vállalnak a főnökség szervezeti életéből, társadalmi tennivalóiból is.* Szinte érthetetlen, honnan az erő, családot ellátó, gyermeket nevelő anyák esetében arra, hogy mások problémáival, közügyekkel is foglalkozzanak. S mindemellett szakmai, állami oktatásban vesznek részt, képezik magukat. Akarnak, mernek — vállalnak. És bizonyítanak. Saját példájukkal mutatják meg, hogy kiérdemlik a fokozottabb gondoskodást, megbecsülést, amely a párthatározat nyomán a főnökség feladata is.

Kakuk Péterné szakszervezeti bizalmi, munkavédelmi felelős. Most érettségizik. A vizsgákra való felkészülés kellős közepén már azt tervezi, hogy őszre programozói tanfolyamra megy.

Kovács Lászlóné a múlt évben érettségizett, kitűnő eredménnyel. Jelenleg a szakmai tanfolyam kétéves anyagát sűríti egy esztendőbe — engedéllyel.. Emellett szakszervezeti politikai oktatást vezet, tagja a társadalombiztosítási tanács segélyezési albizottságának.

Rendszeres társadalmi munkát végez *dr. Petyus Gyuláné, Szalai Miklósné. Németh Ferencné, Weisz Teréz, P. Szabó Sándorné, Gyarmati Béláné* is. Valamennyien részesültek már „kiváló dolgozó" kitüntetésben.

Kevés szolgálati hely rendelkezik olyan sajátossággal, hogy terveit, feladatait jobbára nők hajtják végre. *Az Adatfeldolgozó Főnökség 83 százaléka nő, ebből is sok a kismama, a helyettesítéssel, gyermeknevelléssel, betegséggel járó probléma.*

Nincs munkaerőhiány

A nők áldozatos, lelkiismeretes munkája azonban nem marad viszonzatlanul. Munkahelyi körülményeik kifogástalanok, rendezettek. Láttam száraz, világos géptermet, amelyben katonás fegyelemmel sorakoznak a gépek. Hallottam jellegzetes, monoton zúgásukat munka közben. Megtekintettem az ebédlőt, öltözőt. Mindenütt hűtőgép. Voltam a kultúrteremben is, amelynek fzlés, szép berendezése szinte csábított: *maradjak még.*

A szakszervezeti bizottság titkára elmondta, hogy látogatott hely a kultúrterem, klubdélutánokat, TIT-előadásokat, ankétokat rendeznek. Van labdarúgó-csapat, természetjáró-szakosztály, több mint negyven színházbérlet, s havonta egyszer a brigádtagok részére színház-, vagy egész brigádoknak mozijegyet biztosítanak.

Ami azonban még ennél is fontosabb, azt *Machula Gábor* így fogalmazta meg:

— A korábbi években munkaerőhiánnyal küszködtünk. Ma már ezt a gondot nem ismerjük. S ez annak a kedvező változásnak az eredménye, amelyet legjobban a régi törzstagok tudnak lemérni. Jelentősen növekedett a bérezésük, *nem ritka a 2700—2800 forint havi kereset. S 1972. október 1-től áttértünk a 44 órás munkahétre is.* A vezető beosztású utánpótlást saját munkaerőinkből biztosítjuk, a tanulásra mindenkinek lehetőséget adunk.

Érthető tehát, mi ösztönzi a lányokat, asszonyokat arra, hogy nagy figyelmet igénylő, fizikai munkájuk mellett társadalmi tevékenységet vállaljanak, továbbképzésben vegyenek részt.

Az szb-titkár értékelése

Kölcsönös megbecsülés, bizalom jellemzi vezetők és beosztottak egymáshoz való viszonyát, amelyet őszintén, egyszerűen a brigádtársai nevében Kovács Lászlóné így öntött szavakba:

— Soha nem titkoljuk problémáinkat. Tudjuk, tapasztaljuk, hogy a főnökség mindent megtesz annak érdekében, hogy kérésünket — ha indokolt — teljesítse.

Amikor Machula Gáborral a beszélgetést kezdtem, megmutatta azt az írást, melyet a brigádról a felsőbb szerveknek küldött. Ez állt benne: *„Munkájuk értékét növeli, hogy jelentős részük családanya, több gyermeket nevel. A kétműszakos munkarend fokozottabb fizikai igénybevételt jelent. E kedvezőtlen körülmények ellenére is, termelési eredményük, társadalmi tevékenységük, szakmai és politikai önképzésük figyelemre méltó."*

Ez év áprilisban, a Harmónia szocialista brigád — a főnökség javaslata alapján — a *MÁV kiváló brigádja* kitüntetésben részesült.

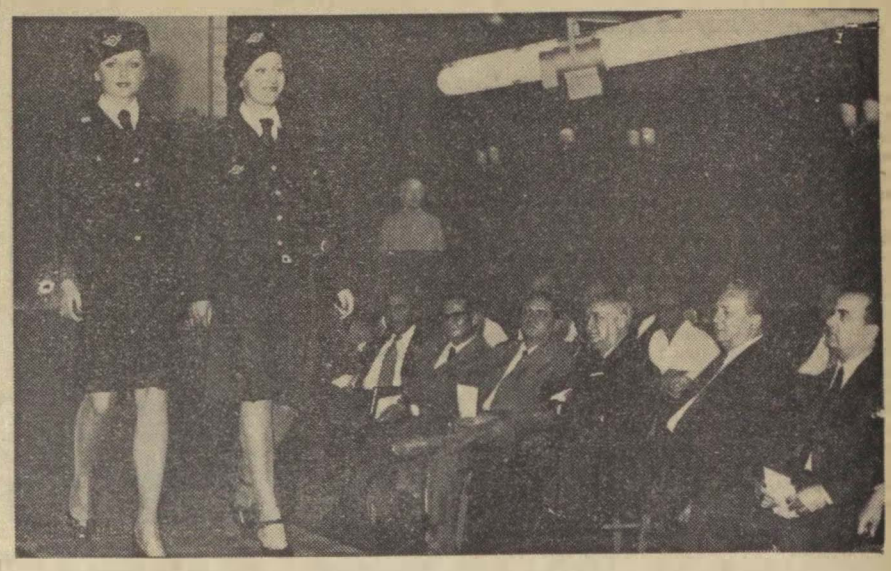
Megérdemelték.

Pálinkás Kati

Egyenruha 27 változatban

„Divatbemutató" a Vasúti Főosztályon

Tiszta gyapjú, könnyű szövet, finom posztó • Rangjelzés a vállon, galléron, karon
Szép és praktikus legyen!



Két modell a bemutatott női egyenruhák közül
(Laczkó Ildikó felvétele)

A MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete július 4-én bemutatót rendezett *az új típusú vasutas egyenruhák* terveinek megismertetése céljából. A Vasúti Főosztály kultúrtermében rendezett bemutatón megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója. *Szabó Antal* főtitkár, *dr. Móró István*, a VI. kerületi Pártbizottság első titkára. Ott voltak az anyagellátási szervek és a vasutasszakszervezet munkavédelmi, munkásellátási szakemberei, a textilipari és a ruházati ipar képviselői.

Az egyenruha megújítási tervének napirendre tűzése: *a szociális ellátás tökéletesítésének szándékáról tanúskodik.* Nem titok ugyanis, hogy a vasutas dolgozók gyakran panaszkodnak a jelenlegi egyenruhákra. Különösen a nyári zubbonyok ellen sok a kifogás, mert poliészter műszálas anyaguk nem eléggé szellős, ezért viselésük a nagy melegben kényelmetlen. A mostani egyenruhák általában kevésbé formatartók, gyűrődnek, fazonjuk, szabásuk sem kielégítő. Ezért a vezérigazgatóság és a szakszervezet együttes elhatározására az anyaggazdálkodási és -ellátási szakosztály megbízta az *Újpesti Gyapjúszövőgyárat*, valamint a *Bajai Finomposztógyárat* a vasutas egyenruhák új anyagainak kidolgozásával, a *Fővárosi Kézműipari Vállalatot* pedig az új férfi- és női egyenruhafazonok megtervezésével.

Az újpesti gyár a *Gyopár* elnevezésű, tiszta gyapjú szövet sötétszürke és sötétkék változatát, a nyári ruhák anyagául pedig az ugyancsak tiszta gyapjú, *Palladió* nevű, könnyű szövetet ajánlotta az új egyenruhák megtervezéséhez. *Ezek a jó minőségű, szép szövetek* — a gyári „anyakönyv" szerint — *formatartók, nem gyűrődnek, viselésük kellemes, és könnyen, jól tisztíthatók.*

A bajai üzem ugyancsak jó minőségű sötétszürke és sötétkék gyapjú posztókat adott kipróbálásra, férfi- és női köpennyé való feldolgozás céljából.

A Fővárosi Kézműipari Vállalat tervező iparművészei mindegyik anyagból *többféle változatban, összesen 27 fazonban dolgozták ki a téli és nyári egyenruhák, köpenyek modelljét.* A vállalat próbakisasszonyai és férfi manekenjei valamennyi ruhában végigvonultak a dobogón, majd közelről, a széksorok előtt is megmutatták a ruhák anyagát, fazonját.

Láttunk magasan zárt nyakú, klasszikus szabású, zárt gombolású zubbonyokat, de többségében nyitott fazonú, nyakkendővel viselendő, modern vonalú kabátokat, bővebb és kevésbé bő, ugyancsak modern vonalú nadrágokat. A női ruhák közt voltak szoknyás és nadrágos változatúak, hagyományos hosszúságú kosztümkabátok, sőt derékig érő, rövid spencerek is. Mind a férfi-, mind a női öltönyöket három- és négyzsebes változatban is bemutatták, egysoros vagy kétsoros gombolással.

Láthattuk a rangjelzés elhelyezésének különböző változatait, vállpánton, galléron, karon. Volt a modellek között fényes rézgombokkal tervezett zubbony, és akadt rejtett gombolású is. Többféle változatban tervezték a kabátokon az új MÁV-emléma elhelyezését: a galléron, a karon, a zseben és a zseb fölött.

Az új típusú egyenruhák bemutatója tanulságos és hasznos volt. A szövetkollekciókból, a ruhaminták gazdagságából kitűnt: *a MÁV és a szakszervezet arra törekszik, hogy az új egyenruha minden vasutas dolgozónak megnyerje tetszését, szép és praktikus legyen.*

A mintákból — a bemutatón leadott szavazatok figyelembevételével — a vezérigazgatóság és a szakszervezet illetékesei (az esetleg szükséges módosítások végrehajtása után), *előreláthatólag még az idén kiválasztják a legmegfelelőbbeket.* S az új vasutas egyenruhákat a következő években fokozatosan vezetik be, aszerint, amint a régiek hordási idejének lejártával az új ruhára jogosultak megkapják járandóságukat.

(Szász)

„Mire az ember nyugdíjba megy..."

Nem fiatal ember már *Dézsi Imre*, csaknem három évtizede szolgál becsülettel a MÁV-nál. Huszonhárom esztendővel ezelőtt Sarkadon telepedett le végleg, ki nem mondott hűséget fogadva: *itt marad, amíg csak dolgozni tud.*

Pályamunkásként kezdte, mint sokan mások, az apja nyomdokain haladva. Akkoriban ez még szinte az élet rendjéhez tartozott: *hol kezdje az egyszerű vasutas fia, ha nem a sineknél, a krampácsolók között.*

1954-ben elvégezte a pályaőri tanfolyamot, azután pár lépcsővel feljebb lépett. *Most már sok-sok éve jegykiadó őr a Sarkadi Cukorgyár megállóhelyen.*

Egymást váltva négyen látják el a szolgálatot: *Nyikó János, Tóth Imre, Juhász Károly* és ő. Ahogy illik, mindenhez értenek, amit képzett vasutasoktól a szolgálat követelhet. Pénztárt kezelnek, a forgalom irányításában részt vesznek, ugyanakkor a seprőt is kézbe veszik, hogy csinos, tiszta legyen az iroda, a váróterem, a peron és környéke.

— Kilenc évvel ezelőtt alakítottunk egy szocialista brigádot, majd öt évig versenyeztünk a vállalások teljesítéséért. Tóth Imre volt a brigádvezetőnk — mondja Dézsi Imre. — *Megszereztük a bronz fokozatot is, de tovább nem jutottunk . . .*

Egyszer a sorompó maradt nyitva a vonat előtt, egyszer meg az utolsó pillanatban eresztették le, így a kitűzött további célokat nem sikerült elérni, végül kedveszegetten feladták az önmagukkal folytatott tudatos és következetes küzdelmet. Azóta is bánják, újra kezdenék, most jobban csinálnák, de talán az sincs, aki buzdítsa, bátorítsa őket. A törődés, a jó szó sokat érne. Igaz, hogy az ellenőrzés céljából ide-ide vetődő szolgálati feletteseknek az ilyesmi nem előírt kötelességük.

A jegykiadó őr nem panaszkodik. Csak úgy, egyszerű tényként említi, hogy sötétedés után mindössze három lámpa ég a megállóhelyen: *egy a névtáblát, egy a sorompót, egy a kijáratot világítja meg. Nincs szekrényük, pedig már három éve ígérték.* Úgy látszik, elfeledkeztek róla valahol. Kaptak viszont négyen egy lavort, s a messziről hordott vízzel abban mosakodhatnak.

— Régen sok minden ennél is rosszabb volt, s azt is meg lehetett szokni. Azóta lényegesen jobb a helyzetünk. Ezért mondom, hogy nem válnánk mi meg a vasúttól soha — jegyzi meg Dézsi Imre.

A lánya már férjnél van, aki szintén vasutas, jegyvizsgáló. A veje mozdonyvezető, ő hívta a vasúthoz annak idején. *Nem is igazi vasutascsalád az szerinte, ahol nincs meg az utánpótlás, mire az ember nyugdíjba megy.*



Dézsi Imre

Kesztyűs Ferenc

VÉDJE FAHÁZÁT,
BEÉPÍTETT FAANYAGÁT!
Tetol – FB vegyszerünk minden faanyagot véd.
– Gomba-, rovarölő és égéskésleltető hatású.
FAANYAGVÉDELMI ÉS FATELÍTŐ VÁLLALAT
1367 Budapest, Népköztársaság útja 23.
Tel.: 427–571.

ÚJABB LÉPÉS ELŐRE...

„Oktatási kombinát" a Tatai úton

A Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség Tatai úti telepén is *a vasutasnapra adták át a 15 millió forintos költséggel épített „speciális" létesítményt, amelyet — divatos szóval — oktatási kombinátnak nevezhetünk.*

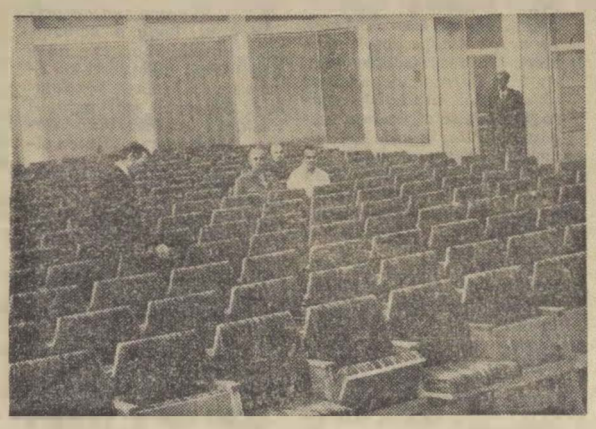
Az építés befejezésével a főnökség ismét nagy lépést tett előre a dolgozók szociális ellátottságának javítása útján. A korábbi barakkok eltűntek, és helyükön egy új, 2140 négyzetméter alapterületű, háromszintes épület áll.

A korszerűen felszerelt és berendezett létesítmény egyik legszebb helyisége a *300 személy befogadására alkalmas, fénycsővilágítással, plüssbevonatú fotelsorokkal ellátott nagyterem.* A fotelek háttámlájára asztalkákat szereltek, hogy az itt rendezett előadásokon a hallgatók jegyzetelhessenek. A terem jó akusztikáját, sztereohatását 30 hangszóró és 10 mikrofon biztosítja, olyan csatlakozási lehetőséggel, hogy a hallgatók bármelyike a helyén ülve mikrofonba mondhatja hozzászólását. Megtalálhatók ugyanakkor a korszerű oktatáshoz szükséges egyéb berendezések, szemléltető eszközök is (tábla, film, diavetítő, írásvetítő, epidiaszkóp stb.).

Az épület többi részében a szakmunkások oktatására két, egyenként 30 személyt befogadó, mérőműszerekkel és egyéb készülékekkel felszerelt tanterem, továbbá oktatási anyagszertár, tanári szobák, 120 személynek a bentlakását biztosító háromágyas szobák, fürdő-, mosdó-, ételmelegítő, étkező- és vasalóhelyiségek, üzemi és ellenőrző orvosi rendelő kapott helyet. Mindhárom szinten televízióval ellátott társalgó is van, ezenkívül, az épület közelében 100 dolgozó egyidejű étkeztetésére tették alkalmassá a teljesen felújított régi ebédlőt.

Az átadási és a vasutasnapi ünnepséget már az új létesítmény nagytermében tartották meg a főnökségnél, s ez alkalomból 450 dolgozó között, 200 000 forint jutalmat osztottak ki. Többen részesültek kiváló dolgozó, illetve kiváló ifjú szakmunkás, kiváló ifjúmunkás kitüntetésben, és sokan ekkor vették át törzsgárdajelvényüket.

Az épületet egyébként a



Kényelmes széksorok a 300 személyes nagyteremben

Csongrád megyei Építőipari Tervező Intézet tervei alapján, a *MÁV Magasépítési Főnökség* dolgozói készítették el, s *felajánlásuk teljesítésével ez év végéről a vasutasnapra hozták előbbre a kivitelezési határidőt.*

Szőnyi Lajos

TÉRZENE SZENTESEN

Fuvószenekarok találkozója a vasutasnap alkalmából

A XXIII. vasutasnap szentesi programjait, *a vasutas fúvószenekarok találkozója* vezette be. Szeged, Békéscsaba, Kiskunhalas, Kiskőrös és Szentes zenekarai színvonalas műsorukkal szórakoztatták a város lakóit.

A térzene pattogó indulói a város öt pontján hangzottak fel: a Tolbuchin téren, a Petőfi utcai iskolánál, a fürdő előtt, az úttörőháznál és az Arany János utcában.

Nem titkolt cél volt a találkozó megrendezésével, hogy a fúvószene iránt ismét felkeltse az érdeklődést.

A zenekarok várják a fiatalokat! Ehhez nyújtott kellő propagandát a *kiskőrösi* úttörő zenekar. Ütemes taps köszöntötte az előadott számokat. Különösen tetszett a polka és Dunajevszkij *Kubáni aratódala.* Minden elismerés megilleti *Filus Lajos* karnagyot és zenekarának ifjú tagjait.

A *szegedi* Petőfi Sándor Művelődési Ház zenekara a fúvószene kifejező erejével népszerűsítette *Rossini* és *Verdi* muzsikáját. A tapasztalt zenekar sikeres szereplése *Tóth Bacsó Lajos* eredményes munkáját dicséri.

A *kiskunhalasiak* voltak a múlt évi találkozó házigazdái. Most vendégekként, *Katancsics Gyula* vezényletével Csajkovszkij *Feodora nyitányával* mutatkoztak be Szentesen, s nagy tetszést arattak.

Békéscsaba zenekara *Ötvös Nándor* vezényletével lényegében egy *megujult zenekar.* Megújulásának története ahhoz a ajánlatos tényhez fűződik, hogy amikor Békéscsabáról a katonazenekar elkoltözött, a MÁV zenekar nem volt kepes eleget tenni a város, a megyei székhely igényeinek.

A *szentesi* vasutasok fúvószenekarát és vezetőjét, *Puruczkai Mihályt,* jól ismerik a helybeliek. A vasutasnapi műsorból a közönségnek a *Volga-induló* tetszett a legjobban. A szentesi zenekar is várja az utánpótlást. A zenekar minden városi rendezvény és ünnep alkalmával a szentesi közönség rendelkezésére áll.

A találkozó ünnep volt, a fúvószenekarok ünnepe. Az ünnep pedig mindig több a megszokott hétköznapoknál, mert benne sűrűsödik össze a sok fáradságos munka eredménye

Fogas Pál

JÚLIUS 23-IG LESZ NYITVA

az Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás

Szabó Antal főtitkár adta át a legjobb alkotásokért odaítélt díjakat

Július 5-én *huszonharmadszor* nyílt meg a vasutasnapi ünnepek egyik kiemelkedő eseménye, az *Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás.* A tárlatot a Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Körének kiállítási helyiségében ezúttal is az eseménynek járó nagy érdeklődés közepette nyitották meg. A megnyitón jelen volt *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szabó Antal* főtitkár, *dr. Móró István,* a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, *dr. Pethes Imre,* a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Szabó Antal főtitkár megnyitó beszédében rámutatott a kiállítás művelődési és társadalmi jelentőségére, s arra, hogy immár 25 éves múltra tekint vissza a szakszervezet által irányított és támogatott képzőművészeti mozgalom. A vasutas dolgozók közül egyre többen fordítanak időt a művészet megismerésére, gyakorlására. Így van ez jól, mert *az igazi művészet kikapcsolódást, fölfrissülést, szórakozást nyújt a dolgozó embernek. Tudatformáló erejével segíti a gondolkodás helyes irányba terelését, a szocialista módon élő, gondolkodó, dolgozó vasutasok mind szélesebb táborának növekedését.*

Elmondta ezután a főtitkár, hogy a kiállított képek, szobrok csak töredékét képezik a vasutas képzőművészeti körök munkájának, de így is nagy fejlődésről tanúskodnak a színes, változatos, szép kiállítás anyagai.

Megemlítette, hogy *a központi kör tagjai részt vettek a fővárosi tanácsnak, az SZBT-nek és a budapesti KISZ-bizottságnak a Pest-Buda-Óbuda egyesítése 100. évfordulója alkalmából a képzőművészeti körök részére meghirdetett kiállításán, és hárman díjat is nyertek. Gratulált ehhez a sikerhez, csakúgy, mint a képzőművészeti körök egész évi munkájához.* A budapesti központi kör tanárait arra kérte: *a lehetőségekhez mérten segítsék a vidéki köröket, hogy magasabb művészi színvonalra tudjanak feljutni.*

Méltatta ezután *Kling Györgynek,* a központi kör nyugalomba vonult Munkácsy-díjas, SZOT-díjas és a Munkaérdemrend arany fokozatával kitüntetett festő-tanárának érdemeit, és bejelentette, hogy helyébe *Benedek György,* a kiválóan tehetséges fiatal festőművész lépett.



Szabó Antal főtitkár megnyitó beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

Hangoztatta végül a főtitkár: *a szakszervezet ezután is minden tőle telhető segítséget megad a vasutas képzőművészeknek, tanáraiknak, hogy munkájuk évről évre eredményesebbé válhasson.*

Szabo Antal ezután átnyújtotta a legjobb képekért és szobrokért odaítélt díjakat. A vasúti tárgyú festmények jutalmazására kiírt díjakat *Farkas Antal, Gomola József és Kovics Tibor kapták.* Díjazásban részesült *Bottyán János, Gomola József* (nem vasúti tárgyú képéért is) *Csüllög Júlia, Fekete Emese, Fekete Dezső, Halácsi Mária, Kéri Mihály, Ruttkai Sándor.* Elismerő oklevelet kaptak: *Ádám Zoltán és Klimaj György.*

Szobrászati munkájával *Böde Ferenc, Somogyi István, Szemők György, Sziklai Gyula* érdemelt ki díjat. Oklevelet pedig *Gergely Péternek* és *Tar Istvánnak* nyújtott át a főtitkár.

Kívülük is több figyelemre méltó képességű festő és szobrász alkotását vonultatta fel a kiállítás, így például *Sárközi Katalin, Komendák Éva, Mészáros István, Sasvári László, dr. Szabadkainé Bálint Margit* és mások munkáit.

Dr. Csanádi György miniszter végig a kiállított műveket, valamint a vasút többi megjelent vezetőjét Kirchmayer Károly, a központi képzőművészeti kör művészeti vezetője kalauzolta végig a tárlaton.

A kiállítás július 23-ig lesz nyitva, a VII. kerületi Népszínház utca 29. szám alatti kiállítóteremben.

Sz. F.

8-TÓL 8-IG A SZŐNYI ÚTON

Sport mindenki kedvére

NB I-es labdarúgók a gyepszőnyegen — BVSC sikerek női röplabdában
Változatos MHSZ-bemutatók

Vasárnap, reggel 8 óra. Bécsi rendszámú mikrobusz és még három osztrák személygépkocsi áll meg a BVSC Szőnyi úti stadionja előtt. A Post Wien női röplabdázói megindulnak a bejárat felé, ahol zászlókkal körüldíszített tábla fogadja az érkezőket: *„Köszöntjük kedves vendégeinket a XXIII. vasutasnapon!"*

„Tanulni jöttünk..."

— *Mi vendégségbe is jöttünk, meg tanulni is* — mondja egy régi ismerős, *Popovics Deján,* a volt sokszoros magyar válogatott, az osztrák csapat jelenlegi edzője. — Mert igaz ugyan, hogy Ausztriában mi nyertük a bajnokságot, dehát a játéktudásunk még nagyon messze van a magyarokétól.

S hogy az edző a pályán is igazolja szavait: alig két órával később, a BVSC elleni döntő után, amelyet egyébként a magyar csapat simán, 2:0 arányban nyert meg, megkéri *Orbán Gyulát,* magyar kollégáját, hadd vívjanak még egy „tanulmányjátszmát". S a BVSC lányai természetesen vállalkoznak a ráadásra, hiszen — ők is szeretnek játszani.

Mint ahogy szeretnek játszani a női labdarúgók is. Amikor felhangzik a játékvezetői hármas sípszó az utolsó hivatalos mérkőzés, a *MÁV Kórház—Utasellátó* találkozó után, a *Szak- és Szerelőipari Főnökség* csapatának tagjai már rohannak is a pályára:

Többszöri ráadás

— *Lányok, játszunk egy barátságos mérkőzést?*

A piros mezes Utasellátósok, talán az előbbi vereség feletti elkeseredésükben, talán a pillanatnyi fáradtság hatására, először szabadkoznak:

— *Kösz szépen..., nem. Nagyon-nagyon sietünk, meg különben is elég volt...*

Ám elég egy másodszori kérés, s már nem is sietnek olyan nagyon. Sőt, alig várják, hogy befejeződjön az ünnepélyes eredményhirdetés. A pályán pedig a *Testvériség* súlyemelő palántáinak nagy sikerű bemutatója, már szaladnak is vissza a vörös salakra.



A BVSC női röplabdacsapata

A büfé előtt az első helyezett *Északi járműjavító* lányai már javában isszák az üdítőt a győztesnek járó kupából, azaz pontosabban porcelán vázából, amikor a „gödörben" még mindig javában folyik a barátságos mérkőzés. Az Utasellátósok aztán valóban elsietnek. Az ellenfél tagjai pedig mit tehetnek egyebet, *az éppen pihenő MHSZ-es fiúkat kérik fel újabb csatára.* Akik természetesen vállalkoznak rá, hiszen — ők is szeretnek játszani.

Játszani.... játszani... Ez a lényeg mindenki számára ezen az ünnepi sportnapon. A lányoknak csakúgy, mint azoknak a labdarúgóknak, akik a „füvesen" kergetik a kerek bőrt.

Pályán a múlt és a jövő

Először az öregfiúk lépnek pályára. S a nézők örömmel veszik tudomásul, hogy hosszú idő után ismét NB I-es labdarúgókat láthanak a Szőnyi úton. Igaz, kicsit régen volt, amikor *Mészöly, Fekete, Rada, Tihanyi, Szalai, Bárkányi, Murár, Jéger, Rendek, Nagy* és *Gerencsér* az NB I-ben játszott, de — mégiscsak NB I-es labdarúgók voltak. Amit most is bizonyítanak a *BVSC—Szakszervezet vegyes* öregfiúk csapata ellen. Mert igaz ugyan, hogy gyorsaságuk már nem a régi, de a labda még most is legtöbbször odaszáll, ahová irányítják. *Murár* pedig külön szám. Legszebb napjaira emlékeztető két szemfüles góljával most is eldönti a mérkőzést, mivel az ellenfél *Varga* révén csak egy gólt szerez.

Nem sokkal később a BVSC úttörői pedig azt bizonyítják, hogy — már ők is tudnak focizni. *Nem kisebb ellenfelet győznek le 1:0 arányban, mint az FTC-t.* Azt a csapatot, amelyik egy héttel korábban a körmöcbányai torna győzteseként tért haza. *Kiss Jenő* edző örömmel fogadja a gratulációkat:

— *Keller Laci kivédte az ellenfél szemét. Azt hiszem, kitűnő kapus lesz belőle. De nekem tetszett a középhátvéd Gáspár Pista, a középpályás Nahalka Gabi és a balösszekötő Verhás Jenő játéka is. S ami a fő, valamennyien példásan küzdöttek minden labdáért.*

Játék... labda... gól!!! Főszereplők a gazdag programban. S akit mégsem érdekelt mindez? Róluk az MHSZ budapesti szervezetének tagjai gondoskodtak. A bejárat mellett felállított lőállásokban egész nap kattogtak a fegyverek, bárki kipróbálhatta céllövőtudományát. Ugyanakkor figyelemmel kísérhette a rádiós, modellező és ejtőernyős bemutatókat, vagy a zöld gyepen a *Zrínyi Katonai Főiskola* hallgatóinak lovagjátékát.

A sok-sok látnivaló hatására valóban már-már meg is feledkeztünk a fociról, amikor az uszodában megrendezett színvonalas, centenáriumi kultúrműsor keretében *dr. Hegedűs János,* a kitűnő konferanszié — immár huszadik éve a vasutasnap sikerének egyik fő részese — figyelmeztet: *következik a BVSC—CFR Kolozsvár nemzetközi mérkőzés.*

A szurkolók, hol tapsolnak, hol bosszankodnak. Mert mindkettőre bőven van alkalom. A látványos szereléseket,



Támadnak a fehér mezes, egykori NB I-es csatárok

gyors, korszerű támadásokat ugyanis gyatra lövések, boszszantó átadási hibák követik. *Kaszás,* majd *Törőcsik* góljára az ellenfél *Tegean* és *Adam* révén válaszol, s az eredmény végül is 2:2 (1:1) arányú döntetlen.

Este 8 óra. Sokan fejcsóválva hagyják el a Szőnyi úti stadiont. Azt viszont már kevesen tudják, hogy a CFR a román elsőosztályú bajnokság ötödik helyezettje. *Így pedig, ugye, egészen más... Nem is olyan rossz eredmény az a 2:2!....*

Dobó István

OLVASÓINK FIGYELMÉBE!

Az utóbbi napokban több szolgálati helyről hívták fel szerkesztőségünket telefonon vagy kerestek fel levélben a lap árváltozásával kapcsolatban. Mivel ez a változás máshol is problémát okozhat, közöljük sajtóterjesztőinkkel, előfizetőinkkel, hogy a Magyar Vasutas ára 1973. január 1-től, a lap oldalterjedelmének bővítése következtében, megváltozott. A Minisztertanács Tájékoztatási Hivatala az oldalterjedelem bővítésével egyidőben a 6 oldalas lap árát 50, a 8 oldalasét pedig 70 fillérben állapította meg. Ez egyben azt jelenti, hogy a Magyar Vasutas előfizetése, a korábbi évi 9,60 helyett, 14,40 forint, tehát naponként 20 fillérrel emelkedett. Kérjük, hogy a második félévi előfizetéseket ennek megfelelően eszközöljék. Azok pedig, akik egész évre előfizettek, a különbözetet lehetőleg a második félév elején fizessék be a Népszava Kiadónak.

Ismét megrendezték

Teniszverseny a Vasutas Kupáért

Több évi szünet után a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége ismét kiírta a „Vasutas Kupa"-teniszversenyt, s azt július 6—9-ig Budapesten, a BVSC új tenisztelepén mintaszerűen rendezték meg.

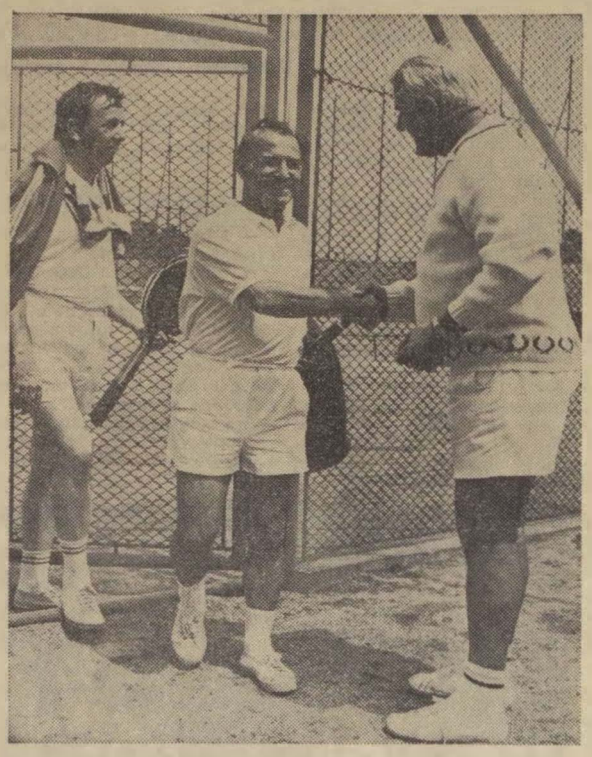
189 nevezés érkezett a versenyre, ezenkívül az országos veterán párosversenyen 21 pár vett részt.

A Vasutas Kupa pontverseny részletes eredményei: 1. BVSC 120, 2. Sz. Haladás 74, 3. KPM 43, 4. SVSE 18, 5. SZVSE 10, 6. Testvériség 7, 7. MÁV DAC 2, 8. Vasúttervező 2, 9. Dunakeszi VSC 2 pont.

A kupa kiegészítőjeként zajlott le az öregfiúk országos tenisz-párosversenye. Ennek eredményei: 1. El-Kordíj—Lénárt BSE—Bp. Építők; 2. Pető—Pogány BSE, 3. Nyers R. —Károlyi I. Bp. Spartacus és dr. Szekér—Kun NIM.

Az öregfiúkverseny győzteseinek és helyezettjeinek július 10-én, a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházának tanácstermében, Szabó Antal főtitkár adta át a díjakat. Köszönetet mondott a versenyek mintaszerű megrendezéséért, lebonyolításáért a BVSC teniszszakosztálya vezetőinek és mindazoknak, akik közreműködtek.

A tiszteletdíjak átadásával egy időben nyújtotta át a Vasutas Kupát *Pere Józsefnek*, a BVSC teniszszakosztálya elnökének.



Hopp Béla, a BVSC teniszezőinek szakvezetője gratulál Nyers Rezsőnek és Károlyi Imrének a párosban elért III. helyezéshez

(Tenta György felv.)

NEMZETKÖZI NŐI SAKKVERSENYT RENDEZETT AZ UTASELLÁTÓ SPORTKLUBJA

Az Utasellátó Vállalat ez évben ünnepli megalakulásának negyedszázados jubileumát. Ugyancsak *huszonöt évvel ezelőtt kezdte meg működését a vállalat sportklubja is.* A kettős jubileum alkalmával a sportklub július 1. és 15. között a Veres Pálné utca 9. sz. alatti új klubhelyiségében *nemzetközi női, klubközi egyéni és csapatsakkversenyt rendezett.*

A tornán három külföldi és három magyar csapat, a CDSZA Moszkva, a GKS Katovice, a Novi Sad, a Bp. Vörös Meteor, a Vasútépítő és az Utasellátó két-két versenyzőből álló csapata indult.

Külön érdekessége a versenynek, hogy mind a külföldi, mind a magyar versenyzők kiváló nemzetközi minősítéssel rendelkeznek. Közülük *kilencen nemzetközi mesterek.*

A csapatverseny díja — egy hatalmas hollóházi serleg —, valamint az egyéni versenydíjak és az arany plakettek minden bizonnyal sokáig emlékeztetik majd a versenyzőket az Utasellátó jubileumi versenyére, amelynek eredményéről legközelebb számolunk be.

—Kod—

TOKAJ KUPA
Kajak-kenu verseny

Tokajban rendezték meg az MVSC jubileális kajak-kenu versenyét. A *Tokaj Kupáért* lebonyolított 67 versenyszámban 21 sportegyesület több mint ezer versenyzője rajtolt.

Az MVSC versenyzői közül: C—2 felnőtt 500 m: *Dani—Buja*, C—1 ifi 500 m: *Jakó*, K—2 ifi 500 m: *Zámba—László* értek el első helyezést.

A Tokaj Kupa pontversenyét másodszor is a Csepel SC nyerte, a rendező MVSC a hatodik helyen végzett.

Tekintve, hogy az erős mezőnyben neves, nagy múltú egyesületek versenyzői küzdöttek, az MVSC hatodik helyezése dicséretre méltó. Ezenkívül kijár a miskolciaknak az elismerés a verseny példás rendezéséért is.

KERESZTREJTVÉNY

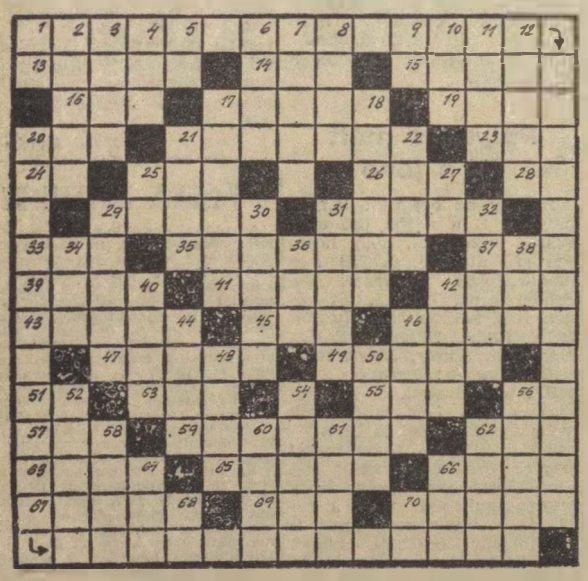
Vízszintes: 1. Ez a tárgya a közelmúltban megjelent egyik miniszertanácsi határozatnak. 13. Szikes földet javít. 14. Ravasz kezdet! 15. Muskotályáról híres. 16. Fél gyerek. 17. . . . Hector (1830—1907) francia író. 19. Peru fővárosa. 20. E. C. T. 21. Litiumalumíniumszilikát. 23. . . . otok, sziget-csoport Norvégia partjainál. 24. G. I. 25. Csapat. 26. Vizi növény. 28. Tagadó szó. 29. Szovjet autonom köztársaság. 31. Gazdag orosz paraszt. 33. Mosdásban van. 35. Eső jelzője is lehet. 37. Kérdőszó. 39. Üvezet. 41. Színházigazgatónk családi neve. 42. Vajon fog? 43. . . . fakó. 45. Juttat-e? 46. Árnyalat. 47. Fogadószoba (francia). 49. Norvégia norvég neve. 51. Építésügyi Minisztérium. 53. Éra. 55. Fürdő alkalmatosság. 56. Arat szélei. 57. Logaritmus. 59. Varázslók. 62. Kevert kép. 63. Angol grófság. 65. Gabonanemű. 66. Vissza: ritka férfinév. 67. Közel-keleti ország lakója. 69. A cabriolet rövidítésc. 70. Olajnövény.

Függőleges: 1. Juttat. 2. Veszprém megyei község lakója. 3. A ló teszi. 4. Ilyen szó is van. 5. Mutatószó. 6. Okmány. 7. Az egyik láma. 8. . . . ució, a fejlődés egyik fajtája. 9. Kopasz magánhangzói. 10. Kikel páratlan betűi. 11. Angol sin. 12. Árpád apja. 17. Görög mitológiai alak. 18. Lantos Sebestyén. 20. A gazdasági élet fontos tényezője. 21. Tolna megyei község. 22. Spanyol folyó. 25. Kötőszó. 27. Orosz helyeslés. 29. Kétarcú. 30. A Víziváros más néven. 31. Több német város nevében megtalálható. 32. Európai folyó. 34. Ütőhangszer. 36. Az ilyen szám egyre gyakoribb lesz. 38. Végtelen mogul. 40. Kókuszdióból készült szeszes ital. 42. Ne engedd! 44. Állati fekhely. 46. Balkáni nép volt. 48. Időmérők. 50. Eszes. 52. . . . Thomas (1779—1852) ír származású angol író. 54. Budapesti Lakásépítő Vállalat. 56. Indián törzs. 58. Ez a legenda irodalmi téma. 60. Debreceni gyár. 61. Testének fájó pontja. 62. Vonat fülke. 64. K. K. E. 66. Kelet vége. 68. Római 49. 70. Rag.

Beküldendő: vízszintes 1. és a függőleges 20. Beküldési határidő: 1973. augusztus 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Huszonöt éves az úttörővasút. A huszonharmadik vasutasnap.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 12. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Ágh Erzsébet, 3357 Nagyút, Táncsics M. u. 2. Bárány Bertalan, 3921 Taktaszada, Jókai út 19. Virágh Józsefné, 9400 Sopron, Kossuth u. 53. Kiss Margit. 8852 Zákány. Rózsa u. 6. Madarász Gyula 4027. Debrecen, Hámán Kató út 34. V. 18.



A VASMINISZTER

Baross Gábor a szabadságharc évében, 125 évvel ezelőtt, 1848. június 6-án, egy felvidéki kis faluban, Pruzsinán született. Atyja, bellusi Baross Antal, Trencsén megye egyik népszerű tisztségviselője volt. Az ifjú Baross Léván és az akkori idők nívós iskolavárosában, Esztergomban végezte tanulmányait. Ezt követően Pest városánál lett kishivatalnok. Itt tanult tovább. Jogot végzett. Nemsokára Trencsén vármegye ügyvédként üdvözölhette hazatérő fiát.

Baross Gábor neve először a korabeli szabadelvű pártban kelt szárnyra. Megalapította és szerkesztette a „Vágvölgyi Lap"-ot. Tisza Kálmán is felfigyelt a fiatal megyei képviselőre, a lapszerkesztőre, a szónokra, és 1883-ban kineveztette államtitkárnak a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumba.

Baross széles körű ismereteinek egyik titka volt, hogy referátumokat soha nem a magas beosztású tisztviselőktől, főosztályvezetőktől kért, hanem a konkrét ügyekkel foglalkozó előadóktól. Így „első kézből" tudta, ismerte meg a valóságot, a dolgok állását. A sok kisember gondjainak enyhítését szolgáló Postatakarékpénztár megalapítása is az ő nevéhez fűződik. A vasút átszervezése során ő alakította meg a Vasúti Tisztképző Tanfolyamot, amely azóta is jól szolgálja a vasút ügyét.

1886 decemberében foglalta el a miniszteri széket. Ettől kezdve az a hat esztendő, amit még élt, csupa „száguldás" volt. Mintha ez a kiváló képességű ember érezte volna korai halálát. Azt mindenesetre világosan látta, hogy rengeteg a tennivaló.

Csak kevesen tudják például, hogy a nemzetközi forgalomban is nagy jelentőségű budapesti körvasút építésének gondolata is Barosstól származik. A Vaskapu emléktáblán Baross Gábor neve szintén olvasható . . .

Őszinte, önzetlen, szókimondó, kemény ember volt. Egyéniségét hiven érzékelteti a Keleti pályaudvarnál látható, 1898. november 20-án leleplezett szobra, Széchy Antal szobrászművész kiváló alkotása. Jellemzi őt az is, hogy amikor unokaöccse, Baross Árpád, aki mozdonyvezető volt és egy vasúti baleset kapcsán eljárást indítottak ellene, majd pártfogásért rokoni alapon a „vasminiszterhez" folyamodott, a kérést megtagadta, mondván: „Egy Baross a börtönben is Baross . . .!"

Törhetetlen híve volt a vasút államosításának. Sok ténykedése közül az úgynevezett zóna díjszabási rendszer bevezetése ugyancsak kiemelkedik. Ennek lényege, hogy a távolság növekedésével arányosan csökken a személy- és áruszállítás egy-egy zónaegységre jutó díja.

Baross hitt benne, hogy jó közlekedéssel megmozgathatja a „lusta magyart".

— Azt akarom — mondta —, hogy a brassói ténsaszszony Budapestre jöjjön kalapot venni . . .

Valóban megmozgatta az ország kereskedelmét, iparát. Csodát művelt. Méghozzá az osztrák érdekek ellenére . . . — gergely —

Vasutas eszperantisták országos találkozója

Buda, Óbuda és Pest egyesítésének 100. évfordulója adta az alkalmat arra, hogy a vasutas eszperantisták országos találkozóját a budapesti vasutas eszperantó csoportok szervezzék meg hazánk fővárosában. Az ország különböző részeiből a találkozóra érkezett vasutas eszperantisták megtöltötték a budapesti igazgatóság kultúrtermét.

A megjelenteket *Tóth János*, az igazgatóság vezetője üdvözölte. Az ünnepi beszédet *dr. Phersy Ferenc*, a vasutas szakosztály alelnöke tartotta. Beszédében először eszperantó nyelven Budapest százéves fennállásának jubileumát méltatta és roviden ismertette e település közel 3000 éves történetét, majd magyar nyelven ismertette a MÁV 1972. évi teljesítményeit és vázolta az 1973. évi feladatokat. Hangsúlyozta, hogy a szocialista munkaverseny-mozgalom jelentősen hozzájárult a jó eredmények eléréséhez.

Másnap délelőtt *Baghy Gyula*, az eszperantista körökben világszerte ismert eszperantista frónak, központi csoportunk haláláig volt tagjának egykori lakóházán levő emléktábláján helyeztek el koszorút az eszperantisták. Ezt követően a *Közlekedést Múzeum* légkondicionált előadótermében *Per Johan Krogstie*, a norvég vasutas eszperantó szövetség elnöke tartott eszperantó nyelvű előadást Norvégiáról, majd három színes filmet is bemutatott. Az első filmen a *norvég vasutak szolgáltatásaival* ismerkedhettek meg a találkozó részvevői. *Az Oslói, a vikingek városa*" c. film Norvégia fővárosát mutatta be nagyon ötletesen és szellemesen. Mindkét film eszperantóra volt szinkronizálva. A *„Napsütötte sarkkör"* c. film pedig Norvégia sarkkörön túli vidékeivel gyönyörködtette a nézőket.

Kristek Pál

Lakáscsere

— Elcserélném budapesti főbérleti szobámat (3.5x4,5 méteres) egy személlyel hasonlóra csendes helyen, pesti vagy Pest környékire. Vágó Jenő, 1062 Budapest VI., Marx tér 3. II. em. 51. Érdeklődni levélben a fenti címen lehet.

— Elcserélném Budapesthez közeli — pilisvörösvári — szobakonyha, kamrás (pince-táskamrabaromfiudvar használattal), vízvezetékkel ellátott magán házrészemet — tulajdonjog megtartása mellett — budapesti MÁV 1 szobakonyha, kamrás (komfortos) lakásra. Minőségi csere lehetséges! Érdeklődni telefonon a 16—71 171 mell. vagy levélben lehet: Lábas Lajosné, Északi Jj. Ú. XII. oszt. Bp. 1101. Kőbányai út 30.

— Elcserélném 2 szoba, komfortos, I. emeleti, MÁV-lakásomat 1 szoba komfortos tanácsi rendelkezésűre. Megtekinthető az esti órákban. Cím: Ferencz Gábor. Bp. VIII., Kerepesi út 5. IV. épület I. em. 18. (Ugyanitt egy 180 négyszögöles, Érd parkvárosban levő üres telek is eladó 15 ezer forintért, fizetési könnyítéssel!)

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Úttörők várták** és virágcsokorral köszöntötték a vonatok személyzetét tanáraik és az állomásfőnök kíséretében Hajmáskér állomáson a vasutasnapon. Az 1802-es gyorsvonatnál például Bödös Sándor mozdonyvezetőnek és Enyedi Sándor vonatvezetőnek mondtak köszönetet az utazószemélyzet áldozatos munkájáért, majd további balesetmentes szolgálatot, erőt, egészséget kívántak a menetrendszerű, rövid tartózkodás alatt.

— **Ifjúsági klubot avattak** Debrecen állomáson a gépkarbantartó műhely KISZ-alapszervezetének fiataljai. A klubhelyiség berendezéseit 60 000 forint értékű társadalmi munkával saját maguk készítették. Az ünnepélyes avatáson dr. Gyarmati József, az MSZMP városi Bizottságának titkára kifejezte reményét, hogy az állomás első ifjúsági klubjának létrehozása példaként áll majd más szolgálati ágak fiataljai előtt.

— **A solyi hegyen,** az úgynevezett Noé Citadellában ünnepelték a Nitrokémia Iparteleppek vasútüzeme és Hajmáskér állomás dolgozói a vasutasnapot. Kiss István szbtitkár megnyitó szavai után a gyáriaknak Papp Tibor üzemvezető, az állomásiaknak Végh László állomásfőnök osztotta ki a kiváló dolgozó kintüntetéseket, illetve a jutalmakat. Az ünnepséget követő baráti vacsorán a részvevők elhatározták, hogy jövőre is együtt ünnepelnek a vasutasnapon.

A szerkesztőség üzeni

Bakó János, Pál István, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kecskemétl Ferenc, Szeged; Pintér Lajos, Vácrátót; Szűcs Ferenc, Hatvan; Dömötör Ferenc, Győr; Egeressi Zsigmond, Záhony; Halmos Sándor, Kecskés Gábor, Debrecen; Varga Józsefné, Debrecen-Vasútértér; Nyédi Sándor, Bp. Déli; Orbán József, Hajmáskér: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Koroknai Imre, Botykapeterd: Markos József, Zalaegerszeg; Szilasi Antal, Mezőtúr; Bánfalvi Imre, Bp. Déli; Szili István, Döbrököz; Szabó Ignác, Rákosliget: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 26. számból: 107948/1973. 1. D. A munkaügyi viták eldöntésével kapcsolatos jogszabályok közzététele.

A 27. számból: 107949/1973. 1. D. Az építőipari dolgozók utazási kedvezményéről és gépjárművel történő csoportos szállításáról.

107075/1973. 4. C. A vasúti biztosításokkal kapcsolatos kérdés szabályozásának módosítása.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1973. AUGUSZTUS 1.

Tűzben kezdődött barátság



Sárbogárd állomás egykori szovjet katonai parancsnoka (kezében jegyzetfüzettel) a Széchenyi-hegyi úttörővasúton, Lindner József vezérigazgató-helyettes és dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottsága titkárának kíséretében

(Riport a 3. oldalon)

(Laczkó Ildikó felvétele)

A VASÚT ANYAGI TÁMOGATÁSÁVAL

Két év alatt 1296 dolgozó jutott lakáshoz

Tájékoztató az elnökség július 13-i üléséről

A szakszervezet elnöksége július 13-i ülésén a MÁV dolgozóinak lakáshelyzetét, a lakásépítésre fordítható alapok felhasználását vitatta meg.

A vasút jelenleg 9443 munkaköri szolgálati lakással és 5445 vállalati bérlakással rendelkezik. Az előzőeknél gyakran felmerülő nehézség, hogy ilyen lakás felszabadításához cserelakást kell biztosítani, ami sok esetben nem oldható meg.

A vállalati bérlakásoknál az 1971. évben megjelent lakásügyi jogszabályok alapján bevezették a társadalmi elosztás elvét azzal, hogy a személyre szóló döntési hatáskört decentralizálták. Ezzel biztosított, hogy *a döntéseket ott hozzák, ahol legjobban ismerik a szükségleteket és az igényeket.*

A vállalati bérlakásokkal való gazdálkodást üzemviteli érdekek szabják meg. Az állampolgárok lakásszükségleteinek megoldása tanácsi és egyéni feladat. Ennek ellenére tekintettel kell lenni arra a körülményre, hogy *vannak olyan vasúti dolgozók, akik szociális és anyagi helyzetük folytán lakásproblémájukat csak a vasút révén vagy támogatásával képesek megoldani.* Ez az elv a gyakorlatban oly módon érvényesül, hogy a vállalati bérlakások kijelölésénél a dolgozó munkáján kívül családi és szociális körülményeit is mérlegelik.

Bérlakás kiutalása esetén a dolgozónak lakás-használatbavételi díjat kell fizetni. Ennek az intézkedésnek az a célja, hogy a lakásépítéssel járó anyagi terhek viselését megossza. A MÁV lakásügyi utasítása szerint lehetőség van arra, hogy kivételes méltánylást érdemlő esetekben a dolgozót terhelő díjat a vasút átvállalja.

Az új lakásügyi utasítás értelmében a bérlakáshoz juttatott dolgozónak szerződésben kell vállalnia, hogy vasúti munkaviszonyát neki felróható módon vagy felmondással 15 éven belül nem szünteti meg. Szerződésszegés esetén cserelakásra nem tarthat igényt.

Jelentősebb lakásépítés jelenleg Budapesten a Landler lakótelepen folyik, ahol *összesen 325 lakás épül a MÁV költségén.*

Rendelkezések szerint a munkáltató szerv csak új lakás építéséhez és vásárlásához nyújthat támogatást. Egy módosító rendelet az állami vállalatok fizikai és a termelést közvetlenül irányító dolgozók részére — kötöttségek mellett — állami támogatást is lehetővé tesz.

Ezek alapján a vasútnál a támogatás formája a következő lehet:

— *hosszú lejáratú kamatmentes kölcsön nyújtása,* ide értve az OTP beruházásában értékesítés céljára épített lakások megvásárását is;

— *első bérlő kijelölési jog megvásárlása a tanácsoktól;*

— *szolgálati, illetve vállalati bérlakásépítés;*

— munkáltatói támogatás építőközösségek vagy lakásépítő szövetkezet létesítése esetén *(telekár, közműtelepítési hozzájárulás átvállalása, beruházás lebonyolítása, tervezés stb.);*

— a munkáskategóriába tartozó dolgozók helyett telepszerű több szintes lakóház építése, valamint tanácsi értékesítésű lakás vásárlása esetén, ha a munkás legalább 3 gyermek eltartásáról gondoskodik — *az előtörlesztés összegének átvállalása részben vagy egészben;*

— egyebek mellett a dolgozó lakásépítéséhez — a jogszabályokban meghatározott keretek között — *előkészítő, szervező tevékenységgel, bontásból származó anyagok átadásával, szerszámok, munkaeszközök, munkagépek kölcsönzésével, vasúti és gépkocsi-fuvarkedvezmény biztosításával lehet hozzájárulni.*

A fenti szabályzatokhoz a végrehajtási utasítás rövidesen kiadásra kerül.

A MÁV lakásépítési alapja *1971-ben 49 millió, 1972-ben 59 millió forint volt. Az idei összeg 50 millióra tehető.* Ennek nagyobb részét a Budapesten folyó lakásépítésre fordították. Kisebb részét az igazgatóságok használták fel. Az igazgatóságok gazdálkodtak e kereten felül a vállalati kölcsönben részesített dolgozók által teljesített törlesztésekből és a lakás-használatbavételi díjakból befolyt összegekkel. *1971-ben 570, a múlt évben pedig 726 dolgozó lakásproblémája oldódott meg.* Sajnos, ez az igényeknek csak egy része.

Új kezdeményezés, miszerint a budapesti igazgatóság Budapesten 130 lakás felépítésére lakásépítő és -fenntartó szövetkezetet szervez. *Az elnökség szükségesnek látja, hogy a lakásépítésnek ezt a formáját szélesítsék. Emellett szükségesnek tartja továbbra is fenntartani a kislakásépítők támogatását a vasút sajátosságánál fogva.* A bérlőkijelölési jog vásárlását csak akkor tartja helyesnek, ha a tanácsi szervek jutányos feltételeket biztosítanak.

Az elnökség a továbbiakban megtárgyalta a tisztségviselők 1972/73. évi oktatásának tapasztalatairól és az 1973/74 évi káderoktatás feladatairól szóló előterjesztést, elfogadta a szakszervezet 1973. második félévi munkatervét.

Három vasutas fiatal

a Berlinbe utazott VIT-delegációban

A jubileumi X. Világifjúsági és Diáktalálkozó július 28-án kezdődött Berlinben, a Német Demokratikus Köztársaság fővárosában. A világifjúsági találkozó a fesztiválok hagyományait folytatva, a haladó, demokratikus ifjúság seregszemléje. Az öt kontinensről több tízezer fiatal utazott Berlinbe, hogy kifejezésre juttassa a földön élő népek fiainak és leányainak nevében: *békében és barátságban akarunk élni!*

Szolidaritás a gyarmatosítás, a nemzeti elnyomás, a kizsákmányolás ellen küzdő népekkel, hogy tehetségüket, ifjúi lelkesedésüket egy új, igazságos társadalom építésére fordíthassák, amely minden embernek biztosítja a munkához, a tanuláshoz, a művelődéshez való jogot, az emberhez méltó életet. Erőteljesen kifejezésre juttatják szolidaritásukat az igazságos ügyért harcoló indokínai és arab népekkel, a nemzeti felszabadító mozgalmakkal, Ázsia, Afrika, Észak- és Latin-Amerika haladó erőivel. Erősítik a fasiszta rendszerek ellen küzdő görög, spanyol, és portugál hazafiak küzdelmét hozzájárulnak azokhoz az erőfeszítésekhez, amelyek az európai tartós béke, biztonság és együttműködés megteremtését szolgálják.

E nemes célkitűzéseket fejezi ki a fesztivál jelszava is: *„Antiimperialista szolidaritás, béke és barátság!"*

A szófiai alakuló ülésen elfogadott *„Felhívás a világ ifjúságához!"* című dokumentumban a Nemzetközi Előkészítő Bizottság 68 tagszervezetének döntése — hogy a berlini találkozó a világ haladó, demokratikus ifjúságának minden korábbinál szélesebb körű és minden eddiginél határozottabban imperialistaellenes demonstrációja legyen — helyesnek bizonyult.

A nemzetközi előkészületeket vizsgálva világosan mutatják, hogy *a szófiai felhívásban és a jelszóban megfogalmazott eszmék kedvező visszhangra találtak.* A kommunista szervezetek mellett ezúttal bekapcsolódtak a szocialista, a szociáldemokrata, a liberális, a radikális, a centrista, a keresztény demokrata, sőt a konzervatív fiatalok is. Az ifjúsági világmozgalom fejlődését jelzi, hogy olyan szervezetek is öntevékeny részesei a VIT-nek, amelyek korábban elzárkóztak, sőt nem egy esetben ellenakciót kezdeményeztek. Ezeknek a szervezeteknek a bekapcsolódása azért bír különös jelentőséggel, mert ez szükségszerűen azt is jelenti, hogy elfogadták a X. VIT jelszavát és hajlandók részt vállalni a haladók erők antiimperialista harcában.

A berlini világifjúsági találkozón hétszáz tagú küldöttség képviseli a Magyar Népköztársaság ifjúságát. A magyar küldöttség ünnepélyes búcsúztatójára július 25-én este a Kossuth Lajos téren, a Parlament előtt került sor. Másnap reggel az erre az alkalomra készült Ikarus-buszokkal indultak Prágán keresztül Berlinbe a magyar fiatalok. A vasutas fiatalok képviseletében az utazók között volt *Csontos István,* a szolnoki járműjavító *Állami díjas* kovácsa, *Orosz Károly,* a dunakeszi járműjavító lakatosa, aki a 10x10 vetélkedő kapcsán került a politikai delegációba és *Imre Imre,* a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége ifjúsági bizottságának titkára. A sportdelegációban — a vasutas sportegyesületek képviseletében — ott találjuk *Verőczi Zsuzsa* Európa-bajnok sakkozónőt és másokat.

A KELETIBEN ÉPÜL

a MÁV első műszaki pályaudvara

A MÁVTI kollektívája nyerte az országos tervpályázat első díját

A MÁV a közlekedéspolitikai koncepció irányelveinek megfelelően célul tűzte ki, hogy a negyedik ötéves tervben és a következő tervidőszakban eleget tesz a kultúrált utazás alapkövetelményeinek, s a gazdag választékú menetrend szerint jól fűtött, kivilágított, tiszta vonatokat közlekedtet, biztosítva az előzékeny, udvarias kiszolgálást stb. Ezt a célt szolgálta az a tervpályázat is, amelyet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a tavasszal hirdetett meg a hazai vasúton eddig ismeretlen intézmény, *műszaki pályaudvar megtervezésére,* amely Budapest Keleti pályaudvaron lesz. Az első műszaki pályaudvar azért épül fel éppen a Keletiben, mert itt az utastömegek állandó növekedése és a fenntartó személyzet létszámának a munkaerőhiány miatti csökkenése következtében a szerelvények karbantartása mind nehezebbé válik.

A tervpályázat eredményét a minap hirdették ki a vasutas-szakszervezetben. Részt vett az eredményhirdetésen *Urbán Lajos,* a MÁV vezérigazgatójának első helyettese és *Szabó Antal,* a szakszervezet főtitkára is. A vezérigazgató első helyettese bevezető szavaiban elmondta, hogy az új műszaki pályaudvar fontos része a vasút folyamatban levő rekonstrukciójának, aminek során nagy összegeket fordítanak a személyszállítás korszerűsítésére. A műszaki pályaudvar a terv szerint az ötödik ötéves terv időszakában *három szakaszban épül.* Beruházási költségére körülbelül 800 millió forintot irányoznak elő.

A jeligés pályázatok elbírálása után a 80 ezer forintos első díjat a MÁV Tervező Intézet kollektívájának ítélték, mert — a bíráló bizottság értékelése szerint *Balázs György, Lessényi Ferenc, Lévai Ernő, Schneller Vilmos* és *Siroky Lóránd* pályaműve maradéktalanul megoldotta a kitűzött feladatokat. *Ez a pályamű önmagában teljes értékű, kivitelezhető megoldást adott.*

A 60 ezer forintos második díjat *Nemes Miklós, Szentkereszti Sándor, Vénusz Lajos, Csáky László* és *Török Mihály* pályaműve nyerte el. Az 50 ezer forintos harmadik díjjal jutalmazták *dr. Kócsor Miklós, dr. Lehel Jenő, Ormay Gyula* és *Szilágyi Kálmán* tervét. Ezenkívül még három pályaművet megvásároltak.

A pályaudvar központi épülete a tágas csarnok lesz, amelyen vágányok haladnak át, alattuk vizsgálócsatornával, mellettük oldalaknával. Az épületet a pályázók a kiírás szerint olyan nagyra méretezték, hogy *egy-egy vágányon tíz négytengelyes személykocsi elfér.* A műhelyek közt lesz lakatos- és féklakatos-, villamos-, gőzfűtésjavító-, kárpitos- és üvegezőműhely, valamint fékpróbaterem. A raktárakat úgy építik fel, hogy alkalmasak legyenek mindenféle cserealkatrész tárolására, s olyan helyiségeket is elhelyeznek bennük, ahonnan a javításhoz szükséges anyagokat — a féktuskókat, ablakokat, akkumulátorokat stb. — telefonon vagy rádión gyorsan meg lehet majd rendelni, és ahol *állandóan készenlétben állnak a kocsitakarító gépek.* A pályaudvaron 240—250 ember dolgozik majd. Részükre műszakonként 100—100 személyt befogadó *férfi- és női öltöző-mosdót is terveztek.* Ugyancsak 100 személy részére *gondoskodtak étteremről, melegítő konyháról, mosogatóhelyiségről.*

Budapest Keleti műszaki pályaudvarát az úgynevezett százlábú híd és a Salgótarjáni út közötti részen, a hegyeshalmi vonal induló szakaszával párhuzamosan, a külső tárolóvágány és a Kerepesi-temető kerítése mellett, a jelenlegi sportpálya területén építik fel.

Sz. F.



Urbán Lajos, a vezérigazgató első helyettese (középen) és Szabó Antal főtitkár a legsikerültebb tervpályázatot tanulmányozza

(Laczkó Ildikó felvétele)

Új vasutas gyermekintézményt avattak Szombathelyen

Szombathelyen a 23. vasutasnap előtt avatták szakmunkássá a vontatási főnökség *20 ifjú Diesel-szerelőjét.* Az üzemi KISZ-szervezet megajándékozta a legjobb eredményt elért tanulókat. Az ünnepségen részt vettek a fiatal szakmunkások szülei is, akik megismerkedtek gyermekeik munkahelyével.

A 22 éve működő vasutas bölcsőde és óvoda új szárnnyal bővült, amelyet határidő előtt elkészítettek az építők. A 3 millió forintos költséggel épült szép emeletes óvodai szárnyépületet *Szabó Béla,* a szombathelyi igazgatóság vezetője adta át a kicsiknek és szüleiknek. Részt vett az ünnepségen *dr. Kurt Krüger,* az NDK-beli erfurti igazgatóság vezetője, és értékes játékkal jutalmazta meg a műsorral kedveskedő apróságokat.

Az öregekről, a munkában elfáradt idős vasutasokról sem feledkeztek meg. *A területi bizottság nyugdíjastalálkozót rendezett, amelyen 25 olyan idős vasutas vett részt, aki 10 évnél régebben hagyta abba az aktív munkát és társaiért különböző területen munkálkodik.* Soraikban köszöntötték egy 90 esztendős keszthelyi vasutast, aki feleségével együtt jelent meg a nyugdíjastalálkozón és a tiszteletükre rendezett fogadáson.

SzT

A BAJOK LEGJOBB ORVOSSÁGA:

„Szolgálat közben pörögjön a kerék...!"

A JÓL SZERVEZETT GAZDASÁGI ÉS MOZGALMI MUNKA KÖLCSÖNHATÁSA A KELETI VONTATÁSI FŐNÖKSÉGNÉL

Enyhe túlzással rendhagyó esztendőnek is nevezhetjük az ideit. Pontosabban fogalmazva dehogyis rendhagyó, épp ellenkezőleg: *helyreállt a rend;* hosszú évek — évtizedek — létszámgondjai után *most először dolgoznak annyian a MÁV Keleti Vontatási Főnökségen, ahány vasutasra szükség van.* Következésképp: *mindenki csak annyi órát töltsön szolgálatban, amennyi a zavartalan forgalom biztosításához kell.*

EMBERHEZ MÉLTÓ ÉLET

A vasutasnapi házi ünnepséget követő kora estén beszélgettünk erről és egyebekről *Meggyes Pistával.* (Tudom, nyomtatásban Istvánként illene titulálni, hiszen így jegyezték be csaknem négy évtizede az anyakönyvbe, de hát ő maga mutatkozik be az újdonsült ismerősöknek is — széles mosollyal — Pistaként.) Meggyes István foglalkozását tekintve *mozdonyvezető,* társadalmi tisztségei pedig: *tagja a Vasutasok Szakszervezete elnökségének és a Központi Vezetőségnek, egyszersmind a Keleti vontatási főnökség szb-titkárhelyettese.* Részt vett a beszélgetésen *Biró Sándorné* tt-elnök is.

— Mi tette múltidejűvé a munkaerőhiányt? — kérdeztem.

— *A megváltozott munkakörülmények.* Az, hogy ma már a vasutasok is „emberi életet élhetnek" — hangzott a válasz. — Mert mi tagadás, még a hatvanas évek végén is erőnket meghaladó feladatoknak kellett eleget tennünk. Azóta mind a szolgálati, mind a távolléti órák száma rohamosan csökkent. Ha az 1970-es évet vesszük alapul, az előbbi a havi 250—260 óráról 220-ra, az utóbbi pedig 300-ról 225 órára esett vissza. Családos embernek gyakran újra meg újra be kellett mutatkoznia a saját gyermekének... Az idén eddig mindig kiadtuk a szabadnapokat, a havi egy szabad vasárnap is biztosított. Igaz, ezt lényegében már tavaly is megoldottuk; csupán az őszi szállítási csúcsidőszakban kellett egy-egy alkalommal forinttal átváltani két dolgozó pihenőnapját. S hogy mindenki jóelőre szabadidő-programot készíthessen magának, *minden hónap végén kifüggesztjük a következő havi munkabeosztást.*

ÉRETTSÉGIZETT MOZDONYVEZETŐK

— A szakszervezeti bizottság mennyiben részese a kedvező változásoknak?

— Korábban igen gyakran fontolgattuk a gazdasági vezetéssel, hogy miként lehetne a feladatok ellátására elegendő létszámot biztosítani. Még a szakszervezeti bizottság tagjai is invitálták a fiatalokat, s igyekeztek rábeszélni az idősebb vasutasokat, hogy lányuknak-fiuknak is teremtsenek kedvet a mi valóban nem könnyű, de rendkívül szép hivatásunkhoz... Két alapvető dolgot mindenképpen szeretnék hangsúlyozni. Mindenekelőtt azt, hogy *a vasút korszerűsítése, a villamosítás vonzza a fiatalokat.* Ma már a mozdonyvezetők harmincöt százaléka, a pályakezdőknek pedig kilencven százaléka érettségizett. Igaz, szerepe van ebben annak is, hogy a kezdő mozdonyvezető is megkeresi a háromezer forintot. A másik fontos feltétel, hogy a mi főnökségünkön *olyan szinkronban dolgozik a gazdasági vezetés, a pártszervezet, az szb és a KISZ, ahogyan a vonatoknak is menniük kell!*

Példaszerű a munkamegosztás is: elvük, hogy *a maga területén mindenki megfelelő hatáskörrel rendelkezzék.* Ez magabiztosságot ad. Hangoztatják: a szakszervezeti bizalminak nem az a legfőbb feladata, hogy begyűjtse a tagdíjakat, hanem, hogy *minél hatékonyabban igyekezzék érvényre juttatni a tagság akaratát, a közös határozatokat, továbbítani a jogos kéréseket.*

A téli forgalom végeztével — értékelve az elmúlt időszakot — a bizalmikat és a szocialista brigádok tagjait is bevonva, a gazdasági vezetés és a szakszervezeti bizottság közösen vitatta meg a soros teendőket, a tervfeladatokat. A hozzászólások és javaslatok száma igazolta, milyen helyes, ha kikérik a dolgozók véleményét. A főnökségnél immár hagyomány, hogy *a javaslatokra vagy azonnal szóban, vagy utólag írásban válaszolnak —, és amit lehet, megvalósítanak!* (Tegyük hozzá mindjárt: a kérések-javaslatok nagyobbik hányada megvalósul.)

NEM KÖNNYŰ, DE NEM IS LEHETETLEN

Bíró Sándorné folytatja:

— Rendkívül örvendetesnek tartjuk, hogy *a műhelybizottságok mintegy két éve kérés nélkül is segélyt adnak az arra rászorulóknak, a nagycsaládosoknak.* A kezdeményezés az szb-től eredt, s a műhelybizottságok örömmel fogadták, sőt, tovább is léptek ennél: *kérték, hogy a bizalmik és a brigádok javaslatai alapján maguk oszthassák szét a segélyeket.* A segély legkisebb összege: háromszáz forint...

A szakszervezeti bizottság a nyugdíjasokra is gondol, köztük azokra, akik nem is kopogtatnak be hozzá. Inkább az szb-től kopogtat valaki a lakásajtón: *tessék pihenni,* megérdemlik, dolgoztak eleget korábban! Általában az elő- és utószezon a már nyugalomba vonultaké. (A szocialista brigádok sem feledkeztek meg egykori munkatársaikról: lakásukon, rosszabb esetben a kórházban felkeresik az öregeket, s nem ritkán csatlakozik hozzájuk az szb valamelyik tagja is.)

— No és a gondok?...

— Vannak azok is, bár ezek jellege az utóbbi időben megváltozott. Mert például még ma is az egyik legnagyobb problémánk az utazó személyzet szolgálati órájának betartatása, ám ennek oka más, mint volt. Az év elején, *helytelen vezénylések miatt,* néhányan a megengedett 18 óránál tovább voltak szolgálatban. *A szakszervezeti bizottság ügyelt arra, hogy a túlszolgálat miatt az utazószemélyzet egyetlen tagját se vonják felelősségre!* Mi tagadás, ez olykor vitát keltett, olyannyira, hogy az szb-titkárnak, a termelési felelősnek, sőt az egész szb-nek sarkára kellett állnia, de végső soron *a kollektív szerződés e kérdésre is egyértelmű választ ad. Ezért is szorgalmazzuk, hogy a kollektív szerződést széles körben ismertessék, s ellenőrizzük annak betartását.* A kollektív szerződés függeléke májusban készült el, vigyáztunk, hogy határidőre meglegyen és ellenőrizzük, hogy minden lényeges kiegészítés szerepeljen benne.

KEVESEBB ÓRA, TÖBB KERESET!

Példa a munkaszervezés fontosságára: amikor csökkentették a szolgálati órák számát, kevesebb lett a túlóra is, mindezek hatására, kisebb lett a kereset. Az szb-n is sokat törtek, hogyan lehet minden szempontból kedvező megoldást találni. Rövidesen megtalálták az orvosságot: a sokat emlegetett „belső tartalékban", *a szervezésben.* A szakszervezeti bizottság javaslatára *úgy szervezték át a fordákat, hogy minél kevesebb legyen az improduktív távollét és növekedjék a termelékeny idő.* (Meggyes-definíció. *„szolgálat közben pörögjön a kerék!".*) Az intézkedések hatására — jóllehet, tavaly átlagosan havi húsz órával mérséklődött a szolgálati idő — *56 forinttal emelkedett az átlagkereset.*

— Még kevesebb lehetne az elfecsérelt órák száma a mozdonyok mainál is gazdaságosabb kihasználása esetén — hallom végezetül. — Bizony, néha még most is előfordul, hogy négy-öt órát várakozik vonatra a mozdony és személyzete egyik-másik teherpályaudvaron, s még ma sem mindig közlekednek menetrend szerint a tehervonatok...

Ennek a problémának a megoldása természetesen nem egyetlen szakszervezeti bizottság, s nem is egy vontatási főnökség feladata. Ám mind a főnökségek, mind a szakszervezeti bizottságok munkája függ attól a közegtől, amelyben dolgoznak. Ezért tartjuk lényegesnek, hogy az a megújhodási folyamat, amelynek a Keleti vontatásnál tanúi vagyunk, *a vasút egész területén még gyorsabbá, hatékonyabbá váljék.*

Földes Tamás

Tisztelet és megbecsülés a nyugdíjasoknak

Bensőséges hangulatú ünnepségen köszöntötték *Hajdúszoboszló* állomás dolgozói a nyugdíjas vasutasokat. A vasutasnap előtti találkozón 47 régi munkatársat köszöntött nevükben *Baksa Gyula* nyugdíjas területi instruktor, *Komódi Lajos* szb-titkár és *Katona Lajos* állomásfőnök.

Az összejövetelről nem hiányoztak a legidősebbek sem: *Szoboszlai Károly* 75 éves főbizalmi, *Kovács Lajos, Czeglédi Lajos, Széll János,* akik még közelebb járnak a nyolcadik ikszhez, vagy már meg is haladták azt.

★

Az Utasellátó Vállalat július 23-án a Keleti pályaudvar étteremében látta vendégül 120 nyugdíjasát. A meghitt hangulatú találkozót *Henyei Ferenc,* a vszb szervezési és káderbizottságának vezetője nyitotta meg, majd *dr. Gróf József* személyzeti igazgató méltatta a nyugdíjba vonultak érdemeit. Közülük öten részesültek ez alkalommal a *Közlekedés Kiváló dolgozója* kitüntetésben, hatan *Miniszteri dicséretben.* Ezenkívül huszonketten kaptak *Kiváló dolgozó* jelvényt, illetve *Főigazgatói dicséretet.* Hetvenkilenc nyugdíjast pénzzel vagy ajándéktárggyal jutalmaztak. A kiosztott jutalmak összeg 71 800 forintot tett ki.

HASZNOS TUDNIVALÓK

Külföldi üdülés, társasutazás, rokoni látogatás alatt igénybe vehető betegségi biztosítási szolgáltatások

A közelmúltban közölte a sajtó, a rádió és a televízió, hogy *a Jugoszláviába utazó magyar állampolgárok július 1-től szükség esetén díjtalanul vehetnek igénybe orvosi, szakorvosi ellátást, kórházi ápolást és mentőszállítást.* A díjtalan egészségügyi ellátás igénybevételére jogosító biztosítási igazolványt mellékelik az útlevélhez. Akik útlevelük kézhezvételekor a biztosítási igazolványt még nem kapták meg, *elutazásuk előtt kérhetik annak pótlását az IBUSZ-irodákban.*

A betegségi biztosítási szolgáltatások igénybevételének lehetősége attól függ, hogy milyen országban tartózkodik a dolgozó vagy családtagja. *Azokban az államokban, amelyekkel a Magyar Népköztársaság nem kötött szociálpolitikai egyezményt, a dolgozó és családtagja megbetegedés esetén orvosi kezelést, kórházi ápolást, gyógyszert, kötszert, gyógyászati segédeszközt vehet igénybe.* E szolgáltatások igénybevétele esetén az igazolt költségeket a megfelelő szolgáltatás belföldi összegének erejéig térítik meg a Magyarországra történt visszaérkezés után. Ha tehát a dolgozó ilyen államban kórházi ápolásban részesült, részére a hazai kórházakra érvényes ápolási költség téríthető meg. Az egyes szolgáltatások igénybevételét a tartózkodás államának orvosa által kell igazoltatni és a költséget számlával kell bizonyítani.

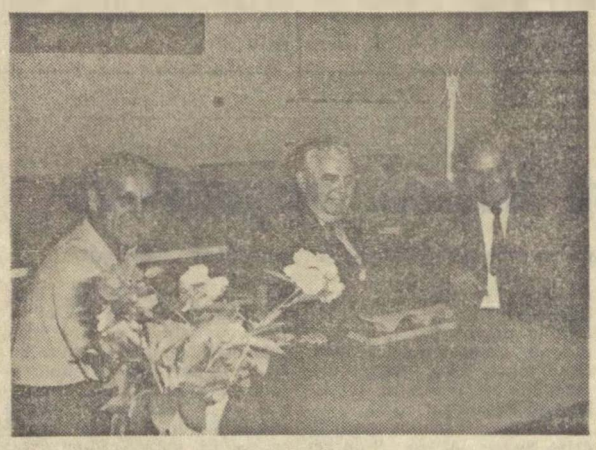
Eltérő rendelkezéseket tartalmaznak az egyes államokkal kötött szociálpolitikai egyezmények. (Szociálpolitikai egyezménye van Magyarországnak: *Bulgáriával, Csehszlovákiával, Jugoszláviával, Lengyelországgal, NDK-val, Romániával* és a *Szovjetunióval.*)

Ha a dolgozó vagy családtagja olyan állam területén tartózkodik, amellyel Magyarország szociálpolitikai egyezményt nem kötött, *a heveny megbetegedés vagy sürgős szükség esetén a feltétlenül szükséges mértékben orvosi (szakorvosi) kezelésre, kórházi ápolásra díjtalanul jogosult.* Gyógyszert és gyógyászati segédeszközt is igénybe lehet venni, de csak a tartózkodási hely államának társadalombiztosítási szabályai szerinti feltételekkel.

Előfordulhat, hogy a dolgozó az üdülés, társasutazás vagy rokoni látogatás ideje alatt keresőképtelenséget okozó mértékben betegszik meg. Ha ez a dolgozó olyan állam területén válik keresőképtelen beteggé, amelynek kormányával szociálpolitikai egyezményünk van, *az ott eltöltött keresőképtelenséggel járó megbetegedés idejére — hazaérkezése után az általános társadalombiztosítási szabályok szerint — táppénzre jogosult.* A táppénzre való jogosultság azonban csak abban az esetben állapítható meg, ha a dolgozó külföldön betegedett meg. Ha tehát a dolgozó már a kiutazása előtt idehaza keresőképtelen beteg volt és a szükséges orvosi engedéllyel távozott az országok valamelyikébe, az ott töltött időre *táppénzt csak akkor kaphat, ha ezt az illetékes társadalombiztosítási szerv a kiutazás előtt engedélyezte.*

A külföldön keresőképtelenné vált és táppénzt igénylő részére táppénzt — az egyéb feltételek mellett — *csak akkor lehet folyósítani, ha a dolgozó keresőképtelenségét és a keresőképtelenség időtartamát az illetékes külföldi állam egészségügyi szolgálatában levő orvos, az általa kiállított igazolásban feltüntette.* A külföldi orvosi igazolást és annak magyar nyelvű hiteles fordítását a dolgozóknak a táppénz elbírálásához be kell szereznie.

Ötven év után a tanműhelyben



Dr. Gondár Jenő, a műegyetem neves professzora meglátogatta a Landler Járműjavító tanműhelyét, ahol egykor ő tanulta a lakatos szakmát. Találkozott a jelenlegi tanulókkal is, s jó munkára, helytállásra buzdította őket. A műhely vezetősége emléktárgyat ajándékozott a fél évszázaddal ezelőtt vizsgázott „tanonc"-nak, Gondár professzornak.

Életeleme — az új keresése

Csomai Zoltán, a MÁV Budapesti Építési Főnökség nagykátai építésvezetőségének vezetője egyike azoknak, akik munkájukkal, ésszerűsítéseikkel eredményesen hozzájárulnak az újítómozgalom sikeréhez. *1956 óta dolgozik a MÁV-nál.* Megszerezte az út-vasútalagút mérnöki képesítést, s a közelmúltban diplomázott a Műszaki Egyetem gazdasági mérnök szakán. A kezdet azonban nem volt ilyen egyszerű.

Iskoláit elvégezve, először mint pályamunkás, később mint figurás, azaz mérősegéd tanulta a vasútépítő mesterséget. A gyakorlati tanulásba beleszólt a katonai szolgálat. A Műegyetem elvégzése után felelős mérnöki beosztásba került. *Jelenleg a Rákos—Újszász vonal II. vágányának építését irányítja. Munkájához tartozik a Budapest—Hegyeshalom vonal Kelenföld—Bicske közötti vonalszakaszának átépítése is.* A nagykátai munkahely és a budapesti lakás közötti utat ugyanúgy megteszi, mint a többi ingázó munkás.

Már régen eljegyezte magát az újítómozgalommal. Bár még csak tizenhét esztendeje dolgozik a vasútnál, mégis részese az idén 25. jubileumát ünneplő újítómozgalomnak. Első újításának rövid történetére így emlékezik:

— *Zánka—Köveskálon Káptalanfüred átépítését tartalmazó tervet kaptam. Tanulmányozni kezdtem. A gondolkodás eredménye — tervmódosítás, méghozzá olyanformán, hogy az eredeti szállítási távolságot sikerült egyötödére csökkentenem, így a földmunkát is olcsóbban lehetett elvégezni.*

Ez az újítás 150 ezer forintos megtakarítást hozott a népgazdaságnak. Az első újítást négy kisebb volumenű és hat nagyobb jelentőségű újítás követte. Valamennyit elfogadták. Az újítások gazdasági haszna igen jelentős. Akad közöttük 300 ezer forint népgazdasági haszonnal járó újítás is.

A Budapesti Építési Főnökség mérnöke kétszeres *Kiváló Dolgozó,* és a szocialista brigád tagság zöldkoszorús jelvényével is büszkélkedhet. 1971-ben elnyerte a *Kiváló Újító* jelvény bronz-, *ez év tavaszán pedig annak aranyfokozatát.*



Az új keresése a szabadidő kihasználásában is megmutatkozik. Útleírásokat olvas. Tájékoztató, tudományos jellegű, útirajz-filmeket néz a televízió képernyőjén. Szereti a természetet. Sokat kirándul a családjával a hegyekbe, előszeretettel a Mátrába.

Szívesen beszél munkatársairól, újító-kollégáiról. A főnökség műszaki gárdájának újító kedve igazán említésre méltó. Ezt példázza a tavalyi újítási hónap idején benyújtott, jelentős népgazdasági hasznot eredményező tíz újítás is.

Gáspár Judit

„Mi terítjük az asztalt"

Az Utasellátó fiatal szakácsai és felszolgálói is közreműködnek a VIT-en

Az NDK fővárosában, Berlinben az Utasellátó német testvérvállalata, a MITROPA is részt vállalt a X. VIT résztvevőinek étkeztetéséből. A MITROPA fiataljai *„Mi terítjük az asztalt"* mozgalmat szerveztek a nagyszabású rendezvény zavartalan lebonyolítására és ehhez segítségül hívták az Utasellátót, valamint a lengyel közlekedési vendéglátó vállalatot.

Ilyen módon *az Utasellátó fiataljai is részt vesznek a „hatalmas asztal" megterítésében,* az ételek sütésében, főzésében, felszolgálásában. A vállalat vezetősége, mozgalmi szervei — elsősorban KISZ-bizottsága — *26 tagú VIT-különítményt állítottak össze,* többségében a helyi KISZ-szervezetek ajánlására olyan KISZ-ista szakácsokból és felszolgálókból, akik nemrég lettek szakmunkások és nemcsak a szakmai munkában, hanem a mozgalmi tevékenységben is példát mutatnak. *Az Utasellátó tizenegy felszolgálója és tizenöt szakácsa képviseli a magyar vendéglátóipart a VIT-en.*

Kiküldetésük nemcsak a vállalatnak és nekik maguknak kitüntetés, hanem megtiszteltetés vendéglátó egységüknek és ifjúsági alapszervezetüknek is. A magyar felszolgálók többségét *a Friedrichstrasse-i MITROPA étterembe,* az egyik legnagyobb központi étkeztető helyre osztották be, váltott műszakban, a szakácsok pedig *a MITROPA ételgyárában dolgoznak majd a VIT tartama alatt.*

Másik fontos feladatot, *a hazánkon át a VIT-re tartó és onnan hazatérő fiatalok úticsomaggal való ellátását is elvállalta az Utasellátó.* A feladat első részét már teljesítette, külön e célra összeállított ifjúsági brigádjaival. Július 26-án *Biharkeresztes* határállomáson 1200 fiatalt láttak el ízletes ennivalót tartalmazó úticsomaggal. Ugyanaznap *Kelebián* 270 személyes bolgár, görög, török küldöttségnek szolgáltak útravalóval a rendelkezésre álló rövid várakozási idő alatt.

Augusztus 7-én *Szobon* 1220 személy, a hazatérő keleti delegáció. *Rajkán* a hasonló létszámú olasz és latin-amerikai, *Győrött* az autóbusszal hazafelé tartó 560 tagú román küldöttség, *Komáromban* az ugyancsak autóbusszal utazó 420 jugoszláv küldött útravalójáról gondoskodnak az Utasellátó fiataljai.

A VAS MEGYEI TANÁCS NAPIRENDJÉN:

A vasutasok egészségügyi és szociális helyzete

AZ ÚJ TANÁCSTÖRVÉNY olyan jogot adott az államigazgatási szerveknek, hogy *ellenőrizhetik a nem tanácsi szerveknél a dolgozók érdekében hozott művelődésügyi, egészségügyi, szociális és munkaügyi jogszabályok megtartását, és beszámolót kérhetnek tőlük.* Ennek szellemében járt el a közelmúltban a Vas megyei Tanács végrehajtó bizottsága, amikor a szombathelyi igazgatóság mintegy 15 és fél ezer dolgozójának, valamint a szombathelyi járműjavító dolgozóinak egészségügyi és szociális helyzetéről szóló jelentést vitatta meg.

A szombathelyi igazgatóság dolgozóinak egészségügyi ellátását 8 főfoglalkozású, hét részfoglalkozású üzemorvos, 5 fő- és 6 részfoglalkozású fogszakorvos, valamint a szombathelyi MÁV Rendelőintézet biztosítja. A napi orvosi óraszám az alapellátást végző vasút-üzemorvosi hálózatban az elmúlt 12 év alatt több mint a duplájára nőtt.

Az igazgatóság legnagyobb egészségügyi intézménye a Szombathelyi MÁV Rendelőintézet. Huszonhárom évvel ezelőtt nyílt meg, azóta *többször bővítették.* A napi szakorvosi óraszám 1950-ben 28, tavaly 140 volt. 1950-ben 32 ezer, 1972-ben 225 000 beteget látott el. *Celldömölkön egy kisebb, de jó személyi adottságokkal rendelkező, korszerűen felszerelt orvosi rendelő ügyel a dolgozók egészségére.*

A szociális ellátást illetően is történt előrehaladás, de még mindig sok a gond.

A MUNKAFELTÉTELEKET főként a vontatási telepeken nehéz javítani — akár csak részmegoldásokkal is —, mert azok szűkek, túlzsúfoltak. Szombathelyen a teljes Diesel-telep, Celldömölkön a kocsijavító telepnek az V. ötéves tervben történő kiépítése hozza majd meg a végleges megoldást.

A nehéz fizikai munka könnyítésére a szombathelyi rendező-pályaudvaron darupályát létesítettek. A vontatási telepen a Diesel-javításnál szükséges alkatrészek mozgatására futódarut, Celldömölkön a járműjavítások könnyítésére csoportemelőt helyeztek üzembe. *A pályafenntartásnál a géplánc üzembe helyezése létfontosságú volt azért is, mert a hagyományos kézi aláverő módszerrel a létszámhiány miatt nem tudnák a pályákat forgalombiztosan fenntartani.* A korszerű vonóerő gyarapodásával csökkent az utazószemélyzet szolgálati ideje: 1971-ben havonta 242, tavaly 215 óra volt.

A végrehajtott korszerűsítések, valamint a megelőző ellenőrzés és felvilágosító munka következtében *kevesebb a baleset.* A Vasúti Főosztály összesítése szerint tavaly *az üzemi balesetek és a kiesett munkanapok száma tekintetében a szombathelyi igazgatóság a legjobb volt.* Kedvező hatással van az üzemi balesetek csökkenő irányzatára a javuló munkavédelmi tevékenység.

Vas megyében kielégítő a vasutas dolgozók öltöző-mosdóval való ellátottsága. Celldömölkön 950, Sárvárott 60 személyes korszerű öltöző-mosdó áll rendelkezésükre. Jogos igényt elégít ki az igazgatóság a szombathelyi vontatási telepen kivitelezés alatt álló összevont öltöző-mosdó építésével, melynek üzembe helyezése 1974 első félévére várható.

Lényegesen rosszabb a helyzet az üzemi étkeztetésben. A nagy csomóponton, Celldömölkön, az úgynevezett *Griff-szállóban* üzemelő konyha alapterülete, felszereltsége, egészségügyi szempontból erősen kifogásolható. 1976-ra tervezik e régi épület helyén létesülő összevont üzemi épületben 600 adagos üzemi konyha és 100 fős étterem kialakítását.

Az igényjogosult létszámnak megfelelő laktanya és munkásszállással Vas megyében rendelkezik az igazgatóság. Tavaly *a forgalmi és vontatási utazószemélyzet részére korszerű, minden igényt kielégítő laktanya épült Szentgotthárd állomáson.*

NAPKÖZI ÉS BÖLCSŐDE csak Szombathelyen működik. Itt az egészségügyi előírások biztosítására jelenleg csaknem 3 millió forint beruházással bővítik az épületet. A korszerűsített konyhák, mellékhelyiségek és központi fűtés kialakításával a jelenlegi zsúfoltságon is enyhítenek azzal, hogy új öltöző kialakításával *megszüntetik a gyermekek folyosói öltöztetését. A celldömölki tanácsnak 100 ezer forintot utaltak át bölcsődeépítési hozzájárulásként.*

A vb-ülés *elismerését fejezte ki* az igazgatóságnak a dolgozók lakáshelyzete javítása érdekében tett erőfeszítéseiért. Csupán Vas megye területén — mint ismeretes, az igazgatóság hatásköre 4 megyére terjed ki — 190 vasutascsalád jutott lakáshoz az új lakótelepeken, hitelkeret biztosítása révén. *Szombathelyen, Sárvárott és Celldömölkön összesen 38 millió forintot utaltak át a tanácsok lakásfejlesztési alapjára.* A kielégítetlen lakásigénylők száma azonban így is sok. Pedig társas- és családiház-építésre további 11 milliő forint kamatmentes hitelt is kaptak a vasutas dolgozók, köztük szép számban fiatal házasok.

FIGYELEMMEL KÍSÉRIK a nagy családosok helyzetét. A vonali és állomási őrházak bővítésénél, villamosításánál elsőbbséget biztosítanak számukra. *A területi bizottság tavaly 256 ezer forint segélyt fizetett ki.* A 204 csökkent munkaképességű férfi és 13 nő egészségi állapotának megfelelő munkakörben dolgozik. Tavaly 140 000 forint keresetkiegészítést és 517 000 forint baleseti járadékot utaltak ki címükre.

Az ülésen elhatározták, hogy az egészségügyi és szociális ellátásban meglévő hiányosságokat a jövőben a tanácsi szervekkel egyetértésben számolják fel.

Szelei Teri

Vándorserleg a győztesnek

A szombathelyi igazgatóság *MHSZ Lövész Klubja* rendszeres sportolási lehetőséget biztosít a lövészetet kedvelők számára. A Honvédelmi Kupa Lövészverseny mellett több alkalommal rendeznek meghívásos és emlékversenyeket is. Legutóbb a szombathelyi vasúti csomópont KISZ-bizottságával együttműködve lőversenyt rendeztek a KISZ-alapszervezetek 6 fős csapatai részvételével. A KISZ vándorserleget alapított a csapatverseny győztesének, melyet a TBFF KISZ alapszervezetének tagjai nyertek el egy évre.

A győztes csapat tagjai — *Baki, Csécs, Csigó, Schäffer, Sátori, Szabó* — 339 köregységet értek el. A második az állomás csapata lett. Az egyéni versenyt *Schäffer Gábor* nyerte 92 körrel; 2. *Boros Lajos 76*; 3. *Sátori Vilmos* 55 köregységgel. A helyezetteket a KISZ-bizottság értékes tárgyakkal díjazta.

Varga Csaba

A Farkasréti temetőben

Nagy részvéttel búcsúztatták el dr. Mészáros Károlyt



A szervezett dolgozók nevében Szabó Antal főtitkár búcsúzott dr. Mészáros Károlytól, az elhunyt miniszterhelyettestől, a MÁV kimagasló érdemeket szerzett vezérigazgatójától.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Július 19-én, a Farkasréti temetőben, több ezer gyászoló kísérte utolsó útjára a közelmúltban elhunyt *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettest, a Magyar Államvasutak vezérigazgatóját. A gyászszertartáson megjelent *dr. Csanádi György* közlekedés- postaügyi miniszter, *Klézl Róbert*, az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának helyettes vezetője, ott voltak a KPM miniszterhelyettesei és számos más minisztérium felelős beosztású képviselői is. A fegyveres erőket *K. A. Szinyicin* vezérőrnagy, az ideiglenesen Magyarországon állomásozó szovjet hadsereg közlekedési parancsnoka, *Kovács Pál* vezérőrnagy, a Magyar Néphadsereg műszaki dandárjának parancsnoka, a Belügyminisztérium és a rendőrség magas beosztású tisztjei képviselték. A vasúti tisztek sorfalával övezett ravatalnál lerótták kegyeletüket a külföldi vasutak részéről a temetésre érkezett vendégek, ott voltak a MÁV-val közvetlen kapcsolatban levő nagyobb szállítható vállalatok képviselői és a vasút felügyelete alá tartozó vállalatok vezetői és dolgozói is.

Pontban fél 5 órakor, a gyászszertartás megkezdésekor, az országban számos helyen, elsősorban a Déli Vontatási Főnökség területén a mozdonyok megszólaltatták kürtjeiket, sípjaikat — a vontatási dolgozók így búcsúztatták elhunyt vezérigazgatójukat.

A ravatalnál *Födvári László* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes és *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály MSZMP Bizottságának titkára, a sírnál *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára vett búcsút a magyar vasút elhunyt vezetőjétől.

Földvári László miniszterhelyettes gyászbeszédében kiemelte, hogy dr. Mészáros Károlyban megvolt az a képesség, hogy a jövőbe is tudott tekinteni. Életcéljául tűzte ki, hogy korszerű, gazdaságos, jól működő vasútrendszert építsen ki és hogy a vasút legyen vonzó a fiatalság körében. Rendkívül tevékeny életpályája során sok nehéz feladatot megoldott és tevékenyen részt vett a közlekedéspolitikai koncepció elméleti kidolgozásában, a vasúti törvény megalkotásában.

Igényes volt önmagával szemben és ugyanilyen igényességet kívánt mindenkitől.

Dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály MSZMP Bizottságának titkára dr. Mészáros Károly munkásmozgalmi múltját méltatta. Hangsúlyozta, hogy az elhunyt egész életpályáját a párttal, a dolgozó nép érdekeivel való elkötelezettség és a mélységes szocialista humanizmus határozta meg.

A sírnál *Szabó Antal* főtitkár mélyen megrendült szavakkal festette alá dr. Mészáros Károly kimagasló emberi tulajdonságait és vett búcsút a a vasút, a közlekedés és a posta szervezett dolgozóinak nevében is a magyar közlekedésügy nagy alakjától, akinek alkotó szellemi tevékenysége még hosszú időre a magyar vasút műszaki fejlesztésének meghatározója marad.

Dr. Mészáros Károly koporsóját az Internacionálé hangjai mellett helyezték a sírba, melyet csakhamar teljesen elborítottak az emlékezés, a tisztelet és a megbecsülés koszorúi.

A JÓ MUNKA LEGFŐBB FELTÉTELE:

A KÖLCSÖNÖS MEGBECSÜLÉS

1941 óta teljesít szolgálatot a vasútnál *Bara Ferenc* Lábatlan állomás kereskedelmi hivatalnoka. Harminc esztendővel ezelőtt átmenesztő-kocsifelíróként kezdte, majd ugyanitt nyolc évig forgalmi szolgálattevő volt. Jelenlegi munkakörét 1961-től látja el.

— *Mégpedig nem akárhogyan* — mondja róla *Környei Mihály* állomásfőnök. — *Feri bácsi kitűnő munkaerő: tiszteletlettudó, segítőkész, vontos.*

— Csak itt Lábatlanban, *hat főnökön volt az elmúlt két évtizedben. De egyikkel sem volt soha nézeteltérésem* — mondja. — Én a munkámat mindig a legjobban igyekeztem elvégezni, s azt tapasztaltam, hogy *ezt minden vezető észrevette, értékelte.* Háromszor kaptam kiváló dolgozó kitüntetést. Ha még egyszer foglalkozást választhatnék, *ismét vasutas lennék. Az apám is az volt, s én sem tudnék elképzelni magamnak más pályát.*

Feri bácsi termelési felelős a szakszervezeti bizottságban. Miben segíthet leginkább a közösségnek ebben a tisztségében?

— *A munkakörülmények javításán kívül arra ügyelünk, hogy egy-egy posztot az arra legalkalmasabb ember töltsön be. Nemegyszer volt már arra példa, hogy valamilyen megoldandó probléma ügyében megírt jelentésünk, egységes véleményünk meghozta a kívánt eredményt. A gazdasági munka szempontjából tehát a vezetők és a beosztottak közötti egység és minden dolgozó kölcsönös megbecsülésének elérése a legfontosabb. Szakszervezeti tisztségviselőként is ezért munkálkodom.*

Még egy éve van a vasútnál, utána nyugalomba vonul. Van egy kis háza Nyergesújfalun, akörül mindig lesz munka bőven...

L. Simon Zsuzsa

Tűzben kezdődött barátság

„Az idei vasutasnapra is becsületes, szorgos munkával és az első félévben elért nagyszerű eredmények birtokában készülődtek a pécsi igazgatóság területén dolgozó vasutasok. Az ünnepet mégsem a korábbi szállítási rekordok túlszárnyalása tette számukra igazán maradandó élménnyé — hiszen szinte természetesnek tekintjük már, hogy a népgazdasági igényekhez igazítsuk mindennapi helytállásunkat —, hanem egy kedves vendég látogatása, aki a Szovjetunióból érkezett. Ez a vendég *Nyikoláj Prohorovics Seveljov* volt, Sárbogárd állomás egykori katonai parancsnoka, aki huszonnyolc év elteltével ismét eljött közénk: *emlékezni a háborús zivatarra és együtt őrülni velünk az azóta elért eredményeknek...*"

KÉT FÜZET

Halmai János, lapunk pécsi tudósítója írta szerkesztőségünknek a fentebb idézett sorokat. Megírta továbbá, hogy a mindenkor példamutató magatartást tanusító parancsnokot 1945 óta sokszor emlegették a magyar vasutasok, főként a sárbogárdiak, s most jó érzéssel tapasztalták, hogy ennyi idő múltán ő sem feledkezett el róluk. A látogatáskor elismerően nyilatkozott Sárbogárd állomás új felvételi épületéről, amelynek helyén a felszabaduláskor romok voltak. Az iránvítószolgálatot akkor még a raktár egyik zugában bonvolították le. A vendég pontosan emlékezett arra, hogy hol volt a távirda és ki volt a távírász, a forgalmi szolgálattevő, kik tartoztak a tartalékmozdony személyzetéhez stb. Név szerint emlegette *Keszei Károlyt, Csőgör Józsefet, Boros Lajost* és a többieket. Azt megelőzően Pécsett felkereste *Vidéki Imrénét*, Sárbogárd állomás egykori főnökének özvegyét, majd részt vett azon az ünnepségen, amelyen *dr. Szabó Tibor* vasútigazgató fogadta őt és a vasutasnap kitüntetettjeit.

Mi Budapesten találkoztunk a Nagy Honvédő Háború egykori katonájával, a Szovjet Vasutak immár nyugdíjas tisztviselőjével. Még csak ötvenhat éves, de a sok sebesülés, a háború viszontagságai, az azt követő küzdelmes esztendők felette sem múltak el nyomtalanul. Igaz, tartása még most is katonás, kedve fiatalos. *Amint leülünk beszélgetni, kezében két jegyzetfüzetet tart.* Az egyik megviselt, s annak lapjai olyan eseményeket őriznek, amelyek most ismét visszahozták őt Magyarországra, Pécsre, Sárbogárdra. A másik füzet ropogós lapú, sárga fedelű: a mostani élmények, találkozások tára.

SZERELVÉNY, 1500 SEBESÜLTTEL

Ez utóbbit lapozgatja... közben lelkesen beszél... Talán csak Dosztojevszkij meséiből adhatná vissza hűen ennek a viharokban edzett, kemény embernek, ennek az egész életét végigdolgozó vasutasnak az örömét, meghatottságát.

Beszél a *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* rendezésében lezajlott fogadásról, a vidéki találkozásokról, az *úttörővasút* meglátogatásáról, a Sárbogárdon reggelig tartó vasutasnapról. *Büszkén mutatja az MSZBT-től kapott kitüntetést, a MÁV-vezérigazgatóság ajándékát, a sárbogárdiak fényképes albumát a múlt és a jelen képeivel.*

Az egyik képre mutatva — amely az úttörővasúton készült — így szól: „*Eto továris Lindner...!*"

— Jól emlékszem rá... Még fiatal mozdonyvezető volt, amikor én Sárbogárd állomás katonai parancsnokaként a Vörös Hadseregben szolgáltam. Gyakran találkoztunk: *lőszeres vonatokat továbbított mozdonyával Pusztaszabolcs—Budapest vagy Székesfehérvár irányába. Látja, azóta az én hajam ritkább, az övé pedig fehérebb lett...*

Mosolyog, azután ismét elkomorodik, amikor elmondja, hogyan találkozott először a sárbogárdi vasutasokkal.

— Borzalmas éjszaka volt... A német „stukák" szüntelenül vijjogtak felettünk... Bömböltek az ágyúk, kattogtak a géppfegyverek... A megbízatás, a parancs — hogy át kell vennem az állomás vezetését — már ott lapult a táskámban. Katonáimmal sikerült is eljutnom a vágányokig. *Vidéki Imrét, az akkori állomásfőnököt és néhány beosztottját, Keszei Károlyt, Tállai, K. Szabó elvtársat a teherkocsik között találtuk,* s mondhatom, hogy pillanatok alatt összeszerátkoztunk. Kiderült ugyanis, hogy a korábban megsebesült és bevagonírozott szovjet katonák vonatját igyekeztek volna kimenekíteni a visszamaradó németek elől, veszélyeztetve ezáltal a saját életüket is. Kézi jelzőlámpát nem használhattak, a gőzmozdony kazánjára rátüzelni a leponyvázott sátortető alatt is kockázatos volt... *Végül is a magyar vasutasok a mi fegyveres támogatásunkkal oldották meg a nehéz feladatot... A szerelvény 1500 sebesült szovjet katonával hagyta el a veszélyeztetett állomást...*

ÜZENET JÖTT...

A fegyverropogás közepette szövődött barátság emléke adta a tollat *Nyikoláj Prohorovics Seveljov* kezébe, amikor néhány évvel ezelőtt levelet írt az *Izvesztyija* szerkesztőségének, s ennek nyomán jött létre a mostani látogatás.

— *Sajnos, Imrével már csak a temetőben találkozhattam* — sóhajt a vendég.

— Imrével...?!

— *Da, da... Vidéki Imre állomásfőnökkel.* Sokáig leveleztünk, azután egyszer csak megszakadt a levelezés. Majd pár év múlva otthon, a lakásomon beállított hozzám egy magyar fiatalember, *ifjú Vidéki Imre.* Elmondta, hogy az apja súlyos beteg, s szüntelenül az 1944—45-ös napokat és személy szerint engem emleget. Kérte, hogy látogassam meg. De nem sokkal a fiatalember visszautazása után szomorú hír érkezett: *Imre barátom nincs többé...* Hűséges feleségétől most tudtam meg, hogy azon a napon, amikor a fia a Szovjetunióból, tőlem megjött és elmondta, hogy élek, dolgozom, jól vagyok, aznap este békésen meghalt...

Gergely József

A túlórák elszámolását vizsgálta a népi ellenőrzés

Már csaknem négy esztendő telt el azóta, hogy a kormány a *Központi Népi Ellenőrzési Bizottság* előterjesztése alapján megtárgyalta a vasutas dolgozók helyzetét. Az 1969 decemberében született kormányhatározat, azon túlmenően, hogy gyors anyagi segítséget nyújtott a legégetőbb bérezési problémák megoldásához, számos egyéb intézkedést is tartalmazott. Ezek messzemenő egyetértésre találtak a vasutas dolgozók körében. Ilyen intézkedések hatására módosították az éjjeli pótlék összegét, szabályozták a túlórák elszámolását.

A közelmúltban hozták nyilvánosságra az egészségi okból nyugdíj előtt munkakörváltozásra kényszerült dolgozók előnyösebb elbírálásával kapcsolatos rendelkezéseket, amelyeket a dolgozók a *Magyar Vasutas* hasábjain keresztül is megismerhettek. Ugyancsak közismertek a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV erőfeszítései a dolgozók lakásproblémáinak megoldására.

A jogos túlórákat el kell számolni

A népi ellenőrzéshez 1968—69-ben nemcsak az utazóközönség, vagy a fuvaroztató felek részéről, hanem a vasutas dolgozóktól is igen sok bejelentés érkezett. *Az említett intézkedések hatása most azon keresztül is lemérhető, hogy ezeknek a panaszoknak a száma az elmúlt évben minimálisra csökkent.* Természetesen a helyzet még ma sem problémamentes. Éppen ezzel kapcsolatosan szeretném a figyelmet felhívni egy olyan problémára, amelyet közérdekű bejelentés formájában hoztak tudomásunkra és a vizsgálat a bejelentésben foglaltakat igazolta.

A közelmúltban a KNEB címére érkezett panaszlevél írója arról tájékoztatott, hogy bár a kollektív szerződés szabályozza a túlmunkáért, illetve a vasárnap végzett munkáért járó munkabérek elszámolását, *a tapolcai vonalfőnökséghez tartozó állomásokon a dolgozók mégsem kapták meg maradéktalanul az őket megillető összegeket.*

A helyszíni vizsgálat előtt áttanulmányoztuk *a MÁV Kollektív Szerződését és a Függeléket.* A kollektív szerződés nyelvezete nem olyan amit egyszeri olvasás után könnyen meg lehet érteni, mivel a jogászok nyelvén készült. Az összes munkaügyi vitának viszont ez az alapja. Ezen túlmenően tájékozódtunk a Vasúti Főosztály illetékes szakembereinél, ahol elmondták: *semmilyen érdek nem fűződik ahhoz, hogy az igazgatóságok, vagy a külszolgálati főnökségek a jogos túlórákat ne számolják el.* Hiszen ezek felmerülési oka vagy a többletmunkában, vagy a létszámhiányban keresendő, tehát a túlórák mögött mindenképpen elvégzett munka áll. Hangsúlyozták, hogy a túlmunkák elszámolására a vasút megfelelő anyagi eszközökkel rendelkezik.

Írásban kell megállapodni

Az elszámolásra vonatkozó szabályok kellő megismerése után *Balatonakali—Dörgicse* és *Zánka—Köveskál* állomáson egy évre visszamenőleg ellenőriztük a munkabérek elszámolását. A munkaidő kiszámítását a felolvasókönyvekből végeztük, ahol a havi kötelező munkaidő és a ténylegesen teljesített munkaidő összehasonlításából kitűnt, hogy a dolgozó végzett-e túlórát vagy sem. Mindkét állomáson — — egyes munkakörökben — már a közbeváltás is megvalósult. *Nemcsak a túlmunka végzést, hanem azt is néztük, hogy a dolgozó a heti pihenőnapját megkapta-e és ha igen, abból egy a hónap folyamán vasárnapra esett-e.* (Ez bármilyen beosztásban lévő dolgozóra vonatkozik, tekintet nélkül arra, hogy közbeváltós, vagy közbeváltó nélküli munkakörben teljesít szolgálatot.) A kollektív szerződés szerint ugyanis a... *„dolgozó részére havonként egy 36 órás vasárnapi pihenőt kell biztosítani, melyből a váltási rendtől függően legalább 17, illetve 18 órának vasárnapra kell esnie".*

Ez a közbeváltós munkakörben azt jelenti, hogy ha a közbeváltás a hétfői, vagy a szombati nappali szolgálatra esett, a vasárnapi pihenőt biztosították. A közbeváltó részére mindig biztosítva van a heti pihenő, hiszen szombat estétől hétfő reggelig minden héten szabad. Ugyanez a paragrafus (Koll. Szerz. 35.§.3. bek.) azt is tartalmazza, hogy ennek a vasárnapra eső pihenőnapnak *„kiadásától a szolgálati főnök a dolgozóval történt megegyezés alapján térhet el".* Elképzelhető, hogy valakinek kedvezőbb, ha a szabad időt hétköznap kapja meg, de ebben a kérdésben írásban kell megállapodni. Ilyen írásbeli megállapodást nem találtunk.

Ahol a közbeváltás rendjét betegség, szabadság stb. nem zavarja meg, *elméletileg nem lehet probléma sem a munkaidővel, sem a pihenőnappal.* Azokban a beosztásokban viszont, ahol a munkaidő-csökkentését közbeváltás nélkül munkaközi szünettel oldották meg, a vasárnapi pihenő, havi egy alkalommal történő biztosítása már problémát jelent. (Ebben az esetben a málházóknál.) Itt az állomásfőnök csak helyettes igénybevételével tudja a dolgozót szabaddá tenni. Természetesen a közbeváltós munkakörökben sem megy minden simán. A szabadságolás, illetve váratlan megbetegedés esetén, amikor a vonali tartalékost nem sikerül biztosítani, megszűnik a közbeváltás és nemcsak a vasárnapi pihenő marad el, de túlóra is jelentkezik. Ha viszont a teljes létszám rendelkezésre áll, egyes esetekben az is lehetséges, hogy a dolgozó részére a következő hónap végéig pótlólag kiadhatják. Ezzel a megoldással több esetben találkoztunk.

A szemlélettel is baj volt

Mindezek figyelembevételével a vizsgálat megállapítása szerint *Balatonakali—Dörgicse állomáson 1972-ben, 6 dolgozónál összesen 64 túlóra elszámolása maradt el, és 8 dolgozó részére összesen 21 esetben nem biztosították a vasárnapra eső pihenőnapot. Zánka—Köveskál állomáson már súlyosabb volt a helyzet. Itt 326 túlóra maradt elszámolatlan, ami 14 dolgozót érintett.* A vasárnapi szabadnap 6 dolgozónál 11 alkalommal maradt el. Természetesen nemcsak a hibákat, hanem az előfordulásuk okát is kerestük. Balatonakali—Dörgicsén főként adminisztrációs hibákra lehetett visszavezetni a jogos munkabér elmaradását, míg Zánka—Köveskálon *a szemlélettel is hiba volt.* A kollektív szerződés ugyanis csak arra adott módot, hogy a teljesített túlórát a következő hónap végéig lehet csúsztatni. Itt viszont az volt a gyakorlat, hogy *a túlórák elszámolását több esetben hónapokig halogatták,* várva, hogy a jogos szabad időt majd csak sikerül biztosítani. Ezek közül néhány esetben a halogatás olyan hosszú ideig tartott, hogy a túlóra feledésbe ment. Nem tudtuk elfogadni azt a módszert sem, hogy az előző hónap kötelező munkaidejének ki nem töltését megtakarításba vették, és a következő havi túlórából ezt levonták.

Az átvizsgált bizonylatokból azt is megállapítottuk, hogy a munkaidő elszámolását mind az igazgatóság, mind a vonalfőnökség részéről ellenőrizték. Ezt az ellenőrzést azonban formálisnak kell minősíteni, mivel az általunk feltárt hiányosságokat nem vették észre.

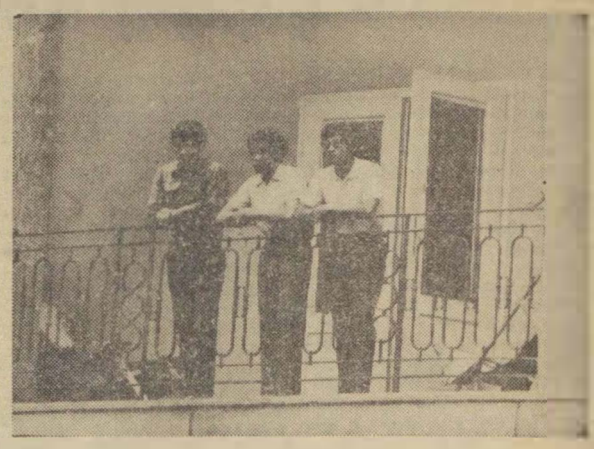
Megállapításainkat a helyszínen jegyzőkönyvben rögzítettük, amit később szükséges intézkedések megtétele céljából elküldtünk a szombathelyi vasút-igazgatósághoz. Levelünket gyors intézkedés követte. *Balatonakali—Dörgicse állomás dolgozói részére 2273, Zánka—Köveskál állomás dolgozói részére pedig 7288 forint elmaradt munkabért soron kívül kifizettek.* Ezen túlmenően az igazgatóság úgy tájékoztatott, hogy folyamatosan az egész vonalfőnökség elszámolását felülvizsgálják. Gondoskodni fognak arról, hogy a túlórák, illetve a vasárnapra eső pihenőnapok elszámolási szabályait az érdekeltek még jobban elsajátítsák. *Ennek elősegítését szolgálja a 17-es Hivatalos Lapban megjelent 105433/1973. I.D. sz. utasítás is, amely egyes munkaügyi szabályok értelmezésével és végrehajtásával foglalkozik.* Itt található az az egyértelmű állásfoglalás, amely eddig konkrétan nem került megfogalmazásra. Eszerint, ha a dolgozó nem egyezett bele, hogy a vasárnapra eső pihenőnapot hétköznap kapja meg, és részére a hónap folyamán egy esetben sem tudták a 36 órás vasárnapi pihenőt biztosítani, *„akkor a hónap utolsó vasárnapját kell a kijelölt vasárnapi pihenőnek tekinteni"*... „Ebben az esetben a dolgozó (fordulója szerint) a vasárnap esti és a hétfő reggeli váltástól teljesített szolgálatára jogosult a heti pihenőnapon végzett munka pótlékára." Az előző bekezdésben pedig egyértelműen leírják, hogy az ilyen... *„heti pihenőnapon végzett munka pótléka 100%".*

Szabályos elszámolást

Már a vizsgálat megindítása előtt is arra lehetett következtetni, hogy *a túlmunka és a vasárnapra eső pihenőnapon végzett munka elszámolása nem mindenütt történik szabályosan.* Ebben a meggyőződésünkben csak megerősített a vasutasok szakszervezetének tájékoztatásunk nyomán küldött válaszlevele, mely szerint hasonló munkabér-elszámolási hiányosságok máshol is tapasztalhatók. Ezért ezúton is szeretnénk felhívni a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy saját területükön kísérjék figyelemmel a szabályos elszámolást, különösen akkor, ha a dolgozók részéről ilyen irányú jelzéseket kapnak.

Bessenyei Gábor
a KNEB gazdasági szakértője

A vonyarcvashegyi üdülőben



Vietnami fiatalok — mint szakszervezetünk tagjai — a vonyarcvashegyi vasutasüdülőben. Az öt éve hazánkban tanuló Nguyen Quoc Thang, Nguyen Thien Duc és Truong Van Nghia Szegeden elvégezték a közlekedési és távközlési műszaki főiskolát, s jelenleg a szegedi TBFF-nél dolgoznak gyakorló mérnökként. Ez év végén térnek vissza Vietnamba, hogy az újjáépülő vasútnál hasznosítsák Magyarországon szerzett tudásukat.

Kérték, hogy lapunk hasábjain nyilvánítsuk ki hálájukat és köszönetüket a magyar népnek, a vasút, az iskola vezetőinek, tanárainak, jelenlegi munkatársaiknak a kapott segítségért.

(Jurkievicz Tibor felvétele)

Szakmunkásavató az Északi Járműjavítóban

A vasúti forgalom az ország vérkeringésének biztosításához elengedhetetlen feltétel a vonó- és vontatott járművek jó állapota. A karbantartást, a javításokat mind a vontatási telephelyeken, mind a járműjavító üzemekben csak megfelelő szakmunkásgárda tudja biztosítani.

A MÁV legnagyobb vontató járműkarbantartó üzemében *az Északi Járműjavítóban az 1972—73 oktatási évben hét szakmában 126 III. éves tanulót oktattak,* többségében villamos és Diesel járműszerelőket, akik sikeres szakmunkásvizsgát is tettek.

Az új szakmunkások nagy igyekezettel sajátították el a szakmai és elméleti ismereteket. Az oktató munka eredményeként megállapítható, hogy *a tanulók elméleti tudása közepes a gyakorlati készsége pedig megközelíti a jó színvonalat.* A végzettek közül sokan igen nagy kézügyességről tettek tanúbizonyságot.

Az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői július 6-án bensőséges ünnepség keretében fogadták az új szakmunkásokat. A szakmunkásavató ünnepségen a most végzett szakmunkástanulók mellett megjelent a képzést végző MÜM 8. sz. Szakmunkásképző Intézet igazgatója, a MÁV Vezérigazgatóság munkatársai, a szakszervezet képviselői, az üzem gyáregységeinek vezetői, s a szakoktatók.

Nagyőszi Péter tanműhelyvezető megnyitó szavai után *Görbicz Sándor* igazgató mondott ünnepi beszédet. Visszatekintett az elmúlt három iskolai évre és értékelte annak tapasztalatait. Rámutatott, hogy az üzem nem kis áldozatot hozott a megfelelő szintű képzés érdekében. Az egyre korszerűsödő berendezések javításához ma már elengedhetetlen a minél tökéletesebb szakmai képzettség.

A MÜM 8. sz. Szakmunkásképző Intézet igazgatója *Bedő Imre* a szakmunkásképzés jelentőségéről beszélt, kiemelve a nagy üzemben végzendő munka fontosságát. *A fiataloknak azt tanácsolta, hogy minden esetben bizalommal forduljanak az idősebb, tapasztaltabb munkásokhoz, akiktől minden segítséget meg fognak kapni.* Legyenek büszkék arra, hogy a munkásmozgalom tradícióival rendelkező legnagyobb vasúti üzem szakmunkásai lehetnek. Gondoljanak vissza szeretettel az intézetre és sok szerencsét kívánt a pályakezdéshez.

Gál János, az üzem szakszervezeti bizottsága nevében köszöntötte az új szakmunkásokat, majd *Oravecz József Diesel* járműszerelő az évfolyam KISZ-szervezője mondott köszönetet az iskolai, a tanműhelyi nevelő-oktató munkáért.

Az ünnepséget nívós kultúrműsor követte, majd az üzem mozgalmi, gazdasági és gyáregység vezetői, oktatói, fehérasztal mellett beszélgettek el az új szakmunkásokkal.

Sebestyén János

A MÁV KÖZÉPÜLETEIN MEGLÁTSZIK,

hogyan dolgozik a Házkezelési Főnökség

Nem látványos a munkájuk azoknak, akik a *MÁV Házkezelő Főnökségen* dolgoznak. A MÁV középületeiben — a vezérigazgatóságon, a jogügyi hivatalnál, a BVKH-ban — mindenki természetesnek tartja, hogy az irodák, folyosók, szobák szépen takarítottak és időről időre megújulnak, s azt is, hogy egyre korszerűsödik a világítás, vagy télen kifogástalan a fűtés.

Pedig igen szorgalmas, szakavatott és lelkiismeretes munkát kell végezniük a főnökség dolgozóinak, hogy mindez így legyen. Jó munkájuk tanúbizonysága többek között az a *dicsérő oklevél,* amelyet a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége adományozott részükre.

A főnökségnek az elmúlt évben egyik legjelentősebb műszaki ténykedése volt a gázfűtés bevezetése a vezérigazgatóság épületében. A munkát a levegő szennyezettségének csökkentésére, illetve tisztaságának megőrzése céljából végezték el, végrehajtva ezzel a vonatkozó kormányhatározatot. A korszerű fűtőberendezés használata egyébként *évi 600 000 forint megtakarítással jár.*

Hosszan sorolhatnánk még az utóbbi időszakban elvégzett munkákat, amelyek közé tartozik például a személyfelvonó építészeti feladatainak megoldása, a folyosók számtalan régi ajtóinak korszerűbbre cserélése, festések és mázolások, burkolómunkálatok, *a MÁV Nyugdíjhivatal épületének előkészítése felújításra, majd a felújítások megkezdése, a BVKH épületében a fűtés korszerűsítése stb.* Mindehhez hozzászámíthatjuk azokat az erőfeszítéseket is, amelyek a hivatali munka folyamatosságának biztosítására irányultak a helyiségek átalakítása, festése előtt, a bútorok, egyéb berendezési tárgyak más helyiségekbe való áthurcolásával.

Ennek a sokrétű és méreteiben is nagy munkának a végzéséhez nélkülözhetetlen támogatást nyújt a MÁV Házkezelő Főnökségnél kibontakozott szocialista brigádmozgalom. Megindítását 1967-ben *Madaras István,* a főnökség vezetője kezdeményezte. A főnökség létszámába tartozó 230 dolgozó közül 160 tagja van a 12 szocialista brigádnak. A múlt évi eredmények alapján *két brigád érdemelte ki az arany fokozatot, ezenkívül egy brigád az ezüst-, öt a bronz- és egy közösség a zöldkoszorús, illetve a zászlós fokozatot.* Érdekes különben, hogy a főnökség valamennyi szocialista brigádjának társadalmi vonatkozású tevékenységét egy személy — *Halász Béla,* az aranykoszorús *Barátság* brigád tagja — irányítja, szervezi.

A Barátság brigád tagjai patronálják például a kaposvári MÁV Nevelőotthon árva gyerekeit, s időnként ajándékokat — könyvet, játékot, ruhát, cipőt, édességet — küldenek nekik. A gyerekek viszonzásul saját készítésű könyvjelzővel, kézimunkákkal ajándékozták meg a brigád tagjait. Hasonló kapcsolatot tartanak a *Baross* és a *Tyereskova* brigád dolgozói a MÁV bodrogolaszi és kőszegi nevelőotthonában élő gyermekekkel, a *József Attila* brigád pedig a Budakeszi MÁV Tüdőszanatóriumban kezelt betegeket látogatja, pontosabban azokat, akiknek nincs hozzátartozójuk, aki meglátogathatná őket.

E rövid beszámoló talán érzékelteti némiképp, hogy a házkezelő főnökség dolgozói mind szakmai, mind társadalmi vonatkozásban jó munkát végeznek, s rászolgáltak az elismerésre.

Kristek Pál

CENTENÁRIUM BÁTASZÉKEN

Száz éve nyílt meg a Duna–Dráva Vasút

Az idei vasutasnapon ünnepelték a *Bátaszék—Dombóvár* közötti vasútvonal megnyitásának 100. évfordulóját. Ebből az alkalomból a Bátaszék állomás parkjában felállított „1873—1973" feliratú emléktáblát *dr. Szabó Tibor* vasút-igazgató avatta fel a vasutasok, a megye, a járás és a község vezetői, lakosai jelenlétében.

Ugyanezen a napon — július 8-án — az állomás oktatótermében rendezett emlékkiállítást *Vajda Gyula* állomásfőnök nyitotta meg. A kiállítás megtekintői láthatták az egykori Duna—Dráva Vasút megannyi emlékeit, köztük korabeli rajzokat, a Mőcsényi alagút színes építési tervét, a *Békei Géza* nyugdíjas mozdonyvezető által készített mozdony-modelleket, régi és új jelzőeszközöket, pályafenntartási anyagokat, szerszámokat stb.

Bátaszék község művelődési házában ezután nagygyűlésre került sor, amelyen részt vett *K. Papp József,* az MSZMP megyei Bizottságának első titkára is. Az ünnepi beszédet *dr. Szabó Tibor,* a pécsi vasút-igazgatóság vezetője tartotta.

PAKLIKOCSI HELYETT...

Debrecen-Vásártér állomás csaknem száz dolgozójának régi vágya teljesült azáltal, hogy a közelmúlt napokban *új szociális létesítményt vettek birtokukba.* Az épületben korszerű öltöző, fürdő, valamint oktatóterem áll rendelkezésükre. Ugyanitt az otthonról hozott ételeiket is meg tudják melegíteni a kétlapos villanyrezsón.

Az állomás dolgozóinak örömét igazán csak azok érthetik meg, akik tudják, hogy Debrecen-Vásártér kocsirendezői *eddig legfeljebb a „paklikocsi" lavórjában mosakodhattak,* s ugyanott volt a ruhaszekrényük is elhelyezve. Most viszont már kultúrált körülmények között öltözködhetnek, hideg és meleg vízzel zuhanyozhatnak, s nehéz munkájuk végeztével így felfrissülve térhetnek haza.

Egy és negyed évszázad múltán:

Elégtétel Gyula városának

A jelen vasútja visszaadja mindazt, amit elvett a régi

Gyula város — amelynek vára a XVI. századig fontos hazai és nemzetközi útvonalak védelmezőjeként magasodott ki a Fehér-Körös partjait övező síkságból, s amely város a török uralom megszűnését követő időkben megyei székhellyé nőtt — *forgalmi jelentőségét a vasutak kiépítése után elvesztette.* Mi több: 1950-ben, tehát már a felszabadulás után, a megye székhelye is a vasúti csomóponttal rendelkező Békéscsaba lett.

Az első gyorsvonat

Gyula azonban a szocialista társadalom ádta lehetőségek kihasználásával és éppen a vasút korszerűsödése révén *nem maradt eldugott, határszéli városka, hanem hazánk egyik leglátogatottabb idegenforgalmi központjává vált,* ahol mindemellett fejlődik az ipar, virágzik a mezőgazdaság, pezseg a kulturális élet. Legutóbbi látogatásunkkor erről beszélgettünk *Horányi László* állomásfőnökkel és *Süveges István* szb-titkárral.

— *Most, a nyári menetrend életbelépése óta közvetlen gyorsvonat köti össze Gyulát a fővárossal, illetve a távoli tájakkal, országokkal* — újságolta az szb-titkár, miközben büszkén mutatta a nemrég újjáalakított felvételi épületet és szépen rendbehozott környékét.

— *Innen Budapestre, illetve Budapestről ide vasútvonalunk 125 esztendős fennállása óta, még soha nem közlekedett gyorsvonat* — magyarázta az állomásfőnök, hogy érthetőbbé tegye, miért fogadta a 30 000 lakosú város és felújított állomásának dolgozó közössége oly nagy-nagy lelkesedéssel ünnepelve az első alkalommal befutott gyorsvonatot és személyzetét. *Az úttörők virágcsokrokkal kedveskedtek az érkezőknek, s az állomásiak a hangosbemondón keresztül köszöntötték az utazóközönséget.*

— Városunk lakóinak és az ide látogató túristák ezreinek régi vágyát váltotta valóra a vasút — jelentette ki Horányi László. — A gyorsvonat minden reggel 7 óra 10 perckor indul a Keletiből, és Békéscsabán át 10 óra 32-kor érkezik Gyulára. Este 6 óráig szórakozhatnak, fürödhetnek, gyönyörködhetnek a város patinás műemlékeiben az egy napra érkező látogatók is, majd 21 óra 22 perckor, már vissza is érkeznek a Keleti pályaudvarra. Nem véletlen tehát, hogy az újonnan beállított gyorsvonat hozzánk mindig kihasználva érkezik, s este ugyancsak már az indulásnál szintén megtelik.

Naponta 3000 utas

— Mennyi látogatóra számítanak az idei nyáron?

— Nem könnyű a vendégek számát megbecsülni, mert *a városunkban rendezett kulturális események iránt állandóan fokozódik az érdeklődés.* Az biztos, hogy *naponta több mint 3000 utas fordul meg állomásunkon.* Tavaly például, amikor itt tartották *az eszperantisták X. jubileumi nyári egyetemét,* 14 országból jöttek össze a részvevők, többek között *Angliából, a Szovjetunióból, Olaszországból, az NSZK-ból, Hollandiából* stb. Az idei eszperantó napokra — úgy hallottuk — 200 fiatal jön *Lengyelországból* és *Finnországból* is. A jubileumi évet követően megnőtt az érdeklődés a gyulai nyári egyetem iránt, annak ellenére, hogy az idén, éppen a közeli napokban, *Belgrád* lesz az eszperantisták „világprogram"-jának színhelye. Városunkban egyébként más kulturális rendezvények is várják a látogatókat, attól függetlenül, hogy hozzánk *kimondottan a híres gyógyfürdő és a kitűnő strand miatt is érdemes eljönni...*

A megnövekedett forgalom a vasutasoktól fegyelmezett munkát, pontos, udvarias szolgálatot követel. Am a gyulaiakra méltán lehet ebben a vonatkozásban is számítani. *Évről évre eddig is elérték az élüzemszintet, nagy gonddal végzik az állomás és környéke csinosítása, rendbentartása érdekében vállalt társadalmi munkát,* ápolják a parkot, a peronon elhelyezett virágokat, közben a rakodóhelyek karbantartásával igyekeznek könnyíteni a szállítható ügyfelek munkáját is. Mindebben *élenjár a négy szocialista brigád,* amelynek tagjai személy szerint felelősséget éreznek azért, hogy fejlődő, gyarapodó városukban jól érezzék magukat mind az érkezés, mind a visszautazás perceiben Gyulára látogató vendégek, a hazai és a külföldi turisták, ugyanakkor a környékről bejáró dolgozók, vagy az ott tanuló diákok szintén kényelmesen, balesetmentesen utazhassanak naponta a város és otthonuk között.

— *Ehhez a megtisztelő feladathoz és szép hivatáshoz állomásunk szakszervezeti bizottsága is kész minden tőle telhető segítséget megadni* — mondotta búcsúzóul Süveges István.

Kesztyűs Ferenc

Alkatrészt gyártanak kocsikhoz, mozdonyokhoz

Újjászületőben a fehérvári járműjavító

Aki mostanában végigjárta a *székesfehérvári járműjavító* területét, azt hihetné, hogy háború utáni állapotot lát. Terjedelmes épületek romokban, tégla- és törmelékhalmaz. Hellyel-közzel új, vagy újuló épületek is, amelyek jelzik, hogy ez esetben nagy átalakulásról van szó. A 78 esztendős üzemre ráfér már egy kis fiatalítás.

— *Nemcsak az épületek és a berendezés elavultsága miatt, hanem azért is, mert feladataink megsokasodtak, profilunk a régihez képest megváltozott, új épületekre, új berendezésekre van szükség* — tájékoztat *Kuti István* főmérnök.

— Jelenleg a termelésünk 99 százalékát a kocsi- és alkatrészgyártás jelenti. Mozdonyműhelyünkben pedig az előregedett 424-eseket újítjuk fel, hiszen bár megszűnt a gyártásuk, a meglevő gépek még sokfelé hasznos szolgálatot tesznek.

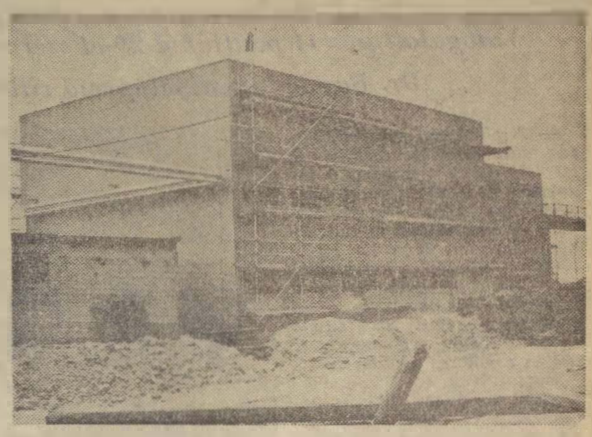
— Milyen kocsikat gyárt az üzem?

— *Egyik fő gyártmányunk az alacsony oldalfalú, 30 tonna teherbírású „KS" kocsi, amely személyautók továbbítására is alkalmas. Ebből évente 400-at gyártunk.* Másik termekünk az ércszállító kocsi, az ércmérleg kocsi és a gödörásógép, amelyet főként a vasút villamosításánál használnak. Megemlíthetem a zúzottkőszállító kocsit, amelyből eddig 580-at készítettünk. Cementszállító, téglaszállító és élőhalexportáló kocsi van még a listánkon, továbbá szerelőkocsi a metróhoz, alagúti személyzetszállító kocsi, és hogy el ne felejtsem, az idén 500 sertésszállító kocsit kell átadnunk.

Devecseri Tibor, a szervezési osztály munkatársa végig kalauzol az üzemen és büszkén mutatja a még körülállványozott vöröstéglás épületet, amelyen már ott leng a jel: kívül kész az épület, már csak a belső szerelések folynak.

— *Ez lesz a mi korszerű öltözőnk és fürdőnk, amelyet alkotmányunk ünnepére szeretnénk átadni.*

Balogh József



Befejezéshez közeledtek a 840 személyes öltöző és fürdő építési munkálatai

(A szerző felvétele)

TÍZ ÉV ALATT

Százmillió forint megtakarítást eredményezett a MÁV—Volán együttműködés

A vasút és az autóközlekedés 1963-ban megkezdett tervszerű együttműködésének eredményeit értékelték a MÁV-vezérigazgatóság székházának művelődési termében rendezett ünnepségen a vasút és a *Volán Tröszt* vezetői.

Az elnöklő *Kajcsa József,* szakszervezetünk közgazdasági osztályának vezetője megnyitó beszédében üdvözölte a Központi Szállítási Tanács, a KPM közlekedéspolitikai főosztályának képviselőit, a MÁV és a Volán vezetőit, továbbá a MÁV—Volán-komplexbrigádok jelenlevő brigádvezetőit.

Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes összefoglaló értékelésében elmondta, hogy a két nagy közlekedési vállalatnak a közlekedéspolitikai koncepció irányelvei szerint megkötött együttműködési megállapodása *az elmúlt tíz évben fokozatosan kiterjesztette a munkamegosztást a vasút és a közúti tépkocsiközlekedés között.* Egyik legfontosabb része volt ennek, hogy több gyenge forgalmú vasútvonal gazdaságtalan személy- és áruforgalmát közútra terelték, ilyen módon gazdaságossá tették, meggyorsították Ez ideig 32 viszonylatban terelték át a forgalmat a vasútról a közútra. *Az együttműködés tökéletesítésére közös komplexbrigádokat alakítottak.* A brigádok sok szervezési, technikai nehézséget küzdöttek le az egymásba kapcsolódó vasúti-közúti munka folyamatában. Ennek következtében *1968-ban már 41,4 százalékkal több vasúti kocsit kezeltek, mint az együttműködés első évében, 1963-ban. Tavaly pedig már 44.8 százalékkal nőtt a tíz év alatt együttesen kezelt kocsik száma.* A késetten kezelt kocsik aránya 24.9 százalékról a tíz év alatt 12,5 százalékra csökkent. A géppel rakott árutonna 1968-ban 28 százalék, 1972-ben pedig 54,6 százalék volt.

A MÁV—AKÖV-komplexbrigád-mozgalom 1963-ban Törökszentmiklósról indult el és terjedt el az egész országban. Egy év elteltével már több mint 100 komplexbrigád dolgozott. Az árufuvarozásban ma már 150 komplexbrigád 3500 taggal, a személyszállításban pedig 100 brigád működik 3000 taggal a különböző csatlakozó állomásokon.

A MÁV—Volán-együttműködés jövőbeni egyik legfontosabb feladatául a korszerű áruszállító lánc, a nyersanyagok, félkész és késztermékek az árukibocsátóhelytől a felhasználóig való továbbításának egységes zárt technológiai folyamatát jelölte meg a vezérigazgató-helyettes.

Ezután *dr. Zahumenszky József,* a Volán vezérigazgatóhelyettese méltatta az együttműködést. Elmondta, hogy *évente több millió forintot takarítanak meg a MÁV—Volán komplexbrigádok.* Megközelítő számításokat szerint az évi megtakarítás 10 millió forintra tehető.

Szűcs Zoltán vezérigazgatóhelyettes ezután kitüntetéseket adott át. A kitüntetettek nevében *Bolcsó János, Cegléd állomás* kereskedelmi főnökhelyettese mondott köszönetet, majd hasznosítható javaslatokat tett a komplexbrigádok további munkájára vonatkozóan.

(Szász)



Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes méltatta a MÁV—Volán komplexbrigádok egy évtizedes mozgalmának eredményeit

CSIZMA ÉS JELZŐSÍP

Debrecen—Vásártér állomás anyaggazdálkodója vagyok, s talán közhelynek hangzik, hogy ebben a munkakörben is elsősorban az emberekkel foglalkozunk. Most is, mint rálább kiderül, olyasmit teszek szóvá, ami látszólag anyagi természetű „szerszám- vagy ruházati". a valóságban azonban sokkal több annál.

A Ruházati Utasítás 5. § /4./ bekezdése szerint nyugdíjazás esetén a sapkák, kesztyűk. lábbelik, ingek, blúzok, inkabátok, nyakkendők a hátralevő viselési időtől függetlenül térítés nélkül kerülnek a dolgozó tulajdonába. A jelzősíp azonban nem tartozik a felsorolt anyagok közé.

— *Miért?* — kérdeztem már többször is a különböző fórumokon, *mire általában legfeljebb annyit válaszolnak az illetékesek, hogy a dolgozók a jelzősípot szerszámkönyvre kapják, a szolgálatuk ellátásához szükséges eszközökkel együtt, s ugyanúgy, aszerint kell leszámolniuk.*

Csakhogy megengedhető-e, hogy a sípot, amelyiket egy-egy vasutas 10—20 éven keresztül használt, leadás után egy másik dolgozó vegye a szájába. Odáig már eljutottunk, hogy például egy bőrcsizmát más ember nem vehet a lábára, mert az egészségtelen, s gombásodást okozhat. Ám a síp ugyancsak előidézhet szájfertőzést, nem is beszélve arról, hogy a sip huszad anynyiba sem kerül, mint egy pár csizma.

Legfőbb érveim közül mégis egészen mást kell az első helyre sorolnom. Mi, anyaggazdálkodók ugyanis gyakran találkozunk nyugdíjba menő váltóőrökkel, kocsirendezőkkel, vonatkísérőkkel, amikor jönnek hozzánk „szolgálati jelvényeiket" végleg leadni.

Olyankor másoknak is látniuk kellene, miként fújnak még egy utolsót a jelzősípba! Fújják, mint olyan sokszor éven át, a küzdelmes napalokon és éjszakákon, hogy „közeledj hozzám!" vagy „távolodj tőlem!" Aztán ideadják a szerény fémtárgyat, s rendszerint kibuggyan a könny a szemükből.

Nehéz nem azt mondani nekik: — *Tartsák meg a sípot becsületes szolgálatuk emlékéül...*

Varga Józsefné
főintéző

Levél az utasoktól

KÖSZÖNET A VASUTASOKNAK

A MÁV hírnevét öregbítették

Az elmúlt héten Budapestről Sárosdra utaztam, s a vonaton mindvégig az egyetemi felvételi vizsgámra készültem. Nem csoda tehát — bár restellem —, hogy otthon egyszer csak édesanyám azt kérdi: — *A drága, szép pulóveredet nem hoztad haza, fiam?*

— *Hoztam bíz' én, csakhogy a vonatban felejtettem.*

Lemondóan, inkább csak „kísérletképpen" visszamentem a sárosdi állomásra, s ott *Dongó Ferenc* váltókezelőnek panaszoltam el keservemet. Ő atyai kedvességgel, szülői megértéssel adta meg a kellő tanácsokat, amelyek alapján csakhamar a forgalmi irodába kopogtattam be. Mire beléptem, *Katona András,* forgalmi szolgálattevő már intézkedett is, mert a váltókezelő telefonon adott értesítése előbb ért oda, mint én. Fél órával később Keszőhidegkút állomásról megjött a számomra nem remélt válasz: *megvan...!*

Egyszerű történet ez, de alkalmat ad arra, hogy köszönetet mondjak a vasutasoknak, akik az ismeretlen utasnak sértetlenül visszaszolgáltatták az elveszettnek hitt csomagját. Meggyőződésem: ha valaki hozzám hasonló helyzetbe kerül — amit senkinek nem kívánok — és nem kapná vissza elhagyott tárgyait, *nem a vasutasok tehetnek róla. Nekik mindenképpen elismerés és megbecsülés jár.*

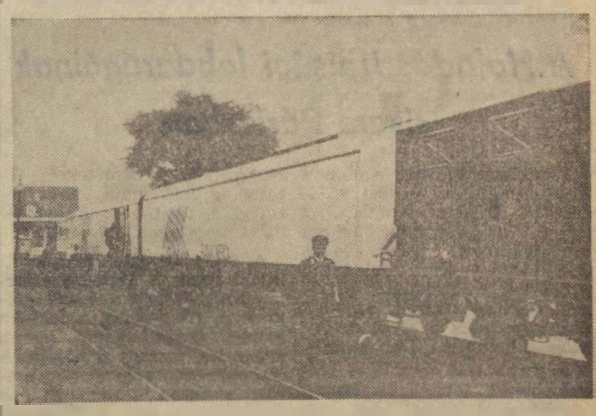
Czeiner Antal
diák

★

Hasonló levelet kaptunk özvegy *Bíró Dénesné,* budapesti lakostól, aki a *Déli pályaudvar személyzetének,* név szerint *B. Kiss Sándor* vonatvezetőnek és *Mayer Tamás* mozdonyvezetőnek mond köszönetet, mivel június 24-én készségesen közreműködtek *Balatonrendes* állomáson egy elveszett, illetve a vonaton felejtett bőrönd megtalálásában. A személyesen nyilvánított hálát azzal hárították el, hogy *„nem tettünk semmi mást, csak a kötelességünket teljesítettük".*

„Akkor legalább ebben a formában, a Magyar Vasutas hasábjain kapjanak elismerést a derék vasutasok" — fejezte be levelét özvegy Bíró Dénesné.

KÜLÖNLEGES SZOLGÁLTATÁS



A magyar vasutasok az angol *Rank Xerox* cég különleges igényeit elégítették ki az utóbbi két hónapban. A sokszorosító és másológépeket gyártó *londoni* vállalat hat kocsiból álló szerelvényben rendezte be az általa forgalmazott gyártmányok bemutatására szolgáló mozgó kiállítást. hogy ily módon kössön üzleteket Az európai országokra terjedő körút során *hazánk tizenegy városának vasútállomásán szakítja meg útját a szerelvény.*

Az eddigi tapasztalatok alapján elismerően nyilatkozott a cég magyarországi képviselője, *Anna Ksiezopolska,* a MÁV dolgozóinak előzékenységéről, a megállapodás szerinti feltételek teljesítéséről. Képünkön: a szerelvény *Debrecen* állomás postavágányán vária az érdeklődőket.

(Jurkievicz Tibor felvétele)

MAGYAR SIKEREK A GÖTEBORGI VÍVÓ VB-N

Csillogó pengékkel, csillogó érmekért

Válogatottunk 41 pontjából 29-et szereztek a vasutas vívók

Dr. Bay Béla szakfelügyelő villámértékelése

— A göteborgi világbajnokság előtti sajtótájékoztatón azt ígértem, hogy a magyar válogatott a nagy viadalon 30 pont körüli eredményt ér el. Kiváló vívóink túlszárnyalták elképzeléseimet: *41 pontot gyűjtöttek, s mindössze két ponttal szorultak a második helyre a Nemzetek Nagydíjáért folyó pontversenyben a Szovjetunió mögött.* Külön örömöm, hogy ebben a sikeres együttesben a Vasutas-vívók, a BVSC versenyzői majdnem külön is teljesítették a várt összeredményt: *29 pontot szereztek.*

Dr. Bay Bélával, a vívósport szakfelügyelőjével, a nagy nemzetközi tekintélyű mesterrel summáztuk így a minden idők legnépesebb és legizgalmasabb vívó-világbajnokságának külön eredményeit. A Vasutas-vívókat a szakvezető azért is említi külön nagy együttérzéssel, mert társadalmi munkában a BVSC-vívók szaktanácsadója, aki ott iskolázik a BVSC vívótermében a szakosztály legjobbjaival: *sok olimpiai és világbajnok került már ki a keze alól.*

Mindent összevetve, *a BVSC színeit a 21 tagú magyar válogatottban nyolc versenyző képviselte*, s nevük felsorolása mellett hadd tegyünk említést elért sikereikről, illetve az általuk szerzett pontokról is, hiszen a 41 pontból 29-et szereztek.

Férfi tőr: *Dr. Kamuti Jenő* (egyéni bronzérem, 4, csapat negyedik hely 3 pont). *Kamuti László* (csapat negyedik hely, 3 pont), *Papp Jenő* (egyéniben a legjobb 12 között).

Női tőr: *Bóbis Ildikó* (egyéniben a legjobb 12 között, csapatban aranyérem, 7 pont), *Maros Magda* (egyéniben a legjobb 24 között, csapatban aranyérem, 7 pont).

Párbajtőr: *Dr. Fenyvesi Csaba* (egyéniben 4. hely, 3 pont, csapatban ezüstérem, 5 pont), *Erdős Sándor*, csapatban ezüstérem, 5 pont).

Kard: *Gerevich Pál* (csapatban aranyérem, 7 pont).

— *Miként a nagy világversenyeken általában, most Göteborgban is nagyon elégedett voltam a Vasutas-vívókkal* — folytatta a szakfelügyelő. — A VB előtt nem győztem hangoztatni, hogy egész sor vívónk hivatali és tanulmányi elfoglaltsága miatt nem edzhetett elég alaposan ebben az esztendőben, s igazi felkészülési munkaként csak az elutazás előtti négyhetes tatai edzőtáborozáson készülhettek alaposan. *Mégis szép volt az egész csapat szereplése*, s ebben is külön dicséretes volt a BVSC vívóinak harcossága, küzdeni tudása, akaratereje.

— *Dr. Kamuti Jenő* — a már említett okok miatt — *olyan nehéz körülmények között szerzett mégis az egyéniben bronzérmet, hogy teljesítménye az egyik legkiemelkedőbb siker*, hiszen nagyon rangos mezőnyből léphetett a dobogó egyik fokára — mondta a szakfelügyelő. — Nagyon nehéz középdöntőt vívott és a döntőre kissé elfáradt.



Az aranyérmet nyert magyar női tőrcsapat: Maros, Szolnoki, Bóbis, Rejtő és Tordasi
(MTI Fotó: Petrovits László felv.)

— *Kamuti László* egyike volt a VB legbalszerencsésebb versenyzőinek — folytatta. — Amikor hazulról elindult, nem volt teljesen rendben, Göteborgban súlyos fogműtéten esett keresztül, majd egy eltört penge felszakította régebbi lábsebét. Mégis, a románok elleni nagyon sorsdöntő mérkőzésen fontos asszókat nyert.

Nagyon kellemes meglepetés volt az újonc *Papp Jenő* vívása. A VB előtt tette le a vívómesterképző vizsgát; *tanulmányai visszavetették formájában.* A kezdet nehezebben ment, majd fordulóról fordulóra formába lendült. A bécsi világbajnokság egyéni győztese ellen elért két győzelme nagy siker. Ott volt a legjobb 12 között.

— *Bóbis Ildikó* nem került a döntőbe, mert nagyon idegesen vívott: *3:0-ás vezetés után kapott ki az NSZK-beli Kircheis-től.* A csapatban felnőtt a nagy feladathoz, kitűnően vívott, nagy része volt az aranyérem megszerzésében.

Maros Magda élete első világbajnokságán érthetően volt megilletődött. Nevéhez fűződik — a 24 között — az egyik nagy esélyes, a svéd *Kriszten Palm* legyőzése. Jó versenyző lesz belőle.

— *A nagyon kevés idei edzésmunka elsősorban olimpiai bajnokunkra, dr. Fenyvesi Csabára áll, aki orvosi szakvizsgái miatt nem edzhetett megfelelően.* Mégis kiharcolta a döntőbejutást, mert az utolsó négy hét felkészülése formáján sokat lendített. Az egyéniben jól kezdett, később elfáradt. Ha ismét megfelelően dolgozhat, maximális akarása és pszichológiai adottságai ismét előrelendítik a világ legjobbjai közé.

— *Gerevich Pál a kardban nagy reménységünk volt* — fejezte be villámértékelését dr. Bay Béla. — *Nála talán a nagyon sok munka bosszúlta meg magát, az olimpia után szinte pihenés nélkül kezdte a felkészülést a VB-re.* Kitűnő képességei vannak, sokra hivatott, s mindössze 24 esztendős. 8:6-os szovjet vezetésnél volt szíve ahhoz, hogy 5:2-re kiharcolja az egyik döntő csatát Vinokurov ellen, s módot adott ezzel arra, hogy Kovács Attila az utolsó asszóban már az aranyéremért küzdjön — sikeresen.

Maros László

Kerékpárosokkal Lengyelországban

Egyéniben Fülöp a 2.,

csapatban válogatottunk a 6. helyen végzett

Ezer kilométeres út megtétele után kissé fáradtan érkezett meg kerékpáros csapatunk a fesőti szépségű kisvárosba, az észak-lengyelországi *Wagrowieczbe*. A IV vasutas országúti kerékpáros bajnokságra utaztunk a magyar vasutas kerékpársport képviseletében. *A csapat a BVSC és a Miskolci VSC kerékpárosaiból állt.* Sajnos a válogatott *Géra* nem jöhetett velünk, mert ő itthon képviselte a magyar színeket az *Olimpia Kupán.*

A versenyt az USIC megbízásából a *Lengyel Vasutas Sportközpont* rendezte, 10 ország vasutas kerékpárosainak részvételével. Már a megérkezéskor tapasztaltuk, hogy Wagrowieczben nagy eseménynek tekintik a versenyt, mert igyekeztek ünnepélyes külsőt adni a városnak. Az utcákat fellobogózták, a szálláshelyhez vezető utat számtalan színes égő tarka fénye tette barátságossá.

A csapat tagjai — rövid pihenő után — már szombaton nyeregbe szálltak és végigkerekezték azt a 80 km-es útszakaszt, amelyet a versenyen kétszer kellett megtenni. Az estét pihenéssel töltötték, hogy másnap eleget tudjanak tenni a 160 kilométeres táv megtételének.

Július 8-án, vasárnap délelőtt 9 órakor a helybeli stadionba vonult fel a tíz csapat. Az ünnepélyes megnyitót dr. Lorke, az USIC elnökség tagja tartotta, majd a lengyel himnuszt és az USIC indulót játszotta el a helybeli zenekar.

A mezőny 10 órakor rajtolt. Kellemes volt az idő, a levegő kissé párás az előző esti esőtől. Számunkra kedvezőtlenül alakultak az első kilométerek, mert 6 kilométer megtétele után *Hubai* defekt miatt kénytelen volt kiállni, majd pár kilométerrel később *Pataki* jutott hasonló sorsra. Ő ugyan a kísérőkocsiból kapott pótkereket, de már nem tudott felzárkózni a megugrott élbolyhoz. Nem sokkal ezután egy hatos csoport —, amelyben örömünkre *Fülöp József* is benn volt —, elhúzott a többiektől és 50 km-nél már 3 perc előnyre tett szert Nagy iramban haladt az egész mezőny, átlagosan 40 km volt a sebesség. Az első 80 km-nél már 5 perc előnye volt az élbolynak. A hajrá rendkívül izgalmasan alakult, a hat versenyző együtt hajtott váltott vezetéssel. A stadionba való befordulóskor két szovjet, majd 2 NDK-s versenyző bukott. *A célegyenesben Kluj lengyel és Fülöp magyar vívott hatalmas csatát, végül ha centiméterekkel is Kluj futott be elsőnek, második Fülöp, harmadik Grabe NDK lett.* Sajnos a kiesett Patakit a fiatal versenyzők nem tudták pótolni, s így csapatversenyben csak a 6. helyet tudtuk megszerezni. A célba *Fülöp, Négyessy* és *Endre* értek be. Sajnos, a verseny közben bekövetkezett defektek megakadályozták a csapat eredményesebb szereplését, *de Fülöp József második helye az egyéniben mégiscsak a magyarokra irányította a figyelmet.* Az ünnepélyes díjkiosztásnál mind a csapatnak, mind a vezetőknek kijutott a gratulációkból. **Tóbiás Béla**

HÍREK

— **Tíz nap a Szovjetunióban.** Miskolc-Tiszai pályaudvaron sikeresen zárult az egy évvel ezelőtt indított alapfokú orosz nyelvtanfolyam. A 27 részvevő közül a legeredményesebb hallgatónak Rázsonyi Vincéné, rakodási dolgozó bizonyult. Jutalomképpen Szovjetunió-beli tíznapos utazáson vesz részt, útba ejtve Kijevet, Moszkvát, Leningrádot.

— **Szocialista brigádok szellemi vetélkedőjét** rendezte meg július 6-án Hódmezővásárhely állomás szakszervezeti kulturbizottsága. A vetélkedő győztese a kereskedelmi szolgálat brigádja lett, második helyen a forgalmi, harmadikként pedig a pályafenntartási szocialista brigád végzett. A verseny rendezéséért és levezetéséért Ceglédi Ernő és Juhász János KISZ-tagokat illeti dicséret.

— **Túlteljesítette első félévi tervét**, a miskolci járműjavító. Dolgozói több mint száz kijavított teherkocsival haladtak túl az előirányzatot, s összesen 340 nappal csökkentették a kocsik javítási, illetve tartózkodási idejét. Ezzel megalapozták a második félévi feladatok teljesítését és a MÁV igényeinek további kielégítését.

— *KIRÁNDULÁS. Igen népszerűek a debreceni járműjavítóban a művelődési ház szocialista brigádklubja által szervezett kirándulások. A vasutasnap alkalmából rendezett kétnapos, szegedi kiránduláson is ötvenen vettek részt, és szakképzett idegenvezető kalauzolásával tekintették meg Szeged város nevezetességeit.*

— **Húsz évig töltött be szakszervezeti bizalmi tisztséget** a békéscsabai szertárfőnökségnél Flóra Mátyás, az Ady Endre szocialista brigád tagja. A nyugdíjba vonulása alkalmából rendezett ünnepségen részt vettek azok a volt munkatársai is, akik már régebben mentek nyugdíjba. A főnökség vezetője, Katona Máté mondott köszönetet Flóra Mátyásnak, és a vele együtt búcsúzó munkásoknak: Szarvas Mátyásnak, Gyöngyösi Mihálynak, Csicsely Andrásnak a több évtizedes helytállásért.

— **Fiatalok Tapolcáért.** Az utóbbi években modern lakónegyed épült Tapolca nyugati városrészében. A városi KISZ-szervezetek tagjai nagyarányú társadalmi munkát ajánlottak fel a „kockaházak" környékének rendezéséhez. Az állomáson dolgozó fiatalok közül Mondok Éva, Rudolf Ibolya, Török Éva és Tompa Károly végzett kiemelkedő munkát ebben az akcióban.

A Hivatalos Lapból

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

A 28. számból: 108115/1973. 11. B. A MÁV-alkalmazottak nős és férjezett továbbtanuló gyermekeinek utazási kedvezményre jogosultsága.

105009/1973. 1. D. Az általános munkaügyi szakképesítésről.

A 29. számból: 109186/1973. 11. B. 33%-os mérséklésű menetéri utazási kedvezmény engedélyezése a 3. győri ipari kiállítás és vásár látogatói számára.

109187/1973. 11. B. 33 %-os mérséklésű menetéri utazási kedvezmény engedélyezése az „Alföldi Élelmiszergazdaság '73" kiállítás látogatói számára.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném budapesti főbérleti szobámat (3,5x4,5 méteres) egy személlyel hasonlóra csendes helyen, pesti vagy Pest környékire. Vágó Jenő, 1062 Budapest VI., Marx tér 3. II. em. 51. Érdeklődni levélben a fenti címen lehet.

— Elcserélném nagy méretű 1 szoba komfortos MÁV-lakásomat hasonlóra, vagy komfort nélkülire is, esetleg házfelügyelőséget is vállalnék. Dobrosi Lászlóné Bp. XIV., Szederkény u. 8. Érdeklődni lehet: 81—79. üzemi, vagy 496—271. városi telefonon.

Kispályás labdarúgás az Ezüstlabdáért

Munkaközi torna, házibajnokság Debrecenben

A debreceni igazgatóság szakszervezeti sportbizottsága több sportágban házibajnokságot rendezett, s azon az alábbi eredmények születtek:

Sakkban húsz versenyző közül első helyen végzett *Gara István*, a III. osztály dolgozója. Második lett *dr. Kántor Albert*, aki a VI. osztályon dolgozik, míg a harmadik helyet *Simon Péter* szerezte meg, a IV. osztály sakkozóinak képviseletében.

Az asztaliteniszezők női egyéni bajnokságában tizen vettek részt, s közülük *Diczig Jutka*, a MÁV Napközi Otthon dolgozója lett az első helyezett. Második: *Farkas Józsefné* (MÁV Gondnokság), harmadik: *Pápai Ildikó* (anyagosztály).

A férfi asztaliteniszezők négy csapattal indultak, s közülük a kereskedelmi osztály csapata lett az első, amelynek tagjai voltak: *Erdélyi István, Cseszkó Géza* és *Aradi Ottó.* Második helyen a III. osztály csapata végzett, az I. és a II osztály csapata előtt.

A kispályás labdarúgó házibajnokság részvevői immár hagyományosan az *Ezüstlabdáért* küzdöttek. Ez alkalommal a legtöbb pontot — 10-et — a forgalmi osztály csapata gyűjtötte, s megnyerte a bajnokságot. E csapat szakvezetője *G. Kiss László*, tagjai pedig a következők voltak: *Fejes Tibor, Fábián Andor, Sipos Tibor, Palotás Ferenc, Tóth József, Komáromi István, Szombati Zoltán, ifj. Keresztes Béla, Erdélyi István, Ács János, Kiss László* és *Takács Árpád.* Az I. osztály labdarúgói 8, a VI. osztályé 4, a II. osztályé két pontot szereztek.

Tollaslabdában a nők közül *Pápai Ildikó* lett az egyéni első helyezett, a forgalmi osztályon dolgozó *Nagy Ilona* és a személyzeti osztályt képviselő *Mátrai Klára* előtt. Férfi egyéniben tizenketten versenyeztek, de a végeredményről, illetve az utolsó mérkőzésekről még nem kaptunk jelentést.

A debreceni területi bizottság rendezésében megtartott vasutas napi sportünnepségen is jeleskedtek az igazgatóság sportszerető dolgozói. Így például a DVSC-pályán július 7-én játszották le az igazgatósági és a püspökladányi vasutas öregfiúk labdarúgó-mérkőzését, s ezen a hazaiak 2:1 arányban győztek.

Ugyanakkor az igazgatóság női kézilabdacsapata 12:2 arányban győzött a Vörös Meteor női csapatával szemben.

Mindemellett nem kisebb eredménye az igazgatósági tömegsport-mozgalomnak, hogy április 2-án bevezették a munkahelyi testnevelés, a tízperces munkaközi tornát. A kezdeményezés főként a női dolgozók körében aratott sikert.

A Haladás ifjúsági labdarúgóinak sikere Párizsban

Franciaországban szerepelt a közelmúltban a vasi zöld-fehérek ifjúsági csapata. Az ifik a *Club Olimpique Savigny* meghívásának tettek eleget. A rendezőkön és a Haladáson kívül két nyugatnémet ifjúsági együttes indult. az *FC Cuerglingen* és a *T. U. S. Evniug—Liudhorst Dortmund.*

A torna első napján a legerősebbnek tartott Dortmund együttesével hozta össze a sorsolás a zöld-fehéreket. *A Haladás fiataljai 7:0 (2:0) arányban szinte lehengerelték ellenfelüket.*

A másik találkozó 2:2-es döntetlent hozott, majd 11-es rúgásokkal az NSZK-beli FC Cuerglingen jutott a döntőbe. A 3—4. helyért a hazai Club Olimpique Savigny játszott a Dortmund csapatával. A franciák frissebbek voltak és 3:1-re nyertek, a németeket letörte az előző napi 7:0-ás vereség. A döntőben: *Haladás—FC Cuerglingen 3:0 (2:0).*

A franciák által felajánlott kupát tehát a Haladás nyerte. *Tóth F.* lett a torna gólkirálya, *Kiss* pedig a legjobb kapus címet kapta. hiszen érintetlen maradt a hálója. A szakemberek véleménye szerint a torna kiemelkedően legjobb játékosa *Kovács Gy.* volt, de átlagon felülit nyújtott *Stiber, Tóth F., Derdák* és *Horváth L.* is.

A Kupát a város polgármestere adta át. A szombathelyiek sok ismerőst szereztek, olyanokat is, akiknek gyermekei és unokái Szombathelyen indulnak majd táncversenyen.

Bodor Ferenc

A szerkesztőség üzeni

Halmai János, Zomi Lajos Pécs; Varga Józsefné, L. Varga Lajos Debrecen; Szűcs Ferenc Hatvan; Pál István, Kisvárdai János Miskolc; Sziládi Sándor Szeged; Komódi Lajos Hajdúszoboszló; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Markos József Zalaegerszeg; Enyedi Sándor Bp. Déli pu.; Kocsis János Dombóvár; Balázs Sándor Szolnok; Morsics Imre Egyházasfalu: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. AUGUSZTUS 13.

Törökbálint és Biatorbágy között

Új nyomvonalon vezetik a vasutat

TERVSZERŰEN HALAD A BUDAPEST—HEGYESHALMI FŐVONAL REKONSTRUKCIÓJA

Tavaly nyáron kezdődött meg a *budapest—hegyeshalmi* fővonal átépítése. A munka a terv szerinti ütemben, jó szervezéssel, a forgalom lényeges zavarása nélkül halad.

Az első építési szakaszban, *Budapest—Ferencváros* és *Budapest—Kelenföld* pályaudvar között korszerű, hézag nélküli sínekkel cserélték ki mind a két vágány elavult, gyönge síneit. Ezzel nemcsak a növekvő forgalom és a nagyobb sebesség követelményeinek megfelelően építették át a pályát, hanem megszüntették a régi kopott vágányok okozta zajártalmat, ami miatt sokat panaszkodtak a Fehérvári ut és a Budafoki út közötti töltésre az két oldalán levő házak lakói. *Kisérletképpen új dilatációs készülékeket is beépítettek a vágányzatba, de a tapasztalatok szerint ezek nem jobbak a régi, Csilléri-féle készülékeknél*, ezért beépítésüket a jövőben nem folytatják. Új hídfalerősítéseket is végrehajtottak, ezenkívül a hidakon új terelősínes megoldást alkalmaztak. Ezek a munkák még tavaly, késő őszszel befejeződtek.

Az idén márciusban fogtak hozzá a második építési szakasz munkálatainak előkészítéséhez. Ebben a szakaszban Kelenföld és Budaörs állomás között bélésfalat építenek, továbbá az új űrszelvényszabvány szerint széthúzzák a vágányt: *az eddigi 3,60 méter helyett 4,10 méter lesz a két vágány tengelye* közötti távolság, egyidejűleg 54 kilós hézagnélküli, ragasztott, szigetelt sínekkel építik újjá a vágányokat.

A pályaépítéssel párhuzamosan a villamos felsővezetéket hosszláncos rendszerűre építik át, a fokozódó sebességi követelményeknek megfelelően. Áthelyezik a térközjelzőket is.

Ezek a munkák *Budaörs* és *Törökbálint* között már be is fejeződtek. A vágányzáras munkák *Kelenföld* és *Budaörs* között, beleértve a villamos felsővezeték hosszláncos átépítését, a jelzők áthelyezését és a biztosítóberendezések elhelyezését, előreláthatólag novemberben készülnek el. Ahhoz, hogy mindezzel idejében elkészülhessenek, és ennek érdekében a vágányzárat megoszthassák, *Törökbálint megállóhelynél ideiglenes kisállomást létesítettek.*

Tulajdonképpen legkorábban — két évvel ezelőtt — a *Törökbálint—Biatorbágy* közötti építési szakaszon indult meg a pályarekonstrukció. Itt ugyanis teljesen új nyomvonalra helyezik a pályát, ezért idejében hozzá kellett fogni a nagyméretű földmunkához. Eddig 450 ezer köbméter földet mozgattak meg. Kezdetben a *Budapesti Építési Főnökség* egyedül végezte a nagy tömegű földmunkát, ebben az évben azonban bekapcsolták a *Betonútépítő Vállalatot* is, ami meggyorsította az építést. Ennek következtében az új nyomvonal már teljesen kialakult, s a földmunka szeptemberben be is fejeződik.

Az új nyomvonalat azzal a céllal jelölték ki, hogy a régi kis sugarú ívek helyett, nagy sugarú íveket alakíthassanak ki, s így lehetővé tegyék: *a vonatok ezen a szakaszon is óránkénti 120 kilométeres, később pedig 140 kilométeres sebességgel robogjanak.* Az új nyomvonal, amelyen a régi 400 méteres sugarú ívek helyett, legalább 950-es sugarú íveket építettek be, alkalmas erre a sebességre.

A földmunka szeptemberi befejezése után nyomban megkezdik a vágányfektetést azon a vonalrészen, ahol a pálya teljesen eltér a régitől. A vágányfektetés áthúzódik a jövő évre.

Az új vonalrészen sok munkát ad a műtárgyak beépítése is. *Több mint 400 műtárgyat kell itt létesíteni.* A nagyobbakat a MÁV Hídépítési Főnökség, a kisebbeket a külső vállalat helyezi el.

Ugyancsak nagy munka lesz Biatorbágy-állomás áthelyezése a régi nyomvonalról az újra. Az új állomást a régitől keletirányban, több mint egy kilométer távolságra építik fel. Az állomás-áthelyezéssel kiiktatják a vonalból a jelenlegi állomás közelében levő, biatorbágyi viaduktot, amelyet — mint emlékezetes — 42 évvel ezelőtt felrobbantottak, s ezáltal szomorú világszenzáció központjába került.

Az újjáépített viadukt, az azóta eltelt, több mint négy évtized alatt, annyira elavult és meggyengült, hogy ez is indokolta az új pálya építését. *A viadukt kiiktatásával Törökbálinttól Biatorbágyig 500 méterrel rövidül meg a vonal, ami meggyorsítja majd az utazást.*

Sajnos, az új állomás építése késik, mert a biatorbágyi és a járási tanács *késedelmes ügyintézése miatt halasztódik a helykijelölési és birtokbavételi eljárás.* Bíznak azonban abban, hogy a késés nem akadályozza meg a vonal teljes felújításának, Bicske-alsó megállóhelyig való, terv szerinti befejezését, melynek a határideje 1975 vége.

A bizakodás annál inkább jogos, mert a kivitelezők, a MÁV Budapesti Építési Főnökség a Betonútépítő Vállalattal karoltve, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség a budapesti igazgatóság felsővezeték-fenntartó részlegével együtt, továbbá a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, a MÁV Hídépítési Főnökség jól összehangolt intézkedési terv szerint továbbra is pontosan tartják az ütemtervet.

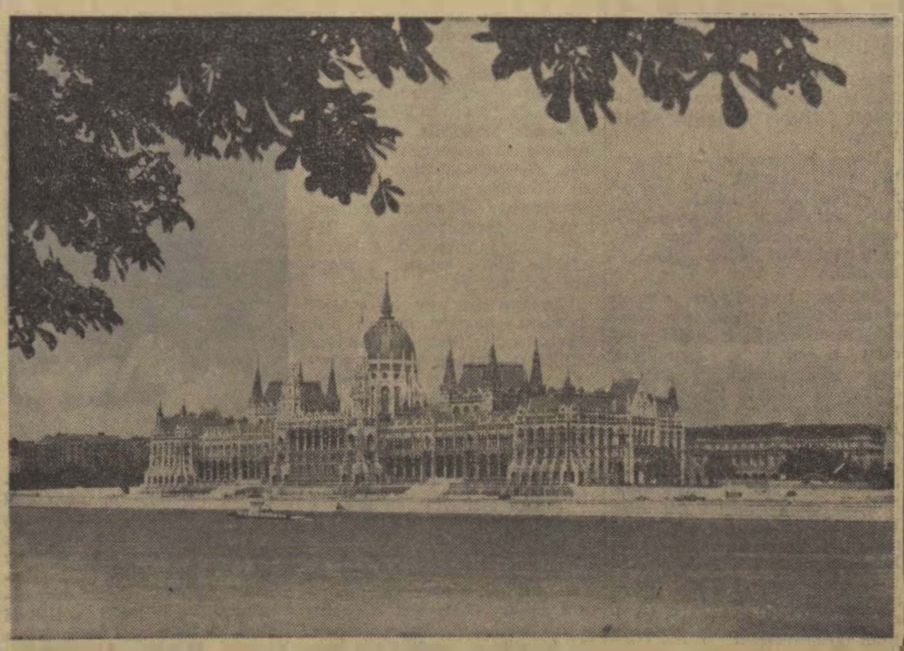
Sz. F.

Mintaszerű utasellátás

Lapunk előző számában beszámoltunk arról, hogy az *Utasellátó* fiataljai részt vállaltak a hazánkon átutazó VIT-delegáció ellátásában, ugyanakkor 26 tagú szakácsokból és felszolgálókból álló küldöttség utazott Berlinbe, hogy segítsen a testvérvállalatnak, a MITROPA-nak. Az *Expressz Utazási Iroda* megrendelésére az Utasellátó fiataljai a VIT-ről hazatérő küldöttségek közül *Szobon* a 770 tagú közel-keleti delegációt, *Rajkán* 1220 olasz és latinamerikai fiatalt, *Győrött* 500 román küldöttet, *Komáromban* 420 jugoszláv fiatalt láttak el úticsomaggal.

A napokban hazaérkezett az Utasellátó Vállalat Berlinben dolgozó 26 tagú KISZ-es szakmunkáscsoportja is, akik szorgalmas munkájukkal *kiérdemelték a MITRÓPA Vállalat vezetőinek dicséretét.*

Augusztus 20: az Alkotmány ünnepe



Augusztus 20. a hagyományokhoz híven az idén is szerte az országban az államalapításnak, az Alkotmány törvénybe iktatásának, a munkás-paraszt szövetségnek és az új kenyér megszegésének ünnepe lesz. Az ünnepi program hagyományos részéhez tartozik az új létesítmények avatása s az a nagyszabású honvédelmi bemutató, amelyet az idén is a Parlament előtt a Dunán és a levegőben rendeznek az MHSZ és a honvédség fiataljainak részvételével.

Kádár János látogatása a Déli pályaudvaron



Kádár János, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára július 26-án, csütörtökön városi latogatáson vett részt. Többek között a metrót is megtekintette, melynek a Déli pályaudvarnál lévő végállomásán Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatójának első helyettese, dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára és Rakk Kálmán, a Déli pályaudvar állomásfőnöke fogadta a Központi Bizottság első titkárát és kíséretét. A vendégek megtekintették a pályaudvar már elkészült várócsarnokát, majd megnézték a pályaudvar végleges épületegyüttesének makettjét.

(Laczó Ildikó felvétele)

Kommunista szombat a Landler járműjavítóban

A *Landler Jenő járműjavító* KISZ-bizottsága július 6-án felhívással fordult az üzem dolgozóihoz, hogy augusztus 4-én a *Világifjúsági Találkozó* alkalmából tartsanak kommunista műszakot. A fiatalok felhívása nyomán *ezen a szombaton 1200 dolgozó állt a munkapadok, gépek mellé* és becsülettel ledolgozta, az önként vállalt nyolc órát.

A kommunista műszakon végzett munka eredményét, *a mintegy 120 ezer forintot, ifjúságpolitikai célokra*, elsősorban az üzem fiataljai lakásépítési akciójának támogatására fordítják.

A kezdeményező KISZ-bizottság vezetői elismeréssel szóltak a fiatal és idősebb munkások szombati helytállásáról. Hiszen nem egy olyan szocialista brigád jelent meg a munkahelyen, amelynek egyetlen tagja sem hiányzott. Az üzemrészek közül a rugómühely dolgozói ugyancsak teljes létszámmal ott voltak a kommunista műszakon.

BÉCS—HEGYESHALOM:

1976-ig villamosítják a vasútvonalat

Dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter és *Erwin Frühbauer*, osztrák szövetségi közlekedésügyi miniszter, július végén a két országot érintő közlekedési kérdésekről tárgyalt Bécsben. Megállapították, hogy a legutóbbi évek eredményei alapján a két ország közlekedési együttműködését pozitívnak tekintik a vasúti, a közúti, a hajózási, a légügyi, illetve a postai munkaterületen.

Osztrák részről bejelentették, hogy *1976-ig sor kerül a Bécs—Hegyeshalom közötti vasútvonal villamosítására*, amelyhez magyar részről biztosítják Hegyeshalom térségében a szükséges feltételeket. A *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasutat* közlekedéspolitikai szempontból számottevő tényezőként értékelték a két ország közlekedési kapcsolatában és mindkét részről biztosítják a szükséges feltételeket ahhoz, hogy a növekvő forgalom rendben és közmegelégedésre bonyolódjék le.

Tokaj ünnepe

A *900 éves Tokaj* jubileumi rendezvényeiről, melyek május 1-től tartanak — kis könyvet adott ki a *Borsod Turist*. Ebben lapozgatva megtudtuk, hogy augusztus 11-én *Szegedi Nándor*, a debreceni igazgatóság vezetője az állomás előtt szemben, a hegyoldalon felavatta *Tenkács Tibor:* Szüret című alkotását, egy vasrács-kompozíciót.

Tokaj nagyközség szőlővesszői a magyar *Himnusz* sorai között is megtalálhatók, néhány éve expresszvonatot neveztek róla. Szépen fejlődő, egyre látogatottabb idegenforgalmi helység. Világhírű bora mellett remek kirándulóhely, több útvonalon közelíthető meg. Tiszai strandja, vízisport-lehetőségek, kemping várják az odaérkezőt. *Vasútállomása korszerű*, magasított peronnal kiképzett, felvételi épülete és környéke tiszta, dolgozói barátságosak és udvariasak. *A „nagykönyvekben" megírt házigazda vendégszeretetével fogadják a vasutasok érkezését erre a programra.*

A NYÁRI VAKÁCIÓBAN

98 vasutasgyerek üdült külföldön

A szakszervezeti gyermeküdültetés új színfoltja a külföldi csereüdültetés. 1973-ban négy külföldi csoport üdültetését bonyolítottuk le a balatonkenesei gyermeküdülőnkben és viszonzásként azonos létszámú magyar csoport utazott külföldre.

Az NDK-ba két csoport is utazott. Az egyik — 46 fővel — a karl-marx-stadti Wilhelm Pieck Vagongyár szakszervezetének *Frauenstein-i üdülőjében töltött két hetet, Szász-Svájc gyönyörű hegyvidékén.* Az üdülő egy középkori várépület 600 méter magasan a tengerszint felett. Hegy, völgy, erdő, patak, kirándulások és a jó levegő biztosította a kellemes üdülést gyermekeink számára. A másik csoport 24 fővel az erfurti vasútigazgatóság *Rosenthal-Schweizermühlében* levő üdülőjében üdült két hétig, mely ugyancsak a Szász-Svájcban van, az előbbihez hasonló környezetben.

Ausztriában, a Linz melletti *Kirchschlagban 10 gyerek üdült, három hétig, a „Junge Garde" gyermeküdülőjében.* Az üdülő 1000 méter magasságban gyönyörű fenyveserdő közepén van. Sportolás, a közeli patakban való strandolási lehetőség, linzi kirándulás tette színesebbé az üdülést.

A szovjet vasutas szakszervezet *brjanszki területi szervezetének Szinye-Zorki melletti úttörőtáborában töltött 17 felejthetetlen napot 18 gyermek.* A 850 személyes tábor gyönyörű fenyőerdőben épült és a közeli folyóban a strandolás is biztosított. Rendezett útjaival, épületeivel és impozánsan kialakított központi terével — ahol a zászlófelvonási és egyéb ünnepi események zajlanak le — nagyon jó benyomást keltett csoportunkra. *Nemzetközi jelleget ad a tábornak, hogy 750 szovjet gyerekkel együtt mintegy 100 külföldi, bolgár, német, mongol és magyar gyerek is üdül.* A közvetlen kapcsolat során a barátság ezernyi szála szövődött a gyermekek között. Sportrendezvények, tábortűz, nemzetközi fesztivál, koncertestek, strandolás és számos egyéb szórakozás biztosította a változatos programot. A vendéglátók gondoskodása, a szakszervezeti vezetők, pedagógusok, fáradhatatlan munkája és figyelmessége nagyban hozzájárult a zavartalan üdüléshez.

A búcsú pillanatában bizony sok-sok gyermek szemében csillogott a könny. *Az üdülést egy brjanszki és egy moszkvai kirándulás is gazdagította.* Brjanszkban megismerkedtek gyermekeink a város nevezetességeivel és a II. világháború hős partizánjainak emlékműveivel. A vadregényes brjanszki erdőben kísérőink feleleventették gyermekeink számára a partizánélet emlékeit.

A moszkvai kiránduláson a szovjet főváros nevezetességeit tekintettük meg. A *Lenin Mauzóleum*, a *Kreml*, a *Vörös tér*, a metró, a televíziós torony, az állandó kiállítás és a sok-sok látnivaló egy életre szóló élményt adott a gyermekeknek.

Dr. K. I.

BESZÉLJÜNK NYÍLTAN RÓLA:

Hogyan élnek, mi foglalkoztatja a nyugdíjas vasutasokat?

Hazánkban a vasutasok nagy családjához hozzávetőlegesen negyedmillió ember tartozik. Ennek mintegy 60 százaléka ténylegesen dolgozó, a többi már nyugállományban levő, özvegy vagy árvaellátott. *Érdekképviseletük egyaránt szakszervezeti feladat,* erre a tagságra azonban járadékosainknak csupán egyharmada tart igényt. Megdöbbentő, sőt riasztó arány, bár csak az első pillantásra. Okait közelebbről elemezve, többségüknél természetes avagy legalább emberileg megmagyarázható indokolásokkal találkozunk.

Akik távolmaradnak a nyugdíjas alapszervezetektől

Egyik — a mai szemmel már helytelennek látszó — az az 1951. évi intézkedés, amely az özvegyek szakszervezeti tagságát megszüntette. Ennek hátrányait anyagi vonatkozásban özvegyeink, társadalmi vonalon pedig leginkább a „bizalmihiányban szenvedő" alapszerveink érzik. Távolmaradásuk tehát természetes, és hogy *elvétve mégis végeznek szakszervezeti munkát, az kizárólag a részükre évek óta az ÖTA által központilag folyósított özvegyi segélyeknek köszönhető.*

A szakszervezetből lemorzsolódottak másik részét az ötvenes évek kényszernyugdíjazásainak ésszerűtlen, érzelmi szempontokból viszont többé-kevésbé érthető következményeként számolhatjuk el. Ugyanis a méltánytalannak és sérelmesnek tartott intézkedésért a nyugdíjazottak szakszervezetüket is okolták és *pillanatnyi felháborodásukat az önkéntességen alapuló tagság felmondásával nyilvánították ki.*

Sokkal szomorúbb annak a — szerencsére kisebb — rétegnek a tagság feladásához fűzött indokolása, amely olyan *„nagynyugdíjasokból"* tevődik össze, akik előzőleg nemcsak hivatali, de társadalmi vonalon is magas tisztséget töltöttek be. *Szerintük a havi 3 forintos tagdíj fizetése értelmetlen lenne,* hiszen — magas járadékuk miatt — sem szociális segélyre, sem üdültetésre nem támaszthatnak igényt.

Ennek, a számszerűleg elenyésző kisebbségnek, a magatartását a tárgyilagosan vagy szocialista módon gondolkodó kortársai nemcsak hogy elítélik, hanem — kisnyugdíjas tagtársaikkal való szolidaritásuk bizonyítékaként — bélyegeiket jó előre megvásárolják, hangsúlyozva, hogy így többen és hamarabb jutnak segélyhez a rászorultak.

Nyugdíjasaink egészségtelen rétegeződését a sok nyugdíjtörvény csak tovább fokozza. A szocialista termelésben természetes, sőt elengedhetetlen a differenciálódás, mégpedig a munkateljesítés, képzettség, illetve képesítés alapján. Nem is ez a baj, hanem az, hogy a járandóság nagysága szorosan fűződik a születési évhez, illetve a nyugdíjaztatás napjához, az akkor érvényes nyugdíjtörvényhez stb., *csak éppen a jelenlegi megélhetési adottságokhoz nem. Így fordulhat elő, hogy azonos munkakörrel, képesítéssel és szolgálati idővel rendelkező nyugdíjas járadéka gyakran háromszor annyi, mint volt betanítójáé, illetve főnökéé.*

Ez az orvoslásra már „begütemezett" probléma képezi jelenleg a kis jövedelmű nyugdíjasok, illetve özvegyeik legnagyobb sérelmét.

Fontos szerepe van a nevelő munkának

Nyugdíjasaink további, állandó beszédtémája a 2 százalékos árkiegyenlítési pótlék. A nézetek, kívánságok itt még jobban eltérnek egymástól, s csak abban egyezők, hogy a jelenlegi módszer egyértelműen korszerűtlenné vált, s az emelések tovább élezik a nyugdíj összegénél mutatkozó különbségeket.

Nyugdíjasainknak az időszerű problémákkal kapcsolatos állásfoglalásai nagyon eltérnek egymástól. Bár köztudott, hogy az életszínvonal mércéje, a jövedelem nagysága már egymaga is bizonyos rétegződést idéz elő, *mégis sajnálatos tény, hogy nem ritka az olyan szemléleti torzulás, amely ellen a harcot tovább és eredményesebben kell folytatni.* Ezek a nemcsak anyagi, hanem főképpen erkölcsi vonatkozású jelenségek is bizonyos értelemben kétségbe nem vonhatóan bizonyítják, *milyen fontos szerepe van a szocialista tudat, illetve a helyes gondolkodás kialakítására irányuló nevelőmunkának.*

Leszűkítve az egyébként tágasabb kört, itt csak néhány, inkább az idősebb korosztályt érintő és a rászorultak társadalmi támogatásával kapcsolatos véleményt, nézetet szeretnék felsorolni.

Ha a dolgozók általános életszínvonalát, illetve jövedelmük emelkedését, a bankbetét-, autó-, öröklakás- és üdülőtulajdonosok számának rohamos növekedését nézzük, *igazán könnyű feladatnak tűnik néhány tízezer kisnyugdíjas társadalmi úton való támogatása.* Például rendszeres hozzátartozói járadékkiegészítéssel, ellátással és gondozással kapcsolatos tevékenykedéssel stb. Sajnos, ez csak látszat, azaz külszín, *mert a hozzátartozók gyakran mostohábbak az idős családtagokhoz, mint azt sokan gondolnák.* Megtörtént, hogy alapszervezeti vezetőségi ülésen az elnök javasolta, hogy az egyik segélyt igénylő nyugdíjas jómódú fiát személyesen keressék fel, s beszéljék rá, hogy rendszeres havi támogatást adjon édesapjának. A szavazás nem volt egyhangú. Az egyik aktivista például azzal indokolta ellenszavazatát, hogy *ez illetéktelen beavatkozás lenne a „család ügyeibe", sőt — uramfia! — „egyben az egyéni szabadságot is megsértenénk!".*

Állításának alátámasztásaként egyébként hivatkozott egy nemrég történt esetre, amikor a szakszervezeti bizottság egy jól kereső, nőtlen dolgozónál tanácsi közbelépést akart kérni, hogy kötelezzék édesanyjának anyagi támogatására. *Akkor azért kellett a szándéktól sürgősen elállni, mert az anya öngyilkossággal fenyegetőzött, ha „megszégyenítik" a fiát.*

Máshol az ÖTA özvegyi segélyakció során — statisztikai adatgyűjtésre hivatkozva — környezettanulmányozást végzett a bizalmi. Tekintettel az alacsony járadékra, albérleti szobára és egyedülélésre, közölte, hogy rendkívüli segélyre tesz javaslatot. A következő taggyűlésen az elnöki beszámolóból hallotta, hogy az özvegyi létszám mintegy 10 százalékát — a legrászorultabbakat — 500 forintos ÖTA-segélyre fogják javasolni. Nem kis meglepetésre, az özvegy a taggyűlés befejeztével kérte az elnököt, hagyják ki a javasoltak közül. Ő ugyanis csak most értette meg, miről is van szó. Legalább utólagosan siet tehát bevallani, hogy neki van egy külföldön élő fia, aki őt rendszeresen támogatja. Adják tehát az összeget egy rászorultabbnak.

Egy havas esős februári fogadóórán történt: *kilencven év körüli idős ember a legmagasabb szociális segély lehetőségei iránt érdeklődött.* Lábán nyitott, átázott, könnyű szandál. Mire kéri a segélyt? — kérdezték tőle. Hát ő erre nem tud válaszolni, *mert a nyugdíjával a lánya és a veje gazdálkodik.* Ide is ők küldték. Lehet, hogy cipőre kell a pénz. Bizalmija később a következőket jelentette:

Az idős apa, illetve após már egy vidéki szociális otthon lakója volt, amikor a fiatalok ráébredtek, hogy az ugyancsak vidéken levő családi házuk az apa nevén van telekkönyvezve. Természetesen ez a tény a hagyatékolásnál kellemetlen bonyodalmakat okozhat. *Gyorsan kivették tehát a szociális otthonból, és személyzeti szobájukban adtak helyet neki. A házat sürgősen eladták, majd esetleges szakszervezeti támogatás iránt érdeklődtek,* amikor a szociális otthonba való visszahelyezésre már megtették a lépéseket.

Még meglepőbb, hogy újévkor — mert a szakszervezeti bizottság biztosra vette a fondorlat kudarcát — a bizalmi kis szeretetcsomag kíséretében akarta köszönteni az idős tagot, mire a lakásban annak lánya közölte, hogy az apa már nem lakik ott, hanem az egyik budapesti szociális otthonban.

Kevesen vállalnak bizalmi feladatot

Ismét máshol egy nagyon alacsony özvegyi nyugdíjjal rendelkező, többgyermekes leányával együttlakó özvegyet keresett fel a bizalmi, majd a látottak alapján segélykérő űrlapot akart vele aláíratni. *A közben belépő lánya felháborodottan kapta ki kezéből a papírt, majd darabokra tépte azzal, hogy amíg ő keres, addig az édesanyjának is lesz, könyöradományra tehát nincs szüksége!*

Álljon itt még egy eset: *két diplomás fiú nagyszerű állásban van, özvegy édesapjuk pedig szociális segélyért könyörög.* Szakszervezetünk egyik tisztségviselője megkérdi tőle: — Miért nem kér a fiaitól?

— *Inkább éhen halnék* — válaszolta az apa. A funkcionárius tehát a fiúkat kereste fel. Előrebocsátotta, hogy nem akarja főnökeiket az ügybe beleavatni, amíg reménye van a négyszemközti beszélgetés eredményességére, mert itt nemcsak családi, hanem társadalmi kérdésről is szó van. *Azóta a fiúk rendszeresen, havi 200—200 forinttal támogatják édesapjukat.*

Ezek a „pillanatfelvételek" egyaránt mutatják, mind az egészséges, mind az eltorzult szemlélet hatásait, és érzékeltetik azt a folyamatot is, amely végül egy általános, mindenképpen helyes társadalmi felfogás kialakulásához vezet.

Ezt a folyamatot — tapasztalataink szerint — egyéni meggyőzésekkel lehet leginkább gyorsítani. A szakszervezeti vezetőségek ehhez kiváló lehetőségekkel rendelkeznek.

Sajnos, az ilyen alapos vizsgálódások, eszmefuttatások, tenniakarások, többnyire csak a nagyobb nyugdíjas csoportok vezetőségi tagjai, aktivistái között tapasztalhatók. *A kisebb csoportok vezetőségét teljesen leköti a különféle segélyakciókkal kapcsolatos tennivaló és az adminisztráció. A jó bizalmiak hiányát itt érezni leginkább.* Ezért kívánatos, hogy a „friss" nyugdíjasok közül többen vállalkozzanak a bizalmi feladatok ellátására, főként azok, akiket magasabb járadékuk mellékfoglalkozás vállalására nem is kényszerít.

Ám mindannyiunkon múlik, hogy minél több gond, probléma orvoslásra találjon, s megvalósulhassanak a realitásokon alapuló javaslatok, tervek...

Szoboha Ernő

NEMZETKÖZI ÉLET

Vendégeink voltak az algériai és az NSZK vasutas-szakszervezeteinek vezetői

Az Algériai Vasutas Szakszervezet vezető szintű delegációja először látogatott hazánkba. A delegáció vezetője *Bousbah Abdelmadjik,* a szövetségi főtitkár helyettese, tagja *Djitli Belkacem,* kerületi szakszervezeti főtitkár volt.

Programjuk összeállítása kívánságuknak megfelelően történt. Elsősorban a szakszervezeti képzés és oktatás módszerei, a vállalati sportszervezet tevékenysége és a munkaegészségügy, valamint a szakszervezet szervezeti felépítése iránt érdeklődtek.

Megérkezésük második napján *Szabó Antal* főtitkár fogadta a delegációt. Részletes tájékoztatást adott a szakszervezet felépítéséről, szerepéről, jog- és hatásköréről, a dolgozók érdekvédelméről.



Szabó Antal főtitkár a szakszervezet felépítéséről, tevékenységéről tájékoztatja az algériai delegációt.

A tájékoztató után a *Bousbah Abdelmadjik* elmondta, hogy a gyarmati sorból felszabadult országok összes gondjaival küszködnek ők is. *A lakosság 80 százaléka analfabéta.* A francia gyarmatosítók kivonulása után szinte szakember nélkül maradtak. *Erős akarattal és hittel önállóságuk megtartásáért folytatták tovább az életet és a vasút sem állt meg*

Az algériai delegáció ellátogatott *Debrecenbe,* és ott a vasutas szakszervezet területi bizottságát is felkeresték. *Budapesten jártak a MÁV Kórházban, megtekintették a Keleti pályaudvart, a metrót.* A látottakról, a szerzett tapasztalatokról nagy elismeréssel nyilatkoztak.

Még itt tartózkodott az algériai delegáció, amikor újabb vendégek érkeztek Budapestre. Július 20-án a *Német Szövetségi Köztársaság* vasutasszakszervezetének három vezetője, *Philip Seibert* elnök, *Heinz Friesen* elnökhelyettes, *Emil Amft* szövetségi titkár tett eleget szakszervezetünk meghívásának. Az elnököt és az elnökhelyettest felesége is elkísérte Magyarországra. A vendégeket *Szabó Antal* főtitkár fogadta a Keleti pályaudvar kormányzati várótermében.

A program még aznap este megkezdődött. A delegáció, miután a SZOT szállóban elfoglalta szálláshelyét, a főváros idegenforgalmi nevezetességeivel ismerkedett. Másnap a vendégek Szombathelyre látogattak, ahol *Szabó Béla,* a szombathelyi igazgatóság vezetője adott fogadást tiszteletükre. A hivatalos program mellett *megtekintették Szombathely római kori emlékeit, valamint Kőszeg városát és a MÁV-nevelőotthont.*



Az NSZK-ból a Wiener Walzerrel Budapestre érkezett vasutasszakszervezeti delegációt Szabó Antal főtitkár fogadja a Keleti pályaudvaron.

A vidéki körút következő állomása a Balaton északi partja volt. *Keszthely és Hévíz* után *Tihany* és *Csopak* következett. A vendégek elismeréssel nyilatkoztak a látottakról.

Július 23-án szakszervezetünk vezetőinek kíséretében dunai hajókiránduláson vettek részt a *Dunakanyarban,* majd az *úttörővasúttal* ismerkedtek.

A vendégek a szakmai tapasztalatszerzés keretében megtekintették a *dunakeszi járműjavítót és a Szolnoki MÁV Kórházat.* Dunakeszin a vasúti személykocsigyártással és a javítással ismerkedtek, Szolnokon pedig a betegbiztosítás és a betegellátás iránt érdeklődtek.

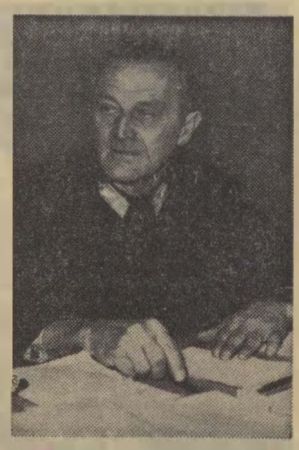
Az NSZK vasutasszakszervezetének vezetőit fogadta *dr. Csanádi György* közlekedésés postaügyi miniszter és *Virizlay Gyula,* a SZOT titkára is.

A vendégek az elutazás napján, július 27-én szakszervezetünk központjában búcsúfogadáson vettek részt. A delegáció vezetője, *Philip Seibert elismerő szavakkal összegezte az egyhetes magyarországi tartózkodás tapasztalatait.*

Egykor életünk mércéje volt:

„Mindennap ettünk ebédet, vacsorát..."

Amikor beléptem az irodájába, egy kis táskagép fölé hajolva, két mutatóujjával bökögetve a billentyűket, jegyzőkönyvet írt. Több éve a *Hunyadi Sportkör* gazdasági felelőse is, és nyugdíjba vonulása előtt egy nappal az utolsó ellenőrzés tapasztalatait rögzítette. Minden rendben, minden jogszabályszerű. Dénes bácsi elégedetten bökte oda az utolsó pontot a jegyzőkönyv végére.



Harmincnégy év az ember életében nagyon hosszú idő. Szinte a teljes, munkával töltött felnőttkor belefér. Közben sok minden történhet, változások szaggathatják, örömök és gondok tarkítják az életet. Így volt ez *Végvári Dénes* főfelügyelő, a kaposvári vasútállomás körzeti fuvarozásszervezőjének életében is.

— *A vasút vigéce voltam* — mondja derűsen —. *Az összes somogyi tsz-szel, állami gazdasággal, vállalattal, egyszóval minden céggel én tartottam az összeköttetést a vasúti szállításokkal kapcsolatban.* Ne higgye — emeli fel a mutatóujját —, hogy ez valami rendkívülit jelent. A vasút roppant szervezet, s én ebben csak egy szürke pont voltam.

Mások elmondták, hogy nagyon sok múlik a „vigécen". Ha kell, baráti szóval, ha szükséges, határozottabb hangon, *de mindenképp meg kell értetni a partnerekkel, hogy jól használják ki a vagonok kapacitását és a rakodáshoz rendelkezésre álló időt.* Kaposvár állomás évek óta hiánytalanul teljesíti szállítási tervét. Egy-egy év alatt a Végvári Dénes hatáskörébe tartozó területen mintegy 700 ezer tonna árut szállítanak.

Harmincnyolc éve dolgozik a MÁV-nál. *1946 óta Kaposváron.* Érettségi után az egykori Déli Vasúthoz vették fel pályamunkásnak. Később vonatkísérő lett, azután letette a távírász, forgalmi és kereskedelmi vizsgát — mindössze nyolc hónap alatt. Dolgozott többek között *Mernyén, Tabon, Tamásiban.* Szerinte soha nem lenne szabad elfelejteni, hogy *egykor örülni kellett, ha mindennap ettünk ebédet, vacsorát...*

— Tudja, a barátoktól elválni vagy elszakadni akármitől, amit az ember megszeretett, ez mindig fáj. Ahogy közeledett a nyugdíjba vonulásom napja, úgy mondtam egyre ritkábban: *„ha majd egyszer nyugdíjban leszek!"* Mostanában már beszélni sem szerettem róla...

Munkatársai szerették. Sokan mentek be az irodába, hogy elköszönjenek tőle. Kaposvár állomás minden dolgozóját ismerte, rengeteg társadalmi feladatot vállalt. *Ötször ismerték el, hogy kiváló dolgozó, s egyéb kitüntetéseit csak nehezen tudja számba venni.* Érdemes sportoló volt, és kitüntette a Vöröskereszt is. Ezenkívül húsz éven át végzett polgári védelmi előadói tevékenységével szintén elismerést vívott ki.

— *Büszke vagyok arra, hogy a fiatalok és az idősebbek egyaránt tiszteltek, szerettek, amint én is őket...*

Mészáros Attila

AZ IFJÚSÁGI BIZOTTSÁG NAPIRENDJÉN:

A vasutas fiatalok bér- és lakáshelyzete, a beilleszkedést segítő intézkedések

A központi vezetőség megbízásából az ifjúsági bizottság 1973. június 29-i ülésén áttekintette a vasutas fiatalok bér- és lakáshelyzetének alakulását, vizsgálta és elemezte a pályakezdés, a beilleszkedés kérdéseinek és feltételeinek helyzetét. Az ülésen *Molnár György* titkár elnökölt. A napirend előadója, *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes volt.

A vasút dolgozóinak közel egynegyede, *mintegy 35 ezer a 30 év alatti fiatal.* Bár ez az arány az utóbbi 2—3 évben nem sokat változott, a 35 ezres számon belül örvendetes és rohamos a fiatalodás. *Jelenleg az 5 évig terjedő szolgálati idővel rendelkező fiatalok száma közel 22 ezer.* Ez a fiatalodás öröm számunkra azért is, mert bizonyítja, hogy a vasúti életpályát egyre több — bár még közel sem elég — fiatal választja hivatásul. Ez a nagy létszám egyben felelősségteljes feladatot is jelent a gazdasági és a társadalmi vezetőknek egyaránt.

A kilépés oka: rossz bánásmód

Üzemszociológiai felmérések bizonyítják, még ma is gyakori a fiatalok rideg, pesszimizmust kiváltó fogadtatása, hogy *a kilépők jelentős része a munkaviszony megszüntetésének okául a rossz bánásmódot említi.* Ha ezeket a jelenségeket nem is lehet általánosítani, mégsem valótlan állítások ezek, hanem a helyenként nem megfelelő munkahelyi légkört, a rossz vezetői gyakorlatot, a társadalmi szervek munkájának, tevékenységének hibáit, a pályakezdő fiatalokkal nem az ifjúsági törvény utasításai szerinti bánásmódot jelentik.

Az ifjúsági törvény ugyanis kimondja: *az először munkába lépő fiatalokra, a munkába lépéstől számított öt évig a személyzeti, a munkaügyi és az üzemegészségügyi szervek megkülönböztetett figyelmet kötelesek fordítani.* A pályakezdő fiatalok munkába lépését követően a munkahelyek vezetői — a munkahely KISZ-szervezetével és a szakszervezet helyi szervezetével együtt — rendszeresen kötelesek megvizsgálni különösen azt, hogy a pályakezdő fiatalok

— munkabeosztása megfelel-e képzettségüknek, képességüknek és végzett munkájuknak;

— díjazásuk arányos-e felkészültségükkel és végzett munkájukkal;

— biztonságos és az egészséget nem veszélyeztető munkakörben dolgoznak-e;

— munkahelyi beilleszkedésük megfelelő-e;

— szakmai, politikai fejlődésük, valamint továbbtanulásuk biztosított-e;

— szakmájuk elsajátításához szükséges tapasztalatok megszervezése biztosított-e.

A fentiek betartása, betartatása minden szolgálati helyre kötelező.

Az ifjúsági bizottság megállapította, hogy az ifjúsági törvény és hozzá kapcsolódó végrehajtási utasítások és intézkedési tervek megteremtették a vasutasfiatalok beilleszkedésének maximális feltételeit. *Most a munkahelyek vezetőin, a végrehajtás megszervezésén a sor.* Ki kell alakítani minden szolgálati helyen a helyes munkamegosztást, a szolgálati főnöktől a csoportvezetőig, az szb-titkártól a szakszervezeti bizalmiakig, a KISZ-titkártól a KISZ-bizalmiakig és rendszeres, tervszerű munkával, nagy-nagy emberséggel tanítani a „vasutas szakmára", a vasutas életmódra, a vasúti életpálya szeretetére a fiatalokat.

Az érdekeket jobban össze kell hangolni!

A fiatalok életkörülményeinek javításában egyre nagyobb gondként jelentkezik a jogos lakásigényeknek az eddigieknél nagyobb mérvű kielégítése. *Fiataljaink közül 20 ezer családtagként, 4 ezer albérletben lakik, 1500-an munkásszálláson és mintegy 10 ezer fiatalnak van főbérleti lakása.*

Az új lakástörvény kedvezően befolyásolja mind tanácsi, mind vállalati vonatkozásban az igények fokozott kielégítését. *Az elmúlt időszak eredményei e tekintetben nem lebecsülendők.* A szolgálati lakásoknál, a tanácsi bérlakásoknál, a vasút kezelésében levő bérlakások és kamatmentes kölcsönök odaítélésénél a fiatalok igényét mesze nemen figyelembe vették. *A fiatalok részesedésének aránya a felsorolt lakásneméknél 30—35 százalék.*

Jelenleg lakásépítési akcióban *1034 fiatal, a lakással nem rendelkezők 4,1 százaléka vesz részt.* Ez a lehetőség még messze elmarad a jelenlegi igényektől, az olyan igénytől, ahol a fiatalok rendelkeznének a szükséges induló összeggel.

A lakásépítés vállalati támogatásával kapcsolatos feladatokat összegezve *a jövőben a társadalmi, a vállalati és egyéni érdekeket még jobban össze kell hangolni.* Fokozottabban kell támaszkodni a saját erőből történő építkezésekre, ezen belül optimálisan ki kell használni a munkáslakás építésével járó előnyöket.

A megkérdezett fiataloknak az a véleménye, a vasút felső vezetésének is az az álláspontja, hogy *a jelenlegi körülmények között a lakásépítő és -fenntartó szövetkezetek szervezése a leggazdaságosabb.* Így juthat mind több és több dolgozó, illetve fiatal lakáshoz. A budapesti igazgatóság Rákospalotán két 65 lakásos, tízemeletes épületet építtet meg rövidesen, szövetkezeti alapon. Az itt szerzett tapasztalatok alapján a lakásépítés fejlődésének — a családi ház építésének segítése mellett — egyik legjobb módját ebben látjuk.

Kedvező béraránytok

A vasút bérpolitikáját az elmúlt két évben nagymértékben befolyásolta a központilag kiadott munka- és munkásbesorolási utasítás és az ipari munkásoknál ez év márciusában életbe lépett béremelés. *Ezek a központi intézkedések, a gyakorlatban a vasutasfiatalok jövedelmére rendkívül pozitívan hatottak.* A bértételek alsó határának felemelésével az utazó havibéres fiataloknál, különösen nagy volt az emelkedés mértéke. A mozdonyvezetőknél például az alkalmazott bértétel 900—2000 forintról 1700—3100 forintra emelkedett, s mivel sok fiatal volt az alsó határ alatt, *ez 4—500 forint berfejlesztést jelentett.* Gyakorlatilag a munkaköri bér tekintetében — mozdonyvezetőknél 30 év felett az átlag 1723, 30 év alatt 1701 forint, jegyvizsgálóknál 30 év felett 1162, 30 év alatt 1107 forint — a fiatalok minimális eltéréssel utólérték az idősebb dolgozókat. *A szocialista bérezés alapelveit figyelembe véve a jelenlegi arányokat igazságosnak tartjuk.*

A kormányintézkedés szerint az ipari és építőipari bérfejlesztés egyformán érintette az idős és fiatal dolgozókat. Ennek értelmében a foglalkoztatási területtől függően 3—8 százalékos volt a bérfejlesztés.

A munkáskategóriákban az idősebb és fiatalabb dolgozók közötti *bérkülönbözet átlagban mintegy 20 százalék.* Ez az arány azokban a munkakörökben, amelyekben a nagyobb szakmai gyakorlat szükséges, megítélésünk szerint jó. Az olyan munkaterületen, ahol a munka nem igényel jelentősebb kvalifikáltságot és hosszabb gyakorlatot (teljesítménybér, darabbér), ennél lényegesen kisebb arányok is indokoltak. A jövőben a bérfejlesztéseknél ezt a körülményt jobban figyelembe kell venni.

A munkásoknál végrehajtott bérfejlesztés belső problémát okozott a munkásjellegű forgalmi. végrehajtó és irányító körökben. Az itt dolgozók úgy érzik, hogy ők is nagyüzemi dolgozók és így munkásnak minősítik magukat és várták. illetve várják az ez évi bérfejlesztést is. A kialakult feszültség enyhítését célozza *az a július 1-én életbe lépett intézkedés, miszerint az igazgatósági jutalomkeret 60 százalékát alapbéresítették. elsősorban az utazó személyzetnél, forgalmi végrehajtó szolgálatnál.* A kocsirendezők és váltókezelők eddigi havi prémiumának negyedéves szintre történő átalakítása is átlag 118 forint havi béremeléssel járt.

Az ifjúsági bizottsági ülés rávevői megállapították, hogy a vasutasfiatalok a bérezést illetően kedvező helyzetben vannak, még a külső vállalattal való összehasonlítás tekintetében is. Most az a feladat, hogy a jelenlegi arányok számottevően a jövőben sem változzanak. Ezzel is el tudjuk érni, hogy a fiatalok mind többen lépjenek a vasút szolgálatába és válasszák hivatásul a vasutas életpályát.

Imre Imre

A JÓ ÜDÜLŐ LEGFŐBB ISMÉRVE:

szüntelen gondoskodás a beutaltakról

A vasutasok vonyarcvashegyi üdülője nem tartozik a legnagyobb, legkorszerűbb, legkényelmesebb üdülőink közé. Ennek ellenére: jól szolgálja a pihenésre vágyó dolgozók és családtagjaik igényeit. A fő idényben — május 29-től szeptember 15-ig — turnusonként 140, összesen tehát több mint 1100 beutalt tölti ott nyári szabadságát.



A vonyarcvashegyi üdülő dolgozói (A szerző felvétele)

MINDENT A VENDÉGEK KEDVÉRE...

— Hogy érzik magukat?

Nagy Kálmán, a budapesti MÁV Magasépítési Főnökség művezetője, aki feleségével és két gyermekével kapott két hétre egy szobát, elégedetten válaszol:

— *Az ellátás, a kiszolgálás kitűnő...* A húszfőnyi személyzet, *Szőnyi Istvánné* gondnoknővel az élen, minden dicséretet megérdemel az értünk való önzetlen fáradozásért...

Darnyi Béla, a hatvani vontatási főnökség reszortosa, aki ugyancsak feleségével és gyermekével üdül Vonyarcvashegyen, azt méltatja, hogy a késő estébe, éjszakába nyúló Balaton-környéki kirándulásról is zörgetés, kopogtatás nélkül visszatérhetnek az üdülőbe, mivel a személyzet portai ügyeletes szolgálatot rendszeresített a beutaltak kedvéért.

Az öttagú családjával itt üdülő *Kálmán Lászlóné* és még sokan mások nyilatkoztak kérdéseinkre hasonlóan. Kálmánné egyébként nagyra értékelte, hogy ők kapták meg a legnagyobb szobát, így nem oszlott kétfelé a család átmenetileg sem. *„Őszintén mondva: erre nem is számítottunk"* — hálálkodott az asszony.

A kosztról megtudtuk, hogy azt az igények előző napi bejelentése alapján igyekeznek összeállítani az üdülő dolgozói. Így aztán mindig kétfajta reggeli, háromfajta ebéd és ismét kétféle uzsonna közül lehet választani.

MUNKAKÖRTŐL FÜGGETLENÜL

— *Legnagyobb örömünk, ha a beutaltak elégedettek a munkánkkal, igyekezetünkkel...* — mondja a személyzet tagjai nevében Szőnyi Istvánné. — *Ez nem megy másként, csak úgy, hogy soha nem azt nézzük, hogy közülünk kinek mi a munkaköri kötelessége.* A takarítónők például az ebédhez előkészítik a zöldséget, amiből mindig sok kell ott, ahol egyszerre százegynegyvenen ülnek az asztalhoz. Ugyanígy a felszolgálók reggeli után átöltöznek, hogy betölthessék a konyhai személyzet szerepét, vagyis ők a „kéziláinyok". A portások egyben udvarosok és kertészek, vagy éppen bevásárlók. A főzéshez szükséges fáról, szénről is ők gondoskodnak. Az adminisztrációs munkakörben dolgozók a felszolgálásnál segítenek.

A gondnoknő mindehhez hozzáfűzte még, hogy ugyanezek a dolgozók állandó alkalmazottjai az üdülőnek, mert *Vonyarcvashegyen télen is pihennek vasutasok.* Akkor persze a turnusok létszáma fele annyi, mint a nyári idényben.

— Jólesett, hogy a fő szezonban végzett többletmunkánkat a szombathelyi igazgatóság a vasutasnapon pénzjutalommal ismerte el — mondták az üdülő dolgozói.

ÚJ BÚTOR — NEGYEDMILLIÓÉRT

Panaszról, gondról eddig nem esett szó, bár a sorok sejtetik, hogy egy olyan üdülőben, ahol a beutaltak száma — éppen az ő érdekeik miatt — változatlan kapacitásnál megkétszereződik a fő idényben, ott nehézségek is támadnak. *A mosogatáshoz, zuhanyozáshoz kevés a kazán és a villanybojler által szolgáltatott meleg víz, több embernek szükebbek a szobák.* Olyan vendég is van, aki a büfét hiányolja. mások azt mérlegelik, hogy ráférne már erre az épületre is a bővítés. De a legfontosabb, hogy a beutaltak elsősorban mégsem ezt látják, hanem azt, hogy *az itt dolgozó emberek minden tőlük telhetőt megtesznek gondtalan pihenésükért.* Észreveszik ezenkívül, hogy ebben az évben eltűntek a régi vaságyak, a kopott bútorok, s helyükre kerültek a csaknem negyedmillió forintért beszerzett, szétnyitható, kényelmes, Lisetta-típusú heverők és egyéb berendezési tárgyak.

Igen, valóban megnyugtató ez az állandóan jelenlevő, szüntelenül tapasztalható gondoskodás...

Jurkievicz Tibor

MAGYAR—KOREAI

szolidaritási nagygyűlés a szombathelyi járműjavítóban

A *Hazafias Népfront* Vas megyei és Szombathely Városi Bizottsága, a szombathelyi járműjavító pártbizottsága a koreai nép elleni imperialista háború kirobbantásának 23. évfordulója alkalmából *magyar—koreai szolidaritási nagygyűlést rendezett az üzem nagytermében.*

A nagygyűlésen részt vett *Kovács Antal*, a megyei pártbizottság első titkára, *Horváth Miklós*, a városi pártbizottság első titkára, *Vámos József*, a megyei tanács elnökhelyettese, *Kim Jun Gil*, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság budapesti nagykövetségének első titkára, és *An Gi Szon* követségi tanácsos. A gyűlésen megjelentek az üzemek, vállalatok, s a vasút dolgozóinak képviselői.

Madló Istvánnak, a Hazafias Népfront Vas megyei bizottsága titkára megnyitó szavai után *Farkas László*, az Országos Béketanács Elnökségének tagja emlékezett a koreai nép ellen elkövetett imperialista háborúra, szólt a nemzetközi szolidaritásról, mellyel segítették a hősi népet az újjáépítés időszakában. Felszólalt *An Gi Szon* is. Beszélt népe erőfeszítéseiről, s köszönetet mondott a magyar nép együttérzéséért.

A nagygyűlés után a járműjavító kultúrtermében zsúfolt nézőtér előtt került bemutatásra a *Merénylő köztünk van* című munkavédelmi témájú színdarab. Olyan kiváló színészeknek tapsolhattunk, mint *Csákányi László, Vay Ilus, Bárány Frigyes, Kósa András* és *Hacser Józsa.*

A szellemes, s egyben munkavédelmi szempontból tanulságos darab sokaknak szerzett vidám, kellemes két órát.

Colzmazia Béláné

Brigádtagok — az óvodáért



Debrecen-Vásártér állomás Kossuth szocialista brigádja a Szoboszlói úti, a Március 15. szocialista brigád pedig a Széchenyi úti óvodát patronálja. Képünkön a Március 15. brigád tagjai, akik a tatarozásra „érett" Széchenyi úti óvoda rendbehozásán munkálkodnak.

A vágányok között nőttek fel

Polgárdi állomást két dolog jellemzi. Egyik: amióta a teherforgalmat áthelyezték *Polgárdi-Ipartelepekre*, csendesebb lett az élete. A másik jellemző: az állomás 14 tagú kollektívája csupa régi, kipróbált vasutasokból áll. *Káldosi József* főelügyelő, állomásfőnök 23 éve, *Farkas József* forgalmi szolgálattevő 31, *Mádi József* 23, *Mészáros Vince* forgalmi szolgálattevő 30, *Berecz Gyula* váltóőr 23, *Agg László* váltóőr 20 éve dolgozik Polgárdiban. Nincs közöttük egy sem, aki legalább kétszer ne lett volna már kiváló dolgozó. Maga a főnök ötszörös kiváló dolgozó, és az Érdemes Vasutas kitüntetés birtokosa. Van a kollektívának egy nyugdíjas tagja, *Bakó Ferenc*, aki 28 évig dolgozott Polgárdi állomáson és most is alig várja, hogy eljöjjön az idő, amikor egyhuzamban letöltheti a hat hónapot.

Bakó Ferenc tősgyökeres vasutas. Édesapja és nagyapja is vasutas volt, négyen voltak testvérek, valamennyien a MÁV szolgálatába léptek. *Fia, ifjabb Bakó Ferenc is, aki szintén Polgárdiban szolgál*, és most megy tiszti iskolára. Ebben a családban nem gond a pályaválasztás.

Hogy miért, arra a kérdésre Bakó Ferenc így válaszol:

— *Mi testvéreimmel együtt, de a fiam is, a vágányok között nőttünk fel.* Mit választhattunk volna, csak a vasutat. Pedig régen nem volt öröm a vasutas élete. Különösen a kezdet. Amikor már csaknem egy évet ledolgozott az ember, és leste-várta a kinevezését, akkor felmondtak, hogy ne kelljen kinevezni. Pár hét múlva azután visszahívták, s kezdhette újra. *Tíz év is eltelt, míg kinevezték az embert.* Ki kellett várni, és ha valaki szerette a szakmát, ki is várta, mert a MÁV-hoz akkor bejutni több volt egy főnyereménynél.

A polgárdi vasutasok mindannyian „megállapodott" emberek, házuk-kertjük van a faluban. Éppen az itt eltöltött hosszú szolgálati idő mutatja valamennyiőjüknél, mennyire szeretik a falut, szolgálati helyüket.

Látszatra kényelmes az életük, hiszen naponta 25 vonatpár halad át az állomáson. Csakhogy... Ha valahol a környéken szükség van kisegítőre, akkor szólítják Polgárdit, nem akadna-e valaki, aki helyettesít.

És Polgárdin mindig akad.

Büszkén dicsekszik Káldosi József azzal, hogy amióta itt állomásfőnök, *fegyelmezetlenség még nem fordult elő.* A kollektíva összetartása példamutató, áldozatkészségért nem mennek a szomszédba.

Abban az időben, amikor még itt folyt a teherrakodás, évente 14—15 ezer tonna árut raktak be. Ennek háromnegyed része exportra ment. A teheráruleadás pedig elérte a 25—30 ezer tonnát. Ezenkívül a távoli *Kislángot, Mezőszentgyörgyöt* és *Lajoskomáromot* is sokszor ki kellett szolgálni.

Balogh József

A VIZSGÁLATOK TAPASZTALATAI BIZONYÍTJÁK:

a baleseteket nem mindig a sérültek idézik elő

A dolgozók között végzett felvilágosító munka hatására egyre több azoknak a sérülteknek a száma, akik a helyi szakszervezeti bizottságok, de a legfelsőbb szakszervezeti szervek segítségét kérik a bekövetkezett baleset okainak feltárására és az őket elmaraszt aló felelősségre vonások megszüntetésének kezdeményezésére.

A panaszok közös jellemzői abban foglalhatók össze, hogy *a főnökségek vezetői a balesetekért kizárólag a sérülteket hibáztatják, azzal az indokkal, hogy megszegték az ABEO 3.3 pontja alatt felsorolt munkavédelmi előírásokat.* Ezek között is az ABEO 3.31 pontjára hivatkoznak. Megállapításaikat arra alapozzák, és abból idulnak ki, hogy e pontok — (3.31-től— 3.33-ig) — a beosztott dolgozókra tartalmaznak kötelező érvényű munkavédelmi előírásokat.

Az ABEO előírásait mindenki köteles betartani

Mielőtt a panaszokban rejlő valós vagy vélt sérelmekkel és az idézett ABEO-pont gyakorlati alkalmazásának helyességével vagy helytelenségével foglalkoznánk, szükséges rámutatni azokra az okokra, amelyek alapján a főnökségek a sérültet hibáztatják.

Ezek a következők:

— a védőeszközök kötelező használatának elmulasztása;

— az óvórendszabályok, utasítások előírásainak be nem tartása;

— a balesetveszélyes szerszámok használata;

— a munkahelyi rend és fegyelem megsértése;

— a figyelmetlen közlekedés miatt előforduló csúszások, botlások;

— a munkahelyen történt szeszesital-fogyasztás stb.

Mint köztudott, az ABEO-t a *Szakszervezetek Országos Tanacsa* adja ki az egészségügyi miniszterrel egyetértésben. A jelenleg hatályos ABEO-t a Szakszervezetek Országos Tanácsának 6/1965. (XII. 7.) SZOT sz. szabályzata léptette életbe. *E szabályzat 2. §-a értelmében az ABEO előírásait mind a vállalat, mind a dolgozó köteles betartani.* Az ellen, aki az ABEO-ban foglalt előírásokat nem tartja be, a cselekmény súlyától és jellegétől függően — a vonatkozó rendelkezések szerint — büntető, szabálysértési, illetve fegyelmi eljárást kell indítani.

Az óvórendszabály betartása tehát *minden munkáltatónak, valamennyi dolgozónak elsőrendű kötelessége*, mert ez a munka biztonságát, és ezáltal a balesetek megelőzését szolgálja. Ebből következik, hogy mind a vezetőknek, mind a beosztott dolgozóknak megvannak a kötelezettségeik az óvórendszabályok előírásainak betartásában.

Mégis több esetben tapasztalható — ez a sérültek panaszából is kiderül, de saját tapasztalataink alapján is elmondhatjuk —, *hogy a bekövetkezett balesetekért általában a sérültek mulasztását és felelősségét állapítják meg.* Úgy néz ki, mintha csak a sérült szegné meg a munkavédelmi előírásokat és a vezetők, a munkát irányítók részéről mulasztás soha nem következne be.

Amikor a munkáltatót is mulasztás terheli

Az egyik járműjavítóban *egy betanított munkásnő a munkaidejének negyedik órájában, a sajtológépen dolgozva balesetet szenvedett.* A gépbe az anyagot kézzel helyezte be, noha erre a célra csipesz használata volt rendszeresítve, s annak használatára a műszak során a művezetője többször is figyelmeztette. Közben a dolgozó akaratlanul rálépett a gép lábindítójára, ennek következtében a présszerszámok összezáródtak és megroncsolták a bal kezének mutatóujját.

A balesetvizsgáló bizottság az ABEO 3.31 pontjára hivatkozva a sérült mulasztását állapította meg. A véleményes jelentés szerint a baleset kizárólag annak tudható be, hogy a dolgozó a csipeszt nem használta, figyelmetlen volt ezért lépett rá az indítópedálra.

A balesetvizsgáló bizottság állásfoglalása — miszerint a baleset kizárólag a sérült szabálytalan munkavégzése miatt következett be — téves megállapításon alapszik. *A dolgozó abban valóban hibáztatható, hogy a részére biztosított csipeszt nem használta.* De a munkáltatót is mulasztás terheli, mert abban az esetben, ha valaki olyan magatartást tanúsít, amit az adott esetben a sérült, az ABEO rendelkezései nem engedik meg, hogy a munkáltató a dolgozónak ezt az óvórendszabályi előírással szembe helyezkedő magatartását tudomásul vegye, *hanem parancsolóan írják elő, hogy a dolgozót a további munkavégzéstől el kell tiltani.* Az ABEO 3.24 pontja értelmében a vezető köteles ellenőrizni, hogy a dolgozó nem követ-e el olyan mulasztást, amely miatt a vonatkozó jogszabályok értelmében a munkától el kell tiltani. Ennél a balesetnél, illetve ezt megelőzően a művezető több esetben figyelmeztette a dolgozót a szabálytalan munka megszüntetésére, az állapotot megtűrte, *a dolgozót nem tiltotta el a munkától, így vétett az ABEO 3.24 pont előírásai ellen.*

A munkáltató megsértette az ABEO 12.02 pontjában foglalt előírásokat is. E rendelkezés szerint a gép, berendezés kapcsolóit úgy kell kialakítani és elhelyezni, hogy azokat a dolgozó könnyen és biztonságosan elérhesse, kezelhesse, az akaratlan bekapcsolás lehetőségét kizárják és a veszélytelen, gyors leállítását biztosítsák.

Mindig a jogszabályok előírásai szerint

A leírtakból kitűnik, hogy a balesetvizsgáló bizottság a véleményes jelentés összeállításánál — a bal[illegible]ti okok feltárásában — *nem járt el megfelelő alapossággal.* A sérült dolgozó panasza tehát jogos.

Számos esetben fordulnak elő olyan jellegű balesetek, amelyeknek eredője *a talajegyenetlenség, a botlást előidéző tárgyak, a világítás elégtelensége.* Ezeknél a balesetekné[illegible] a balesetvizsgáló bizottságok legtöbb esetben a dolgozó figyelmetlenségét jelölik meg a baleset okának, annak ellenére, hogy a sérültek és a tanúk kihallgatásuk során nyilatkoznak a felsorolt tárgyi feltételek hiányara, illetve az előidéző okokra.

A balesetvizsgáló bizottságok ilyen esetekben figyelmen kívül hagyják az ABEO 5.124 pontjától az 5 147 pontig terjedő azon szabályozást, amely a munkáltatóra nézve tartalmaz kötelező érvényű munkavédelmi előírásokat. Ilyen esetekben, bár elismerik a meglevő veszélyforrást, mégis mindenáron a dolgozó magatartását vizsgálják. Úgy vélekednek, hogy nagyobb körültekintéssel és figyelemmel a baleset elkerülhető lett volna.

A munkavédelmi felügyelőségnek az az álláspontja, hogy a balesetvizsgáló bizottságoknak nem a szubjektivitásból kell kilindulniuk, hanem minden esetben a jogszabályok előírásaiból. *Elsősorban azt kell vizsgálni, hogy milyen jogszabálysértés történt, és ez kinek vagy kiknek a részéről következett be.*

Az előfordult balesetek között jelentős számban találhatók a hibás szerszám okozta sérülések. A vizsgálatok ilyenkor is a sérültet marasztalják el. A mulasztást az ABEO 3.31 pontjának megsértésében határozzák meg, miszerint a dolgozó hibás szerszámokkal dolgozott, illetve ezeket a munkavédelmi követelményeknek nem megfelelően használta.

Határozottabb fellépést

Joggal merül fel a kérdés: *csak a dolgozó sértette meg az óvórendszabály előírását.* A válaszunk egyértelműen az, hogy nem!

Sajnos, azokon a szolgálati helyeken, ahol a baleseteket nem az óvórendszabályok vagy egyeb munkavédelmi előírások tükrében vizsgálják, ott nem kerülnek felszínre a valós okok. *Ennek következtében a veszélyforrások továbbra is fennállnak.* Márpedig a dolgozók testi épségének és egészségének védelme, a termelés folyamatossága, a jövedelmezőség, mind igényli a veszélyforrások felszámolását. Ha azonban továbbra is csak a sérültet hibáztatják a mulasztó vezetők felelőssége elsikkad, s minden marad a régiben.

Az alapszervezetek vezető testületei segítsék elő, hogy a biztonságos és egészséges munkakörülmények megteremtése, a dolgozók testi épsége és egészségének védelme érdekében a társadalmi munkavédelmi felügyelők az eddiginél kovetkezetesebben, határozottabban éljenek jogaikkal. *Szigorúan lépjenek fel a törvénysértőkkel, a biztonsági és egészségügyi előírások megszegőivel szemben.*

(Balács)

Hadd fusson a potyautas?

A távolsági személyvonatokon szolgálatot teljesítő rendőrök — a jegyvizsgálók legközvetlenebb segítőtársai — hívták fel figyelmünket egy igen furcsa jelenségre. *Mondhatjuk azt is, hogy ezőt emeltek a kalauzok védelmében.*

— Nem jól van az — kezdték a különös panaszt —, *hogy a MÁV a kötelességét teljesítő jegyvizsgálóval fizetteti meg az utasleadási lapon feltüntetett menetdíj és bírság összegét, ha az utastól nem tudja behajtani.* Jobb lenne, ha eltörölnék a vasútnál ezt a szabályt...

Vasutas legyen a talpán, aki megérti e néhány mondatból, hogy tulajdonképpen miről is van szó, mert tudomásunk szerint effajta szabály nem létezik. Hitetlenkedésünkre azután a rendőrök részletesen beszámoltak tapasztalataikról.

Gyakorta előfordul, hogy hivatalos utazásaik közben — a rendetlenkedő, vagy éppen gyanúsan viselkedő személyek igazoltatásakor, midőn a menetjegy felmutatásához is ragaszkodnak — jegy nélküli utasra bukkannak. A szerelvények hosszúak, a kalauz pedig viszonylag kevés, ezért *megtörténik, hogy a potyautas 100—150 kilométert is megtett már a vonattal, mire befut a rendőrök „hálójába".*

— *A lefületlek többsége ellen nem kell rendőrségi eljárást indítani* — magyarázták —, *mert csupán olyasmit követtek el, amivel szemben a személydíjszabás előírásai kellő szankciót tartalmaznak.* Meg kell tehát fizetniük az esedékes menetdíjat és a jegyváltás elmulasztásáért, annak be nem jelentéséért kiszabható 200 forint bírságot.

— Így igaz. De hol van itt a probléma?

— *Ott, hogy ezeket a potyázókat, akiknek általában csak átmenetileg nincs munkahelyük — a kalauzok futni hagyják.* „Nincs pénze, fizetni most nem tud, hát menjen, amerre lát" — ezt mondja minden jegyvizsgáló, s nem hajlandók az utasleadási lapot kiállítani...

Csodálkoztunk a rendőrök által előadott panaszon, de még jobban álmélkodtunk, amikor szavaikat az ország legkülönbözőbb telepállomásainak létszámába tartozó jegyvizsgálók is megerősítették. Egybehangzóan, szinte kivétel nélkül kijelentették: *dehogy állítunk ki utasleadási lapot olyan potyázóról, akinek nincs munkahelye!*

A különös panasz nyomán kikértük a MÁV Vezérigazgatóság 11. szakosztályán a személydíjszabás legilletékesebb szakembereinek a véleményét. *Ők is helytelenítették az utasításellenes eljárást* (azt a szemléletet, hogy „ha nem frok utasleadási lapot, abból még véletlenül sem támadhat kellemetlenségem") és azt a szintén kényelmes, „hivataloskodó" ügyintézést, amely mellőzi a kellő mérlegelést, s egyszerűen, de lélektelenül a jegyvizsgálóról hajtatja be az utastól követelhető összeget, akár csak „részkártérítés" formájában is. A vezérigazgatóságon egyébként intézkedést helyeztek kilátásba a félreértések tisztázása és a helytelen gyakorlat felszámolása céljából.

Végeredményben tehát nem a szabályokat kell módosítani ebben az esetben, hanem helyesen kell alkalmazni, végrehajtani azokat. Mindemellett köszönettel tartozunk a jegyvizsgálók és a vasút érdekeit következetesen védő „vonatkísérő rendőreknek", amiért észrevették, hogy valami nincs rendben a szabály körül.

(Kovács)



Sokan keresik fel a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat illetőleg barkácsboltját. A képen Hajdú László, az áruforgalmi osztály vezetője a különböző típusú előszobafalak rendeltetését ismerteti az érdeklődőkkel.



Fazekas Ernő, a szolgáltató műszaki vezetője és Varga Attila asztalos a vevők kívánsága szerint méretre szabják a megvásárolt faelemeket és szegélyléceket. De ha valaki saját maga akarja ugyanazt elvégezni, annak sincs akadálya.

(MTI Fotó felv.)

Mi újság, Józsi bácsi?

Gőzösök sisteregnek, Dieselek dübörögnek, villamos vontatású expresszek száguldanak el a hatvani csomópont kicsiny, XVIII-as őrhelye mellett. Odabent a három telefon közül percenként csörög valamelyik; mozdonyvezetők, fűtők, vonatkísérők lépnek be, majd jönnek ki onnan... a vendég számára bábelinek tűnő hangzavar, ám *Bártfai József* főellenőr, szolgálatvezető váltóőr fülének muzsika, az élet lüktetését, a munka szépségét zengő muzsika mindez.

Mindenkit ismer

Szürkésfehér haja csaknem az égnek mered, a fémkeretes szemüveg előrecsúszik az orrán, amint rövid ceruzájával füzetbe jegyzi a forgalommal kapcsolatos adatokat. Távolból — *Budapestről, Miskolcról, Salgótarjánból* — érkező vasutasok jelentkeznek, s ő csaknem mindegyiküket név szerint köszönti:

— *...Szervusz Lacikám!... Merről jöttél Ferikém?... Milyen vonatot hoztál Gyurka?... Hogy van a család Janikám?*

Hány vasutast ismer? Képtelen kérdés, ki tudja összeszámlálni. Ezret? Kétezret? Éppen negyedszázada, 1948 óta dolgozik a hatvani állomáson (előzőleg hét vasutasesztendőt másutt töltött), e huszonöt év alatt rengeteg új arc fordult meg itt.

— *De sokan itt is maradtunk, igaz-e Jóska?* — hunyorít a kulcsrögzítő-berendezés előtt álló *Bugyi József* kocsimesterre. Bugyi József rábólint, hiszen ő még druszájánál, Bártfai Józsefnél is régebben — 1947 óta — dolgozik Hatvanban.

Az állomáson úgy jellemzik Bártfai Józsi bácsit, hogy ő a csomópont mindenese. Ha térfelvigyázó hiányzik, ha kocsimester kell, ha a tolatáshoz szükségeltetik tapasztalt szakember, ha fiatalok várnak betanításra — őt szólítják.

Szóból ért az ember

— És mit mond a fiataloknak?

— *Mit? Mindenekelőtt, hogy harminckét éve jöttem a vasúthoz, és lám még mindig itt vagyok! Szóból ért az ember, ebből is kitetszhet, hogy munkaszeretők számára örök a vasutas-élet.* Veszélyes üzem? Az bizony, nagyon veszélyes, ezért kell kétszeresen vigyázni: másokra is, magunkra is. Kevés a pénz? Volt már kevesebb is, lesz még több is... Még ma is petróleumlámpák világítanak a váltókban? Úgy hírlik, 1975-re Hatvanba is elér az integra-domino. Állandóan javulnak a munkakörülmények..

A most 20 éves fiának sem mondta, hogy jöjjön a vasúthoz, csak annyit jegyzett meg: *aki önmagának biztos jövőt akar, annak helye van itt. A fiú autó- és motorszerelő, a pályafenntartási főnökségnél dolgozik.* Korábbi munkahelyén, egy téeszben, nem járultak hozzá, hogy továbbképezze magát — a vasútnál helyeselték, amikor az Általános Gépipari Technikumba jelentkezett. Néhány hét múlva kezdődik az utolsó, a negyedik tanév, azt követően a MÁV valamelyik géptelepén dolgozik: már most felkínálták a csoportvezetői munkakört.

— *Mi újság, Józsi bácsi?* — lép be most egy Sátoraljaújhelyre való vasutas.

— *Újság az van, az mindig van fiam... no tolass csak a hatodik vágányra!* — irányít, jegyez, telefonál.

Ismét Bugyi József szól:

— *Azt szeretjük Jóskában, hogy nyugodt természetű, meggondolt, határozott...*

1949 óta bizalmi

A szakszervezeti munkájáért is becsülik.

— *Felszabaduláskor azt mondtam magamnak: valahová tartozni kell, mert csak egységben lehet erős az ember. Akkor léptem be a szakszervezetbe, 1949 óta vagyok bizalmi, jelenleg huszonöt vasutas ügyes-bajos dolgaival foglalkozom.* Jó dolog, ha az ember szülési segély klutalásánál működhet közre, kevésbé jó, ha temetési segélyre van szükség..., de mindig örőm, ha megérkezik a papír a háromszáz-ötszáz forintos segélyről. Megfigyeltem: *aki segélyt kap, azon a napon, de még a következőkön is jobb kedvvel dolgozik.* Persze a segély nem prémium, annak jár, aki rászorul. Ezért kell ismerni valamennyi család anyagi helyzetét.

Gyakran kéretlenül is segélyt javasol a nagycsaládosoknak — *Vastag Zoltán* tolatásvezetőnek és *Juhász III. István* kocsirendezőnek egyaránt három gyermeke van —, s szívesen juttatna üdülési beutalót is nekik, de valahogy a Hatvan-környéki vasutasok nemigen mennek pihenni. Inkább kertjük, háztáji földjük művelésével töltik a szabadságukat.

— *Pedig minden vasutasra bőven ráfér a pihenés, igaz-e Feri?* — kérdez rá most meg *Tóth V. Ferenc* gépkísérőre, aki ugyancsak egyike az „öreg hatvaniaknak'.

Igenlő a válasz.

— Józsi bácsi hányszor üdült eddig?

— *Én?... Még egyszer sem. Mert ugye az úgy van, hogy az asszony a hatvani új kórházban dolgozik és nehéz az időt egyeztetni, meg aztán mindig közbejön valami...*

Földes Tamás

EGY VASÚTI CSOMÓPONT HÉTKÖZNAPJAI

A régi hírnévhez méltóan dolgoznak Püspökladány állomás vasutasai

Miről nevezetes Püspökladány? Elsősorban vasúti csomópontjáról. Az elmúlt évtizedekben, sőt az utóbbi évszázad folytán a község számtalan derék vasutast adott a MÁV-nak, ezzel szemben a MÁV kenyeret, viszonylag mindig biztos megélhetést nyújtott ennek az alföldi, egyébként „*Sárosladány*"-ként emlegetett településen élő vasutas-dinasztiáknak.

Az állomás szakszervezeti bizottságához — a nyugdíjasokat, valamint a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálathoz nem tartozó, de a feladatokat azzal szoros összhangban végző vontatási és pályafenntartási dolgozókat nem számítva — jelenleg is több, mint félezer vasutas tartozik.

Csúcsforgalom egész évben

— *A község, sőt a ladányi járás legnagyobb uzeme a mi csomópontunk* — mondja *Almási Bertalan*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára. — *Mindjárt hozzá is tehetem, hogy a korszerűsödés útjára lépett MÁV szállítási feladataiból is régi hírnevükhöz méltóan helytállva veszik ki részüket a püspökladányi vasutasok ...*

A titkár asztalának fiókjából ezután előkerülnek az utóbbi évek gazdasági-termelési eredményeit tartalmazó kimutatások, amelyek birtokában Almási Bertalan nyugodt szívvel jelentheti ki, hogy „*teljesítményeink jók; évről évre elérjük az élüzem-szintet.*" A bérek, a kereseti lehetőségek ennek arányában folyamatosan javultak, s a túrok, illetve a szocialista brigádok közötti munkaverseny továbbra is arra irányul, hogy ez a folyamat a jövőben is megmaradjon.

— *Az idén a tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetésére kell jobban vigyáznunk* — jegyzi meg az szb-titkár, majd elmondja, hogy ennek a feltételnek a teljesítése azért nehezebb, mint a korábbi években, mert a „*csúcsforgalom*" — ami máskor csak az őszi hónapokban követelt több erőfeszítést — *egész évben tart.*

Ki a legjobb?

A ladányiakat azonban nem kell félteni. A megnövekedett követelmények kielégítésének nemcsak az a biztosítéka, hogy a csomóponton dolgozó vasutasok kitűnően értik a dolgukat, hanem az is, hogy *a túrok és a brigádok élén kiválóan képzett középvezetők szervezik, irányítják a munkat.* És a nyugdíjbamenők helyére beállnak az újabb nemzedék tagjai. Sok esetben a fiú az apjától veszi át a „stafétabot"-ot.

Miközben erről beszélgetünk, nevek hangzanak el egymás után. A rendelkező forgalmi szolgálattevők közül — akik egy-egy túr „gazdái" — *Ulveczki Pétert, Daróczi Lászlót, Csontos Mihályt* említik az szb-irodán, úgy, hogy „*nehéz közöttük az elsőbbséget eldönteni*".

— Ezen most már kár is vitatkozni — jegyzi meg Almási Bertalan —, hiszen a kérdést eldöntötte az élet. *A tisztképzőről ugyanis visszajöttek a fiatalok, s ők vették át a rendelkező posztot,* illetve csak Ulveczki Péter maradt meg korábbi beosztásában. a régi rendelkezők közül. Csontos főintéző tartalékos beosztást vállalt. Daróczi Lászlót, aki munkavédelmi ügyintéző lett, *Nagy Ernő*, majd a legutóbb a fiatal *Hegedűs Gábor* váltotta fel, sőt a közbeváltó túrban is a még fiatalnak számító *Balla Károly* látja el a rendelkezői munkakört. Vonall tartalékosként ugyancsak a volt tisztképzős *Gyarmati Imrét* állították be, míg *Tóth Jancsi* — akinek az édesapja Püspökladányban vonatvezetőként szolgált — *Csontos Mihály* brigádját „örökölte". Az ifjú Tóth János egyébként valóban majdnem ott kezdte vasúti pályafutását, ahol az apja nyugdíjazásakor abbahagyta, vagyis vonatkísérő lett. *A tisztképzőről három aranycsillaggal jött vissza a fiú, s így lett rendelkező forgalmi szolgálattevő...*

A ladányi vasutasokat ez is jellemzi: *örülnek egymás sikereinek*, s az egyénileg vagy közösen elért eredmények növelik jogos büszkeségüket, vasutas önérzetüket. A legöntudatosabb dolgozók féltőn őrzik, ápolják az összetartozás nemes érzéseit, az ezen alapuló, ebből táplálkozó hagyományokat.

Együtt, egymásért

— *Az egyetértésre, az egységre manapság, amikor a feladatok nehezebbek, a követelmények szigorúbbak, nagyobb szükség van, mint ezelőtt bármikor* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Aranyos Gyuláné* főintéző, a gócponti irányítók közbeváltója, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse. Az ő férje szintén az állomás létszámában teljesít vonatvezetői szolgálatot, ami annyira természetes, mint például az, hogy az szb-titkár felesége is képzett vasutas: gócponti ktg-s tiszt, „mellesleg" a társadalombiztosítási tanács egészségügyi albizottságának vezetője.

Az egységes cselekvés nyomán számtalan társadalmi vonatkozású eredmény is születik a püspökladányi csomóponton. Erről felváltva mondják a példákat *Aranyos Gyuláné* és *Almási Bertalan:*

— Állomásunk tiszta, a felvételi épület környéke gondozott... Az itt dolgozó vasutasok között *hét tanácstag, ugyanannyi önkéntes rendőr, három népi ülnök, öt népi ellenőr van*, ezenkívül tizennyolcan tevékenykednek közülük a községi, járási pártszervezetek vezetőiben. nem is szólva még a csomóponton dolgozó munkásőrökről...

— A legutóbbi gyermeknapon 350 „vasutascsemete" vidám szórakozásáról gondoskodtunk, majd a nyugdíjasok immár hagyományos búcsúztatását is megrendeztük...

— A régi nyugdíjasok közül a lakásukon látogattuk meg azokat. akik az állomáson megtartott összejövetelen nem vehettek részt, illetve nem kaphatták meg ott a részükre folyósított 400 forintot...

— *A családlátogatásra párok alakultak, hogy az ajándékhoz átadják az állomás kollektívájának jókívánságait. Ebben az „akcióban" mintegy 30—40 vasutas vett részt, tekintet nélkül rangra, beosztásra, feláldozva pihenőjüket vagy szabadnapjukat. hiszen a látogatás nemcsak Püspökladányra terjedt ki, hanem a szerep—biharnagybajom—füzesgyarmati, illetve a báránd—sáp—berettyóújfalui vonal mentén lakó betegekre, nyugdíjasokra is. Orosz Imre kocsirendező motorkerékpárján például az szb gazdasági felelőse volt az útitárs, hogy felkeressék otthonában Füzesgyarmat-Téglagyár állomás megbetegedett málházóját a szerény ajándékkal és a talán még többet érő biztató szavakkal ...*

Még többet tenni az emberekért

Hosszan sorolhatnánk még az ilyen és ehhez hasonló epizódokat, de nem szándékunk túl rózsaszínűre festeni egy jól dolgozó közösség munkáshétköznapjairól szóló írásunkat. Meg azután adódik az a kérdés is: *Püspökladányban talán nem is léteznek meg nem oldott gondok?*

— Hogyne léteznének — hangzik a válasz. — Tévedés lenne azt hinni, hogy nálunk nincsenek problémák, mint ahogyan *mi sem gondolhatjuk, hogy az általunk elért eredmények nem ugyanúgy fellelhetők más szolgálati helyeken is.*

Problémát okoz például, ha egy-egy magasabb beosztású középvezető — pillanatnyilag elfeledkezve a társadalmunkban végbemenő fejlődésről, a szocialista brigádmozgalom hatására bekövetkező tudati változásokról, arról, hogy a dolgozók saját gazdasági tevékenységük és önként végzett társadalmi munkájuk révén az eddiginél több beleszólást igényelnek „a dolgok menetébe" — kijelenti rangjánál, beosztásánál fogva: — *Maga velem ne vitatkozzon!* Régen ez talán semmiségnek számított, de most már viharokat kavarhat. A jó vezető tudja is, hogy ily kurtán-furcsán nincs joga senkinek kérdéseket elintézni. *A szakszervezeti bizottság tagjait néha efféle ügyek is foglalkoztatják, s ez így is van rendjén.*

— Hasonló gondunk, hogy a közelmúltban megszüntetett Apavára állomás volt felvételi épületében kilenc vasutas család lakik, ahol most ritkán áll meg egy-egy személyvonat — szól az szb-titkár. — Kozel s távolban a nagy pusztaság, s ha reggel bejönnek Ladányba, vagy Karcagra vásárolni, csak délután 4 órára mehetnek vissza. Ezek a vasutasok most máshová járnak dolgozni — van köztük vonatkísérő, váltókezelő, villamosmozdony-vezető, forgalmi szolgálattevő, villamos-alállomás szerelő. állomásvezető stb. — *A lakóhelyükön még csak egy dugaszos telefon sincs.*

— Miért?

— A debreceni igazgatóság forgalmi osztályának 6508/1973. számú írásos válasza szerint azért, mert „*a pályatelefon fogyóeszköz, és beszerezéséért, karbantartásáért a kijelölt szolgálati hely felelősséget kell, hogy vállaljon.*" De kérdezzük, hogy az említett dolgozók közül bárki miért nem vállalhatja a felelősséget a telefonért, ami ugyanúgy szolgálatban milliós értékekért felelnek ...

Kovács József



Három új Diesel-mozdonnyal gyarapodott a közelmúltban a Hámán Kató Vontatási Főnökség. A Ganz-MÁVAG-ban készült 1800 lóerős, M 41 sorozatú Diesel hidraulikus mozdonyok a budapesti igazgatóság területén, Budapest—Esztergom és Budapest—Lajosmizse között közlekednek. (Tenta György felvétele)

A KOLLEKTÍVA ELVÁRJA:

A vezetés támaszkodjon bizalommal a dolgozókra

A SZOMBATHELYI JÁRMŰJAVÍTÓ MUNKÁSAI KINŐTTEK MÁR A GŐZMOZDONYJAVÍTÁS KORSZAKÁBÓL

Valahányszor ezeket a szavakat hallom, kollektív erő, üzemi demokrácia, munkásöntudat, mindig a *szombathelyi járműjavító* jubileumi ünnepségének hatásos képe elevenedik meg előttem. Felejthetetlen látvány volt a nagy Diesel-csarnok felső világítású falai alatt összegyűlt tömeg, ezernél is több munkaruhás, komoly arcú férfi, szerszámszonto nagy öklök pihentek a térdeken, s a csendben minden szempár az elnökségi asztalnál ülő vezetőségre szegeződött.

A szavak, a kijelentések, ígéretek, a jövőre vonatkozó tervek raktározódnak az agyakban és alkalomadtán, műszaki konferenciákon, termelési tanácskozásokon elhangzik a számonkérés. *A munkahelyi demokrácia ma már tudatosult a fejekben*, s fokról fokra tünteti el a vasút vasfegyelmével párosult szolgálati alázatot, véleménynélküliséget, „vitazárlatot". Ha lassan is, de éled a munkásöntudat: nem a követelődző, hanem a bátor, tárgyilagos, érett közösségcentrikusan gondolkodó embert tartja fel a kezét a tanácskozásokon. „*A szocialista brigád kizárta tagjai közül a műhely csoportvezetőjét, mert miatta késett a munkakezdés, nem gondoskodott — úgy mint a többi csoportvezető — arról, hogy a műszak kezdetekor az alkatrészek, anyagok a munkapadok mellett sorakozzanak ...*" — hallottam nemrég. A bérdifferenciálások, prémiumelosztások a brigádvezetők jelenlétében történnek, de nem „misztifikálják", a kollektíva előtt megmondják nyíltan a körből „kimaradónak,", hogy te azért nem részesülhetsz a közpénzből, mert ekkor és ekkor elkéstél, vagy miattad csökkent a brigád teljesítménye.

A fegyelmi jogkört és a bérezési rendszert decentralizálták. Más lett a vezetési szemlélet is. Hogy melyik hozta létre a másikat, a korszerűsödő, felülről jövő irányítás, vagy a művelődő, nagyobb szaktudású munkásság magára eszmélése, felesleges kutatni, mert egymást feltételezik, tehát létrejötte *közös tőről, az üzemi demokráciából eredt.* Még friss hajtás, de nagyon életrevaló, erősek a fiatal sejtek. *Ezerháromszáz munkás közül 1170 szakképzett.* A második félévben 35 fiatal szakmunkást várnak, jövőre még 100-at. A Diesel-osztályon 34 év az átlagéletkor, a kocsiosztályon 36.

Az üzemi átlagéletkor sem sokkal haladja túl ezt az arányt, 36,5 évhez 18,5 esztendős munkahelyi hűség kötődik. Jövedelmük éves szinten meghaladja a 31 ezer forintot. *Úgyszólván „saját nevelésűek" a munkások*, tehát magától értetődik, ha jogosan elvárják, hogy bizalommal támaszkodjon rájuk a vezetőség, vállalati döntéseknél egyenértékű legyen a szavuk a középvezetőkkel. A jogalapot maga a végzett munka adja, amit évről évre becsületesen letettek a köz asztalára. *Kinőttek a gőzmozdony korszakból, a magasabb kvalifikáltság igényességet szült.*

Öt évvel ezelőtt jött létre a MÁV első vidéki Diesel-bázisa Szombathelyen, 50 millió forintot költött erre az állam. *Betölti-e a beruházás azt a funkciót, amiért érdemes volt milliókat gépekre, műszerekre váltani?* Betöltené, mert a jelenlegi fiatal szakmunkásgárda többre is képes. Minden szakmáját szerető fiatalban benne él az egyszerűtől a bonyolultabb felé orientálódás, a nehezebb feladatok megoldására vállalkozás nyugtalansága, izgalma. Amikor megtudták, hogy az M 62-es sorozatú, nagyobb teljesítő képességű Dieselekből Szombathelyre is hoznak futó és nagyjavításra, mindjárt így beszéltek: *miért nem kaphatnák meg ezt a profilt, hiszen alig több mint 200 darab fut belőle a MÁV vonalain? Most több helyen javítják az országban, egyszerűbb lenne, ha ránk bíznák, a vasútnak is gazdaságosabb, örökké nem maradhatunk a „játékvasút" szinten!*

A profil végleges kialakításához a vezetők is elérkezettnek találják az időt, a Dieselüzem perspektíváját látják benne. Minden adott hozzá: csarnok, berendezés, jól képzett szakmunkás-kollektíva. Évről évre ezen felül is teljesítenek, reklamáció nélkül. Ez az sem utolsó szempont: *gondolni kellene a beruházás optimális kihasználására!*

Horváth Anita

A TERVEZETTNÉL KORÁBBAN

Augusztus végére befejezik a nagykáta—szolnoki vonalszakasz villamosítását

Július utolsó hetében, majd augusztus első felében meglátogattuk a *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* Újszász térségében dolgozó brigádjait. Előrehaladásukból akkor már láthattuk, hogy amit vállaltak, teljesítik: a *Rákos—Újszász—Szajol—Békéscsaba—Lökösháza* nemzetközi fővonal *Nagykáta—Újszász—Szolnok* közötti szakaszán augusztus 31-re befejezik a villamosítást.

Mint ismeretes, a vonal *Rákostól Nagykátáig* terjedő részén már tavaly kiépítették a villamos felsővezetéket és 1972 decemberében megkezdődött a villamos vontatás.

Az idén januárban a felsővezetéképítő brigádok vállalták, hogy *Nagykáta—Újszász—Szolnok* között a beruházási programban megjelölt

novemberi határidő helyett augusztus 31-re megépítik a vezetéket s ezzel a tervezettnél 2—2 és fél hónappal korábban, már az őszi forgalom kezdetén átadják üzemi próbára.

Vállalásukhoz csatlakoztak a távközlési és biztosítóberendezési szolgálat dolgozói, valamint a budapesti igazgatóság III., IV., V. osztálya és szocialista együttműködési szerződésben kötelezték magukat, hogy a felsővezetéképítéssel egyidejűleg ugyanerre a határidőre elvégzik a vonal távközlési és biztosító berendezési munkáit.

A vezetéképítők meg is kapták a segítséget nemcsak az igazgatóságtól, hanem az építésben érdekelt KISZ-szervezetektől és a KPM 3. számú beruházási felügyelőségétől is, amely az igazgatóság bevonásával úgy végezte a folyamatos műszaki vizsgálatokat, hogy előmozdítsa a munka műszaki befejezését a vállalt határidőre és lehetővé tegye a villamos üzem mielőbbi felvételét.

A vonalon dolgozó hat brigád *Árvai Sándor* építésvezető, *Szigeti Béla* építésvezetőhelyettes, valamint *Maródi Pál* és *Széplaki Béla* művezetők irányításával felszerelte a *Nagykáta-Tápiószele* közötti 12 kilométer hosszú kétvágányú és a *Tápiószele-Tápiógyörgye* közötti 7, valamint a *Tápiógyörgye—Újszász* közötti 10 kilométer hosszú egyvágányú vonal vezetékét. Pedig nehézségekkel is meg kellett küzdeniük, mert a csehszlovák rendszerű pörgetett vasbeton oszlopok érkezése nem volt mindig folyamatos és a rossz időjárás, meg a sok vágányzár is kedvezőtlenül befolyásolta a munkát. Az oszlop állítók mégis háromhetes előnyhöz juttatták a szerelőket.

A munka utolsó részében Újszász állomáson és Zagyvarékas megállóhelyen dolgoztak a szerelők. Újszászon *Szojka Antal* szocialista címért versenyző 6 tagú Május 1 brigádja látogatásunk alkalmával

éppen azon igyekezett, hogy már augusztus 20-ra elkészüljön az állomási 24 portál szerelésével,

valamint az *Újszász* és a *Zagyvarékas* közötti szakasz összekapcsolásával.

Zagyvarékason öt brigád haladt szalagrendszerben egymás nyomában: *Csató József* ifjúsági szocialista brigádja a gombolyító kocsival nyomult a szalag élén, *Tátorján Antal* szorosan mögötte járó emberei már rakták is fel a sodronyt az oszlopokra, ahol a következő fázisban a *Papp László* és *Kiss György* vezette brigádok a tartósodrony szerkezetet szerelték a pörgetett vasbeton oszlopokra. A szerelési folyamatot Szojka Antal testvérének, Jánosnak a brigádja fejezte be a hosszlánc rögzítésével. Amint mondani szokták, „*égett kezük alatt a munka*", siettek, hogy a vágányzár vége előtt végezzenek és 11 órára már bevonulhassanak Újszászra.

Koltai Pál, a 3. számú beruházási felügyelőség műszaki ellenőre egyik ellenőrzése alkalmával megjegyezte:

A felsővezetékesek jól összeszokott, tapasztalt gárdája a Nagykátáig terjedő vonalszakasz gyors, pontos villamosítása után, ezúttal is jól vizsgázik.

A Nagykáta—Szolnok vonalrész augusztus végi teljes befejezése újabb kitűnő teljesítménye az oszlopállító és szerelő brigádoknak.

A következő, *Szajol—Mezőtúr* közötti 30 kilométeres szakaszt olyan ütemben kell építeniök, *hogy a villamos üzemet 1974. március 31-ig itt is fel lehessen venni* és a vonal jövő évi menetrendjét már eszerint lehessen összeállítani *Mezőtúr—Békéscsaba* között 1974 szeptember végére kell megteremteni a villamosüzem megkezdésének feltételeit. A *Békéscsaba—Lökösháza—Országhatár* közötti 32 kilométeren pedig 1974. december 10-ig.

(Szász)

SZABÓ BÉLA:

Márta

Kilépett az utcára és a nyári délutánon szaporán szedte lépteit hazafelé. Mártának mindennapos volt ez az út. Reggel gyermekeit útnak indította az iskolába. Gyorsan rendet csinált és máris futott, hogy el ne késsen. Lerakta táskáit, egy pillanat alatt átfésülte a haját, és gyengén áthúzta rúzzsal az ajkát. Aztán kinyitott. Évek óta a megszokott kedvességgel szólt ki a pénztár ablakán.

— Tessék kérni.

Az első jegyváltó ezúttal egy nyúlánk férfi volt.

★

Útban hazafelé belépett a Csemegébe. Kötözött sonkát kért, vajat, sajtot és paprikát. Az utcán egy férfi utána fordult. Csak szeme sarkából látta. Kissé elmosolyodott, de jókedve hamar elmúlt, amint a kémiára gondolt, amelyből ma lesz a beszámolója. Otthon nem talált senkit. Fiai szakkörön voltak. Így hát tálcára rakott mindent és írt gyorsan egy üzenetet. „Vacsorázzatok meg. Vizsgára mentem és sietek. Mami. — U. i.: Rend legyen mindenütt".

Bezárta az ajtót és elment az iskolába.

A folyosón várakozva már harmadszor olvasta: „Tanári szoba". Kihallatszott, hogy valaki éppen felelt. Hamarosan egy férfi lépett ki az ajtón. Kíváncsi közvetlenséggel állította meg:

— Mit kérdezett?

— Mindent — felelte a férfi megkönnyebbült hangon.

— Mi az, hogy mindent?

— Hát mindent.

— Képleteket is?

— Azt is — szólt a férfi, majd derűsen hozzátette: — végül leharapja az ember fejét is.

Márta dühös fintort vágott. — Maga okos fej... — és elszántan belépett.

— Jó estét — köszönt csendesen.

Az asztalnál vele egykorú asszony ült. A kémiatanárnő. Látszólag mélyen el volt foglalva jegyzetelvel. Végül feltekintett, és intett, hogy üljön le.

— Technikum I/a? — kérdezte.

— Az I/C-ből Rubányi Istvánné — mondta halkan Márta.

— Remélem, felkészült?

Az asszony bólintott. „Miért volt 70 fillér hiányom a zárlatomnál" — jutott eszébe, majd dühös lett önmagára, hogy hol jár az esze.

— Beszéljen az állandó súlyviszonyok törvényéről!

Egy éjszakai szolgálatban is ezt tanulta. Csak az első szó jutna az eszébe...

A tanárnőre nézett. Bátorítást várt. Ő azonban szótlanul figyelte a vizsgázót. Ujjai a töltőtollával játszadoztak.

— Ez a törvény az állandó súlyviszonyok törvénye — mondta akadozó hangon. Aztán elapadt a mondanivalója.

— Kérem, ezzel semmit nem mondott!

Kis türelmet kérek. Gondolkodnom kell! — és megint eszébe jutott a 70 fillér a zárlatnál...

A tanárnő engedte, hogy Márta rendbeszedje gondolatait és eszébe jusson a csupán másfél sor.

— Gondoljon a vegyületekre — szólt.

— Ó, igen! Én buta. A vegyületben az alkotórészek súlyának aránya szigorúan állandó.

Úgy dobta a meghatározást, mint egy automata.

— S ezt természetesen érti is? — kérdezte a tanárnő.

— Ó, hogyne! A vízben a hidrogén és az oxigén súlyaránya 1:8-hoz!

— No, ez megy! Talán hallhatnék valamit az atom- és molekulaelmélet lényegéről is... — mondta a tanárnő.

A diák most mondott magában egy asszonyosat. Amolyan kardos-pikáns megjegyzést az elméletről, a tanárnőről és az ő továbbtanulásáról együttvéve. De hangosan csak ennyit mondott: — Hm!... — aztán megállt.

Sem előre, sem hátra. Magában bizonygatta, hogy ezt is tudja... éppen mert nem értette, ezt tanulta legtovább.

Kínos csend ereszkedett közéjük.

— No, várjon csak — adta a „mankót" a tanárnő —, mi az elemek legkisebb része?

— Az elemek legkisebb része az atom!... az atom!...

— Folytassa, folytassa... ne álljon meg — és sürgetően nézett órájára. A völgyben már égtek a villanyok.

— Az atom... — kezdte már harmadszor Márta —, aztán reménytelenül elhallgatott. Nagyon távolról, a vasút felől egy vonatfütty is behallatszott. Az asszonynak eszébe jutottak a gyerekei. Mi várja, ha hazaér..., de mi az isten az az atom- és molekulaelmélet? Csak legalább mondana valamit. Mit hallgatsz — fakadt ki befelé —, neked csak tudnod kell!

A tanárnő megúnta a hallgatást. Sietett is.

— Egy képletet talán: HNO_3. A szerkezeti képletét kérem felírni.

Márta a táblához lépett és rajzolni kezdett. Persze, nem ment. Ezt ő már az elején tudta. Talán a tanárnő is tudta. Egyszerre tudták mindketten. Mégis úgy tettek, mint akik elhiszik, hogy megoldja valahogy. Homlokán apró cseppekkel kiütött az izgalom.

— Nem megy..., nem megy kérem. Ez így csak kettes — vált pattogóvá a tanárnő.

— Kérem tanárnő, talán még egy próbát — akarta mondani, de az közbevágott.

— Semmit. kérem. Vár a családom. Nekem menni kell...

— Pedig mennyit tanultam — mondta Márta.

— Nem érdekelhet. hogy mennyit tanulta. Mennyit tud? Csak az érdekel. Különben is a kettes még nem egyes!

Az asszony égő arccal távozott. A folyosó hűvössége megcsapta a homlokát. Az ajtó közelében Vilma álldogált. Távirász az állomáson. Szőke, csinos és okos kislány.

— Miből mentél le? — lépett Mártához.

— Kémiából — felelte, s még mindig úgy érezte, hogy a gőzfürdőből lépett ki.

— Menjünk be egy feketére — ajánlotta a lány.

— Nem bánom, különben is szétmegy a fejem.

Már esti életét élte a pressző. Sovány, égőszemű ifjú ült a zongoránál, és egy pufók sörtehajú a dobot verte. Halk, finom dzseszt játszottak.

— Mit kell kiállnia az embernek! — kezdte Márta és rágyújtott egy cigarettára.

— Még, hogy többet foglalkozzam az anyaggal! — Ez az alap, mondja nekem. Figyelj ide, Vilma! Tudják egyáltalán, hogy mit jelent így tanulni? Nálunk felfordult otthon minden, amióta tanulok:

A kávékat a felszolgáló az asztalra tette.

— Egyszóval a fejetetején áll minden. Lacikámnak nem tudok parancsolni. Ő segíti a matematikát. „Mit nem értesz ezen anyu? Pofon egyszerű..., no nézd csak!" Éppen, hogy ezt nem mondja nekem, fiacskám! — Eddig én kérdeztem ki. Most megfordult ez is. „Lássuk, mit tanultál, mama..., feldobok néhány kérdést." — közben magyaráz. Értelmesen, kamaszos nagyképűséggel, de teljes odaadással. Az apjukra nem számíthatok, hisz többet van úton, mint itthon.

— Azt mondja a minap a kisebb fiam — éppen a beszámolókról volt szó. — „Aztán ne ám, hogy begazolj, mami!" Az én fiam..., nekem! Az anyjának. Érted ezt? Elmondom este a férjemnek. Mit gondolsz, mit válaszolt? „Végül is igaza van a gyereknek, ha be akarod fejezni."

Kezében kihűlt a fekete. Egy mozdulattal hajtotta fel, hidegen, cukor nélkül, keserűen. Cigarettája elaludt. Meggyújtotta. Megint elaludt. Tartotta ujjai között... míg heves, ideges mozdulatai lassan feloldották feszültségét.

— Neked, hogy ment? — kérdezte Vilmától. De látszott, hogy gondolatai még mindig az atom- és molekulaelmélettel voltak elfoglalva.

— Remekül — mondta kissé öntelt mosollyal a lány. — Egy kicsi a zöngés és zöngétlen hangokból, egy kis dráma és epika. — Aztán tíz perc alatt végeztem is.

— És hogyan...

— Ötösre!

Koppant az üvegasztalon. Ötös...ötös... Úgy látta, hogy a leány arca boldogságtól sugárzik. Vilma szerint felhő vonta be Márta tekintetét.

Fizettek!

Az esze már otthon járt. Ahogyan magára maradt, gondolatai egyre inkább az otthon képzetéhez tapadtak. Most majd rárohannak a gyerekek. „Mi volt, mami? — Hogy volt, mami? Ugye nem féltél, mami? Ő meg majd mondjá... Valóban mit is mond. Lacika múltkor is azt mondta: „Nézz a szemembe mama." Te megbolondult világ...

— „De miből van az a hetven fillér?"

Hazatért. Csengetett. Hosszan várakoztatták. Egy pillanatra megijedt. Csak nem történt valami bajuk...?! Aztán hallotta, amint hurrázva törtetnek elő a hátsó szobából. Mint két indián. Ott álltak előtte a feltárt ajtóban, szelesen, kipirulva, csillogó szemmel. Ugrottak a nyakába. Majd feldöntötték...

Mártát átjárta valami földöntúli jó érzés. Nem számított az atom és a molekula, meg a hetven fillér, csak ők, a gyerekei számítottak csak.

— Mi volt anyukám? — sürgette Laci, miközben módfelett ügyesen kihántolta anyját a kabátjából. — Odaszúrtál az öreglánynak?

— Először is nem öreg — felelte az anyja. — Annyi idős, mint én!

— Ajaj — vágtak a szavába a fiai —, hol élsz te, anyu? Még hogy annyi idős, mint te. Nevetséges.

Az asszony a könnyeivel küzdött. Összeharapta száját. Fiai látták, hogy megbántották. Nyakába ugrottak szeleburdin...

— Rá se ránts, mami! Ha nem is sikerült úgy, ahogy szeretnéd...

Márta ekkorra már belépett a szobába. Szörnyülködve nézett körül. Csatatér volt a javából.

Kipottyantak a könnyei.

— Erre kellett hazajönnöm?!

— De mami, mamikám... ugrottak mindketten. Pillanatok alatt tettek rendet. Közben locsogtak, mint a szajkók. Be nem állt a szájuk.

— Fogadok mama, hogy te voltál a legjobb — a nagyobbik fia igyekezett bohókás lenni. Meleg, fiús szívével megérezte, hogy szüksége van most a mamának őrájuk.

— Hányan voltatok?

— Magam.

— Mondtam az öcskösnek, hogy te leszel a legjobb!

— Hallod öcsi, a mama az atom- és molekulaelméletet kapta. Tudod, amit annyit tanult. Különben is tré dolog. Ezt a szerencsét fiam! — Szeles mozdulattal lehúzott egy fülest örömében a öccsének.

Az anyjuk nem tudta, sírjon-e vagy nevessen.

— Te mami — szólt ismét Laci —, azt hiszem, a többiből is lesz ilyen szerencséd.

— Csak ne jósolgassatok — hárította el most már könnyein keresztül mosolyogva. — Úgyis abbahagyom az egészet!...

— Mit csinálsz?... Hallod?... Méghogy abbahagyja!?

— Abba mi is beleszólunk!

— Majd én patronállak anyu — mondta a nagyobb fia. A kisebb is ajánlkozott...

S ebben a zajban már másodszor csengettek három rövidet.

— Megjött apátok. Nyissatok ajtót.

A két fiú versenyfutása az ajtóig tartott.

— Képzeld apu..., a mama lement kéméből!

— A mama volt a legjobb!

— Egymás szavába vágtak.

— Aztán apu, azt képzeld el, megkapta az állandó súlyviszonyok törvényét. Vágta, mint a répát... Anyu még sincs megelégedve.

Márta szemei hálás derűvel csillogtak. Érezte, hogy nem lehet megállni...

Tudta, hogy itt ő az igazi központ, mely körül minden forog...

Vacsora után még egyszer elmondott mindent...

A családnak.

★

Reggel gyermekeit útnak indította az iskolába. Rendbe szedte magát és kilépett az utcára. Mártának mindennapos volt ez az út. Futott, hogy el ne késsen. Gyorsan kinyitott. Szokott kedvességgel kiszólt a pénztár ablakán...

— Tessék kérni!

Az első jegyváltó ezúttal a kémiatanárnő volt.

Egymásra mosolyogtak, miközben Márta kiadta a jegyet.

Reggel a Tisza-parton



(Bede István metszete)

VAS-SZIGORÚSÁG

A kapu előtt nem vár autó rám
reggel; tömött villamossal járok,
s meggyűrődöm, mint az újságlap, amit
kiolvasnak úton a munkások. —

Ismerem az üzemek kapuit;
s őket, kik e kapukon lépnek át,
— akiket tűz edz, — s értem kézfogásuk
baráti kötését, vas-szigorát.

Fazekas Lajos

A MŰVELŐDÉSI HÁZBAN



A debreceni járműjavító fennállásának 75. évfordulójára rendezett ünnepségsorozat kiemelkedő eseménye volt a művelődési ház előcsarnokában megnyitott tárlat. A képzőművészeti alkotásokat nagyrészt az üzem dolgozói készítették. A tárlatot nagy érdeklődéssel tekintették meg a jubileumi találkozóra meghívott nyugdíjasok is

TISZTELET ÉS MEGBECSÜLÉS

a legnépesebb magyar családnak

Fenn a Budai Várban, festői környezetben található a MÁV Budapesti Építési Főnökség. Itt dolgozik *Bánsági József* főfelügyelő, aranyérmes szocialista brigádvezető. Mindenki ismeri — néhány éve lapunk is írt már róla — s hírneve elsősorban is onnan adódik, hogy ő a legnagyobb magyar család feje: *17 gyermeket nevelt fel.* Ismerik persze szorgalmáról és hűségéről is. Most jubilált: *elérte 55. életévét. s máris 37 szolgálati évet mondhat magáénak.* Kiszámította: hatvanéves korára, mire nyugdíjba megy, meglesz a 42 szolgálati év. Akárcsak az édesapjának, aki szintén 42 évig szolgálta a vasutat.

A hagyomány nem szakad meg: *két fia ugyancsak a MÁV-nál dolgozik.* Egyikük az építési főnökségen — most lesz negyedikes a technikum esti tagozatán —, másikuk a Keleti pályaudvaron. Mindketten szeretik hivatásukat, s feltehetően ők is a MÁV-tól mennek majd nyugdíjba. De ez még nagyon messze van...

Hogyan él most a Bánsági család? Kispesten, a Wekerletelepen laknak — egy hatszobás családi házban huszonketten. *Az ő családjuk a legnagyobb egész Magyarországon.* Pillantsunk vissza kissé, hogyan alakult ki a népes família?

Bánsági József Budapesten született, 1918-ban, csak négyen voltak testvérek. (Testvéreinél, ahogy mondja, ma is „legtöbb a két gyerek") A felesége — ő Kiskundorozsmán született 1919-ben —, családjában hagyományos volt a sok gyerek; *ma is 12 testvére él.* Immár 85 év körül jár Bánságiné édesanyja, s ha jól számolják, *125 unokája van.* Az igazi nagy család bajosan férne el a kis dorozsmai ház udvarán.

Nos, Bánsági József és felesége 17 gyermeket nevelt fel. Elsőnek *Marika* született 1941-ben, aztán *Edit, Aranka* és *Anikó* ikrekként, majd *Judit, József, Zsuzsa, Sándor, Károly, Ilona, Gyöngyi, Ottó, Lídia, Raoul, Márta, Lajos,* s végül 1964-ben *Edina.* Közülük öt lány már férjhez ment, s nemrégiben megszületett a 23. Bánsági unoka is.

Érdekes, hogy *az atyai házban 1964 óta változatlanul 17 kiskorú gyermek él.* Hogyan? Ennek az a magyarázata, hogy ott lakik egyik asszonylányuk is, aki már öt gyermeknek adott életet. S ahogy „kirepülnek" a nagyobb testvérek, helyüket elfoglalják a legkisebbek, az unokák. S miért 22 a családi létszám? Számoljunk: *a Bánsági házaspár, 6 kereső és 6 iskolás gyermekükkel — ez 14 —, aztán Edit a férjével és 5 gyermekükkel — ez 21 —, s ott van Bánsági 90 éves édesanyja, aki még mindig tud segíteni a háztartásban.*

A családi költségvetés jóval fölötte jár a tízezer forintnak. A családfő fizetése több mint 2600 forint egy hónapra. *Családi pótlékként a kiskorú gyermekek után 1600 forint fut be a kasszába;* a már kereső gyerekek is elég szépen adnak haza...

Szükség is van minden forintra. Hogy csak a legegyszerűbb dolgokat említsük: *naponta elfogy 6—8 kiló kenyér, 10—12 liter tej, s a „zsíroskenyér-szolgálat" sosem szünetel.* Mondják, az a legnagyobb öröm, amikor a vasárnapi ebédnél egybegyűlik a család, mindenki, a legkisebbek is tüsténkednek a terítésnél. S az a legfontosabb, hogy a betegség elkerülte a házat, mindannyian egészségesek.

Sok a gond az ilyen nagy családban, de még több az öröm. *Bánsági József nyugodt, kiegyensúlyozott ember.* Az arcára van írva, hogy csak a családjának és a munkájának él, s örömmel teszi ezt. Másképp el sem tudná képzelni életét.

Tiszteletet érdemel.

P. J.

Új vasútvonal épül Nyugat-Szibériaban

Hétszázötven kilométer hosszú vasútvonal építésébe kezdtek *Nyugat-Szibériában*. Az új vasútvonal *Omszkot* és *Barnault*, két nagy ipari várost köt össze. Ez a fővonal az Uráltól keletre létesülő vonalak egyike. A Bajkál-tótól a Csendes-óceánhoz is építenek vasutat. Szibériában és a Távol-Keleten a gyors gazdasági fejlődés diktálja a vasútépítést. Hatalmas villamos erőműveket, bányákat, vegyi és gépipari üzemeket építenek itt és aktívan hasznosítják az újonnan feltárt ásványkincseket.

SÍNEK A HEGYEK KÖZÖTT

Új vasútvonal építését kezdték meg a Szovjetunióban, a Kaukázuson túl. Ez köti össze Örményország fővárosát *Akasztafával*, a szomszédos Azerbajdzsán egyik nagy vasúti gócpontjával. A vonal jelentősége: *ez lesz a legrövidebb út, amely összeköti Örményország északkeleti járatait a Szovjetunió európai részének központjával.* A vasútvonal a Kis-Kaukázus hegyein keresztül, a Szovjetunió leghosszabb — nyolc és fél kilométeres — alagútján vezet keresztül.

Vasutasok együttműködése

az export-import szállítások lebonyolításában

A KGST-országok vasutasai már eddig is sokat tettek az export-import szállítások meggyorsítása, költségeinek csökkentése érdekében. A közelmúltban az ezzel kapcsolatos további feladatokat vitatták meg a lengyel, a magyar, a csehszlovák és a szovjet vasutasok küldöttei *Lvovban*.

A tanácskozásról *Grigorij Bogdanovics*, a Lvovi Vasúti Igazgatóság vezetője, a Szocialista Munka Hőse, a következőket mondotta az APN tudósítójának:

— *A szocialista országok vasutasainak együttműködése kézzelfogható eredményekre vezetett. Együttes erőfeszítéssel elértük a vagonpark kihasználását*, amit a közös kocsiállomány — az OPW — kialakítása is elősegített. Korábban a szomszédos szocialista országok vasútjai különböző ütemben fejlődtek, napjainkban viszont a KGST-országok már közösen döntenek a műszaki haladás kérdéseiben.

A KGST-országok vasútjain bevezetés alatt áll a darabáru és konténeres szállítás korszerűsítése, ami jelentős erőfeszítéseket kíván.

A szocialista gazdasági integráció komplex programja előirányozza a KGST-országok közötti nagyobb volumenű árucserét. *Az összes szállítások 80 százaléka a vasutakra esik.* Ebből következik, hogy fejleszteni kell a konténeres szállítást, a távlati és operatív tervezést, fokozni kell a szállítóeszközök kihasználását, még kedvezőbb körülményeket kell teremteni az utasok számára.

A lengyel, a magyar, a csehszlovák és a szovjet vasutasok küldöttei kedvezően nyilatkoztak a *Csop—Ágcsernyő, Ungvár és Veliki Kapusani, Csop és Záhony, Mosztiszka—II és Medika* állomások közötti szocialista munkaverseny tapasztalatairól. A cél: *a továbbiakban is egymás kölcsönös támogatása a termelési tervek teljesítésében, az export-import szállítások növelésében.*

(APN)

— 131 km második vágány. 1973-ban a DR 131 km-en fektet le második vágányt, 64 km ebből az ország északkeleti részére esik, ahol a nagy forgalmú Angermünde—Passow és Angermünde—Prenzlau vonalak kapnak második vágányt.

LENGYELORSZÁG

Gyors ütemben fejlesztik a vasutakat

A *Lengyel Népköztársaság* szállítási rendszerében, akárcsak nálunk, a vasút játssza a legfontosabb szerepet. A teherszállításoknak mintegy 80 százalékát vegzi, ami az utóbbi két évtized technikai fejlesztésének az eredménye. A PKP eddig villamosított vasútvonalainak hossza *meghaladja a 4000 kilométert*. A villamosított fővonalakon a vonatok nagyobb terheléssel és sebességgel közlekednek, ami lényegesen csökkenti az üzemeltetési költségeket.

A teherszállítások több mint 60 százalékát villamos- és Diesel-mozdonyok végzik. A lengyel ipar mind több kis-, közép- és nagyteljesítményű Diesel-mozdonyt, villamosmozdonyt, korszerű személy- és teherkocsit gyárt a vasút részére. Több új állomást építenek, a régiek közül pedig elsősorban azokat korszerűsítik, melyek nagy ipari központokat, külkereskedelmi szerveket szolgálnak ki.

A vasúti pályákon nehéz típusú síneket fektetnek le, a felépítmény javítási munkáit teljesen gépesítik. Lényeges előrehaladás történt a balesetmentes közlekedést biztosító berendezések és felszerelések korszerűsítésében. A mozdony- és kocsijavító telepeket és műhelyeket is bővítik. Magas gépesítési szintet értek el az építő-szerelő vállalatok.

A lengyel államvasutak dolgozóinak önfeláldozó munkája lehetővé tette, hogy a vasút ma (az 1938. és 1947. évekhez viszonyítva) *ötszörannyi teherárut és négy és félszer annyi utast szállíthat.* Ezzel — a Szovjetunió kivételével — Európa minden országát túlszárnyalja.

Az elkövetkezendő években a vasutat tovább fejlesztik. A normál nyomtávú vonalakon a teherforgalom *1975-ig 23%-kal, 460 millió tonnára nő.* A vasút vezetői arra törekszenek, hogy a PKP meg tudjon felelni a népgazdaság és a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok intenzív fejlődésével járó követelményeknek.

A párt és a kormány a vasutat a gyorsabb fejlesztést igénylő gazdasági ágazatok közé sorolja. Az 1971—1975. évekre készített ötéves tervben nemcsak nagyobb összegeket irányoztak elő, hanem arra is gondot fordítanak, hogy azokat elsősorban a legfontosabb vonalak fejlesztésére fordítsák.

A nagyarányú anyagi befektetések a vonó- és vontatott járműpark bővítését, újak beszerzését, a vasúti hálózat bővítését, egész sor gurítódomb korszerűsítését, és további vasútvonalak villamosítását szolgálják.

A terv megvalósítása elsősorban a vagonpark állományának megnövekedését, technikai szerkezetének és állapotának megjavítását eredményezi. *A vasút 1975-ig 58 ezer, főleg négytengelyes teherkocsit kap, ami 20 ezerrel több az előző ötéves tervidőszakban kapott kocsik számánál.* Több tízezer teherkocsi pedig korszerűsítésre kerül. Előkészületek történnek 90 tonnás teherkocsik gyártására is.

A meglevő vonalak korszerűsítése mellett a jelenlegi ötéves terv, vagyis 1975 végéig közel 400 km hosszúságban épül második vágány, 60 km új összekötővonal és 350 km teljesen új vasútvonal.

A terv a hazai Diesel-mozdonygyártás gyors fejlesztését irányozza elő. A vasút *a poznani Cegelszkij gyártól 250 darab 1700 lóerős személyvonati mozdonyt kap, a Hsanovei-Fablok gyár pedig 600 darab 800 lóerős tolatómozdonyt készít a vasút részére.* Az új technika természetesen új munkaszervezést követel meg.

A szállítás tudományos-kutató intézetében jelenleg olyan problémák megoldásán dolgoznak, hogy a számítógépeket hogyan lehet a lehető legjobban felhasználni az áruszállítás megszervezésében és irányításában, a rendezőpályaudvarok tolatómunkájában. Vizsgálják annak lehetőségét is, hogy miként lehetne hatékonyabbá tenni a pályamunkák komplex gépesítését, a vasúti építkezések iparosítását és hogyan lehetne néhány fontos vonalat a nagyobb forgalom számára alkalmassá tenni.

SZOVJETUNIÓ

Vasút az évszázad felfedezéséhez

A Szovjetunióban minden második utas a vasutat veszi igénybe, az ország teherforgalmának kétharmad részét vasúton bonyolítják le. Az acélpályák építése folytatódik: *a IX. ötéves tervben (1971—1975) 5—6 ezer kilométer hosszúságban fektetnek le új vonalakat.*

Vajon a vasutak gazdaságilag előnyösek-e? Képesek-e állni a versenyt a gépkocsiszállítással?

A szovjet szakértők véleménye szerint nem lehet általában vasutakról beszélni: az értékeléshez a társadalmi-gazdasági, a történelmi és a földrajzi feltételek konkrét elemzésére is szükség van.

A szovjet vasutak gazdasági mutatói sokkal jobbak, mint például az Egyesült Államoké. A Szovjetunióban a vasúti pálya minden kilométerét ötször intenzívebben használják ki, a kocsik kétszer olyan gyorsan fordulnak meg, a mozdonyok naponta kétszer annyi utat tesznek meg, a szállítások önköltsége pedig csak harmadakkora.



Távoli szibériai tájakon robog a villamos mozdony. (Fotó: Vitalij Kozlov, APN)

Az óriási területtel és gyorsan fejlődő új körzetekkel rendelkező *Szovjetuniónak szüksége van és a jövőben is szüksége lesz a vasutakra.* A vasúthálózat terebélyesedik, technikailag egyre tökéletesebbé válik és gazdasági szempontból előnyös.

Azok a pályák, amelyeken tavalv gördültek végig az első szerelvények, igazolják ezt a következtetést.

A nyugat-szibériai kőolajkontinenst *„Az évszázad felfedezésének"* szokták nevezni. A nemrég még merőben ismeretlen *Szurgut* lett a központja annak a kerületnek, amely a legközelebbi esztendőkben az ország legnagyobb kőolajkitermelőjévé válik. *A transzszibériai fővonaltól 222 kilométer hosszú vasutat építettek Szurgutba.* Nagy terhelésű szerelvények szállítják oda az építőanyagot, a fémkonstrukciókat, a csöveket. Ellenkező irányban pedig olajtermékekkel — nyersolajat csupán olajvezetékeken fognak szállítani — és faanyaggal megrakott vonatok robognak. A korábbi útvonalnak — a szibériai folyókon — nagy akadálya volt, hogy a hajózási idény csupán néhány hónapig tartott. *A vasút egész éven át üzemel és lényegesen megrövidíti a szállítási időt.*

Nem volt könnyű dolguk az építőknek: *a vasút 70 százalékban mocsarakon vezet keresztül.* A töltésmagasságot olykor 15 méterre kellett növelni, télen 40 fokos fagyban dolgoztak. nyáron sűrű felhőt alkottak a szúnyogok és a sok kellemetlenséget okozó apró legyek. A legkorszerűbb technika, s az építők tapasztalata biztosította a sikert.

Az útvonal mentén véget ért a sátorozás és a tábortüzek ideje. Minden állomással rendelkező településen — csakúgy, mint bármely nagyvárosban — a házak teljesen közművesítettek.

Megépült az a 400 kilométer hosszú vasútvonal is, amely *Bejneu* kazah települést *Kungrad* üzbég várossal köti össze. Ez a pálya a *Kaspi-tenger* keleti partjának végeláthatatlan térségein keresztül vezet, amelyeket évszázadokon át értéktelen földnek tartottak: *semmi más nem volt itt, csak homok, szikes tavak, ürge meg réti sas.*

Ám a terméketlen földön kincsre bukkantak. Az ötéves terv folyamán *1975-ig 30 millió tonna kőolaj kitermelését irányozták elő itt.*

Az új pálya a Közép-Ázsiából az ország középső körzeteibe vezető második vasútvonal egyik szakasza. Két szempontból is jelentős: *800 kilométerrel megrövidíti a Közép-Ázsiából az ország központjába vezető útvonalat* és tehermentesíti a felújításra szoruló régebbi vasutat.

A Bejneu—Kungrad vonal a technika legújabb vívmányainak felhasználásával épült. Központi forgalomirányító berendezéssel 18 pályaudvar van ellátva.

A Kaspi-tenger keleti partvidékének általános közlekedési gondjait még nem oldották meg. Hiányzik a Volga partjához vezető közvetlen útvonal. Négyszázötvenöt kilométer hosszú terepet kell legyűrni, s akkor majd kialakul az a hatalmas fővonal, amely a *Turkmén*, az *Üzbég*, a *Tadzsik*, a *Kazah Szovjet Szocialista Köztársaságokat* köti majd össze. Még jobban lerövidül a vonatok útja az ország központjából Közép-Ázsiába. Ezt a vasútvonalat különösen hasznossá teszi az a körülmény, hogy a szállítások volumene a két ellentétes irányban megközelítőleg azonos lesz.

A békés munka napjai Vietnamban

A *Vietnami Demokratikus Köztársaságban* egyre érzékelhetőbben bontakozik ki a békés élet. Az evakuált lakosok már hazatértek otthonaikba. Az ipari üzemekben éjjel-nappal folyik a munka, helyreállítják és beindítják a berendezéseket, amelyeket a bombázások elől szereltek le és rejtettek el.

A hanoi lapok tele vannak hírekkel: *megindult a szocialista verseny; a kollektívák új kötelezettségeket vállaltak.*

A bombázásokat főképp a közlekedés és a közlekedési berendezések sínylették meg. A fővárosi üzemek dolgozói február végéig 15 pontonhidat helyeztek üzembe. Ugyancsak február végéig megjavítottak 17 kilométer közutat, helyreállítottak 5 kilométer hosszúságú vasútvonalat.

A súlyos károkat szenvedett hanoi fűtőház kollektívája vállalta, hogy határidő előtt végez a mozdonyok és a vasúti kocsik javításával. Az első negyedév végére körülbelül ezer megjavított kocsi gördül ki a gyár kapuján.

A bányászok és a közlekedési dolgozók közös és múlhatatlan feladata most az, hogy a kitermelt szenet minél gyorsabban eljuttassák a fogyasztókhoz. E feladat teljesítése is sikeresen halad. A bányákban már működnek az ekszkavátorok, a szállítószalagok, a teherautók pedig szakadatlanul hordják a szenet a gyárakba. A Kam Fa mechanikai gyár dolgozóinak fő jelszava: *minden bányagépet és berendezést tökéletesen megjavítani!*

Hanoiban nemrégen ünnepi gyűlést tartottak. A gyűlést a fővárosi helyiipari igazgatóság szervezte. A *„Nagy Győzelem Tavasza"* alkalmából ezen a gyűlésen kihirdették, hogy a fővárosi üzemi dolgozók szocialista versenyt indítanak.

GŐTALAND

Sassnitz és Trelleborg között közlekedik

Európa legnagyobb komphajója

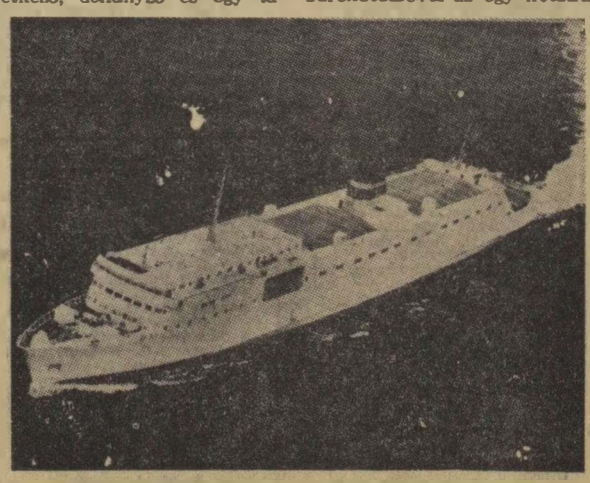
Ez év áprilisában kezdte meg a szolgálatot *Sassnitz és Trelleborg* között a svéd vasutak új komphajója, a *Gőtaland*. Ezzel ezen a fontos útvonalon, Skandinávia és a kontinens között öt komphajó közlekedik: a *Skane* és *Gőtaland* a svéd vasutak, *a Sassnitz*, a *Stubenkammer* és a *Rügen* a DR tulajdonában vannak.

A komphajók 1965-ben másfél millió, 1970-ben 2 millió, 1972-ben pedig 2,3 millió tonna árut szállítottak. A teherautók forgalmában a szállítások száma az 1967. évi 1000-ről 1972-ben 7000-re emelkedett.

Az új svéd komphajó 149 m hosszú és 21,6 m széles. Öt *vágányán — 570 m kihasználható hosszal —, 45 tehervagont, autófedélzetén pedig 18 pótkocsis teherautó-szerelvényt tud szállítani.* A dán Nakskov-Skibsvaerft hajógyárban épült hajó, Európa legnagyobb komphajója. Míg eddig az ezen a vonalon közlekedő hajók szélessége egységesen 18,5 m volt, addig ennél a hajónál, kihasználva a jobb oldali parthoz állás lehetőségeit, mindkét kikötőben, *a szélességet azért növelték 21,6 m-re, hogy lehetővé tegyék az öt vágány elhelyezését*, a jármű meghatározott elhelyezési méreteinek betartása mellett. A kocsifedélzet magassága, a sínek felső szélétől számítva 5,5 m. Közvetlen felette van az autófedélzet. A felső fényáteresztő födém is említésreméltó, mert jó látási viszonyokat biztosít.

A hajóra hátulról rakodnak. Az autók egy oldalrakodóhídról is felhajthatnak, illetve távozhatnak. A 18 kétágyas kabinban, amely mosdóval és szaunával is el van látva, 36 utast szállásolhatnak el kényelmesen. Fával borított falú étkező, dohányzó és egy tanácskozóhelyiség egészíti ki az utasteret.

A Gőtaland komphajó elsődleges feladata a vasúti teherszállítmányok és teherautók szállítása. A svéd vasutak is a szállítási viszonyokat vette figyelembe. Ez a hajó ugyanis nagyságával, célszerű berendezésével az egy kocsira eső szállítási költségek mérsékeléséhez járul hozzá.



Útban Trelleborg felé a Gőtaland.

A kétcsavaros hajó motorjai 14 000 lóerőt fejtenek ki, amelyek a hajónak 18,5 csomó sebességet adnak. *Sassnitzból Trelleborgba 3 és fél óra az út.*

Hogy svéd részről mennyire igyekeznek az útvonalon a kiszolgálást javítani, mutatják a trelleborgi kikötőben megindult munkálatok is. *A svéd vasutak hozzákezdett egy rendezőpályaudvar kiépítéséhez*, és a kikötőben előkészítő munkálatok folynak egy második kompkikötő létesítéséhez. A szállítási vállalatok és Trelleborg város támogatásával felépítik Svédország legnagyobb kontinensi terminálját, ahol 50 000 m² területen hat vágányon 78 vagont lehet egyszerre kezelni és naponta 500 tonna árut átrakni, ami a vonal teljesítőképességét jelentősen növeli.

Hamarosan vízre kerül a *Gőtaland* testvérhajója, a *Svealand* is. A svéd vasutak ezzel már 1000 vagon napi kapacitással számolnak. Hogy ez nem utópia, mutatja: *vasutasok és matrózok jó együttműködésének eredményeként az első félévben volt olyan nap, amikor több mint 800 vagon teljesítményt értek el.* Ez is mutatja, hogy a növekvő konkurrencia ellenére, a Sassnitz—Trelleborg útvonal — mint a kontinens és Skandinávia közti legvonzóbb útvonal — megtartja vezető szerepét.

ÍGY LÁTTÁK A SZAKVEZETŐK

Miért lett csak negyedik a Vasutas-válogatott a SZOT nemzetközi ifjúsági labdarúgótornáján?

Július 9-től 20-ig negyedik alkalommal gyűlt össze hazánkban a SZOT nemzetközi ifjúsági labdarúgó tornájának mezőnye. A legnépszerűbb sportág e rangossá váló küzdelemsorozatán *eddig két alkalommal a Vasutas-válogatott szerezte meg a győzelmet* — 1970-ben és 1972-ben —, 1971-ben az ötödik, a most lezajlott tornán a negyedik helyen végzett.

Milyen tanulságokkal szolgált az ez évi viadal a vasutasok labdarúgóéletének szakvezetői számára? Erre a kérdésre voltunk kíváncsiak, s a következő véleményeket kaptuk.

— *Mint minden esztendőben, most is nagyon alapos előkészítő munka előzte meg válogatott csapatunk kialakítását* — kezdte beszélgetésünket *Székely György*, a vasutas szakszervezet központi sportbizottságának vezetője. — *Együttesünk csupa NB-s labdarúgóból tevődött össze.* Az előkészületek tapasztalatai, s a keretben szereplő játékosok technikai készsége, rutinja arra engedett következtetni, hogy csapatunk most is a legjobbak között végez, s ott lesz a döntőben. Ez sajnos, nem így történt, s így feltétlenül hasznosítanunk kell az idei tapasztalatokat.

A vasutas-válogatott tizennyolcas keretében hét játékos képviselte az NB II-ben szereplő BVSC színeit: *Magyar Károly, Varga István, Kiss György, Samu Albert, Metzing László, Mokalisz Kosztasz* és *Ferencz József.*

Az NB III-as Celldömölki Vasutasból ketten — *Kőszegi József* és *Dobány Lajos* —, az NB II-es Székesfehérvári MÁV Előréből hárman — *Reveland István, Téglás János* és *Takács László* —, az NB II-es Szolnoki MÁV-ból *Kormos József*, az NB III-as Soproni Vasutasból *Varga Alfréd* került a keretbe. A második vonalat jelentő NB I B-ből végül is az élvonalba került Haladás VSE három játékosa, *Szabó Ferenc, Horváth Zoltán* és *Tóth János*, s az ebből az osztályból kiesett MVSC-ből *Lipták András* egészítette ki az együttest.

A mérkőzések érdekesen alakultak. Az első ellenfél Békéscsabán a *Moszkvai Szpartak* csapata volt. Ezen a mérkőzésen a válogatott jó játékkal 2:1 arányban győzött. (Hozzátesszük, hogy a szakemberek véleménye szerint e mérkőzés magas színvonala alapján, a küzdelemsorozat egyik legszínvonalasabb összecsapása volt.) *Sarkadon* az Építők, majd *Mezőhegyesen* az ASKÖ osztrák szakszervezeti válogatott ellen elért egyaránt 4:0-ás vasutas győzelem a csoportelsőséget jelentette.

A középdöntőben *Balmazújvároson* a szlovák szakszervezeti válogatott ellen még újabb siker született, de a 3:2-es győzelem 3:0-ás vezetés után alakult ki úgy, hogy a csapaton a fáradtság jelei már mutatkoztak.

Ezután *Debrecenben*, a Vasas csapatával vívta nagy csatáját a Vasutas-válogatott a döntőbejutásért, s mert itt két védelmi hibából 2:0-ás vereség született, már csak a 3—4. helyért harcolhatott az együttes a végső döntő napján *Csepelen*, ahol az ÉDOSZ válogatottja ellen maradt alul 3:1 arányban.

— *Nem kis csalódás volt számunkra ez a szereplés* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Simonyi Ferenc*, a válogatott vezető edzője, aki már négy esztendeje tölti be ezt a feladatkörét, s ebben a funkciójában már részese volt az egyik győzelem kivívásának. — Az egyhetes előkészületi összetartás sajnos olyan tapasztalatokat hozott, hogy *40 perces edzés után akadtak játékosok, akik túlterhelésre panaszkodtak. Ez a tény azt mutatta, hogy vannak olyan NB-s csapatok, amelyeknél az edzésmunka szintje nem éri el a kívánalmakat.* Így adódott aztán, hogy két mérkőzésen 2—2, a Vasas ellen 3 cserejátékos beállítására is szükség volt. A tanulságok sorában felvetődött az is, hogy ezt a tornát közvetlenül a bajnokság befejezése után kellene rendezni, hogy még edzésben és játékban levő játékosok felkészítéséről lehessen szó.

— Milyen elgondolásaik vannak a jövő évre?

— *Az a tervünk* — hangzott a válasz —, *hogy már februárban megkezdjük az előkészületeket* az igazgatóságok területein, s a 20—25 tagú keretet már március végén összeállítjuk, hogy az eddiginél több előtapasztalatot szerezhessünk már a kéthetenkénti triál mérkőzések során.

Maros László

Vasutas tekebajnokság

Csapatban első a Szegedi VSE

Az országos vasutas férfi teke egyéni és csapatbajnokságot július közepén Szolnokon, a *Szolnoki MÁV SE* négyes automata pályáján rendezték meg. A bajnokságon 11 egyesület —, Ceglédi VSE, Debreceni VSC, Pápai Vasutas SE, Rákoshegyi VSE, Soproni VSE, Szegedi VSC, Szegedi Gazdasági Vasút, Kecskeméti MÁV SE, Szentesi VSE, Szolnoki MÁV és a Tapolcai MÁV — tekecsapata vett részt.

A kétnapos versenyen egyéniben az alábbi eredmények születtek: Az 1-es és 2-es pályán 1. *Révész* (Szegedi VSE) 452; 2. *Kántor* (Szolnoki MÁV) 444; 3. *Martusz* (Szegedi VSE) 443; 4. *Csatári* (Debreceni VSC) 430; 5. *Ágh* (Tapolcai MÁV) 425 fával. A 3-as és 4-es pályán: 1. *Derdák* (Szolnoki MÁV) 445; 2. *Salajcho* (Szegedi VSE) 425; 3. *Röthler* (Rákosligeti VSE) 421; 4. *Kószó* (Soproni VSE) 420; 5. *Mozsár* (Kecskeméti MÁV) 416 fával.

A csapatversenyt a *Szegedi VSE* nyerte 2528 fával. 2. *Szolnoki MÁV* 2468. 3. *Soproni VSE* 2352 fával.

Horgászverseny a Pécsi-tavon

Július 8-án a *Pécsi-tavon* rendezett egyéni halfogási versennyel ünnepelték az idei vasutasnapot a Horgász Egyesület vasutas üzemi csoportjának tagjai. *A versenyen húsz pécsi vasutas horgász vett részt*, s közülük — a kedvezőtlen időjárás ellenére — *hatan fogtak tíz halat.* A „zsákmány" összesen 5 kiló és 3 dekagrammot nyomott.

A versenybizottság eszerint osztotta ki az 1500 forint értékű díjakat: *1. Sétáló Mihály* (286 ponttal), *2. Márton János* (92), *3. Hartmann Ádám* (57), *4. Lendvai János* (54), *5. Tóth Károly* (22), *6. Salavecz János* (12 ponttal).

A verseny költségeihez és a díjak megvásárlásához szükséges anyagi eszközöket a vasutas-szakszervezet pécsi területi bizottsága és a vasúti csomópont szakszervezeti bizottsága biztosította.

Ahogy mondani szokás: *„... nem azért a pár darab halért!"* Mert még így is — *jó verseny volt.*

Zomi Lajos

Tudományos és technikai főosztály alakult az NDK Közlekedésügyi Minisztériumában

Az NDK Közlekedésügyi Minisztériumában 1973 január elsejével megalakult a tudományos és technikai főosztály. Osztályai a következőképpen tagolódnak: *a közlekedésügy, ezen belül a Deutsches Reichsbahn fejlesztése, az újítómozgalom szélesítése.*

A főosztály irányítása alá tartozik az NDK közlekedésügyi központi kutató intézete, a Blankenburg kutatási és fejlesztési intézet, a központi vizsgáló- és fejlesztőintézet és a DR számítási központja. A főosztályvezető feladatkörébe tartozik a szakmai vezetés, a koordinálás és ellenőrzés a közlekedésügy kutatási és fejlesztési intézményeiben anélkül, hogy a jelenlegi vezetők beosztása és felelőssége megváltozna.

Úgy vélik, hogy az új főosztály létesítése, az egységes irányítás nagyobb lehetőségeket ad arra, hogy a tudomány és technika érvényesülése a közlekedésben is előrehaladjon.

Az eddig önállóan tevékenykedő központi kutatási és fejlesztési osztály, az általános közlekedési tervezési osztály, valamint a DR automatizálási és ésszerűsítési munkacsoportjai megszűnnek.

K. H. G.

FELHÍVÁS!

Az 1973-ban 25 éves jubileumát ünneplő *MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőnöksége* felvételt hirdet az 1973. szeptember 19-én induló úttörővasutas és -postás tanfolyamra. Felvételre jelentkezhetnek a budapesti és Budapest környéki úttörő pajtások, akik az általános iskola IV., V. és VI. osztályába járnak. Tanulmányi eredményük legalább 4-es átlagú, és egészségi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek.

A felvétel ideje és helye: *1973. szeptember 7—18-ig naponta 9—18 óráig az Úttörővasút Üzemfőnökségén, Hűvösvölgyben.* A jelentkezéshez iskolai javaslat szükséges. Felvilágosítás a 167—621-es telefonszámon. A jelentkezési lapok beszerezhetők az általános iskolákban az úttörőcsapatvezetőknél és az Úttörővasúton. „Vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek."

Személypénztáros

Kevés olyan munkakör van a vasút területén, ahol annyi türelemre, önuralomra van szükség, mint a személypénztárban. A kedves utas itt lép a vasút területére magával hozva minden bosszúságát, ingerültségét. Személypénztárosaink nem rendelkeznek mosolycsekkel, mégis nagyon sokat tehetnek a MÁV jóhírnevének növeléséért.

A sok közül igen figyelemre méltó munkát végez Szerencs állomáson *Tőkészki Józsefné* ellenőr. Ezüstjelvényes törzsgárdatag. *Elsők között volt, akik a munka mellett érettségiztek. Most önszorgalomból — saját költségén — német nyelvtanfolyamot végzett,* számítva arra, hogy az idegenforgalom megnövekedése folytán munkakörében erre szüksége lesz. Számításában nem tévedett, mert rövidesen átadják rendeltetésének Szerencsen a *Rákóczi vár* új turistaszállóját, így külföldi vendégek érkezésére is számítani lehet.

A szerkesztőség üzeni

Varga Józsefné Debrecen-Vásártér; Balogh Mihály Dombóvár; Szücs Ferenc Hatvan; Szabados Gábor Bp. Ferencváros; Csizmazia Béláné Szombathely; Németh Pál Szerencs: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szabados Gábor Bp. Ferencváros; Bognár Károly Tapolca; Maloun Ferenc Veszprémvarsány; Keszthelyi Béla Újszász; Rubos László Lajosmizse; Koroknai Miklós Mócsény; Baranyi József Curtici; Páli István Horta; Tokod állomás dolgozói: 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: 229—872, üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: 1964. Budapest
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

ÚJ BISZTRÓ A HATÁRSZÉLEN

Az *Utasellátó Vállalat* a Nógrád megyei *Parassa pusztai határátkelőhelyen* július végén megnyitotta új létesítményű bisztróját. A bisztró a 2. számú nemzetközi közlekedési főútvonal mentén, a csehszlovák—magyar határ előtt mintegy 100 méterre áll.

A bisztró a menetrend szerint közlekedő autóbuszok átmenő utasainak, továbbá a külföldi turisták ellátását hivatott biztosítani. A belső helyiségben büfé- és gasztrofol meleg ételt, cukrászipari terméket, presszókávét, valamint üdítő és egyéb italt kínáló vitrin és pultsor várja a vendégeket, akik a pultnál állva, a teraszon, asztalok mellett ülve fogyaszthatnak.

A Hivatalos Lapból

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

A 30. számból: 108980/1973. 2. B. A munkaviszonyban álló dolgozók szakmunkásképző tanfolyamain tantervek bevezetése.

A 31. számból: 106896/1973. 4. C. A MÁV szervezeti egységei 1973. évi év végi részesedésének változó keretrészére jogosító feltételei.

105896/1973. 4. D. Egyen- és munkaruhák fogyasztói (kiskereskedelmi) árának módosítása.

KÖZLEMÉNY

A Központi Felépítményvizsgáló Főnökség keres legalább 5 évi gyakorlattal rendelkező MÁV pályafenntartási műszaki tisztet a főnökség kiértékelő csoportjába. Jelentkezés a főnökség munkaügyi csoportjánál, Bp. IX., Fék u. 8., vagy 471—703 postai és 01—67—55 üzemi telefonon.

HÍREK

— **Szabványügyi központ.** Korszerűsítik a vasút szabványosítási szervezetét. A MÁV Vezérigazgatóság utasítást adott arra, hogy a Vasúti Tudományos Kutató Intézet szervezetében Szabványügyi Központot állítsanak fel. A központ a MÁV szabványosítási feladatainak ellátását, a javaslatok kidolgozását és jóváhagyásra történő előterjesztését végzi.

— **Fiatalok kezdeményezése.** A szegedi vasúti szolgálati helyek fiataljainak kezdeményezésére, kommunista műszak keretében, több mint 9 óra társadalmi munkát fordítottak a szegedi állomások és szolgálati helyek takarítására, parkosítására. Ezekben a hetekben a szegedi ünnepi játékokra érkező vendégeket mindenütt tisztaság fogadja.

— **Érdekes kezdeményezés.** A Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség központjában levő szellemi munkát végző dolgozókból álló három bronzérmes szocialista brigád vállalta, hogy segítséget nyújt a főnökség pályamesteri szakaszain dolgozó, fizikai munkásokból álló szocialista brigádoknak a vállalások teljesítésében.

— **Ki mit tud vetélkedő.** Salgótarjánban. A salgótarjáni öblös üveggyár KISZ-szervezete Ki mit tud vetélkedőt rendezett, melyen a vasutas fiatalokat az állomás fiataljai képviselték. A 6 csapat részvételével megrendezett vetélkedőn az állomásiak a harmadik helyen végeztek.

— **Termálfürdő társadalmi összefogással.** Dombóvárott a város üzemeinek összefogásával két medencés termálfürdőt létesítettek. A vasutasok az anyagi hozzájárulás mellett társadalmi munkával is példásan hozzájárultak a ma már nagy látogatottságnak örvendő fürdő építéséhez.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném ceglédi 2 szoba összkomfortos, tanácsi, új lakásomat budapesti 1 azoba komfortos, vagy két szobásra. ráfizetés nélkül. Érdeklődni lehet: Bp. VIII., Diószeghy Sámuel u. 1. II. 21/a. Telefon: 333—015. Bélerné.

— Elcserélném budapesti főbérleti szobámat (3,5 × 4,5 méteres) egy személlyel hasonlóra csendes helyen, pesti vagy Pest környékre. Vágó Jenő, 1062 Budapest VI., Marx tér 3. II. em. 51. Érdeklődni levélben a fenti címen lehet.

KERESZTREJTVÉNY

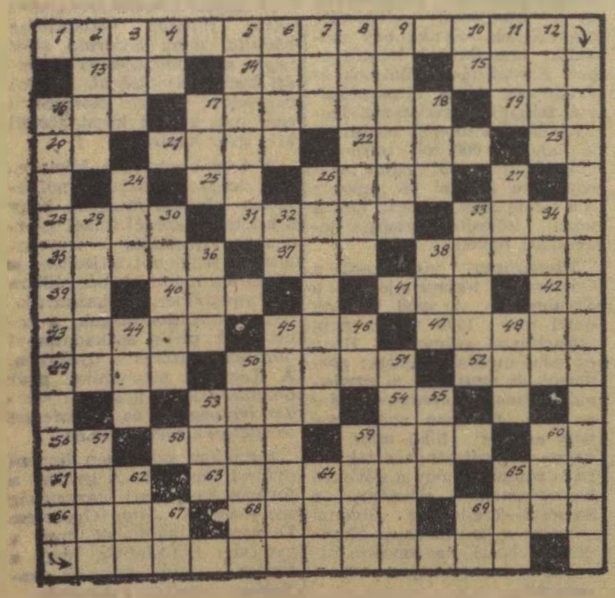
Vízszintes: 1. A közeljövőben induló mozgalom. 13. Kínai név. 14. Az Altáj hegység egy része. 15. Afrikai tó. 16. Újpesti Torna Egylet. 17. Török népmesei alak. 19. Háziállat. névelővel. 20. Megfelelő. 21. A Dráva mellékfolyója. 22. Az paripa. 23. Ablak szélei. 25. Kettőzve bányaváros. 26. Férfinév. 28. Sérthetetlen. 31. Ez is hasonló az előzőhöz. 33. Sovány ló. 35. Japán kikötőváros. 37. Ilyen szó is van. 38. Szájban levő üreg. 39. Kimondott betű. 40. Fürdőalkalmatosság. 41. Dunántúli község. 42. Folyadék. 43. Illat, szag (francia.) 45. A vonat útja. 47. Francia zeneszerző. 49. Textildíszítés. 50. Heves megyei község. 52. A tölgy termése. 53. A csontvázat erősíti. 54. Okozat szülője. 56. Zala fele. 58. Kenyeret vág. 59. Kis bolygó. 60. Nevek előtt olvasható. 61. Nem használ. 63. Latin évkönyvek. 65. Eleven. 66. Ritka férfinév. 68. Tábla németül. 69. Fontos fűtőanyag.

Függőleges: 1. Kettősbetű. 2. A kérődzők gyomrának egyik része. 3. Francia társaság rövidítése. 4. Időszámítás után. 5. Betakarítja a gabonát. 6. Halak petéje. 7. Startkezdet. 8. Maláji nép a Fülöp szigeteken. 9. A mozdony. 10. Rács páratlan betűi. 11. Bizony, de nagyon réglesen. 12. Nagy ünnepély. 16. A vasúton és országosan egyaránt sorra kerülő rendezvény. 17. Víznyerő. 18. Zöld mássalhangzói. 24. ... Sámuel. 26. Dicsőítés, magasztalás (latin). 27. Nem gy va. 29. Az értő. 30. Veszprém megyei község. 32. Aroma. 33 A Duna mellékfolyója. 34. Ügyefogyott. 36. Kevert áru. 38. Kémiai cső. 44. Nem emel. 45. Beszélnek. 46. N. C. 48. Ferrum. 50. ... Pál (1866—1928) zenepedagógus. 51. Francia név, egy kicsit hosszabban. 53. A Tisza mellékfolyója. 55. A juh hímje. 57. A hadak istene a rómaiaknál. 59. Két köszörű. 60. Becézett női név. 62. Tréning kezdete. 64. A 68. vízszintes közepe. 65. A kardnak is van. 67. Vigyázó. 69. Országos Tanács.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16. Beküldési határidő: 1973. szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az üzemi demokrácia fejlesztése. Egyszemélyi felelős vezetés.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 14. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vincze József 3922 Taktaharkány, Csalogány út 1.; Iglódi Éva 9700 Szombathely, Bajcsy Zs. út. 7. Tóth Ferenc 9222 Hegyeshalom. Vasút u. 2.; Takács Zoltán 4821 Ópályi. Rajk út 40.; Várkonyi Árpádné 5900 Orosháza, Üzsoki u. 1.





Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET,

AJÁNDÉKOT,

TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. ÁRA: 50 FILLÉR 1973. SZEPTEMBER 1.

AZ ARANYJELVÉNYES TÖRZSGÁRDA MEGBECSÜLÉSEKÉNT:

Nyugdíjazás után is megmarad az összvonalas szabadjegy

Jelentős változások a MÁV átdolgozott törzsgárda-szabályzatában

Az 1971/1975. évekre kötött *Máv Kollektiv Szerződés* módosítását célzó, *1973. évi függeléktervezet* vitáin több javaslat olyan kérdéseket is érintett, amelyek nem a kollektív szerződés szabályozási körébe tartoznak.

Az ilyen, a kollektív szerződésben nem rendezhető kérdések közül a *törzsgárda-szabályzatot* érintő javaslatokat, — amelyek a munkahelyükhöz hosszú éveken át hűséggel ragaszkodó, fegyelmezett dolgozók érdemeinek fokozottabb erkölcsi és anyagi megbecsülését szolgálja — *szakszervezetünk támogatta, és megvalósításuk érdekében a kezdeményezést megtette.*

A MÁV Vezérigazgatóságával létrejött megállapodás alapján elkészült és a *MÁV Hivatalos Lapjában* a közeli napokban átdolgozva megjelenik a Magyar Államvasutak Törzsgárda Szabályzata, amelynek új szabályai 1974. január hó 1-én lépnek hatályba.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete a szabályzat keretei között is biztosítani kívánja a vasútnál hosszú szolgálati időt eltöltött és becsületes munkát végző dolgozók fokozottabb erkölcsi és anyagi megbecsülését.

Az átdolgozott törzsgárda-szabályzat — a vasutas dolgozók javaslatai alapján — az erkölcsi és anyagi juttatások bővítését is lehetővé teszi.

„A törzsgárdajelvény arany fokozatával rendelkező törzsgárdatagot a részére átadott összvonalas szabadjegy nyugdíjba vonulása után is megilleti, ha érvényes MÁV arcképes igazolvánnyal rendelkezik" — közli majd többek között a Hivatalos Lap.

Ezzel kapcsolatban megjegyezzük, hogy bár a törzsgárdaszabályzat csak 1974. január 1-én lép hatályba, a fenti pontban foglaltakat az 1971—1973. évben adományozott arany fokozatú törzsgárdajelvénnyel rendelkező törzsgárdatagok tekintetében már 1973. szeptember hó 1-től kezdődően alkalmazni kell.

Az új, díszes kivitelű, összvonalas szabadjegyeket a területileg illetékes vasútigazgatóság menetkedvezményi csoportja állítja ki és folyamatosan bocsátja a jogosultak rendelkezésére.

A munkában megrokkant vasutas dolgozók *kiemelt* megbecsülését fejezi ki az a szabály, hogy a törzsgárdatagság szempontjából *szolgálati időnek kell figyelembe venni: az „üzemi baleset, vagy foglalkozási betegség miatt 1971. évben vagy később rokkantsági nyugdíjba került dolgozó rokkantsági nyugdíjban töltött idejét, az öregségi nyugdíjra jogosító korhatár eléréséig."*

A szabályzat alapján az ilyen ok miatt rokkantsági nyugdíjba levőnek az esedékes törzsgárdajelvényt és a velejáró elismeréseket a rokkantsága ideje alatt is a vasutasnapi ünnepség keretében kell átadni. A rendelkezés kimondja azt is, hogy *az 1974. évi vasutasnap alkalmával kell adományozni a törzsgárdajelvény megfelelő fokozatát annak is, aki üzemi baleset vagy foglalkozási betegség miatt 1971. évben, vagy később rokkantsági nyugdíjba került. és emiatt az esedékesség évében törzsgárda-elismerésben nem részesült.*

A törzsgárdatagságnál *„szolgálati időként kell figyelembe venni az Mt. V. 57.§. (2) bek., illetve a 3/1967. (I. 29.) kormány számú rendelet alapján a dolgozó gyermekgondozás, ápolás céljából fizetés nélküli szabadságon töltött idejét is".*

A szabály alapján az 1974. évi vasutasnap alkalmából a törzsgárdajelvény megfelelő fokozatát kell átadni annak a dolgozónak is, aki három évnél fiatalabb gyermeke gondozása céljából engedélyezett *fizetés nélküli* szabadságát tölti, és az esedékes törzsgárda-elismerést még nem kapta meg.

Az MT. V. 57. § (2) bek. alapján a gyermeke ápolására engedélyezett fizetés nélküli szabadságról visszatérő dolgozó részére a törzsgárdajelvény adományozása — a fentiektől eltérően — *a visszatérést követő vasutasnap alkalmából történik.*

A szabályzat tovább növeli a szolgálati hely vezetőjének és a szakszervezeti bizottságok felelősségét azzal, hogy *nemcsak az előírt szolgálati időt kell mechanikusan figyelembe venni, hanem a dolgozó munkáját, magatartását, a szocialista közösséghez, munkatársaihoz való viszonyát is vizsgálni kell,* és ha kifogás alá nem esik, *egyetértésben hozott határozattal kell a dolgozót törzsgárdataggá nyilvánítani.*

A gazdasági és szakszervezeti bizottságok éljenek megfelelően a szabályzatban foglalt lehetőségekkel, és segítsék elő a fiatal dolgozók gyorsabb beilleszkedését a szolgálati helyek kollektívájába.

Szádóczky István,
a vasutasszakszervezet
közgazdasági osztályának
vezetőhelyettese

Ki minek mestere?

Vetélkedtek a fiatal esztergályosok

A rákosrendezői KISZ-bizottság szervezésében megtartották a *Ki minek mestere?* esztergályosverseny területi döntőjét. A MÁV Gépjavító Üzemben lezajlott elméleti és gyakorlati vetélkedőre minden 28 év alatti fiatal nevezhetett, s a döntőn többek között egy-egy korábban nem ismertetett munkadarabot is kellett esztergálniuk az ifjú szakmunkásoknak.

Az első helyezett *Támadi Mihály* (MÁV Gépjavító Üzem) és a második helyet elért *Hadicska Géza* (Északi XV. osztály) továbbjutottak, s reménlhetőleg az újabb erőpróbán, a XIV. kerületi versenyen is megállják majd a helyüket.

A harmadik helyet egyebként *Radácsi Imre* (a Hídépítési Főnökség fiatal esztergályosa) szerezte meg.

VESZÉLYBEN

SZÁZ ÉS SZÁZEZREK ÉLETE!

Tiltakozás a franciák nukleáris kísérletei ellen

A *Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szakmai Szövetségének (UIS)* prágai titkársága közleményt adott ki, amelyben élénken tiltakozik az újabb nukleáris kísérletek ellen, amelyeket Franciaország a Csendes-óceánon hajt végre, s amelyek híre felháborítja a világ békeszerető közvéleményét.

Az UIS titkársága a *Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók VI. Nemzetközi Szakmai Konferenciájának* (Varsó, 1973. június 4—8.) döntésével egyetértőleg megerősíti szolidaritását azon népek irányában, amelyek a nukleáris kísérletek által főképpen fenyegetett vidéken laknak.

Felhívjuk az összes szállítási dolgozót — hangsúlyozta a nyilatkozat —, *harcoljon szilárdan és minden eszközzel; tüntetésekkel, munkabeszüntetésekkel e kísérletek ellen, s bojkottálják azokat a szállításokat, amelyek e kísérletek megvalósítását szolgálják.*

AZ ELSŐ FÉLÉVI VERSENY EREDMÉNYEKÉNT:

Szegeden a vándorzászló

Dicsérő oklevelet kapott a budapesti igazgatóság



Urbán Lajos, a vezérigazgató első helyettese gratulál a szegedi igazgatóság területén dolgozó vasutasoknak

A vasútigazgatóságok munkaversenyében az első fél évi célkitűzéseket valamennyi igazgatóság teljesítette. A legkiemelkedőbb eredményeket azonban a szegedi és a budapesti igazgatóság érte el.

A szegedi igazgatóság összesített eredménye 110,14 százalék. Az áruszállítási tervet dolgozói 110,5 százalékra teljesítették. A költségek csökkentésében pedig — a tervezetthez viszonyítva — csaknem 16 millió forintos megtakarítást értek el. Említést érdemel az is, hogy

a megnövekedett tranzitszállításokat zökkenő nélkül bonyolították le.

A szociális beruházások ez évi előirányzatát 70,8 százalékra teljesítették. Növeli eredményeik értékét, hogy *az első félévben halálos és csonkulásos baleset az igazgatóság területén nem fordult elő,* ugyanakkor csökkent a tárgyi balesetek száma is.

A kiemelkedő eredmények alapján

a [illegible]i igazgatóság elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlaját

a vele járó 500 000 forint jutalommal.

A budapesti igazgatóság 109,46 százalékos összesített eredménye alig marad el a szegedieikétől. A 821 000 tonna többletáru elszállításával pedig 103,6 százalékra teljesítették áruszállítási tervüket az igazgatóság területén dolgozó vasutasok. A megnövekedett szállítási igények kielégítése mellett. különösen a második negyedévben, rendszeresebben eleget tettek a kocsikiegyenlítési feladatoknak.

Ha figyelembe vesszük, hogy az első félévben az igazgatóságnak sok nehézséget okoztak a külföldi vasutak a tranzitelegy feltartóztatásával, akkor különösen szembetűnik, hogy milyen körültekintő forgalomszervezésre volt szükség e nagyszerű teljesítmények eléréséhez. Örvendetes az is, hogy a budapesti igazgatóság területén szintén kevesebb üzemi baleset történt. *A kiesett munkanapok száma csaknem kétezer nappal csökkent, a baleseti kárösszeg pedig a bázisidőszak 8,8 millió forintjával szemben csak 2,8 millió forint volt.*

A szociális beruházásoknál időarányos a teljesítés, míg az évi beruházásoknál — a nagyberuházásokat is beleértve — lemaradás mutatkozik.

Az igazgatóság első félévi mennyiségi és minőségi munkája nagy mértékben hozzájárult a vasút egész hálózatán született kiváló eredményekhez. A budapesti igazgatóság területén dolgozó vasutasok

megérdemelten nyerték el a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének Dicsérő Oklevelét,

a vele járó egymillió forint jutalommal.

A kitüntetéseket mindkét igazgatóságnak az alkotmány ünnepét megelőző héten adták át.

Szegeden, a Tisza Szálló koncerttermében az augusztus 14-én rendezett ünnepséget *Acsay Mihály,* szakszervezetünk szegedi területi bizottságának titkára nyitotta meg, s a részvevők között üdvözölte *Urbán Lajost,* a MÁV vezérigazgatójának első helyettesét, *Molnár Györgyöt,* a vasutasszakszervezet központ vezetőségének titkárát, Szeged város és Csongrád megye párt- és tanácsi vezetőit, a szállítható vállalatok képviselőit. Ezután *Kiss Károly,* az igazgatóság vezetője tartott ünnepi beszédet, méltatva a vasúti dolgozók helytállását, az elért eredményeket.

Az ünnepi beszéd elhangzása után *elsőnek Urbán Lajos, a vezérigazgató első helyettese fejezte ki elismerését a vándorzászló elnyerése alkalmából, majd Molnár György, szakszervezetünk titkára köszöntötte az első helyezett szegedi igazgatóság dolgozóit, tolmácsolva az elnökség üdvözletét.*



Szabó Antal főtitkár a Dicsérő Oklevél átadása után elismerését fejezi ki Tóth János vasútigazgatónak
(Laczkó Ildikó felvételei)

A vándorzászló átadását a legkiválóbb teljesítményt elért vasutasok kitüntetése követte.

Hatvanöten kaptak kiváló dolgozó jelvényt,

s a kioszott jutalmak összege 1,2 millió forintot tett ki. Az ünnepséget a Szegedi Nemzeti Színház művészeinek és a szegedi vasutasok színfónikus zenekarának műsora zárta be.

Budapesten augusztus 18-án délelőtt a *ferencvárosi* vasutas művelődési házban tartották meg a verseny második helyezettjét megillető *Dicsérő oklevél* átadási ünnepségét. A megjelenteket *Rékasi István,* a budapesti területi bizottság titkára üdvözölte, köztük *Szabó Antal* főtitkárt, *Lindner József* vezérigazgató-helyettest, *Petrák Ferencet,* az MSZMP VIII. kerületi bizottságának első titkárát, *dr. Pethes Imrét,* a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkárát, a szocialista országok vasútigazgatóságainak képviselőit, a szállítható vállalatok és a vasúttal együttműködő szervezetek, hatóságok vezetőit.

Az elért eredményekről *Tóth János,* a budapesti igazgatóság vezetője jelentésben számolt be, majd

Lindner József vezérigazgató-helyettes és Szabó Antal főtitkár adta át a Dicsérő oklevelet.

Az ünnepségen hatvan dolgozó részesült igazgatói dicséretben, s a vasutasok munkáját segítő határőrizeti szervek katonái, illetve dolgozói közül is többet megjutalmaztak. Négy csehszlovák vasutas szintén jutalomban részesült.

LÁTOGATÓBAN A DB ELNÖKE



Dr. Wolfgang Vaerst, a Német Szövetségi Vasutak (DB) első elnöke felesége társaságában augusztus 16-tól 19-ig Magyarországon tartózkodott. Látogatása alkalmából fogadta őt Rödönyi Károly, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese. A Német Szövetségi Vasutak első elnöke tárgyalásokat folytatott Urbán Lajossal, a MÁV vezérigazgatója első helyettesével, majd vendéglátója kíséretében megtekintette a Dunakanyar és a Balaton nevezetességeit. Képünkön: a DB elnöke (jobbról) Urbán Lajosnál.

A MEGTEREMTETT ALKALOM

Házhoz megy az értesítés...

Dolgozók gimnáziuma és általános iskolája a ferencvárosi csomóponton

Különös nyomtatványt kapott kézhez mostanában sok vasutas. Így kezdődik: *„Értesítjük a csomópont dolgozóit, hogy a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában — a szakszervezeti bizottságok, szolgálati főnökségek támogatásával — a következő oktatási formákat szervezzük az 1973—74-es tanévben ...”*

Gimnáziumba és általános iskolába egyaránt lehet jelentkezni. *Beiratkozás: augusztus 27-től szeptember 5-ig, délután 2—6 óra között.*

Az érettségi küszöbén

Ha átmegyünk a vágányok fölött, az állomás melletti felüljárón, megkapó kép tárul elénk: zöldelő fák, bokrok, s a köztük megbúvó kis palatetős ház, *a művelődés háza.* Benn is rend, tisztaság, virágok, frissen festett falak, új bútorok. Kellemes a környezet — *öröm lehet itt tanulni.* Vajon tanulnak-e?

Igen. *Dr. Balázs Ákosné* igazgatónak — és a csomópont vezetőinek — nem kis erőfeszítésébe került, hogy megszervezze az oktatást. Most azonban már el lehet mondani: *sikerült.*

Három éve kezdődött, az esti gimnáziummal. Tavaly tizennégyen végeztek a harmadik osztályban — volt időközben némi lemorzsolódás —, de most ők már a negyedikbe lépnek, s a jövő tavaszon érettségi vizsgát tesznek. Valószínűleg több érettségiző is lesz, mert az osztályba újak is belépnek, olyanok, akiknek már megvan a három, csak az utolsó év hiányzik.

Jelentkezőket várnak a gimnáziumnak mind a négy osztályába. A negyedikeseknek hetenként háromszor, a többieknek kétszer tartanak foglalkozást. Általában délután 3 és 7 óra között.

Az általános iskolát tavaly szervezték meg először. Tíz hónap alatt egyszerre el lehetett végezni a hetedik és a nyolcadik osztályt. Így az 1972/73-as tanévben 34-en szereztek bizonyítványt. (Feltétel: *csak úgy lehet egy-egy osztályt beindítani, ha legalább tizenöt hallgatója van.*) Az általánosban hetenként kétszer van tanítás. Azoknak, akik szeretnék befejezni általános iskolai tanulmányaikat, de nem rendelkeznek hat elemivel, *külön előkészítő tanfolyamot szerveztek és szerveznek.* Ez egy hónapig tart, szintén heti két foglalkozással.

Közös nevező: tanulni, tanulni!

Hogyan is történik a szervezés? A személyzeti osztályokról elkérik azok névsorát, akiknek még nincs meg az általános iskolai végzettségük. A listán szereplő valamennyi dolgozónak elküldik a már említett értesítést. A munkahelyeken ma már a főnökök, a szakszervezeti és KISZ-vezetők is beszélgetnek a tanulójelöltekkel: *kérik őket, hogy tanuljanak.* Régen ez korántsem így volt. Néhány helyen ellenezték a vezetők, hogy beosztottaik tanuljanak, mondván, *nem tudják nélkülözni munkájukat.* Azóta sikerült közös nevezőre jutni. *Aki most iskolába jár, fél óra munkaidő-kedvezményt kap.*

Milyen segítséget ad a művelődési ház? Idézet az értesítésből:

„Leendő hallgatóink kulturált körülmények között, rendszeres gondoskodás mellett végezhetik tanulmányaikat. Segítséget nyújtunk a tanszerek beszerzéséhez, biztosítjuk a kötelező, ajánlott olvasmányokat, szemléltetőeszközöket, felszereléseket. Korrepetálás szervezésével könnyítjük meg a tananyag elsajátítását.”

Békési Katalin könytáros büszkén újságolja, hogy 14 ezer — nem tévedés: *tizennégyezer!* — kötet áll polcaikon. Szépirodalmi és ismeretterjesztő könyvek; s mióta iskola van e házban, *a kötelező olvasmányokat is nagy számban beszerezték.* Most tervezik egy műszaki könyvtár létrehozását is.

Van diavetítő, lemezjátszó, számtalan lemezzel — köztük a *Magyar líra* című verssorozat —, így tudják szemléltetni, kiegészíteni a tananyagot.

Nem árulunk el titkot, sőt követendő példának tartjuk: *a költségvetés ilyen szempontból rugalmas; mindent meg tudnak venni, amit a tanárok szükségesnek tartanak az oktatáshoz, a tanulás megkönyítéséhez.* (Különben orosz és német nyelvű tanfolyamot is szerveznek, ők veszik meg a könyveket, s most nyelvi laboratóriumot szándékoznak berendezni, magnóval, lemezjátszóval, hogy könnyebb legyen a tanulás.) Tehát: *valóban rendelkezésre áll minden eszköz.*

Eddig három tantermük volt. *Mivel a gondnoki lakás megürült* — a gondnok új lakást kapott —, *ezeket a helyiségeket is átalakítják tanteremmé és tanári szobává.*

Őszülő fejjel

E sorok szerzője alaposan megnézte azt a névsort, amelyet a csomópont egyik főnöksége küldött át a művelődési háznak. Kicsit elszomorító volt: *182 név szerepelt rajta.* Ennyien nem végezték — nem végezhették — még el az általános iskolát. Mi tagadás, sok név után meg csak három-negy osztály volt írva, s akadt öt olyan név, amely mögött az állt: *analfabéta.* Kinek hogy hozta a sorsa. Biztató viszont, hogy onnan már augusztus derekán, *jó előre* legalább húszan jelentkeztek továbbtanulásra. Mint például *Molnár József* pályamunkás a 7—8. osztályba. *Küri János* és *Braun János* pedig a 8. osztály elvégzésére.

E sorok szerzője azt is nagyon jól tudja, hogy milyen nehez munka után, őszülő fejjel beülni az iskolapadba. Mégpedig onnan, hogy évekig „agitálta” az édesapját a 7—8. elvégzésére. *„Csak nem nevettetem ki magam”* — mondogatta ő, s nem akart kötélnek állni.

De aztán micsoda jó érzés, mikor ott áll az ember ünneplőben, kezében a bizonyítvánnyal, s a jó tanulásért kapott könyvvel.

Most itt a nagy alkalom. Legalább Budapest-Ferencváros csomóponton. Jó lenne azonban, ha a vasútnál mindenütt hasonló jó alkalmak születnének a tanulásra. Hiszen kétségtelen: *a tudás hatalom ...*

Paládi József

Legyen minél több hely az óvodákban!

Együttműködés a MÁV és a tanácsok között

A nők foglalkoztatásának ma még gyakran akadálya, hogy az édesanyák gyermekeiket nem tudják kire bízni, amíg dolgoznak. Szülés után három évig részükre bizonyos megoldást jelent a gyermekgondozási segély, de azután ismét az óvodai elhelyezés kerül előtérbe. Nem vitás azonban, hogy *gyermekintézményeink nem képesek valamennyi óvodáskorú gyermeket befogadni.*

A gondok megoldása érdekében nagy erőfeszítéseket tesz a pécsi igazgatóság is.

A fejlesztés tervszerűen — az anyagi lehetőségek figyelembevételével — folyik. *Dombóváron* például már 90 gyermek helyezhető el a MÁV kezelésében levő napközis óvodában. A *pécsi* vasúti csomópont 50 gyermek befogadására alkalmas óvodáját a most készülő tervek alapján úgy bővítik majd, hogy a helyek száma 75-re növekedjen. A *nagykanizsai* óvoda bővítését — amely eddig 40 gyermeket fogadott be — a városi tanács vállalta. *Kaposvárott* ugyancsak szocialista szerződés jött létre a városi tanács és a vasút között, s ennek értelmében *a MÁV 300 000 forintot utal át a városi óvodák fejlesztésére.* Ezzel szemben a tanács vállalta, hogy a csomóponton dolgozó igényjogosultak gyermekeit a város óvodáiban mindenkor elhelyezik.

A tapasztalatok általában azt bizonyítják, hogy a *tanácsok és a vasút közötti jó kapcsolat, a kölcsönös megértés és segítőkészség hozzájárul az óvodáskorú gyermekek elhelyezésével járó gondok megoldásához.*

Elkészült a kerítés

A minap a következő szövegű köszönő levelet kaptuk Hatvanból, *özv. Tóth Gábornétól:*

„Férjem baleset miatt váratlanul meghalt. Munkatársai, a *Budapest-Soroksári út* állomáson dolgozó *Kossuth brigád* tagjai osztoztak bánatomban. A brigád látta, hogy két kis gyermekemmel egyedül maradva a ház körüli munkát nem tudom elvégezni, ezért felajánlotta, hogy elkészíti a férjemmel tervezett kerítést.

A brigád tagjai két teljes szabadnapjukat áldozták fel a kerítésünk betonozására és beállítására. Munkájukkal is bizonyították férjem emlékének megbecsülését és igaz emberi segítőkészségüket.

Kérem, közöljék köszönő soraimat, hogy ezzel fejezhessem ki hálámat a Kossuth szocialista brigád segítségéért.”

BARÁTKOZÁS

A TÁNCMŰVÉSZET NYELVÉN



Képünk a X. Világifjúsági és Diáktalálkozón készült, s a schwerini vasutas kultúregyüttes, valamint a Csendes-óceán indonéziai szigetvi lágáról, Buru-szigetéről érkezett táncegyüttes tagjait ábrázolja. A magas színvonalú táncművészet is segített eloszlatni a nyelvi nehézségeket.

Ott voltam Berlinben

EGY VIT-KÜLDÖTT VALLOMÁSAI

JUBILEUMI, nagy sikerű, sőt győzelmes jelző illeti a Berlinben rendezett Világifjúsági- és Diáktalálkozót. Nemcsak azért, mert ez volt a *tizedik*, hanem azért is, mert eddig még soha nem tapasztalt számban vettek részt azon a fiatalok. *Százegyenyen ország 1700 ifjúsági szövetségének 25 000 küldötte* — ötezerrel több a tervezettnél — *találkozott a Német Demokratikus Köztársaság fővárosában.*

A kommunista ifjúsági szövetségek mellett — a VIT-ek történetében először — a szociáldemokratáktól a kereszténydemokratákon keresztül egészen a konzervatív és jobboldali fiatalokig, valamennyien aktív részesei és résztvevői voltak a fesztiválnak. Érdekes és elgondolkoztató, hogy ezen a világra szóló, impozáns találkozón a legszélsőségesebb irányzatokat képviselő fiatalok is *az antiimperialista szolidaritásért szálltak síkra, s ennek jegyében egységre, együttműködésre szólították fel a világ ifjúságát.* Minden túlzás nélkül elmondható, hogy *az antiimperialista szolidaritás, a béke melletti tüntetés, az együttműködésre való törekvés nagy győzelme volt a X. berlini fesztivál.*

A siker egyik legfőbb záloga és biztosítéka az a nagyszerű szervezés, az a kitűnő hangulat, az a nagy és őszinte lelkesedés volt, amivel a Német Demokratikus Köztársaság fiataljai és felnőtt lakosai az FDJ vezetésével meglepték és elámították a világ minden tájékáról Berlinbe sereglett fiatalokat. Bizonyos nyugati körökben mindennek éppen az ellenkezőjét jósolták.

Csak az elismerés, a köszönet és a tisztelet hangján lehet szólni német barátaink, elvtársaink tetteiről, a tettekben megnyilvánult hitről és lelkesedésről, amely a szocializmus megvalósításán munkálkodó emberek öntudatából, nemes tulajdonságából fakad.

A fesztivál 9 napján 1500 tanácskozás, baráti találkozó, szolidaritási gyűlés, kulturális- és sportprogram zajlott le.

A MAGYAR DELEGÁCIÓ is derekasan kivette a részét: küldötteink 19 szemináriumon, 17 konferencián, 8 vitakörben és hat úgynevezett „szabad fórumon” fejtették ki a magyar fiatalok álláspontját a világot és az ifjúságot foglalkoztató nagy kérdésekről. Delegációnk aktivitását és sikerét az is jelzi, hogy 7 nagygyűlés és 11 konferencia elnökségébe kértek fel magyar delegátust, és két alkalommal az elnöki tisztet is magyar küldött látta el.

A napnak mind a 24 óráját figyelembe véve, egy-egy küldött a fesztivál idején csak néhány, naponta 2—3 rendezvényre tudott eljutni. De így is egy életre szóló élménnyel és *azzal a jóleső tudattal tértünk haza, hogy a népek közötti barátság ápolásának, a világbéke megteremtéséért küzdők seregének, az antiimperialista szolidaritásnak harcosai lehettünk.*

E sorok írója is — mint minden küldött — a fesztivál 226 órája alatt sok és csodálatos élményben részesült. Mégis, ha egy csokorra valót kellene összegyűjtenem, akkor az első szál virág ebben a csokorban a megnyitó ünnepség lenne. Olyan sok nyelvű, sok színű, más és más társadalmat építő, mégis ott, a stadionban csakis egyet akaró, a szocializmust igenlő fiatal sereget együtt még soha nem láttam. Ilyen erős gondolati egység nincs még egy a világon, vagy legalábbis, én nem tudok róla. Ezt éreztem a megnyitó ünnepségen.

A fesztiválstadion eseményei, a küldöttek bevonulása és a műsorszámok külön-külön is felejthetetlenek voltak, de engem lenyűgözött és elbűvölt a látvány, amikor megközelítettük a stadiont. A különböző küldöttségek több kilométeren keresztül az FDJ-egyenruhás fiatalok tíz- és tízezreinek sorfalai között vonultak, és minden 50 méteren külön ünnepséget, éljenzést, fogadtatást rendeztek a német fiatalok.

A BARÁTI TALÁLKOZÓK közül a vietnami—magyar találkozót emelném ki. *Találkoztam és beszélgettem Nguyen Doc Soat pilótával, aki hat amerikai Phantom bombázót lött le. Legkedvesebb emlékem az a gyűrű, amelyet tőle kaptam, amit a lelőtt gépek roncsaiból készítettek. S nem felejtem el soha a kedves Tien Tho-t, aki a maga faragta bambuszfuvolán első hallásra tökéletesen eljátszotta azt a dallamot, amit a magyar zenekar éppen előadott.*

A tanácskozások közül számomra legemlékezetesebb az a beszélgetés, amelyet a francia szakszervezet, a CGT fiataljaival folytattunk. Ezen a tanácskozáson a magyar szakszervezetek jogállásáról, hatásköréről és a fiatalok érdekképviseleti szervezeteiről volt alkalmam kifejteni álláspontunkat.

A legmegrázóbb élményem volt a *treptowi* szovjet emlékmű koszorúzási ünnepségén való részvétel. A *Köszönet a szovjet katonáknak* jelszóval rendezett esti, fáklyás és fényszórós ünnepség a világ ifjúságának nagy-nagy tüntetése lett a háború és a fasizmus ellen.

Berlin utcái szinte mélykék színt játszottak mindenütt az FDJ-fiatalok egyenruhájától. Mondhatom, hogy „irigyeltük” is német barátainkat a szép egyenruháért. Jellemző erre az alábbi eset:

A *Budapest Étteremben* — ahol a magyar delegáció étkezett — egyik alkalommal a rendezők nem akartak beengedni egy csapat FDJ-inges fiatalt. Rövid magyarázkodás után azonban kiderült, hogy ők is a magyar delegáció tagjai, csak *annyira megtetszett nekik a német ifjúsági szervezet egyenruhája, hogy vásároltak egyet-egyet maguknak.*

Az a szerencse és megtiszteltetés ért, hogy részt vehettem a *szovjet gálaesten.* A műsor remek volt, de nekem mégis az maradt az igazi élményem, hogy a műsor közepén megérkezett *Erich Honecker* elvtárs, a Német Szocialista Egységpárt Központi Bizottságának első titkára. A Krím félszigetről érkezett haza, és a repülőtérről egyenesen a szovjet estre jött. Amikor belépett, *Jevgenyij Tyazselnyikov*, a Komszomol KB első titkárának indítványára az egész hangversenyterem viharos üdvözlésbe kezdett. Amint az üdvözlés kissé csillapult, az egyik széksorban felállt egy magas, csinos, törékeny hölgy. Odament a páholyhoz, és két puszit nyomott Honecker elvtárs arcára.

A hölgy, aki a vendéget eképpen üdvözölte — *Angela Davis volt ...*

AZ ALEXEN, a fesztivál nem hivatalos központjában alakult ki a világ legnagyobb *jelvény-, kendő- és aláírásbörzéje.* Jellemzésül bizonyára elég annyi, hogy ott *szocialista brigádjelvényért még dollárokat is ígértek.* Az is biztos, hogy amíg élek, annyi autogrammot soha, sehol nem kérnek majd tőlem, mint ott kértek a fiatalok. Ám ugyanilyen biztosan állíthatom, hogy sehol másutt nem fogok olyan szívesen kézjegyet osztogatni, mint Berlinben, ezen a kedves hangulatú börzén tettem.

Folytathatnám még hosszan az élményeket, de tudom, hogy egy újságnyi vallomással is csak annak töredékéről számolhatnék be, amit a X. Világifjúsági- és Diáktalálkozón átéltem. Hadd fejezzem hát be írásomat egy nagyon személyes jellegű gondolattal:

Tíz éve dolgozom függetlenített funkcionáriusként az ifjúsági mozgalomban, s már többször közreműködtem a világifjúsági találkozók hazai előkészítésében is. VIT-en azonban most, először vettem részt. Így már tudom, meggyőződéssel vallom, hogy egy ifjúsági vezető ettől magasabb kitüntetést, ennél magasabb megtiszteltetést, és ennél szebb politikai feladatot nem kaphat, mint a fesztiválon való részvétel.

Életem és mozgalmi munkám legszebb kilenc napja volt a X. Világifjúsági- és Diáktalálkozó, Berlinben.

Imre Imre,
a vasutasszakszervezet
ifj. bizottságának titkára

Kiszolgált gőzösök között

Az angyalföldi *Hét ház* és a *Tizenhárom ház* környéke egykor „félelmetes" perifériája volt a fővárosnak. Ma viszont annak szerves része: *élénk munkásnegyed.* Ahogy ezt a változást érzékeli a szem, ugyanúgy azt is észreveszi, hogy a szomszédos *Vizafogó* állomáson, a Duna-part híres vasúti, kereskedelmi gócpontján ma már *csak pislákol az élet.*

Géptemető

A környező üzemek és vállalatok iparvágányait belepte a gaz. *Új szelek fújnak* ... Többségében a TEFU szolgálja ki a telepeket, vagy az összevonás következtében Budapest—Angyalföldi állomás Diesel-tartalékmozdonya végzi el itt is a munkát. A szolgálati helyiségek falain kívül mállik a vakolat, s a síneket vastag rozsda fedi. *Mozdulatlan, kiszolgált megvénült gőzmozdonyoknak nyújtanak utolsó szálláshelyet az állomás vágányai.*

Különös gondolatokat ébreszt a géptemető, ez a fegyelmezett felsorakozás, ez a türelmes várakozás a megsemmisülésre. Egyik-másik derék gőzmozdony balesetben rokkant meg végleg. Erről az összenyomott orr-részek, horpadt kazánok és tolattyúházak, ilyen-olyan sérülések tanúskodnak. A legtöbb masina azonban azért jutott ide, mert elkopott, kiöregedett, s *a megváltozott körülmények folytán többé már nem volt szükség a javításukra.* Az új, a ma vasútjának büszke villany- és Diesel-gépei szorították ki őket tisztükből. A mór megtette kötelességét, a mór mehet!

Serfőző Dénessel, a budapesti vasútigazgatóság gőzmozdonyügyes előadójával járunk a hosszú, csendes gépsorok között.

Megannyi ismerős ...

Műszaki emlék

Itt a 242—001-es. *Az első áramvonalas gyorsvonati gőzmozdony.* Az adatait tartalmazó tábláról semmi sem olvasható le. Mindent takar az idő, a vaskos olajréteg, a rozsda. Az oldalán függő másik tábla viszont feledteti a szomorú valóságot: *„Műszaki emlék. A Közlekedési Múzeum tulajdona. Alkatrészeket nem szabad leszerelni róla."*

Védelmet kapott, kiváltságos lett aki holtan is él, és — ki tudja, meddig ...? — mesél majd a holnapnak, a tegnapról.

Egyébként *hat géptípusra jelentette be igényét a múzeum.* Egy-egy 242-es, 303-as, 302-es, 442-es, 342-es és egy 328-as sorozatú gépre. Ezek a helyreállítás után múzeumi tárgyként *visszakerülnek arra a vonalra, ahol közlekedtek,* és annak egyik állomásán lesznek kiállítva.

A 328-as gépből is látható néhány. Itt-ott még olvasható, hogy *„Készült a Magyar Állami Gépgyárban"*. Nem erős, de fürge. egy kicsit valahogy tiszteletet parancsoló vasparipák voltak. Talán csak azért. mert nem ám akármilyen vezérek „sarkantyúzhatták" őket.

Ritka példánya a roncstemetőnek a 303—002-es. Ezt a típust megkésve. negvedszázaddal ezelőtt hívták életre, amikor már egyre több teret követeltek vasútunkon a Dieselés a villanygépek. De nem is sikerültek jól ezek a 303-asok. Hosszú „lábukkal" agyontaposták. üzemveszélyessé tették a váltókat. Mindössze 3 darabot gyártottak belőlük.

A 302—610-es a múlt század a *Déli vasút*, az osztrák ipar emlékeként kap majd helyet valahol.

Az idő mindjobban feledteti a 326. a 275. a 324, a 325, s 410 és az 520-asokat, meg a többieket is. *Gyömbér, Nyalóka, Illés, Kappan, Bivaly* stb — ki emlékszik még reájuk? *ez volt a becenevük.*

Átveszi a KAV !

Az itt sorsára váró 324—1534-es ugyancsak régi ismerősnek tűnik az idősebb vasutasok szemében. *Sokat küszködött az erejét meghaladó emelkedőkkel, fogadta némán a vörössapkás forgalmisták tisztelgését, vagy mozgott fegyelmezetten a jelzőászlók lengetésére.* A 275-ösök is évtizedeken át a mellékvonalak *százezres* személy- és a döcögő vegyesvonatok *sokezertonnás* teherforgalmát bonyolították le. Itt ácsorognak továbbá az Egyesült Államokban készült, a mi szemünknek cseppet sem szép, zörögve. csattogva járó, de a háború után nagy segítséget nyújtó 411-es sorozatú, főleg a teherforgalomban használt gépek és a mokány 375-ösök, amelyek *„testvérei" még dolgoznak néhány mellékvonalon.*

Valahányból már régen kialudt a tűz de azért egyesek közülük még remélhetnek. Nem így az az 59 darab, amelyet az elmúlt évben már át is adtak a Kohászati Alapanyagellátó Vállalatnak. Ezekből harmincat eddig szétszereltek. A hátralevő 29 gép sorsa is meg van pecsételve.

Hamarosan elnyeli őket is az *„ipari metamorfózis"*....

Gergely József

ÜNNEPNAPON
a színfalak mögött

A színpad háttere a kéklő ég, két templomtoronnyal, s egy szomorúfüzzel. A Budai Parkszínpad sárga padsorai teljesen megteltek. Igaz — augusztus 20. lévén —, a belépés díjtalan volt; de a közönséget nem az ingyenesség, hanem a jónak ígérkező program vonzotta. A műsor fél négykor kezdődött, amikor már éppen felhősödött, s könnyű szellő enyhítette a kánikulai hőséget.

De mi történik a színfalak mögött?

A Törekvés táncegyüttes tagjai már beöltöztek. A legények csizmában, sujtásos nadrágban — s egyelőre félmeztelenül — téblábolnak, várják a kezdést. A lányok szépítkeznek. Közben megérkezik Tamási Eszter, a tv népszerű bemondónője, horgolt, fehér nadrágkosztümben. A színfal mögött üldögélve Manninger Miklóssal, az együttes művészeti vezetőjével beszélik a műsorszámokat, néhány sort papírra vetnek. Aztán Tamási Eszter az égre veti a szemét — ismétli, tanulja szövegét, mint egy kisdiák. Utána papír nélkül, szokott, szép mosolyával konferálja:

— Végvári—Manninger „Győrtelki magyar verbunkosát" adja elő a Vasutasok Szakszervezetének táncegyüttese.

Bojtor Imre, Boross Jolán, Domahidi László, Győri Márta énekszámai között mindig ropják a táncot együttesünk tagjai. A jutalom: dörgő tapsvihar. Hét lány lejti az üvegestáncot.

„Mi a titka, hogy nem esik le?" — kérdezem, amikor kiszaladnak a színpadról.

— Semmi. Csak egyenes tartás kell hozzá. Nincs benne semmi trükk.

S hogy mi van az üvegben? Sajnos, csak színes víz — mondják. Aztán jön a két csikós. nagy karikásokkal, csattogtatják istenesen. Olyan szépen, olyan méltósággal járják. hogy a szemét le nem veheti róluk az ember. S annyi bájt, annyi kedvességet, kecsességet is ritkán látni a táncban, mint amikor Szabó László és Zsigri Lenke a forgatóst járja.

Közben a többiek vicit széthúzzák a színfal függönyeit, s agyódva figyelik a közönséget vagy örömmel nézik társaik táncát. de van, aki mana is ugyanazokat a tánclépéseket teszi a kulisszák mögött. amelyeket a színpadon láthat a közönség.

Mindez, ha jól sejtem, az izgalom más-más válfaja. Izgulnak a közös sikerért. Minden fellépés — márpedig elég nyakra-lévnek fel szerte az országban — druk-kal, feszültséggel jár.

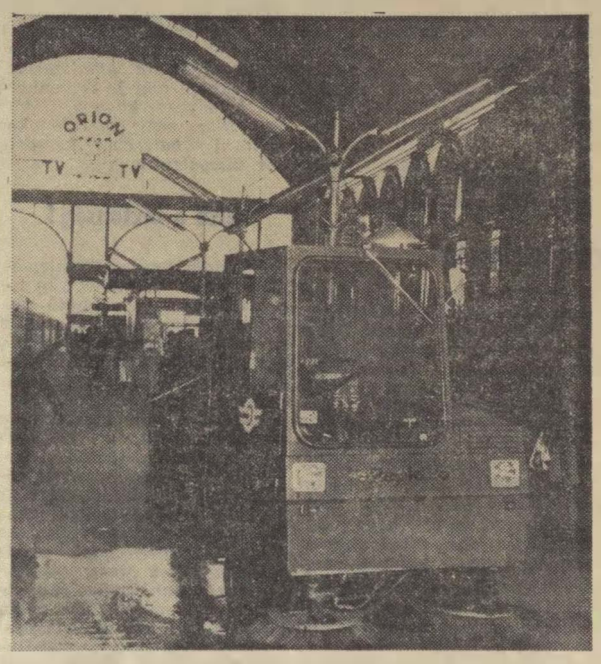
A XI. kerület alkotmány napi ünnepségén az együttes megérdemelt sikert aratott. Mind a nyolc számuk — a műsor fénypontjai — kitűnő volt. Akik látták, még sokáig emlegetik:

— A végén elkezdett ugyan szemerkélni az eső, de nem birtuk otthagyni, olyan szépen járták. —p—



Üveges tánc. Ezt azonban most nem magyarok, hanem NDK-beli vasutas fiatalok járják Schwerinben. Valamennyien a fennállásának 25. évfordulóját augusztus 4-én ünnepelt Theodor Körner Együttes tagjai.

Az idei nyáron zajlott le
MINDEN IDŐK LEGNAGYOBB TURISTAFORGALMA
A „roham" ellenére sem volt fennakadás a fővárosi pályaudvarokon



Munkában a Rapid 10. típusú takarítógép a Keleti pályaudvaron

A nagy nyári „népvándorlás" próbára teszi a vasutat: *a turisták zöme vonaton utazik üticéljához.* Pontos statisztika készül havonta arról, hogy mennyivel több az utasok száma ilyenkor, de az állomásokon is jól lehet érzékelni a „nyári csúcsot".

A *Nyugati pályaudvaron* például egy „erős napon" 180—200 ezer utas fordul meg. Napjában 180 vonat fut ki innen, s nem is biztos, hogy egyikmásik nem zsúfolt. Mégis, *az idén sokkal jobban sikerült lebonyolítani a nyári csúcsforgalmat, mint eddig bármikor.*

Naponta 200 000 utas a Nyugatiban

Palka Béla állomásfőnök-helyettes mindenről így vélekedik:

— Mondhatni, egyszerre jelentkezett a csúcsforgalom, miután megszüntették az országok közötti utazási korlátozásokat. *Valósággal megrohamoztak bennünket. De ez nem ért minket váratlanul, jóelőre külön intézkedési tervet készítettünk, a társszolgálati ágakkal közösen.* Az északról délre irányuló nemzetközi forgalomban sem volt keveredés, mint régebben, mert az egyik vonat most Constancába, a másik Várnába közlekedett, s tudtunk elegendő kocsit biztosítani hozzá. A Balt-Orient Expressz is maximális tengelyszámmal közlekedett.

— Másik fő nehézségünk a Dunakanyar volt a múltban. Most több vonatot indítottunk mint tavaly, s Rákospalotáról is van két mentesítő szerelvény. Újszerű dolog: *szombat reggel is több vonat megy a Dunakanyarba, nemcsak vasárnap.* Igyekszünk tehát alkalmazkodni az igényekhez, a szabad szombatokhoz, illetve az ünnepekhez. Reggel 5—8 óra között szinte negyedóránként indulnak a „víkendvonatok". A visszaszállítás ugyanígy, rugalmasan történik. A menetrendet is tartani tudtuk. Mindez annak köszönhető, hogy az igazgatóság részéről szintén körültekintően meg volt szervezve a dolog, másrészt itt is mindenki tudta, hogy mi a feladata. Ha kellett, 8—10 tisztviselő karszalaggal állt a kapuban, hogy segítsen, tanácsadással szolgáljon, s ha kellett, *minden pénztár nyitva volt.* Sajnos, a jegyelővétel aránya még most is csak 15—20 százalék körül jár.

A pályaudvaron szemébe ötlik az embernek néhány „apróság", amelynek nincs ugyan túl nagy jelentősége, de mégiscsak említést érdemelnek. Először is: a csarnokba belépve, jobb oldalon ott egy tábla: *a pályaudvar alaprajza.* Az idegeneknek nagyon sokat segíthet a tájékozódásban, eligazodásban. Sok helyütt függesztettek ki „Felhívást" amelyen kérik az utasokat, hogy elővételben váltsanak jegyet.

Aztán a *kofferkulik.* Nemrég kaptak 40 darabot, majd augusztus 20. előtt megint 60-at. Máris nagyon közkedveltek — nemcsak azért mert használatuk díjtalan —, s igazán jó szolgálatot tesznek az utasoknak. (Sokan nem szeretik, hogy a hordárokra bízzák holmijukat. Mások viszont, főképp az idősebbek, a hordárok hívei.) *A pályaudvar tíz hordára és száz kofferkulija most teljes egészében megoldja a csomagszállítás gondjait.*

Végül még egy igazi újdonság: *a cipőtisztító automata.* „Kétforintossal 2 percig működik" — a felirat szerint. Alig egy hete, hogy kirakták őket — két darabot kapott a Nyugati — s a csarnok első vágányánál levőnél, már ott a papírszeletre írt irónikus megjegyzés: *„Nem működik. Ócska!"* A kedves utas, aki ezt odakanyarintotta, nyilván tudja, hogy az automata új, s csak azért nem működik, mert egy másik utas elrontotta. *A szakszerűtlen használattal.* Úgy látszik, ezt is meg kell szokni, mint minden újat. Egykor az automata csomagmegőrzők fele volt rossz — most már csak elvétve fordul elő. hogy egyik-másikat elrontanák.

A zavartalan, kulturált nyári utazáshoz az utasnak is kulturáltnak kell lennie.

Gyorsan népszerű lett az autós vonat

A Keleti pályaudvaron naponta 216 vonat érkezik vagy indul. Közülük 50 nemzetközi, 12 pedig belföldi gyorsvonat. Az utasok száma eléri a 150—170 ezret. A nagy nyári forgalom már június 3-án, a menetrend változásakor megkezdődött, s még korán sem ért véget.

Óvári János állomásfőnök-helyettes elmondta:

— *Sikerült elérnünk, hogy a vonatok a csúcsidőben is menetrend szerint közlekedjenek.* Ma például 98,9 százalékra teljesítettük a menetrendszerűséget. De az egész szezonra is érvényes a 98,9 százalék. A nemzetközi vonatok csatlakoztatása is jó volt: a késve érkezőket — tartózkodási idejük csökkentésével —, időben, vagy minimális késéssel indítottuk tovább. Természetesen *a jó eredmények eléréséhez az egész csomópont összehangolt, lelkes munkájára volt szükség. A társszolgálati ágak kitettek magukért.*

— Jellemző, a turistaforgalom növekedésére, hogy most júliusban 800 ezer forinttal több volt a bevételünk a nemzetközi utasforgalomban, mint tavaly ilyenkor. *Ötven százalékkal nőtt a Keletibe érkező turisták száma.* Rohamosan nő a belföldi forgalom is. Pénteken utaznak a legtöbben. Ilyenkor mindenütt megerősítjük a szolgálatot, 22 pénztárt tartunk nyitva, hogy ne kelljen sokáig sorba állni. Az elővétel aránya ugyan folyton nő, de még most is csak 15—18 százalékos.

— Az augusztus 20-i háromnapos ünnepre minden építkezésláb embert „csatasorba állítottunk", s a vasutasok fáradságot nem ismerve — az előre elkészített intézkedési tervnek megfelelően —, kitűnően ellátták feladatukat. Megértik, hogy *mi vagyunk az utasokért, s időnként emberfelettinek látszó dolgokat kell megoldani.* Természetesen, eközben a szabadságolási ütemterv szerint folyik a dolgozók üdültetése. Szóval, nem volt könnyű a zökkenőmentességet biztosítani.

Augusztus 17-én például 11—18 óra között csak Miskolc irányába 14 vonat indult a Keletiből. A „Tokaj" és a „Lillafüred" expressz mentesítésére is külön szerelvényt kellett beállítani. Mutatja a fejlődést, a helyjegyek száma is. Tavaly júliusban 89 960, most júliusban már 147 ezer helyjegy kelt el.

— *A múlt évben elkészült új ruhatár már szűknek bizonyult, s most fel kell készülnünk bővítésére, illetve az automata megőrzők számának növelésére. Kevésnek látszik a koff ·kuli is, pedig 130 darab van belőlük.* Olyan közszeretetnek örvendenek, hogy nem is hittük volna. Persze, elég sok baj is van a visszaszállításukkal, sokan szanaszét hagyják, külön embereket kellett beállítanunk az összegyűjtésükre.

Nagyon népszerű lett az *autós vonat.* Júniusban hetenként egyszer közlekedett Drezda és Budapest között, júliusban hetenként háromszor, s szeptember 11—29. között ismét heti egy alkalommal fordul. Eddig 600 autó érkezett így, s az ötszázadik személygépkocsi éppen augusztus 18-án indult vissza Drezdába. *Ennek a kocsinak a tulajdonosát egy kis ünnepség keretében meg is jutalmazták.* Most tárgyalások folynak arról, hogy jövőre a hét hat napján közlekedjenek a speciális vonatok. Az NSZK-ban is felfigyeltek rá, szeretnék, ha Frankfurtból is ugyanígy szállíthatnák a gépkocsikat a túristák.

P. J.

NÉVADÓJUK:

a bátor távírász

Dombóvár állomáson már évekkel ezelőtt szocialista brigádba tömörültek az adminisztratív dolgozók. Legutóbb ezüst jelvényt kaptak. Csak épp nevük nem volt. Ezért a közelmúltban kis „névadó ünnepségre" jöttek össze.

Takács József brigádvezető javasolta, hogy vegyék fel *Udvari Vince* nevét. A Tanácsköztársaság idején Udvari Vince *távírász szolgálatot teljesített Dombóváron, s tagja volt a megyei direktóriumnak is.* A fehérterror áldozata lett: Tamásiba hurcolták, s ott kivégezték.

A brigád tagjai példaképüknek tekintik névadójukat, aki bátran küzdött, s mindvégig hű maradt a szocialista eszmékhez.

MUNKAVÉDELEMRŐL — MINDENKINEK I.

Ki-ki előbb a saját háza előtt söpörjön

A vasutasszakszervezet munkavédelmi felügyelői és a MÁV-vezérigazgatóság munkavédelmi szervezetének főelőadói az elmúlt két hónapban több állomásfőnökségnél tartottak ellenőrzést. Az ebben részt vevők azzal az igényességgel vizsgálták a szolgálati főnökségek munkavédelmi irányító, ellenőrző és oktató tevékenységét, mint azt korábban az ügyészi szervek tették. Az ellenőrzés egyébként a vasutasszakszervezet központi vezetőségének, illetve elnökségének a jelenlegi tervidőszakra szóló munkatervében meghatározott és a szakszervezeti apparátus feladatává tett eddigi munka következetes folytatását is jelentette.

Az ellenőrzéseknek — a célirányos vizsgálatokon túlmenően — olyan célja is volt, hogy *segítséget adjon a vonatkozó vezérigazgató-helyettesi rendelkezés alapján újonnan beállított munkavédelmi ügyintézők munkájához.*

A vezető közvetlen felelőssége

A vizsgálat tapasztalatai bizonyítják, hogy a munkavédelemmel való mindennapos, tervszerű foglalkozás még nem éri el a törvényben előírt és jogosan elvárható színvonalat, vagyis *nem vált minden szolgálati vezető munkájának szerves részévé.* Mind a vizsgálatok közben támadt vitákban, mind a végső értékelések során tükröződött, hogy néhol *még hiányzik a termelés és a munkavédelem szoros egységének megteremtéséért érzett vezetői felelősség.* Több helyen előfordult, hogy a szolgálati főnökök a feltárt mulasztások okait inkább a saját munkavédelmi ügyintézőjük, esetenként az irányító felsőbb szervek munkájának fogyatékosságaira, vagy a szabályozások elégtelenségére, mintsem a saját irányító, ellenőrző munkájuk gyengeségére vezették vissza. Mintha nem akarnának a saját házuk előtt seperni...

A szolgálati főnökségek vezetői által tett észrevételek, megjegyzések nyomán *szükségesnek látszik, hogy a felmerült vitás kérdéseket nyilvánosan is tisztázzuk, és az ezekkel kapcsolatos szabályokat ismertessük.*

Szinte általános jelenség, hogy a bekövetkezett balesetek vizsgálatát késedelmesen kezdik meg, illetve fejezik be. *Rákosrendező* állomáson például az idén bekövetkezett valamennyi balesetet, azok közvetlen okait csak 1—3 hónap elteltével vizsgálták ki. *A 3/1967. számú SZOT-szabályzat és az ennek végrehajtására készített Vasúti Munkavédelmi Szabályzat 9. számú melléklete ezt nem engedi meg.*

A mulasztást a szolgálati főnökség vezetője „sokoldalúan" próbálta indokolni. Hivatkozott a volt munkavédelmi ügyintéző hosszan tartó betegségére, létszámhiányra, a jegyzőkönyvezés nehézségeire stb. Az egésznek mégiscsak az volt a lényege, hogy *nem volt munkavédelmi ügyintéző.*

Való igaz, hogy a felhozott indokok mind hozzájárultak a balesetek késedelmes vizsgálatához. A balesetek bejelentése, nyilvántartásba vétele és a kivizsgálási kötelezettség azonban csak *közvetve* terheli a munkavédelmi ügyintézőt. Az említett szabályzat ugyanis *a közvetlen felelősséget a szolgálati főnökség vezetőjére hárítja,* amint az ezzel kapcsolatos ténykedés is közvetlenül az ő feladatai közé sorolja. Figyelembe véve a nem várt akadályokat és azt, hogy *az intézkedés joga mindenkor a szolgálati főnök kezében van,* a vizsgálat késedelme nem indokolható. *A felelősség súlya teljes egészében a szolgálati főnökség vezetőjét terheli.*

Megbízásos alapon?

Egyes főnökségeknél előfordult az is, hogy a balesetek késői kivizsgálásának okaként a szakszervezeti bizottság társadalmi munkavédelmi felügyelőjének szolgálati elfoglaltságát jelölték meg. Mint mondották: *„ezek a felügyelők a balesetek vizsgálata miatt nem hagyhatják abba az állandó jelenlétet követelő munkájukat, hiszen társadalmi elfoglaltságuk mellett forgalmi szolgálattevői munkakört töltenek be, vagy utazó szolgálatot teljesítenek."* Ezzel szemben nem lehet probléma ugyanez a munkavédelmi ügyintézők esetében, mert a 118 906/1972. 3. A. számú rendelet Vh. Ut. 5. §. értelmében nem állítható be nem függetlenített munkavédelmi ügyintézőnek az a dolgozó, aki olyan feladatot lát el, hogy munkakörében az ő állandó jelenléte szükséges (például forgalmi szolgálattevő, mozdonyvezető, vonatvezető stb.). Ezek az ügyintézők — mint köztudott — a szolgálati főnök megbízása alapján látják el tevékenységüket.

Lássuk ezek után, hogy a szakszervezeti bizottságok társadalmi munkavédelmi felügyelőinek esetében mi is a helyzet.

Először is: ők választás útján tesznek eleget megtisztelő feladatuknak. Az említett szabályzat lehetőséget ad a szakszervezeti bizottságnak ahhoz, hogy a munkavédelmi bizottság választott tagjai közül *azt a személyt bízza meg a balesetek vizsgálatával, akit ennek ellátására alkalmasnak talál.* Ebből már le is vonhatjuk a helyes következtetést: *ez esetben sem lehet indokot felhozni a balesetek késedelmes vizsgálatára.*

Első a biztonság!

Az állomáson tartott ellenőrzések során számos helyen tapasztaltuk, hogy a tolató csapatok (tartalékok) lényegesen kevesebb létszámmal végzik a kocsirendezői munkát, mint amennyi a létszámmegszabásban meg van határozva. Ennek okai a betegségekre, a szabadságolásra, a létszámhiányra stb. vezethetők vissza. Ez bizonyos körülmények között el is fogadható. Az már viszont kevésbé magyarázható, hogy egyes helyeken *az állomás végrehajtási utasításában miért nincs meghatározva a munkaműveletek elvégzésének módja.* Már pedig az F. 2-es Forgalmi Utasítás, a SZOT 6/1967. számú szabályzata és a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat ennek rögzítését a szolgálati főnökség hatáskörébe utalja.

Az ABEO előírásai szerint is *„a vezető minden munkához annyi dolgozót köteles biztosítani, amennyit a munka biztonságos végzése megkövetel."*

Tévedés ne essék! Nem arról van szó, hogy a szakszervezet munkavédelmi felügyelői, vagy a vasút munkavédelmi szervezetének főelőadói nem látják be és nem méltányolják a szolgálati főnökségek nehézségeit. Jól tudják ők is — hiszen minden nap bárhol előfordulhat, — hogy a szükséges létszám nem áll rendelkezésre. Azt azonban sem a munkavédelmi felügyelőnek, sem a vasúti munkavédelmi szervezet dolgozóinak *nincs joguk tudomásul venni,* hogy a szolgálati főnökségek *egyéb szervezési intézkedésekkel* ne gondoskodjanak a munka biztonságos végzésének feltételeiről. Példák sokaságával igazolható, hogy a munkaszervezés hiánya milyen súlyos balesetekhez vezetett.

Eltérés a rendszabálytól

A 6/1967. számú SZOT-szabályzat lehetőséget biztosít az óvórendszabályoktól való eltérés bevezetésére, de egyben kimondja azt is, hogy *az eltérést milyen módon lehet eszközölni.* Erre vonatkozóan a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat szintén részletes előírást tartalmaz. Kocsirendezői munkát is lehet tehát a szükségesnél kevesebb létszámmal végezni, legfeljebb ilyen esetekben a kocsikat álló helyzetben kell összekapcsolni, illetve szétakasztani.

Ha pedig a munka végzését kellőképpen nem szabályozzák, akkor nyilvánvaló, hogy *ezt a munkavédelmi felügyelők és a munkavédelmi szervezet dolgozói a főnökségek vezetőitől számon kérik.*

A válaszok a számonkérésnél sokszor meglepőek. Így volt ez *Székesfehérvár* állomáson is. Amikor szóvá tettük a szabályozás elégtelenségét, a válasz készen volt: *„Mondják el kifogásaikat azoknak is, akik a végrehajtási utasítást felülvizsgálják és jóváhagyják..."*

Ez is nézőpont kérdése. Elhangzottak különben olyan észrevételek is — nem egy helyen —, amelyek az ellenőrző szervek munkájának fogyatékosságait bírálták és — *nem ok nélkül.* De erről majd a következő cikkünkben szólunk.

Takács József
munkavédelmi felügyelő

Múzeumban

Hosszabb ideig nyitva tartó kiállítás kezdődött a Közlekedési Múzeum különtermében. Ritkaságnak számító régi térképek, metszetek, tervrajzok, híres emberek kéziratai és más dokumentumok vonják magukra a látogatók érdeklődését.

Látható például az 1802-ben készült Atlas Hungaricus (magyar térkép), a KRESZ 1871-beli őse, amely már óva intette a járművezetőket a gyorshajtástól. A múlt század 80-as éveiben gyártott villamosokat szinte ugyanúgy csodálhatjuk, mint a hosszabb gyalogutakra 1838-ban kibocsátott útileveleket. Akkoriban ilyen „útilevél" nélkül nem volt tanácsos még nagyobb, városon kívüli sétát sem tenni. Az okmányban a hatóság részletesen, pontosan megjelölte azt az irányt, ahol a martalócok és kóbor szegénylegények támadásaitól kevésbé kellett tartani, illetve ahol az útmenti hatóságok kellő támogatást biztosítottak az utasnak.

Felkeltik a figyelmet az 1773-ban kelt közúti közlekedési rendeletek, valamint más okmányok és képek a szekérposta és a lóvasút korából. Vagy talán még érdekesebbek a repülés kezdetének emlékei?

Itt van továbbá az a díszes okmány, amely szerint Fiume városa Baross Gábort díszpolgárrá fogadta. Betekinthet a látogató Kossuth és Széchenyi levelezésébe, ami azért is megragadó, mert a Lánchíd építése ügyében fejtették ki álláspontjukat. Azt is megtudjuk a százesztendős vagy annál is régibb menetrendekből, hogy például a Pestről 6 óra 25 perckor induló utas 21 óra 56-kor érkezett meg Kassára.

S nem kevésbé érdekes, hogy a vasutasok akkoriban csákót és rézveretű kardot viseltek...

(gergely)

Ötven éve történt

Két napig álltak a vonatok

A Friss Újság címoldalán 1923. augusztus 3-án közölt szenzációt harsányan kiáltozták a rikkancsok a pesti utcákon:

„Országszerte leálltak a vonatok...! Sztrájkba léptek a mozdonyvezetők! ! Harminc sztrájkvezért letartóztattak! A kormány kihirdette a statáriumot...!"

Szomorú idők jártak akkortájt.

A vesztett háború... a Tanácsköztársaság leverése... A rohamosan növekvő infláció...

Az iparban dolgozók, a munkabérből élők körében mindennapos jelenség volt a gyűlésezés, a bérkövetelés, a nyugtalanság. A kormány több erőt, figyelmet fordított a tőkések, földbirtokosok érdekeit védő revíziós törekvésekre, mint a gazdasági stagnációból kivezető út keresésére.

1923-ban több mint ötszáz bérmozgalom, sztrájk zajlott le az országban. A szélsőjobboldal és az odatartozó társadalmi szervezetek — az uralkodó osztály érdekeivel megegyezően — a kispolgárságban, elsősorban a közalkalmazottak szélesebb rétegeiben keresték szövetségeseiket, minduntalan azon mesterkedve, hogy mindent tűrő, parancsszóra mozgatható tömeggé formálják, gyúrják őket Az ilyen körökben eléggé elterjedt nézet szerint ebbe a rétegbe sorolták be a vasutasokat is.

Ennek ellenére: *a Mozdonyvezetők Országos Szövetsége,* valamint a *Vasúti Mozdonyfűtők és Vontatási Munkások Országos Otthona* részletes összeállítást készített a vontatási dolgozók már-már türhetetlen helyzetéről, s kérelmükkel együtt benyújtották azt a MÁV Igazgatósághoz. (Ma: Vasúti Főosztály.)

A kérelemre semmiféle válasz nem készült, ám a szövetség harcias vezetősége nem nyugodott bele a hallgatásba, s egy még keményebb memorandumot küldött a kereskedelemügyi miniszterhez. (A vasút akkor az ő tárcájához tartozott.) A vontatásiak ebben már nemcsak béremelést követeltek, hanem sok más méltánytalanság megszüntetését is.

Elutasítás nem történt, de határozott intézkedést sem igért a minisztérium.

Sarkady Sándor, a szövetség elnöke az egyik gyűlésen így nyilatkozott:

— Kérésünk süket fülekre talált, pedig valahányan tudjuk, hogy jogunk van megélhetést követelni. Maholnap külföldön is híre terjed annak, hogy a közalkalmazottak munkaképessége megszűnt az éhségtől... Jobb azonban, ha férfiasan kimondjuk azt is, hogy megélhetést követelünk, s ha nem teljesítik, akkor sztrájkolunk...

Ezután történt valaml, de *nem sok.* A fizetések csekély mérvű rendezését gyorsan hatástalanította a gazdasági helyzet további romlása. Ismét fellángolt a nyugtalanság: a Budapesti Helyi Érdekű Vasút, az Istvántelki Főműhely (a mai Landler Jenő Járműjavító), a székesfehérvári, a déli vasúti műhelyek, majd a szombathelyi MÁV-műhely munkásai beszüntették a munkát.

A megbeszélések, munkásgyűlések egymást követték. Ezek hatására augusztus 2-án a szövetség is értekezletre hívta össze a fűtőházi bizalmiakat, valamint a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség képviselőit. Sarkady Sándor mérsékelt, de a valóságot őszintén feltáró beszéde közben gyakori volt a közbekiáltás: *„Nem tűrjük tovább!... Elég volt!... Leállunk!..."*

A gyűlés után egy kisebb csoport a Parlamentbe ment. Hiába... A gyűlés még mindig várakozó nagy többsége végül *„Éljen a sztrájk!"* felkiáltásokkal hagyta el a termet.

A minisztérium képviselői fenyegetőztek: — Aki sztrájkba lép, azt elbocsátják!

— Nem félünk semmitől — hangzott a válasz.

Aznap délután a fővárosi pályaudvarokról már nem indultak ki vonatok.

Czingel Gyula mozdonyvezető a sztrájk kitörésének percében, 16 órakor, lejárt mozdonyával a 236. számú vonatról, s beállt az akkor még meglévő Nyugati pályaudvari fűtőházba. Ugyanezt tette *Omelsz Béla* ceglédi mozdonyvezető, akinek éppen a 736-os számú vonatot kellett volna továbbítania. Példájukat mások is követték.

A kormány ekkor már gyorsan cselekedett. De mit?

A Közlekedési Múzeumban eredetiben olvasható a telefontávirat: *„... Utasítsa a külszolgálati főnökséget, elsősorban a fűtőházfőnökségeket, hogy azokat a közegeket, akik a szolgálatot megtagadják, azonnal függesszék fel állásukból. A kedvezményes jegyeket vonják be, és őket a szolgálati helyeken meg ne tűrjék —. Kelt 1923. augusztus hó. 2-án 18 órakor. — Aláírás: Kelety—224. F/1."*

(Mellesleg megjegyezzük, hogy 1920-tól 1927-ig komjátszegi Kelety Dénes volt a MÁV elnöke.)

A pályaudvarokat megszállta a rendőrség, s a kormány kihirdette a statáriumot. Augusztus 2-ről 3-ra virradóan több bizalmit és számtalan mozdonyvezetőt, fűtőt letartóztattak. A Mozdonyvezetők Otthonát bezárták, a szövetséget feloszlatták, és csak jóval később próbálták a vontatásiakat kisebb-nagyobb sikerrel a kormánybarát KANSZ-ba tömöríteni. A durva erőszak azonban soha nem békélt meg a „főbűnösökkel". A Szolgálati és Illetményszabályzat 67.§-a értelmében *elbocsátás* volt a legenyhébb büntetésük...

A sztrájk mindössze 48 óráig tartott. Bár a Népszava *„Csak a mozdony állt meg"* című cikkében tisztességgel kiállt a sztrájk mellett, megpecsételte az események további sorsát, hogy a szociáldemokrata *Peidl Gyula* és több „mozgalmi" irányzat vezére elszigetelte magát a történtektől.

Mi azonban ma is tisztelettel emlékezünk a bátor, csupán létükért — és talán már utódaikért is tudatosan, de — sajátos körülmények között küzdő vasutasokra.

G. J.

KECSKEMÉT ÁLLOMÁSON

Ismét sikeresnek ígérkezik a szakszervezeti oktatás

Sportnyelven szólva a hajrához érkezett az 1973/74-es szakszervezeti oktatás felkészítési szakasza. Javában tart a szervezőmunka *Kecskemét* állomáson. Az idén szeretnének még előbbre lépni, vagyis túlszárnyalni a tavalyi jó eredményeket.

Tavaly három politikai kört vezettek a nagyrészt sokéves gyakorlattal rendelkező propagandisták. Tizennégy csoportban 278 dolgozó jelentkezett, és kilenc híján valamennyien el is végezték a tanfolyamot. Ez nagyon szép eredmény, hiszen az 592 szakszervezeti tag között nagyon sok a fiatal, akiknek a KISZ-oktatásba kellett bekapcsolódniuk. Ezenkívül szép számmal voltak olyanok is, akik párt szemináriumot végeztek. Színvonalasak voltak a politikai körök előadásai, és hogy a propagandista utánpótlással sincs baj, azt *Petrák Béláné* és *Nagy Józsefné* példája bizonyította. Ők ketten tavaly először kaptak megbízatást az előadások megtartására; mindketten lelkiismeretesen járták az előkészítőre, s az ott megszerzett tudást olyan sikeresen kamatoztatták, hogy *az általuk vezetett csoportokban egyetlen lemorzsolódás sem volt, és előadásaik a legnépszerűbbek közé tartoztak.*

Ebben az évben új titkára van a kecskeméti szakszervezeti bizottságnak: *Bognár Zoltán.* Az idei oktatási szezon terveiről már ő tájékoztatott.

— Ahogy tavaly, úgy az idén is három szemináriumi kört szervezünk, de most már 15 csoportban. Négy csoport (41 fő) végzi majd a „Társadalmunk időszerű kérdései" című tanfolyamot. A munkahelyi problémákkal foglalkozó előadássorozatnak 6 csoportban 148, a világpolitika aktuális kérdéseiről tartandó szemináriumnak pedig 5 csoportban 80 részvevője lesz.

— Maradtak a korábbi propagandisták?

— Mindössze két helyen van változás — válaszolta az szb-titkár. *— Reméljük, a mostani „újoncok" is jól megállják majd a helyüket.*

A korábbi évekhez hasonlóan most is kéthetenként egy alkalommal tartják majd a foglalkozásokat a kultúrteremben vagy az oktatószobában, és szükség esetén a pályafenntartási pinceklubot is igénybe vehetik. *A kisebb szolgálati helyeken az állomás vezetője tartja az oktatást.* Ez már régi, jól bevált gyakorlat, amelyen a jövőben sem érdemes változtatni.

Elmondta még Bognár Zoltán, hogy *a csomópont pártszervezetétől is sok segítséget kapnak az oktatáshoz,* hiszen többen pártmegbízatásként vállalták egy-egy kör vezetését, és az alapszervezet vezetősége rendszeresen látogatja a szemináriumok előadásait. Egy korábbi hiányosságot is megszüntetnek az idén: *tavaly nem volt elegendő szemléltető anyag a tárgyalt témákhoz, de most mindenki kézhez kapja azt a 16 oldalas, többszínnyomású füzetet, amelyben grafikonokkal, térképekkel illusztrálva kerül „közelebb" a tananyag a hallgatókhoz.*

—schöffer—

Eszperantisták, figyelem!

SZEPTEMBER 16-ÁN KEZDŐDIK AZ ARANY LENGYEL ŐSZ

Két hét üdülés, tanulás Alsó-Sziléziában

A magyar vasutas eszperantistákat lapunkon keresztül értesíti a Nemzetközi Eszperantó Szövetség wroclawi egyesülete az *Arany Lengyel Ősz* (a IX. nemzetközi eszperantista üdülés) megrendezéséről.

Az egyesület titkárságáról érkezett levélből kitűnik, hogy a szeptember 16-tól 29-ig tartó találkozó színhelye az alsószilézlai *Miedzygorze* hegyi üdülőhely lesz, aminek szépsége különösen az „arany lengyel ősz" idején elragadó. Ezen túlmenően vonzza az érdeklődőket, hogy a nagy találkozó napjaiban kiváló eszperantista pedagógusok vezetnek tanfolyamokat és társalgásokat, neves együttesek adnak gazdag és változatos kultúrműsort — *eszperantó nyelven.*

Az egyesület minden érdeklődőnek díjtalanul küld részletes tájékoztatást. Címe: *Esperanto P. O. Kesto 16, PL 50—952 Wroclaw 17., (ul. Dubois 3.) Lengyelország.*

Hatvanéves a Pécsi Igazgatóság

TERMELÉSI tanácskozásokon emlékeznek meg a MÁV Pécsi Igazgatóságának dolgozói arról, hogy 60 éve, 1913. augusztus 1-én hívták életre akkori elődjét, a Pécsi Üzletvezetőséget.

Érdemes áttekinteni, hogyan jött létre és hogyan fejlődött a MÁV Pécsi Igazgatósága az elmúlt 60 esztendő során.

Az üzletvezetőség létrehozását több évi tárgyalás előzte meg. A vasút akkori elnöke, *Marx János* 1910. III. 19-én kelt 27/1910/Eln. osztály számú előterjesztésében tett javaslatot a kereskedelemügyi miniszternek *„az üzletvezetőségek új vonalbeosztása és szaporítása"* tárgyában. A javaslatot hosszadalmas vita után fogadták el 1913-ban, s ekkor 11 más üzletvezetőséggel együtt létrejött a pécsi is, amelynek vonalait a zágrábi és a szegedi üzletvezetőségek vonalaiból alakították ki. Ezek túlnyomó része a Dráván túli területekre esett, és kisebb részben a Baranya megye déli részét átszelő vonalakból állt. A pécsi területen ebben az időben már lényegében befejeződött a vasúthálózat kiépítése.

A Pécsi Igazgatóság legelső vasútvonala a pécs—mohácsi magánvasút volt, amelyen már 1857. június 2-án megindult a kőszénszállítás, majd 1859. június 24-én a személyforgalom is. *Ezt a vonalat 1946-ban államosították.* Az igazgatóság legújabb vonala az 1970-ben átadott Villány-elágazás — BCM vonal.

Az igazgatóság történetére visszatekintve érdekes adat, hogy eddig 14 igazgatója és 11 igazgatóhelyettese volt. Az első üzletvezető tisztét lőrinchánvai *Littke Jenő* töltötte be. *Volt pécsi vasútigazgató dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszterünk és Gyócsi Jenő, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke is.*

Az elmúlt 60 év folyamán több változás történt a Pécsi Igazgatóság vonalhálózatában. A Dráván túli vonalak az első világháború után Jugoszláviához kerültek, s a vonalak hossza 1596 km-re csökkent. Igaz ugyan, hogy a pécsi terület forgalma 1945-ig is lényegesen növekedett, azonban addig *semmilyen említésre méltó fejlesztést nem kapott a vonalhálózat.* Így 1945-ben a munkáshatalom elhanyagolt vonalakat örökölt a pécsi térségben a múlt rendszertől. A romok eltakarítása, a helyreállítási munkák mellett a fejlesztésben elkövetett mulasztásokat is a munkás-paraszt hatalomnak kellett pótolnia.

MINDEHHEZ hatalmas anyagi befektetésre volt szükség. Jól érzékelteti ennek méreteit, hogy *a Pécsi Igazgatóság területén az utóbbi tíz év alatt 2 milliárd 567 millió forintot fordítottunk az állóeszközök fejlesztésére.* A fejlesztés idei előirányzata meghaladja a 384 millió forintot. Ezekben az összegekben nem szerepelnek a korszerű mozdonyokra, személy- és teherkocsikra, valamint a pályaépítő és -fenntartó gépekre központilag fordított milliók.

A vasútvonalak és berendezések fejlesztése mellett itt sem feledkezünk meg a technikát irányító emberről, a pécsi igazgatóság dolgozóiról. *Az utóbbi évtizedben az igazgatóság különösen sokat költött a szociális helyzet javítására.* A vasutasok lakásépítésére például 1969 óta évenként rendszeresen 1,5 millió forintot fordít az igazgatóság, amely ma már 2100 lakással rendelkezik. Napjainkban már valamennyi nagyobb szolgálati főnökségnél található öltözőmosdó, üzemi konyha és étkezde. Bővült az egészségügyi hálózat, Pécsett központi szakrendelő épült, és most épül a szakrendelő *Nagykanizsán.* Balatoni üdülők, gyógyházak állnak a vasutas dolgozók rendelkezésére.

HAZÁNK felszabadulásával nyílt meg a lehetőség a pécsi vasutas dolgozók mozgalmi életének kibontakozására is. Ma az igazgatóság területén a párttagok számaránya meghaladja az összlétszám tíz százalékát. A szakszervezeti tagok száma az összlétszám 98,2 százaléka. A szakszervezeti bizottságok rendszeresen elemzik a vasutas dolgozók munkakörülményeit, a területi bizottság irányításával elősegítik az anyagi és kulturális helyzet javítását, s az üzemi demokrácia kiszélesítésén munkálkodnak.

A Pécsi Igazgatóság munkája is egyenletesen fejlődött a felszabadulás óta. *A múlt évben már 32 millió utast és 14,5 millió tonna árut szállítottak.* Ebben a hatalmas munkában a legtöbbet a 8521 tagot számláló 721 szocialista brigád teljesítette. Az elmúlt 25 év alatt 12 870 újítást adtak be az igazgatóság dolgozói. *A bevezetésre került 3509 újítás több mint 25 millió forint megtakarítást eredményezett.*

Az eltelt hat évtized gazdag múlt, s az igazgatóság mégis fiatalodik. Napjaink, s a következő évek fejlesztései teremtik meg a feltételeket a jövő még nagyobb feladatainak sikeres teljesítéséhez.

Miskolcon így segítik a pályakezdő vasutasokat

Az ország különböző forgalmi és kereskedelmi szakközépiskoláiban, így *a Miskolci 1. számú Szakközépiskolában* az 1972/73. oktatási évben érettségizett fiatalok a közelmúltban léptek a vasut szolgálatába. Részükre is kötelező a MÁV-nál az egyik legnehezebb szakvizsga, a *forgalmi önállósító* megszerzése.

Még az érettségijük alkalmával Miskolcon *dr. Pásztor Pál* vasútigazgató, aki a vizsgabizottság társelnöke volt, *elbeszélgetett a fiatalokkal.* Útmutatást adott a részükre és *gyakorlati segítséget is ígért a tanulásukhoz, munkájukhoz.* A fiatalokat nagy szeretettel fogadták az állomásokon, s a vasútigazgató ígérete is megvalósult.

A miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya — kiindulva az ifjúsági törvényből — intézkedett, hogy megkönnyítsék a fiatalok munkahelyi beilleszkedését. Miskolc—Gömöri pályaudvaron megszervezték részükre a heti egynapos felkészítést a forgalmi önállósító szakvizsga megszerzéséhez.

Bátok Ferenc felügyelő. Miskolc—Gömöri pályaudvar oktatótisztje nagy szeretettel és felkészültséggel tanítja a fiatalokat, előkészíti őket a különösen nehéz gyakorlati példák megoldására.

A kiképzés megnyitóját augusztus 6-án tartották. *Dr. Barna Lajos*, a személyzeti és oktatási osztály vezetője ismertette a fiatalokkal feladataikat, jogaikat és kötelességeiket. A szakvizsga megszerzése után jogot nyernek az önálló forgalmi szolgálat ellátására. Ez nehéz, de nagyon megtisztelő feladat, hiszen emberek ezreinek biztonságára és a népgazdaság milliós értékeire kell majd vigyázniok.

Az előkészítés megkönnyíti fontos tudnivalóik kellő elsajátítását, ezért a fiatalok szorgalmas tanulással igyekeznek kihasználni a részükre biztosított előképzés kitűnő lehetőségét.

HÁROMNAPOS VERSENY

Műszaki ifjúsági klubot hoztak létre *Dombóváron*,

A klub tagsága műszaki vezetőkből, mozdonyvezetőkből, szakmunkásokból tevődik össze. Programjukban minden hónapban szerepel egy-egy műszaki előadás, amelyeket mérnökök tartanak, továbbá vitaesteket, vetélkedőket, kirándulásokat rendeznek. Eddigi legsikeresebb programjuknak a szakmai „ki mit tud" vetélkedő bizonyult,

A háromnapos verseny győztesei: *Lázár János, Vidus Béla, Ricsovics László* mozdonyvezetők; *Tar Imre, Kovács Sándor, Bereczki József* motorszerelők.

BIZONYÍTÉK

két vasúti kocsiban

Az ember és az alkoholizmus című mozgó kiállítást augusztus első felében mutatták be *Békéscsaba* állomáson. A raktárvágányon álló két kocsinak egy héten át sok látogatója volt. Már a megnyitón is — amelyet *Molnár Gábor* állomásfőnök tartott — több, mint százan jelentek meg.

A munkavédelmi bemutató senki számára sem volt érdektelen: a száz-száz kép és szöveg, valamint a vetítettképes előadások hűen tükröztek a valóságot, az alkohol fogyasztásával járó veszélyeket. A közlekedésben csak józan állapotban dolgozhat az ember, *szolgálatban — és szolgálat előtt — egy csepp alkoholt sem szabad fogyasztani, különben igen nagy bajok történhetnek* — megszívlelendő figyelmeztetés ez.

Bizonyította a kiállítás gazdag anyaga.

Újítók jubileumi versenye

A miskolci járműjavító vezetősége — az újítómozgalom 25 éves fennállásának alkalmából — *jubileumi újítási versenyt* hirdetett. Elsősorban a munka- és anyagmegtakarítást eredményező, valamint a munkavédelmi jellegű újításokra ösztönzik az üzem dolgozóit.

Azokat a javaslatokat, amelyeket e témákból december 31-ig beadnak, illetve bevezetnek, külön bírálják el, és *az újítókat 3000 forintig terjedő különdíjjal jutalmazzák.*

ROSTOCK—BERLIN—PRÁGA—BUDAPEST

„Önök példásan végzik a munkájukat"

Ellenőrzés a Metropol Expressz étkezőkocsijában

A *Rostockból* Budapestre tartó *Metropol Expressz* már elhagyta *Berlint*, amikor az *Utasellátó* étkezőkocsijának vendégei közül egy szemüveges férfi intett a főpincérnek:

— *Bitte, zahlen!*

Mielőtt a főpincér számolni kezdett, megkérdezte német vendégét, hogy ízlett-e a magyar konyhán készült ebéd.

— *Sehr gut* — válaszolt a szemüveges férfi, azután tüzetesen vizsgálni kezdte a főpincér által már ki is állított számlát.

— *Sechs Márka, siebzig Pfennig.* Hat márka, hetven — ismételte fennhangon. — *Ez is stimmel.*

Csak a szőnyeg...

A vendég fizetett, majd elővette igazolványát:

— *A nevem Schwalbe. A Mitropa igazgatóságától ellenőrzöm önöket, a vállalataink között létrejött nemzetközi megállapodás értelmében, ügyelve a szolgáltatásainkat igénybevevő utazóközönség érdekeire ...*

Az ellenőr ezzel a személyzeti asztalhoz követte a magyar étkezőkocsi vezetőjét, s kérte, hogy betekinthessen a könyvelésbe, az országonként külön-külön vezetendő pénzügyi elszámolásokba.

A vizsgálat közben udvarias társalgás folyt le a Mitropa ellenőre és *Gyuricza László* főpincér között, s ennek a szemlátomást korrekt viszonynak az képezte legfőbb alapját, hogy *a „német precizitás" jegyeit magán viselő ellenőrzés mindent a legnagyobb rendben talált.*

— *Önök példásan végzik munkájukat* — szólt Schwalbe úr, amint végül bejegyezte ellenőrzésének tényét az okmányokba. — *Egyedüli kifogásom, hogy miért nincs szőnyeg az Utasellátó étkezőkocsijában*, de tudom azt is, hogy ez már meghaladja a személyzet hatáskörét. *Önök mindenesetre fogadják őszinte elismerésemet ...*

Nem véletlen

Az ellenőr távozása után én is megismerkedtem a dicséretesen vizsgázott személyzet tagjaival.

— *Az effajta elismerések nem véletlenül születnek* — mondotta *Pál Lajos*, a fiatal szakács, aki „mellesleg" már háromgyermekes édesapa, ezenkívül az étkezőkocsin szolgálatot teljesítő, *Szántó Kovács János* nevét viselő *szocialista címért küzdő brigád* vezetője. Tudni kell róla azt is, hogy nemrég ő nyerte meg a szakácsok országos versenyét.

— *Főpincérünk, Gyuricza László viszont a felszolgálók országos versenyén lett az első* — jegyezte meg a brigádvezető.

— Mióta dolgoznak együtt?

— Már négy éve járunk a nemzetközi vonalakon, éspedig a Nord Orient Expresszel Brassóba, a Balt Orienttel Prágába, a Metropollal Rostockba. A brigádunkhoz tartozik még *Gerhát András* felszolgáló, *Tasi Raffael* büfés, *Badics Józsefné* kézilány (akinek már unokái vannak) és *Preis Béla*, aki jelenleg nem utazik velünk, mert kirendelésben dolgozik a Mitropánál, így ő ott teljesíti egyéni vállalásait ...

— Mikor alakult a brigád?

— Ez év májusában. Vagyis ekkor tűztük ki célul, hogy elnyerjük a szocialista brigád címet, miután vállalatunknál is tisztázódott, hogy *a brigádoknak akkor sem kell felosztaniuk, ha nem mindig együtt dolgoznak, hanem ki-ki ott végzi munkáját, ahol a legjobban szüksége van reá ...* Preis Béla például a Mitropánál végzett jó munkájával szerez becsületet a mi brigádunknak ...

Mindent az utasokért

Az étkezőkocsin szolgálatot teljesíteni nem könnyű.

— Különösen a nyári szezonban nem az. Ilyenkor havi 250—300 órát vagyunk távol a családtól, s az 1000 kilométeres vagy ennél is hosszabb távolságok akkor is fárasztóak lennének, ha csupán utazással telne el az idő. Itt azonban végig dolgozni kell, alkalmazkodni a különböző nemzetiségű utasok szokásaihoz, igényeihez. *Igyekszünk is mindent megtenni értük*, hogy soha ne kelljen csalódniuk a magyaros vendéglátásban, s még közvetlenebbül az Utasellátó Vállalatban. *És személy szerint nekünk is jó érzés, ha mindenütt kellő becsületünk és szakmai tekintélyünk van ...*

Úgy, mint a német szakember, Schwalbe úr előtt.

Kovács József

Rá, rá, recsege...!

Kenesei mérleg

„Rá, rá, recsege! Balatonkenese! Vasutas gyerekek üdülőtelepe — Hurrá! Hurrá! Hurrá!!!"

Az idei nyáron csaknem *háromezer* iskolás gyermek ajkáról hangzott fel jó néhányszor az idézett csatakiáltás. Egészen pontosan 2800 „vasutas-csemete" töltött hat turnusban 2—2 hetet szakszervezetünk kenesei gyermekparadicsomában. A negyedik és az ötödik turnusban *csereüdültetés címén összesen 30 NDK-beli, 12 osztrák és 18 szovjet pajtás is érkezett* (kísérőiket nem számítva), akik helyett — mint lapunk előző számában erről beszámoltunk — magyar gyerekek nyaraltak külföldön.

Köszönet a nevelőknek

A Balaton-parti táborban pedagógusok, nevelők népes serege felváltva gondoskodott a pajtásokról. Arról, hogy a szülőknek ne legyen okuk a nyugtalanságra, s arról is, hogy a gyerekek valóban vidáman, szórakozva, testben és lélekben gyarapodva töltsék el a két hetet. Fáradozásukért, lelkiismeretes munkájukért valamennyien megérdemelnék, hogy felsoroljuk a nevüket, amikor most összeállítjuk a kenesei nyaralás mérlegét.

Ehelyett csak azt említhetjük meg, hogy az első és a második turnus táborvezetője *Csöndes János*, a répceszentgyörgyi MÁV-nevelőotthon igazgatója volt, a harmadik és negyedik turnust *Pallós László*, a kaposvári vasutas-gyermekotthon igazgatója vezette, az utolsó két turnusban pedig *Széplaki József*, a MÁV-nevelőotthonok szakmai tanácsadója töltötte be a táborvezetői tisztet. *A táborvezetők helyetteseit és a felügyeletet ellátó tanárok többségét is a MÁV nevelőotthonai küldték Balatonkenesére*, ezenkívül kivették részüket a munkából a budapesti *Eötvös Loránd* és a szegedi *József Attila Tudományegyetem*, az egri *Ho-Si-Minh* Tanárképző Főiskola, valamint a szombathelyi és a nyíregyházi tanítóképző intézet növendékei, illetve gyakorló pedagógusai is.

Tekintve, hogy az idén ismét szükség volt orosz és német tolmácsra, részt vállalt a nyaraltatásból *Takács Mária*, a szegedi MÁV-nevelőotthon tanárnője, aki Leningrádban végezte tanulmányait, míg a német nyelvű (osztrák) gyerekek csoportjában *Hamvas József*, az egyik kispesti iskola tanára tolmácsolt.

Játék, vidámság

A pedagógusokról szólva ide kívánkozik még *Juhász Zoltánné* neve. Ő Budapesten, a Várban levő Tárnok utcai iskola igazgatóhelyettese, s az idén éppen *a tizenötödik nyarát töltötte a vasutas-gyerekek balatonkenesei üdülőjében, táborvezető-helyetteseként.*

„Azért jövök minden nyáron nagyon szívesen ide — mondotta — mert *itt mindig jó a kollektíva.* A munkában valamennyi pedagógus segíti egymást, s szinte *versenyeznek azért, hogy minden tőlük telhetőt megtegyenek a gyerekekért.* Így a munka sem olyan fárasztó, s a szép környezet mégiscsak felüdíti az embert..."

Az idei nyáron ismét gazdagodott az üdülő.

Kicserélték az éttermi asztalokat, székeket, ezenkívül *új bútort kapott mind a huszonnégy társalgóhelyiség.* A konyha ugyancsak gyarapodott: *tányérmosogató gép könnyítette a technikai személyzet* (a békéscsabai és a szegedi MÁV-nevelőotthonokból „kiküldött" 20 lány) *munkáját.* Akadt dolguk persze így is jócskán, főleg a felszolgálásnál, de *mindvégig dicséretesen helytálltak.*

A játékszerekből szintén sok új állt a gyerekek rendelkezésére — asztalitenisz és tollaslabda-felszerelés, bőrlabda stb. —, s az üdülő csónakjainak száma is nyolcra szaporodott. Vízbejárólépcső ugyancsak öt volt már az idén a tavalyi kettő helyett, továbbá minden bejáróná „kapaszkodóketrec" épült azoknak a kicsinyeknek, akik még nem sajátították el az úszás tudományát. (Ezeknek a száma természetesen minden turnus végére erősen megcsappant a rendszeres és szinte valamennyi úszni nem tudó gyerek számára kötelező úszóleckék után.)

Kenese csak egy a többi közül

Mi maradt még ki az idei merlegből?

Bizony, sok minden. Mert két hét alatt mindig változatosan teltek a napok. *Mind a hat turnusnál rendégszerepelt a budapesti Bábszínház;* ezenkívül heti két alkalommal tartottak filmvetítést, sőt még a *bűvészelőadások* sem hiányoztak. Nagy forgalma volt a leteti könyvtárnak, így megírhatnánk azt is, hogy melyek voltak a legkapósabb könyvek ...

De minek folytassuk? Elég az hozzá, hogy ismét feledhetetlenné tette a vakációt szakszervezetünk üdülője. *Balatonkenesén éppugy, mint Kőszegen és egyéb helyeken, ahol kötelességtudóan, szeretettel dolgoztak gyermekeinkért az arra hivatott emberek.*

K, J.



Vidám lubickolás az üdülő strandján



Augusztus elején szakszervezetünk 3 tagú küldöttsége vett részt az NDK-beli Schwerinben a 25 éve alakult Theodor Körner Együttes jubileumi ünnepségein. A német vasutasok neves kultúregyüttesével már csaknem másfél évtized es baráti kapcsolatot tart fenn szakszervezetünk központi ének- és zeneiskolája. Képünk ön a magyar küldöttség vezetője: Rékasi István, a budapesti területi bizottság titkára és Halász Béla, a központi ének- és zeneiskola igazgatója köszönti a schwerini együttes vezetőjét, Hans Wegnert. (A küldöttség útjáról, a jubileumi és baráti találkozóról lapunk következő számában közlünk tudósítást.)

REKORDOK AZ USZODÁBAN

Kupát nyertek a Ceglédi VSE öklözői

Az úszómedencében és a szorítóban egyaránt nagy versenyeket bonyolítottak le a közelmúltban a vasutas-sport legjobbjai. Az 1973. évi *magyar vasutas úszóbajnokság* éppúgy, mint a Cegléden rendezett *Vasutas Kupa ökölvívó-bajnokság* rangos küzdelmeket, jó egyéni teljesítményeket hozott, s e viadalok közönsége megelégedéssel nyugtázhatta, hogy e két sportágban a *kiváló sportemberek egész sorával rendelkezik a vasutasok nagy családja.*

— A BVSC Szőnyi úti uszodájában augusztus 6—7-én rendezett országos seregszemle igazolta az előzetes várakozást, s nagyon jó viadalokat hozott — mondta kérdésünkre *Soós Béla*, a BVSC úszószakosztályának vezetője, a verseny egyik rendezője. — A versenykiírást még május 25-én eljuttattuk az úszószakosztályokkal rendelkező vasutas-egyesületekhez, éspedig Ceglédre, Szolnokra, Debrecenbe, Nagykanizsára, Székesfehérvárra, Szegedre, Miskolcra és Békéscsabára.

A szakosztályvezető hozzátette, hogy a körültekintő szervező munka ellenére, csak a BVSC, a Nagykanizsai MÁV, a Székesfehérvári MÁV Előre és a Miskolci VSC úszói vettek részt a seregszemlén, pedig külön rangot adott ennek az első vasutas-úszóversenynek az a tény is, hogy az első helyezettek ideje egyben országos vasutas-rekordként került a jegyzőkönyvekbe.

A verseny rendezésének színvonalát emelte, hogy a versenybíróság tagjait a *Budapesti Úszó Szövetség* küldte ki, s az elnöki tisztet a kiváló úszószakember és egykori bajnok: *Wollák Katalin* töltötte be. A versenyszámok 1—3. helyezettjei — akiknek névsorát a következőkben közöljük — éremdíjazásban részesültek, és a győztesek külön tiszteletdíjat is kaptak. Eredmények:

100 m férfi hát: *1. Erdélyi Ferenc* (BVSC) 1:10.8, *2. Éder Zsolt* (MVSC) 1:13,0, *3. Kiss Csaba* (BVSC) 1:15,0.

100 m női egyes: *1. Kovács Edit* (BVSC) 1:05,8, *2. Nagy Zsuzsa* (BVSC) 1:06,6, *3. Ladányi Éva* (Nagykanizsai MÁV MTE) 1:08,5.

100 m férfi mell: *1. Szentirmay István* (BVSC) 1:13.2, *2. Kiss Csaba* (BVSC) 1:19.5, *3. Lénárt Zoltán* (MVSC) 1:21,5.

400 m férfi gyors: *1. Varga József* (BVSC) 4:28,7. *2. Kutor György* (MVSC) 4:59,7, *3. László Frigyes* (BVSC SI) 5:02,9.

200 m női pillangó: *1. Szórádi Krisztina* (BVSC SI) 2:41,7. *2. Bojtos Ildikó* (BVSC) 2:42,8, *3. Vig Márta* (Székesf. MÁV Előre) 3:04,2.

200 m férfi pillangó: *1. Császári Attila* (BVSC) 2:27,2, *2. Varga József* (BVSC) 2:29,6, *3. Vigh Sándor* (Székesf. MÁV Előre) 2:42,6.

800 m női gyors: *1. Miklósfalvi Éva* (BVSC SI) 10:46,3, *2. Dudás Mária* (BVSC SI) 11:05,8, *3. Sz. Mármarosi Lilla* (BVSC SI) 11:39,9.

200 m férfi vegyes: *1. Szentirmai István* (BVSC) 2:19,7, *2. Erdélyi Ferenc* (BVSC) 2:27,5, *3. Varga László* (BVSC) 2:32,4.

100 m női mell: *1. Rudányi Mária* (BVSC) 1:20,6, *2. Mestyán Ibolya* (MVSC) 1:28,2, *3. Boda Gabriella* (Székesf. MÁV Előre) 1:28,8.

200 m női hát: *1. Miklósfalvi Éva* (BVSC SI) 2:44,5, *2. Nagy Zsuzsa* (BVSC) 2:47,9, *3. Dudás Mária* (BVSC SI) 2:50,4.

100 m női hát: *1. Miklósfalvi Éva* (BVSC) 1:15,6, *2. Nagy Zsuzsa* (BVSC) 1:17,4, *3. Kovács Adrienne* (MVSC) 1:20,0.

100 m férfi gyors: *1. Császári Attila* (BVSC) 57,5, *2. Rátonyi Gábor* (BVSC) 58,6, *3. Kiss Csaba* (BVSC) 59,0.

200 m női mell: *1. Ludányi Mária* (BVSC) 3:02,2, *2. Boda Gabriella* (Székesf. MÁV Előre) 3:09,6, *3. Mestyán Ibolya* (MVSC) 3:11,6.

200 m férfi mell: *1. Varga József* (BVSC) 2:47,3. *2. Valkó László* (MVSC) 2:56,6, *3. Lénárt Zoltán* (MVSC) 2:59,4.

200 m férfi hát: *1. Erdélyi Ferenc* (BVSC) 2:29,4, *2. Éder Zsolt* (MVSC) 2:36,3, *3. Demjén Tibor* (BVSC) 2:45,5.

400 m női gyors: *1. Miklósfalvi Éva* (BVSC) 5:16,6, *2. Vigh Márta* (Székesf. MÁV Előre) 5:20,7, *3. Dudás Mária* (BVSC) 5:28,5.

100 m női pillangó: *1. Bojtos Ildikó* (BVSC) 1:13,0, *2. Ladányi Éva* (Nagykanizsai MÁV) *3. Szórádi Krisztina* (BVSC) 1:15,2.

1500 m férfi gyors: *1. Varga József* (BVSC) 17:18,1, *2. Kiss Csaba* (BVSC) 19:35.0, *3. Horváth Zsolt* (BVSC SI) 19:35,7.

100 m férfi pillangó: *1. Szentirmay István* (BVSC) 59,6, *2. Varga József* (BVSC) 1:09,0, *3. Vigh Sándor* (Székesf. MÁV Előre) 1:12,3.

200 m női vegyes: *1. Kovács Edit* (BVSC) 2:41,7, *2. Miklósfalvi Éva* (BVSC) 2:48,7, *3. Ladányi Éva* (Nagykanizsai MÁV) 2:50,0.

Az úszóbajnokság előtt, július 27—28—29-én rendezték meg *Cegléden* a Vasutas Kupa *ökölvívó-bajnokságot*, amelyen hét egyesület — *a Ceglédi VSE, a Hatvani MÁV, a Miskolci VSC, a Nagykanizsai MÁV, a Szolnoki MÁV, a Soproni VSE és a Haladás VSE* — öklözői vettek részt, a vártnál kevesebb számban, serdülő, ifjúsági és felnőtt kategóriában, összesen hetvenkilencen. A legtöbb versenyző a rendező CVSE színeiben szerepelt, szám szerint huszonhat. A küzdelmeket megtekintette *Horváth József*, az ifjúsági válogatott keret vezető edzője is.

A versenyt *Kellner István*, a Vasutasok Szakszervezete kulturális és sportosztályának a vezetője nyitotta meg, a díjakat pedig a verseny fővédnöke, *Tóth János* vasútigazgató, a MÁV Budapesti Igazgatóságának a vezetője adta át.

A versenyen mutatott formák alapján *a legtechnikásabb versenyzőnek járó díjjal jutalmazták a serdülő Vidomenyecz Lászlót (MVSC), az ifjúsági Nyiri Bélát (MVSC) és a felnőtt Czicás Lászlót.* A győztesek névsora a következő:

Serdülők: papírsúly: *Makkai László* (Hatvan); légsúly; *Dienes József* (Sopron); harmatsúly: *Pataki István* (Hatvan); pehelysúly: *Erőss Béla* (Cegléd); könnyűsúly: *Hatvani Ferenc* (Hatvan); kisváltósúly: *Vidomenyecz László* (MVSC); váltósúly: *Szurkos József* (MVSC); nagyváltósúly: *Nemédi Imre* (Sopron — ellenfél nélkül); középsúly: *Vasas Péter* (Sopron); félnehézsúly: *Tóth Zoltán* (MVSC — ellenfél nélkül).

A pontverseny végeredménye: 1. Hatvan 42 pont, 2. Cegléd 39 pont, 3. Sopron 31 pont.

Ifjúságiak: papírsúly: *Országh József* (Cegléd — ellenfél nélkül); légsúly: *Makkai József* (Hatvan); harmatsúly: *Nyíri Béla* (MVSC); pehelysúly: *Osváth Zoltán* (MVSC); könnyűsúly: *Hartmann István* (Hatvan); kisváltósúly: *Pereszlényi Imre* (MVSC); váltósúly: *Babirák Imre* (Sopron); nehézsúly: *Pálinkás György* (Cegléd — ellenfél nélkül).

A pontverseny végeredménye: 1. Cegléd 29 pont, 2. Miskolc 28 pont, 3. Sopron 17 pont.

Felnőttek: légsúly: *Molnár Árpád* (Szombathely — ellenfél nélkül); harmatsúly: *Márton László* (Cegléd — ellenfél nélkül); pehelysúly: *Semezka László* (Cegléd); könnyűsúly: *Hörömpő József* (Cegléd); kisváltósúly: *Csurgai István* (Cegléd); váltósúly: *Erdősi Mihály* (Nagykanizsa); nagyváltósúly: *Fekete Sándor* (Cegléd — ellenfél nélkül); középsúly: *Szakáll István* (Nagykanizsa); félnehézsúly: *Salga József* (Sopron); nehézsúly: *Homoki Károly* (Cegléd).

A pontverseny végeredménye: 1. Cegléd 50 pont, 2. Szombathely 23 pont, 3. Sopron 12 pont.

A legeredményesebb edzők díjait kapták: a serdülőknél *Kelemen József* (Hatvan), az ifjúságiaknál és a felnőtteknél *Dávid Ferenc* (Cegléd).

Az összetett pontverseny és egyben a Vasutas Kupa 1973. évi győztese a Ceglédi VSE lett 124 ponttal. Második a Hatvani MÁV 95 ponttal, s harmadik a Soproni VSE 60 ponttal.

M. L.

NEHÉZ IDÉNY ELŐTT

a BVSC asztaliteniszezői

Nincs könnyű helyzetben *Rózsás Péter*, a BVSC asztalitenisz-csapatának edzője és egyben játékosa: szeptembertől, az új szezonban nehéz bajnoki találkozók és nemzetközi, *Európa Kupa* mérkőzések várnak az együttesre.

Az előzményekhez tartozik, hogy a vasutas gárda tavaly bravúros győzelemmel megnyerte a magyar bajnokságot, az idén, júniusban pedig a *Vásárvárosok Kupájában* lett első. A két szép diadal után érthetően *megnőttek a csapattal szemben támasztott követelmények is*, s mindenki azt szeretné, ha nem maradna el a folytatás sem.

— *Mi is azt szeretnénk, de helyzetünk most nehezebb mint tavaly volt* — mondta az idénynyitó előtt Rózsás Péter. — A bajnokság tavaszi fordulójában vereséget szenvedtünk a nagy vetélytárstól, a Budapesti Spartacustól, s ha az október 13-i visszavágón legyőzzük őket, akkor *harmadik mérkőzésen is nyernünk kell, hogy megvédjük bajnokságunkat.* Másik nagy eseményünk a bajnokok Európa Kupa tornája, amelynek első mérkőzésén holland vagy dán ellenfelünk lesz. Nagyon erős a kupa mezőnye, s ha tavasszal eljutnánk a döntőig, azt már óriási sikernek tartanám.

Rózsás kicsit borulátó, de ismerve hozzáértését, bizonyára mindkét sorozatra jól felkészíti majd játékosait. Játékosként pedig ő maga is változatlanul a vasutas klub egyik erősségének számít. Kik azok a játékosok, idősebbek és fiatalabbak, akik rendelkezésére állnak?

— *„Törzsgárdánk" változatlan. Börzsey és Gergely a magyar válogatottnak is tagja, Harangi és Juhos mellett sokat várok a két fiatal, Takács és Nozicska játékától. Mindketten nagyon ügyesek, rajtuk múlik, hogy az új szezonban „kiugorjanak".*

És mi a helyzet a többi csapatuknál?

— Sajnos utánpótlásunk nem a legjobb. Ifjúsági játékosaink még megütik az igényelt mértéket, de a serdülők elég gyengécskék. Nincs is nagy választékunk, amit részben az évek óta húzódó teremgondunkkal magyarázhatunk: *nem tudunk megfelelő helyet, játéklehetőséget adni érdeklődő gyerekeknek.* De ha az év végén elkészül a Szőnyi úton az önálló, új asztalitenisz-csarnokunk, akkor szinte beláthatatlan lehetőségeink lesznek a rohamosabb fejlődésre.

S akkor végre igazi otthont kaphat a vasutasok világhírű szakosztálya, amely nyolc asztalon várja majd azokat a fiatalokat, iskolásokat, akik kedvet, tehetséget éreznek a sportághoz. És egykor majd átvehetik az ütőt Rózsástól, Börzseytől, Gergelytől és a többi, mai élvonalbeli labdavarázslótól...

Kozák Mihály



A Vásárvárosok Kupájával a BVSC győztes asztalitenisz-csapata. Balról: Harangi Sándor, Börzsey János, Rózsás Péter és Gergely Gábor

(Farkas József felvétele)

Váci sportsikerek — a Tiszán

Nemzetközi motorcsónakversenyt rendeztek augusztus 11—12-én Szegeden, a Tiszán. A kétnapos vizi sporteseményre —, amelyen nyolc ország legjobb motorcsónak-versenyzői, közöttük világbajnok és több Európa-bajnok is szerepelt — több mint 40 ezer néző volt kíváncsi.

Izgalmas, nagy versenyt hozott a kétnapos találkozó. A magyar színeket képviselő sikló motorcsónakosok (közismert nevükön: a papucsok) alul maradtak a külföldi versenyzőkkel szemben, s egy szerény ötödik helyezéssel kellett megelégedniök.

A sporthajók osztályában már három első helyezést is elértek a magyar versenyzők. Ezekhez a jó eredményekhez járultak hozzá a Váci Vasutas SE versenyzői is.

Közülük Kovács Károly harmadik lett a 350 kcm-es sporthajókategóriában. A 700 kcm-es géposztályban — az országos bajnokságba is beszámító eredményként — Takács Imre a második, Burján Kálmán a harmadik helyet szerezte meg. A 850 kcm-es sporthajók versenyében a váci Szabadi Imre a harmadik lett, míg az 500 kcm-es kategóriában dr. Kovács Ferenc az értékes negyedik helyet szerezte meg a váci versenyzők közül.

A váci vasutas sportolók érthetően örültek az elért szép eredményeknek, amelyeket a felkészülés eléggé mostoha körülményei ellenére, nyolc ország 95 versenyzőjének küzdelmében sikerült kivívniuk. Szép sikereikhez külön is gratulálunk Gáspár László szakosztályvezetőnek és minden versenyzőnek.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 11.
Telefon:
városi: 229—872. üzemi: 18—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: 1964. Budapest
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859

Szikra Lapnyomda

Lakáscsere

— **Elcserélném Nyugati pályaudvarnál levő 8 helyiségből álló szolgálati lakásomat vidéki kertes házra. Cím: Nyíri Sándor, Bp. VI., Rudas László u. 36. Érdeklődni levélben vagy a 46—71-es üzemi és a 408—939-es városi telefonon lehet.**

— **Szétköltözők! Adok: kertes, szoba-konyhás, éléskamrás, szolgálati lakást, valamint egy alkofos, utcai, tanácsi komfort nélküli szoba-konyhás lakást. Kérek: 2 szoba, komfortos, lehetőleg utcai lakást. Minden lehetőség érdekel. Érdeklődni kizárólag hétfőn, szerdán és pénteken 18—19 óra között a 341—975 telefonon.**

— **Elcserélném Budapest környéki szolgálati lakásomat (2 szoba összkomfort + kert és udvari helyiségek) Budapest belterületén levő egy vagy két szoba összkomfortos lakásra. Minden lehetőség érdekel. Érdeklődni lehet Farkas Lászlóné, 10—83-as üzemi vagy a 428—907-es városi telefonon.**

Budapesti cserével, esetleg csere nélkül beköltözhető 2 szoba, hallos, összkomfortos (gázfűtéses) első emeleti modern lakás (plusz garázs) Nyíregyházán. Érdeklődni lehet Budapesten a 19—77/20-as üzemi, vagy a 229—872-es városi telefonon. Levélcím: Vas Endre, 4400 Nyíregyháza, Homok sor 1. fszt. 1.

Vontatási dolgozók! Megegyezésünk szerint átadnám 7000 darabos rendeletgyűjteményemet, amely az 1891-től 1959-ig megjelent Vontatási Rendelet c. újságokat tartalmazza, 33 tárgyköri csoportosításban. saját készítésű katalógussal ellátva. Célom az, hogy a történeti értékű gyűjteményt hasonló érdeklődésű, fiatalabb kolléga gondosan megőrizze és tovább bővítse. Címem: Dancs Ernő, nyugd. MÁV-főfelügyelő, Szombathely, Gyöngyös utca 7. szám.

HÍREK

Elhunyt Fodor János

Hatvanhét éves korában váratlanul elhunyt Fodor János MÁV-felügyelő, Kossuth-díjas kiváló művész, az Operaház magánénekese, a MÁV Zenekari Főnökség volt vezetője, majd művészeti szaktanácsadója.

A kiváló művész egykor — az 1920—30-as években — az Istvántelki főműhely énekkarának tagjaként indult el felfelé ívelő pályáján. Rendszeresen képezte magát, s 1938-ban már a hazai operakedvelő közönség széles köreiben ismerték dinamikus, csodálatosan csengő basszbariton hangját. Később már Európa-szerte ismerték, tisztelték. Világsikereket is elérhetett volna, de ő közöttünk maradt mindvégig...

Meleg, érző, jósággal telt szíve — akárcsak lakásának ajtaja — mindenkor nyitva állt barátai, munkatársai előtt. Ritkán fordult elő, hogy ne lett volna nála néhány tiszteletjegy azok számára, akikkel az utcán vagy bárhol találkozott. Egyéb módon is mindenkor kész volt segíteni az ügyes-bajos gondokkal hozzáfordulókon. Bárhogyan alakult a saját sorsa, ő mindig megmaradt igaz embernek...

Augusztus 10-én nagy részvéttel búcsúztatták és kísérték utolsó útjára a Farkasréti temetőben.

— *ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPÉN köszöntötte megalakulásának tizedik évfordulóját a salgótarjáni VII-es pályamesteri szakasz Kossuth szocialista brigádja. Ünnepi értekezletükön részt vettek a brigád időközben nyugdíjba vonult alapító tagjai is. A nyugdíjasoknak Sipos Béla brigádvezető adta át a brigád közös ajándékait.*

★

— **Kifestették, új** köntösbe öltöztették Bp.-Ferencváros állomás felvételi épületét a ferencvárosi pályafenntartási főnökség X. pályamesteri szakaszának szocialista brigádjai. Munkájuk eredménye méltán kiérdemelte az utazóközönség tetszését.

★

— **Kiválóan teljesítette vállalásait** az első félévben a debdeceni építési főnökség gépállomásának Lenin szocialista brigádja. A darukezelőkből és kötözőkből álló héttagú brigád Szimcsák Simon vezetésével több mint 8000 forint megtakarítást ért el, s gépkihasználásuk eddig 106 százalékos volt. Terven felül végezték el az egyik 40 tonnás daru II-es szemléjét is.

★

— **Tíz napra a Szovjetunióba utazik 28 fiatal** a szombathelyi járműjavító üzemből. Szeptember 1-én indulnak, s Moszkvát, Leningrádot is megtekintik a nagy készülődés után megvalósuló utazáson.

★

— *„MI HOZTUK AZ IDŐT" címmel munkásmozgalmi kiállítást rendeztek Békéscsabán a Munkácsy Mihály Múzeumban. Augusztus 12-én, amikor a vasutasok voltak a kiállítás házigazdái, több száz vasutas dolgozó látogatta meg családostól. Ez alkalommal Labos György, a forgalmi alapszervezet párttitkára a vasutasok munkásmozgalmi szerepéről tartott megemlékezést.*

★

— **Huszonhét fiatal pályázik** az idén a Kiváló ifjú mérnöki, közgazdászi, illetve technikusi kitüntető címek elnyerésére a szombathelyi járműjavítóban.

★

— **Önkéntes véradáson vett** részt az elmúlt hetekben a záhonyi pályafenntartási főnökség 151 dolgozója. A nemes akció végrehajtásában a pályamesterek, a párt- és szakszervezeti aktivisták, szocialista brigádtagok jártak elől jó példával.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. ÁRA: 70 FILLÉR 1973. SZEPTEMBER 15.

Hatékonyabb intézkedéseket a forgalmi balesetek megelőzésére

SZEPTEMBER 5-ÉN ÜLÉST TARTOTT SZAKSZERVEZETÜNK ELNÖKSÉGE

Szakszervezetünk vezető testületei évek óta fokozott figyelemmel kísérik és rendszeresen napirendre tűzik a balesetek alakulását. Az elnökség legutóbbi, szeptember 7-én megtartott ülésén első napirendként tárgyalta a forgalmi és kereskedelmi szolgálat 1973. első félévi baleseti helyzetét. Mi indokolta, hogy ezúttal kizárólag ennél a két szakszolgálatnál vizsgálták meg a balesetek okait? A kérdésre sajnos nagyonis kézenfekvő a válasz: *az elmult években a forgalomnal fordult elő a legtöbb súlyos, halálos es csonkulásos baleset.*

A vezérigazgatóság 3. Általános igazgatási és jogi szakosztályának jelentése, amelyet *dr. Rimóczi László* szakosztályvezető terjesztett elő, amellett, hogy az elmúlt három év tükrében pontos statisztikát közöl, az előfordulás okait is részletesen taglalja. E szerint 1972 első felében a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál *477 baleset fordult elő. Ebből 14 halálos és 13 csonkulásos baleset volt*, a kiesett munkanapok száma 17 341. Ezzel szemben 1973 első felében *400 balesetből 10 halálos, 8 pedig csonkulásos volt*, a kiesett munkanapok száma 15 421.

A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál 1972 első felében az összes balesetek 31,7 százaléka, míg 1973 első felében 30,7 százaléka következett be.

Az üzemi balesetek okait is elemzi a jelentés. *A legtöbb baleset, összesen 124, a járművek tolatásánál vagy ezzel összefüggésben közlekedő vonatoknál fordult elő.* A rakodásoknál 102, a vágányok között való közlekedésnél 37, továbbá a vonatösszeállítást és a vonattovábbítást végzők munkáját segítő egyéb tevékenységeknél 137 esetben következett be üzemi baleset.

A balesetet szenvedettek közül *öt vonatfékező, illetve kocsirendező, egy sarus, egy vonatvezető, egy váltótisztító, egy váltóőr és egy állomási* szalakos életét vesztette.

Szomorú statisztika ez, még akkor is, ha a bázishoz képest 1 százalékkal kevesebb baleset történt. A javulás ellenére azonban látni kell azt is, hogy a forgalomnál — főként a rendezőpályaudvaron — *a dolgozók még ma is nehéz körülmények között, sok veszélynek kitéve végzik munkájukat.* Ezekre a veszélyekre az elnökség tagjai is rámutattak és sürgették a biztonságosabb munkakörülmények mielőbbi megteremtését. Az a tapasztalat ugyanis, hogy a vasút gyors ütemű műszaki fejlesztését nem követi ilyen mértékben az emberek biztonságának védelme. Többen joggal kifogásolták: *hiányzik a jelentésből az, hogy mit kíván tenni a vasút vezetése, valamint a forgalmi szakosztály a balesetek megelőzése érdekében.*

Ezeket a fogyatékosságokat figyelembe véve az elnökség az előterjesztést a munkavédelmi osztály kiegészítő jelentésével együtt csak tájékoztató jelentésként fogadta el. *A napirend vitájában elhangzott problémákra a legközelebbi ülésen részletes tájékoztatást vár az elnökség a forgalmi szakosztálytol.*

Az elnökség a második napirend keretében a SZOT 1973. június 29-i állásfoglalása alapján, *szakszervezetünk nevelő, agitációs, propaganda munkájáról, kulturális tevékenységéről és a további feladatokról szóló jelentést vitatta meg.* A jelentés átfogó képet ad arról a sokoldalú munkáról, amelyet szakszervezeti szerveink és kulturintézményeink a vasutasok tömegpolitikai nevelése érdekében végeznek.

Az elnökség úgy határozott, hogy a jelentést, a vitában elhangzott javaslatokkal együtt *a központi vezetőség legközelebbi ülésén napirendre tűzi.*

Ezután szakszervezetünk 1973/74. évi káderoktatási tervét vitatta meg és fogadta el az elnökség. Eszerint *bentlakásos tanfolyamokon több mint 1300 tisztségviselő oktatására kerül sor* egy- és kéthetes tanfolyamokon. Az alapszervezeti oktatás keretében pedig *14 075 szb, műhelybizottsági, osztálybizottsági tag, bizalmi és bizalmi helyettes vesz részt oktatáson.*

Elfogadta az elnökség a vasutas dolgozók érdekképviseletében végzett jogsegély, jogi tanácsadás és jogi képviselet ellátásáról készült jelentést.

V. F.

A SZOT titkársága és szakszervezetünk vezetőinek tanácskozása

Szeptember 5-én szakszervezetünk központjában tanácskozás folyt a SZOT titkársága és szakszervezetünk vezetői között.

A tanácskozáson a SZOT részéről részt vett *Gáspár Sándor* főtitkár, *Virizlay Gyula* és *Nemeslaki Tivadar* titkár, *Butor Sándor* alosztályvezető, *dr. Égető Imre*, a szervezési és káderosztály munkatársa. A Vasutasok Szakszervezetét *Gyócsi Jenő* elnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár, *Rétfalvi Tibor*, a szervezési és káderosztály vezetője képviselte.

Írásos jelentés alapján áttekintették a szakszervezetünk VIII. kongresszusa óta végzett tevékenységet, különös tekintettel a szocialista munkaverseny továbbfejlesztésére, a munka- és üzemszervezésre hozott párt- és kormányhatározatok végrehajtására, a szakszervezet káderhelyzetére. *A titkárság értékelte szakszervezetünk eddigi munkáját.* Vázolta azokat a tennivalókat, amelyekkel még tevékenyebben hozzájárulhatunk az osszszakszervezeti mozgalom további fejlődéséhez.

A megbeszélés hasznos segítséget adott az előttünk álló feladatok végrehajtásához és a soron kovetkező, IX. kongresszusunkra való felkészüléshez.

Határidő előtt négy hónappal

Átadták a Rákos—Nagykáta—Szolnok közötti villamosított vasútvonalat

Szeptember 5-én, négy hónappal a tervezett határidő előtt, jelentős állomásához érkezett a vonalvillamosítási program: *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője átadta rendeltetésének a *Nagykáta—Szolnok* között elkészült villamosított vonalszakaszt.

A szolnoki rendező pályaudvar „magasfogadóján" tartott rövid ünnepség keretében hangsúlyozta, hogy a *Sturovo—Szob—Budapest—Rákos—Szolnok—Szajol—Lökösháza* közötti vonal villamosításának egy része lezárult. Alig 9 hónappal ezelőtt, az év elején, hasonló ünnepséget tartottak Nagykátán, de akkor meg nem gondoltak arra, hogy a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, a Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, az igazgatóság üzemi osztályaival szocialista szerződést köt a Nagykáta—Szolnok közötti szakasz határidő előtti befejezésére. *A szocialista brigádvezetők tanacskozásán született meg az a döntés, hogy az őszi forgalom idejére el kell készülni az új szakasz villamosításával.*

Ehhez a posta kábelfektető brigádjai is csatlakoztak és a villamosüzem felvetelének napjára leszerelték a vonal mellett húzódó utolsó légvezetéket is, kábelbe helyezték az összes összeköttetést.

Az elvégzett munka nagyságára a következő számok jellemzőek: *A 100 kilométeres felsővezetéki rendszert 1260 oszlop tartja, ezeknek alapozásához 5300 köbméter földet kellett megmozgatni, az épitők 4600 köbméter betont dolgoztak be.*

A vonal villamosítása rövidesen éreztető hatását a helyi munkásvonatok forgalmában ezek nagy részét ugyanis villamosmozdonyokkal továbbítják. Megkezdték e vonatok új menetrendjének kidolgozását, annak életbe lépésétől *10—20 perccel lesz rövidebb a munkásvonatok menettartama.* Az új menetrend életbe lépéséig az intenzívebb gyorsítás miatt fellépő menetidőrövidülést 1—2 perccel hosszabb állomási tartózkodásra fordítják, így az utasok le- és felszállása kényelmesebb lesz.

Részlegesen helyi tehervonatokat is továbbítanak majd villamosmozdonyokkal, ezzel bizonyos fokig tehermentesítik a *budapest—cegléd—szolnoki vonalat.*

Az újszászi villamos alállomás csak az év végére készül el, addig a *Landler Jenő* villamos alállomás és a szajoli alállomás táplálja a vonalat villamos energiával. Természetes, hogy a végleges energiaellátás megoldásáig csak részleges villamos üzemet lehet felvenni.

A nagy áruvolument kitevő tranzitközlekedést azonban a vonal teljes villamosításáig továbbra is Diesel-mozdonyokkal bonyolítják le.

A vonalvillamosítás jövőre tovább folyik és nemsokára a törzshálózat egyik legnagyobb forgalmú tranzitvasútvonala teljes hosszában feszül majd a felsővezeték.

B. L.



Szolnok rendező pályaudvar magasfogadóján, az újonnan villamosított vonalszakasz átadására rendezett ünnepség színhelyén a villamosmozdony átszakitja a nemzetiszínű szalagot.
(Tenta György felvétele)

A MÁV augusztusi szállítási teljesítménye:

10 millió 613 tonna áru és csaknem 30 millió utas

A MÁV áruszállítási teljesítményeinek alakulását augusztusban is erőteljes növekedés jellemezte. Az építőanyagipari termékek közül különösen mészből, cementből és koből volt jelentősebb felfutás.

A vasút a múlt hónapban
10 millió 613 ezer tonna árut szállitott, 7 százalékkal többet a bázisnál.

Az árutonna-kilométer és a fuvardíjbevétel is kedvezően alakult. *Mindkét mutatónál 9,8 százalékkal jobb eredményt értünk el a múlt évinél.* A tervhez képest pedig az árutonnakilométer teljesítményt 5,6, a fuvardíjbevételt 10 százalékkal teljesítettük túl.

Az év eddig eltelt nyolc hónapja alatt

a MÁV összesen 79 millió 365 ezer tonna árut szállitott.

Ezzel II. számú áruszállítási tervét 103,3 százalékra teljesítette, *ami 2 millió 535 ezer tonna árutöbblet elszállítását jelenti.* A múlt évihez viszonyítva még ennél is nagyobb arányban, 4,8 százalékkal emelkedett az áruforgalom. S még egy figyelemre méltó adat: *a terven felüli fuvardíjbevétel abszolút értéke megközeliti a 450 millió forintot.*

Az előzetes elemzésből kitűnik az is, hogy az átlagosnál nagyobb távolságra továbbított nemzetközi szállítások hatására *megnőtt az áruszállítás átlagos távolsága.* Lényegében ennek tulajdonítható, hogy az árutonnakilométer-teljesítmény mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva erőteljesebb volt az emelkedés, mint az árutonnáné.

A személyszállításban mérsékeltebbek a teljesítmények. A MÁV augusztusban

29 millió 800 ezer utast szállitott, 1,1 százalékkal többet mint júliusban.

Ennek ellenére a bázishoz viszonyítva 0,6, a tervhez képest pedig 2,3 százalékkal csökkent a személyforgalom. Ebből következik, hogy csökkenés várható az utaskilométer teljesítményben és a menetdíjbevételben is.

Az év I—VIII. hónapjában *összesen 240 millió 215 ezer utast szállított a MÁV*, mintegy 6 millióval kevesebbet a bázisidőszaknál.

A Déli pályaudvaron



A Déli pályaudvaron, az építkezés ellenére is, zavartalanul bonyolódott le a szinte példa nélkül álló nyári személyforgalom. Képünkön: a metró végállomását, a pályaudvar utascsarnokával összekötő felüljáró. (Riport az 5. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kirándulás Szegedre

Tizenöt éve éppen, hogy a *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat* dolgozói minden nyáron megtekintik a szegedi szabadtéri játékokat. Az idén is 162 vizsgálólakatos, tömlős, művezető, kocsitisztító, irodai dolgozó és hozzátartozó utazott *Szegedre* az általuk igényelt különkocsikban. A részvevők többsége szocialista brigád tagja — mint például a *November 7. műszaki brigád*, amely a MÁV kiváló brigádja kitüntetés tulajdonosa —, akik jutalomképpen tekinthetik meg a színvonalas, európahírű előadásokat.

A tizenöt esztendő. elsősorban a 15 nyár megannyi kulturális élményéhez a szakszervezeti bizottság lelkes propagandistája, *Horváth Ferenc* (az egykori színész) és a műszaki kocsiszolgálat néhány vezetője segítette hozzá a dolgozókat. Sok támogatást nyújtott a szervezéshez *Paul Endre* szb-titkár, *Szunyog József* gazdasági felelős, *Komlósi István*, az állomás könyvtárosa és *Déry József*, a kocsiszolgálat főnökhelyettese.

A jó szervezésnek, a baráti együttműködésnek is része volt abban, hogy Szegeden a szállásadók — a MÁV Nevelőotthon igazgatója, *dr. Máté György* és munkatársai — virágcsokrokkal várták a szabadtéri játékokra érkező vasutasokat.

—lyf—

Munkában az oktatási bizottság

Körültekintő szervezőmunka előzte meg az új oktatási év kezdetét az Északi Járműjavítóban

Kétféle oktatás előkészítése, lázas szervezése folyik ezekben a napokban a *MÁV Északi Járműjavító Üzem* szakszervezeti bizottságán. Az évek óta eredményes szakszervezeti politikai oktatás 1973/74-es idényére egy kivétellel mindenhonnan beérkezett már a jelentkezők listája, megtörtént az előadók kiválasztása is, és rövidesen megkezdődnek a propagandisták előkészítő tanfolyamai. A másik, nem kevésbé fontos feladat: *minél több embert megnyerni a nyolc általánost el nem végzettek közül a szeptember 15-én induló, külön az ő részükre szervezett állami oktatásnak.* Már csak napok vannak hátra, sok múlik tehát a szakszervezeti aktivistákon — meggyőzőképességüktől is függ, hogy lesz-e kihelyezett általános iskolai tagozat a járműjavítóban — ehhez ugyanis legalább 12 résztvevő kellene.

Intézkedési terv készült

Hol tartanak az előkészületekben, milyenek az új oktatási év kilátásai? Kérdéseinkre *Néma Sándorné*, a szakszervezeti bizottság kultúrbizottságának vezetője válaszolt.

— A következő oktatási idényben a tavalyihoz hasonlóan ismét három témakör közül választhatnak a szakszervezeti tagok. A *„Társadalmunk időszerű kérdései”* tanfolyam 6 csoportjában 187-en, *„A világpolitika időszerű kérdései”* tanfolyam 5 csoportjában 99-en tanulnak majd az üzem dolgozói közül. Új lesz *„A munkahelyi élet időszerű kérdései”* című előadássorozat. Erre 14 csoportot szerveztünk 281 hallgatóval. Különösen örvendetes, hogy a másik két témakörrel ellentétben itt női hallgatók is szép számmal, 64-en lesznek. *Egyébként ettől a tanfolyamtól várjuk a legtöbbet, mert úgy gondoljuk, ennek témái mindenkit közvetlenül érintenek* — szívesen szólnak tehát hozzá, s bizonyára sok olyasmit is fel fognak vetni, amiből gazdasági vezetésünk is profitálni tud valamit.

Megtudtuk, hogy a fenti számadatok még nem végleges, ugyanis a Békéscsabán működő XI/B. osztály jelentkezéseit még nem kapták meg — ezzel még bővül az 567-es létszám. Ez a szám ugyan valamivel kisebbb a tavalyi oktatásban részt vevők számánál, de mégsem jelent visszaesést, mert idén már egyetlen párttag sem lesz a szakszervezeti szemináriumokon, mivel ők a pártoktatásban vesznek részt.

Körültekintő intézkedési terv készült a szervezést megelőzően, amelyben részletesen meghatározták a teendőket, kijelölték a határidőket és a felelősöket. Minden szb-tag patronál egy-egy műhelybizottságot, és egyúttal az ott folyó politikai oktatást is ellenőrzik. Az egész tevékenységet az oktatási bizottság foglalja egységbe.

Női propagandisták

— Hogyan történik az előadók felkészítése?

— Három vezető propagandistánk már gyakorlott, régi aktivista. Ők — *Pásku Jenő, Rácz Gyula* és *Tóth László* — vesznek részt a területi bizottság által indított felkészítő tanfolyamon. Az ott hallottakat továbbadják az oktatási körök vezetőinek. Közöttük — ebben az évben első alkalommal — női propagandistákat is találunk *Németh Julianna* és *Hackl Sándorné* személyében. Mindketten megfelelő marxista képesítéssel rendelkeznek, s biztosan jól meg fogják állni a helyüket — bizakodott a kultúrbizottság elnöke.

A foglalkozások október elejétől jövő májusig tartanak. A párt- és gazdasági vezetők minden segítséget megadnak a munkához, így remélhető, hogy amikor majd értékelik az 1973/74-es szezont, ismét azt mondhatják amit az idén: *eredményes évet zártunk!*

A nyolc általános elvégzésére való mozgósítás már nehezebben megy. Az augusztusban végzett felmérés arról tanúskodik, hogy *184 negyvenöt éven aluli dolgozónak hiányzik még a nyolcosztályos végzettsége.* Munkaterületenként összeírták neveiket, és a műhelybizottsági titkári értekezleteken minden titkár megkapta az őt illető névsort. Egyéni beszélgetésekkel próbálják meggyőzni a tanulástól húzódozókat arról, hogy munkájukban, magánéletükben egyaránt hasznos lenne az általános műveltség megszerzése.

Anyagi ösztönzés

Igazgatói utasítás biztosítja az anyagi ösztönzést, ugyanis a tanulmányi eredményektől függően *a szakmunkások 0,40—1 forint, a betanított munkások 30—70 fillér órabéremelést kapnak az iskola elvégzése után.* A tanításhoz a legkényelmesebb termet és a szükséges kellékeket ugyancsak biztosítja a vállalat. Most már csak azokon múlik minden, akiknek az érdekében hozták ezeket az intézkedéseket.

Vannak jelentkezők, de a névsor még nem végleges. Akik korábban ezen az úton végezték el a 8 általánost, tanúsítatják, hogy nem tanultak hiába. Többen közülük esti gimnáziumba is beiratkoztak. Kár lenne a kínálkozó alkalmat elszalasztani!

Schöffer Jenő

Derűt és napfényt árasztanak képei

Simontornyán, a kultúrházban nyílt meg augusztus 19-én *Gomola József* vasutas képzőművész önálló kiállítása.

Gomola képei derűt és napfényt árasztanak. A művészet iránti nagy-nagy szeretettel festi tájképeit, csendéleteit és figurális műveit. Közel negyedszázad szorgalmas és tehetséges alkotómunkájának eredményeit mutatta be *Szepesi József*, a kultúrház igazgatója a kiállítás megnyitása alkalmával. Szólt arról is, hogy Gomola képei már több nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállításon is sikert arattak. *Bécs, Budapest, München, Helsinki, Párizs* és *Bern* nemzetközi vasutas-tárlatain egyaránt elnyerték a közönség elismerését Gomola *József* alkotásai.

Dankó-estre készülnek

Szeptember 24-én ünnepli fennállásának 70. évfordulóját a békéscsabai MÁV klubkönyvtár. Az ünnepi megemlékezésre *Dankó-est* keretében kerül sor. Ismert népdalénekesek fellépése teszi majd emlékezetessé ezt az estét a kultúrotthon zenekedvelő közönsége számára.

Vetélkedőt nyertek a püspökladányi fiatalok



Urbanizációs hónap kezdődött *Püspökladányban* augusztus 19-én, a nagyközségi tanács szervezésében. Az eseménydús rendezvénysorozaton, amint Püspökladány állomás szb-titkára, *Almási Bertalan* írja levelében, részt vesznek a vasutasok is.

Az állomás Munkácsy szocialista brigádja nevezett a *„Korunk valósága”* címmel megrendezett községi brigádvetélkedőre. A döntőben, amelyet 150 néző szurkolt végig augusztus 27-én, a gépjavító üzem kultúrtermében, kitűnően szerepelt ez a forgalmi szocialista brigád. *Az öttagú versenycsapatuk 22 ponttal győzött, s a brigád vezetője, Csontos Mihály nyerte el a legjobb egyéni versenyzőnek járó díjat.* A vasutas dolgozók méltó képviseletéért elismerés illeti a csapat tagjait: *ifj. Dancsi Ferencet, Vágó Terézt, ifj. Bene Lajost és Daróczi Lászlót. Képünkön: a győztes brigád.*

PÁSZTÓ ÁLLOMÁSON

újból fellendült a brigádmozgalom

Bár *Pásztó* állomás nem tartozik a hatvan—salgótarjáni vonal legkisebb állomásai közé, az utóbbi években szinte teljesen visszaesett itt a brigádmozgalom. Nem volt, aki kellően foglalkozzon a brigádokkal, mert gyakran váltották egymást az állomásfőnökök és hosszabb ideig csak helyettesítéssel töltötték be Pásztón ezt a fontos beosztást.

Ez év elején újjászerveződött a kereskedelmi dolgozók *„Április 4.”* és a forgalmiak *„Vörös Csillag”* brigádja. S amióta *Tóth Ernő* — aki forgalmi szolgálattevő volt Salgótarjánban — került Pásztóra állomásfőnöknek, a két brigád munkája is fellendült. *Az összefogás eredményei már az állomás külsején is tükröződnek.* Alkotmányunk ünnepe tiszteletére az egyik brigád az állomás területén végzett nagytakarítást, a másik a felvételi épület csinosítását végezte és ünnepi dekorációt készített. A brigádok együtt tekintették meg a községükben rendezett politikai vándorkiállítást, s most kirándulásra készülnek a közeli Mátrába.

Augusztus 20-ra az eredményes politikai és gazdasági munkát elismerő oklevelet kapott Pásztó állomás a budapesti igazgatóságtól. Az utóbbi években erre nem volt példa, további sikereket kívánva gratulálunk ehhez a pásztóiaknak.



Augusztus második felében ismét véradónapot tartottak a miskolci járműjavító dolgozói. Ez alkalommal csaknem 300-ra emelkedett az üzemben a véradók száma, akiknek több mint 70 százaléka 30 éven aluli fiatal. Képünkön: a véradásra várakozó munkások egy csoportja
(Hajkó János felvétele)

Ki mit tud a Fatelítőnél

A *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat püspökladányi üzeme* szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére szocialista brigádvetélkedőt rendeztek. Példájuk nyomán hamarosan a dombóvári, majd a tokodi üzemben is megtartották a vetélkedőt. Az üzemeg legjobbjai az elmúlt napokban a vállalat központjában megtartott szocialista brigádvetélkedőn is összemérték tudásukat.

A vállalati vetélkedőn mindhárom üzemből 2-2 négy tagú brigád vett részt. *A legjobb eredményt a dombóvári üzem I-es számú brigádja érte el.* Második helyen a püspökladányi II-es, míg a harmadik helyen a dombóvári II-es számú brigád végzett. Az első három helyezett brigád tagjai pénzjutalomban, a legeredményesebb férfi- és női versenyző *Fodor János* (Dombóvár), *Rácz Lajos* (Püspökladány), *Gyöngy Istvánné* (Püspökladány) és *Nagy Gyuláné* (Tokod) tárgyjutalomban részesült.

UTAS TOURIST nyílt a Keletiben

Az *Utasellátó Vállalat* korszerűsítési célkitűzéseinek újabb eredményeként új UTAS TOURIST pavilont létesített a Keleti pályaudvar indulási csarnokában. A szeptember 5-én megnyílt pavilonban bel- és külföldi cigarettákat, népművészeti és iparművészeti cikkeket, herendi porcelánt, ékszereket, hazai és külföldi palackozott italokat árusítanak, kizárólag konvertibilis valutáért.

A vállalat harmadik UTAS-TOURIST pavilonjának külső és belső tervezését *Grimm György*, az Utasellátó tervezője készítette. Érdekessége, hogy hazai viszonylatban eddig nem alkalmazott anyagból, corracél lemez és olasz portáliüveg egyedi kombinációjával alakították ki, esztétikus összhangban a belső térrel. Az üzletet egyedi lámpatestek világítják meg.

Öt feledhetetlen nap Schwerinben

A schwerini vasutasok *Theodor Körner* Kultúregyüttesével már csaknem másfél évtizede tart szoros, baráti kapcsolatot szakszervezetünk központi ének- és zeneiskolája. A gyakori találkozások, a rendszeres tapasztalatcserék, az esetenkénti közös szereplések számtalan élmény felelevenítésére adnak okot, valahányszor sor kerülhet a magyar és az NDK-beli vasutas kultúrintézmény képviselőinek schwerini, illetve budapesti utazására.

Jól tudtam ezt, így tehát különös örömmel fogadtam a hírt, amikor értesítettek arról, hogy a Theodor Körner Együttes 25 éves fennállására rendezett ünnepségen részt vevő háromtagú magyar szakszervezeti küldöttségnek én is tagja leszek.

— *Barátainkhoz, elvtársainkhoz megyünk, meglátod, milyen nagyszerű érzés velük találkozni* — újságolta elutazásunk előtt *Halász Béla*, a központi ének- és zeneiskola igazgatója. Rajta kívül egyébként még *Rékási István*, a budapesti területi bizottság titkára utazott velük, éspedig a küldöttség vezetőjeként. Halász Béla őt is hasonlóan lelkesítette. Nem azért, mintha Rékási István nem ismerte volna az NDK-beli elvtársak szívélyességét — bár a schwerini vasútigazgatóság, illetve az ottani területi bizottság és a Theodor Körner Együttes vezetőivel közelebbről eddig nem találkozott —, csupán azért „szónokolt” Béla barátunk oly lelkesen, mert szerinte az NDK-beli elvtársak, az ott dolgozó vasutasok és kultúrmunkások iránt nem tanúsított szeretetéről, közvetlenségéről soha nem beszélhetünk eleget.

A fogadtatás, az öt napon át tapasztalt szívélyesség — amely elsősorban nem személy szerint a küldöttség tagjainak, hanem szakszervezetünknek, a magyar vasutasoknak szólt — valóban felülmúlt minden várakozást.

Augusztus 2-án 22 órakor indultunk el Budapestről a *Metropol Expresszel*, majd másnap, pénteken — két és fél órás berlini tartózkodás (átszállás) után — késő este érkeztünk meg Schwerinbe. A pályaudvaron várt bennünket *Günther Dalchow*, a vasutasok területi szakszervezeti titkára, *Herbert Geick*, a területi titkár helyettese, *Hans Wegner*, a Theodor Körner Együttes vezetője és felesége, *Heinz Rekittke*, az együttes munkatársa, aki azután egészen a visszautazásig — öt napon át — csakis a mi rendelkezésünkre állt, úgyannyira, hogy velünk lakott a város legújabb, legkorszerűbb szállodájában, a *Hotel Schwerinben.*

Vendéglátóink mindjárt érkezésünk után összeismertettek bennünket a lengyel vasutak bydgoszczi járműjavító üzeméből érkezett küldöttséggel, miután elmondták, hogy a lengyel járműjavító dolgozóival második éve tartanak baráti kapcsolatot a schwerini vasutasok. Tartózkodásunk alatt a két lengyel kolléga, *Jan Pokorowski* és *Henryk Wilczewski* is nagyszerű elvtársnak, melegszívű barátnak bizonyult. (Hazautazásunkkor sűrű ölelésekkel váltunk el tőlük Berlinben, a mielőbbi viszontlátás reményében.)

A Theodor Körner Együttes székházának nagytermében zajlott le a jubileumi ünnepség. A legeredményesebben munkálkodó aktivisták körében megjelentek a helyi vasútigazgatóság vezetői is, köztük *Joachim Buhlke* vasútigazgató, *Martin Hummel*, az igazgatóság politikai osztályának vezetője, és ott voltak az FDG (a Szabad Német Szakszervezetek) megyei, körzeti vezetői, élükön *Bruno Schefwill* kulturális osztályvezetővel.

Az ünnepi beszédek elhangzása után *Dr. Günter Wiatrock*, a SED (a Német Szocialista Egységpárt) schwerini (megyei) bizottságának kulturális osztályvezetője felolvasta és átadta Hans Wegnernek azt a levelet, amelyben a párt Központi Bizottsága üdvözli a Theodor Körner Együttest és vezetőségét a jubileum alkalmából. *Ez mindennél ékesebben bizonyítja, hogy a vasutas együttes kulturális tevékenységének, sikereinek hire messze túlnőtt a schwerini terület határain,* s az elért eredményeket a Német Demokratikus Köztársaság egész közvéleménye számontartja.

Az ünnepség az együttes aktivistáinak megjutalmazásával ért véget, illetve folytatódott este az ugyanott rendezett táncmulatsággal. A tánckar tiszteletünkre a budapestiektől tanult üvegestáncot is eljárta...

Az ezt követő napokban küldöttségünk több alkalommal folytatott beszélgetést a vendéglátókkal, a helyi vasútigazgatóság vezetőivel. Látogatást tettünk a schwerini vontatási főnökségnél — ott különösen megragadta figyelmünket, mennyire jól ismerik a vezetők a munkaverseny legjobbjait, büszkén és név szerint sorolva érdemeiket —, ismerkedtünk a város nevezetességeivel és (családok meghívásainak eleget téve) az NDK vasutasainak, dolgozóinak életével. Jártunk *Rostockban és Warnemündében, Wismarban és Güstrowban, s mindenünnen megannyi feledhetetlen élménnyel tértünk haza,* magunkkal hozva a német barátaink, elvtársaink forró üdvözletét a magyar vasutasoknak, szakszervezetünk vezetőinek, munkatársainak.

Kovács József



Baráti eszmecsere alkalmával számoltak be a X. VIT-en szerzett élményeikről, a világifjúsági és diáktalálkozó sikeres megrendezésének nemzetközi jelentőségéről a schwerini vasutasok. Küldöttségünk tagjai a kép jobb oldalán.

MUNKAVÉDELEMRŐL — MINDENKINEK II.

A dolgozókat ért sérülésekről azonnal tudomást kell szerezni a vezetőknek

A forgalmi végrehajtó szolgálat vezetői jelentős eseménynek tartják a rendszeres időközökben megtartott állomásvizsgálatokat. Tudatában vannak annak, hogy az irányító és felügyeleti szervek képviseletében vizsgálatot végzők megállapításai, útmutatásai, a vizsgált helyeken elősegíthetik a munkaszervezettség javítását, a termelékenység növelését, a dolgozók egészséges és biztonságos foglalkoztatását, a munkamódszerek tökéletesítését.

A főnökség számára ezek a vizsgálatok nem kis izgalmat jelentenek. Ez érthető is, mert egy-egy vizsgálat befejeztével a végrehajtó szolgálat vezetői átfogó értékelést kapnak a főnökség munkájáról és *számukra sem mindegy, hogy tevékenységüket a felügyeleti szervek milyennek minősítik.*

Ami hamis megnyugvást okoz

Az említett elvárások és hozzáfűzött remények azonban csak akkor érvényesülhetnek és vezethetnek célra, ha a vizsgálatban részt vevők megfelelő alapossággal végzik munkájukat és ennek alapján hozzák felszínre megállapításaikat. Ellenkező esetben a felsőbb szervek által kiadott rendelkezések, utasítások stb. végrehajtásának fogyatékosságai nem kerülnek felszínre.

Ez azért is veszélyes, mert a végrehajtó szolgálat vezetőiben hamis megnyugvást idéz elő, de gátolja az irányító szervek vezetőit is a helyes és célravezető rendelkezések megtételében.

A szakszervezeti központ és a területi bizottságok munkavédelmi felügyelői üzemellenőrzéseik alkalmával rendszeresen megnézik, hogy az állomásvizsgálatok során a vizsgálatot végzőknek — elsősorban munkavédelmi vonatkozásban — milyen megállapításaik voltak. Ez önmagában is áttekintést biztosít a munkavédelmi felügyelőknek, egyrészt, hogy a vizsgálatot végzők milyen alapos felmérést eszközöltek és ezzel hogyan segítették a végrehajtó szolgálat vezetőjét a hibák felismerésében, a teendő intézkedések kialakításában. Másrészt, hogy a végrehajtó szolgálat vezetője megtette-e mindazt az intézkedést, amellyel a fogyatékosságok megszüntethetők.

A tapasztalatok elég változó képet adnak. *Általában az a jellemző, hogy az állomásvizsgálatok jól tárják fel a valós helyzetet, egyaránt rámutatnak az elért eredményekre, fogyatékosságokra.* A helyesen kialakított intézkedések hatására számos helyen szervezettebbé vált a munka, javultak a termelési mutatók, aktívabbá vált a dolgozók ügyeivel való foglalkozás, javultak a munkakörülmények, több baleseti veszélyforrást felszámoltak, melynek nyomán csökkentek a balesetek.

Mindez annak tulajdonítható, hogy a vizsgálatban részvevők megfelelő alapossággal és tudásuk legjavával végezték a rájuk bízott feladatokat. Ehhez kívánkozik még annak kihangsúlyozása, hogy a vizsgált főnökség vezetői is mindent megtettek az eredmények elérése érdekében.

A vizsgálatot végzők tevékenységéről — főként a munkavédelmi tevékenységről szóló megállapításoknál — már nem tudunk ilyen egyértelműen elismeréssel szólni. *Számos esetben találunk olyan megállapításokat, amelyek megítélésünk szerint irreálisak, nem tükrözik a valóságot.* Ennél fogva gátolják az adott szolgálati főnökségen az eredményes munkavédelmi tevékenység kibontakozását.

Az ilyen megállapítások esetenként konfliktust idéznek elő a vizsgálatot végző munkavédelmi felügyelő és az ellenőrzött szolgálati főnökség vezetője között. A munkavédelmi felügyelők ugyanis az ellenőrzéseik befejeztével gyakran tesznek olyan észrevételeket, amelyek nem egyeznek meg — sőt ellentétesek — az állomásvizsgálatot összefoglaló jegyzőkönyv munkavédelmi részében leírt egyes megállapításokkal. Ilyen esetekben *a szolgálati helyek vezetői nehezen és csak teljes bizonyítás alapján veszik tudomásul, hogy az állomásvizsgálatnak az adott kérdésben rögzített megállapításai, enyhén szólva nélkülözik a realitást.*

Napra kész nyilvántartást

Hasonló tapasztalatokat szereztünk legutóbb a *Miskolcon* tartott munkavédelmi ellenőrzés alkalmával. A tények reális értékelése szempontjából célszerű párhuzamot vonni az állomásvizsgálók és a munkavédelmi ellenőrzést végző szakszervezeti munkavédelmi felügyelők megállapításai között. Az állomásvizsgálat időpontja 1973. július 17—20., a munkavédelmi ellenőrzés időpontja augusztus 24-én volt.

Az állomásvizsgálók az üzemi balesetek bejelentése, nyilvántartásba vétele és a balesetek kivizsgálása tekintetében az alábbi megállapításokat tették:

— a balesetnyilvántartás a kiadott rendelkezés szerint naprakész állapotban van, a baleset nyilvántartásának vezetésénél hiányosságot nem állapítottunk meg;

— körültekintően, hozzáértéssel, rendszeres ellenőrzéssel kezelik és egyeztetik az üzemi balesetek nyilvántartását;

— a balesetekből leszűrt tapasztalatok alapján a főnökség szervezési, munkaügyi, műszaki és egyéb intézkedést tesz, a vizsgálat rendje dicséretes.

Mielőtt még a konkrét tényekre rátérnénk, előljáróban ki kell hangsúlyozni, hogy az üzemi balesetek bejelentésére, nyilvántartásba vételére és *kivizsgálására a 3/1967. (VII. 21.) SZOT sz. szabályzat és ennek végrehajtására kiadott Vasúti Munkavédelmi Szabályzat 9. sz. mellékletében foglalt végrehajtási utasítás tartalmaz kötelező előírást.* Ebben teljes részletességgel meg vannak határozva azok a feladatok, amelyeket a szolgálati főnökségnek maradéktalanul teljesíteniök kell.

A szabályzat egész szelleme azt célozza, hogy a *dolgozót ért sérülésről a vállalat (főnökség) azonnal tudomást szerezzen,* ennek megfelelően rövid idő alatt vizsgálja a baleset okát, körülményeit és sürgős intézkedést tegyen hasonló balesetek megelőzésére. Mindebből következik, hogy a balesetek nyilvántartásának is naprakész állapotban kell lenniök.

Annak érdekében, hogy mindez időben történjen, a szabályzat alapján fennáll:

— a sérülés bejelentésének azonnali kötelezettsége;

— a betegnyilvántartási- és balestnyilvántartási könyv hetenként kötelező egyeztetése;

— a balesetnyilvántartási könyv havonta történő záradékolása;

— az üzemi balesetek azonnali, de legkésőbb 24 órán belüli kivizsgálása.

Késik a kivizsgálás

Az állomásvizsgálatokkal szemben a szakszervezet munkavédelmi felügyelői a szúrópróbaszerű vizsgálatok során az alábbiakat állapították meg:

S. J. vszt-ügyintéző 1973. január 17-i balesetét 6/1973. sorszám alatt 1973. február 3-án; Cs. I. gépkocsi lerakó 1973. január 22-i balesetét 8/1973. sorszám alatt 1973. február 10-én; J. M. vonatvezető 1973. január 21-i balesetét 10/1973. sorszám alatt 1973. február 27-én; K. Gy. vonatvezető 1973. január 30-i balesetét 11/1973. sorszám alatt 1973. február 20-án és V. L. vasútőr 1973. február 8-i balesetét 18/1973. sorszám alatt 1973. március 11-én vizsgálták ki és zárták le a jegyzőkönyvet.

A felsoroltakból megállapítható, hogy a balesetek bejelentése, nyilvántartásba vétele és kivizsgálása késve történt. Ezt a tényt az állomásvizsgálat során a vizsgálatot végzőknek — a vonatkozó előírások alapján — észrevételezni kellett volna.

Nem tudjuk, milyen megállapítások alapján dicsérték az állomásvizsgálók a balesetvizsgálati tevékenységet, mert a felügyelői vizsgálat nem ezt igazolja. Például gyakori, hogy a csúszásból eredő baleseteknél — de más esetekben is — a baleset okának az *„önhibáján kívül"* megjelölést tüntetik fel.

A balesetek körülményeinek részletes vizsgálata is sok kívánni valót hagy maga után. Nem vitatjuk, hogy esetenként bizonyos intézkedések történnek, de olyan megállapítást tenni, hogy ez a tevékenység dicséretes — az enyhén szólva túlzás. Több baleseti jegyzőkönyvön volt tapasztalható olyan megjelölés — mint főnökségi intézkedés —, hogy a megtörtént baleset tanúságait oktatás keretében ismertetni kell. Az intézkedések között ez a leggyakoribb. *S mi a valóság? Ilyen elemző anyagot az oktatótiszt nem kapott.* A megtörtént balesetre való utalás sem volt fellelhető az oktatási naplóban.

Összegezve tehát megállapítható, hogy egyes állomásvizsgálatok színvonalán szükséges javítani, azonban mindehhez szükséges az is, hogy a végrehajtó szolgálat vezetői ismerjék a munkavédelemmel kapcsolatos tennivalójukat, a vonatkozó előírásokat.

Takács József
munkavédelmi felügyelő

KÉT BÁTOR VASUTAS

Életük kockáztatásával megfékezték a tüzet

Kaposvár házai békésen szunyókáltak ezen az augusztusi éjszakán is. Már elmúlt éjfél, s a villanyfényben lobogó zászlók azt hirdették, hogy az alkotmány kétnapos ünnepére virrad néhány óra múlva a város.

A házakra boruló csendet ritkán-ritkán megtörték az állomás felől hallatszó tompa zörejek, a tolatott kocsik ütközőinek koccanásai. Az alvó házak azonban ezzel mit sem törődve pihentek a csillagos égboltozat alatt.

Katona János ellenőr, az állomás raktárnoka szokásos útját járta a vágányok között, amikor a raktár felé menet odaszólt neki valaki:

— A váltóknál tolt két, szuperbenzinnel rakott tartálykocsi közül lángralobbant az egyik...

Valóban, a kocsi oldalán méteres lángok csaptak fel, és teljesen izzott már a tartálykocsi tetején levő deszkapalló is.



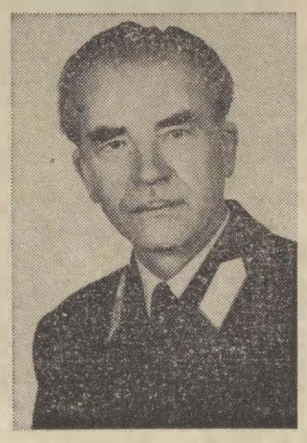
Katona János

A raktárnok lélekszakadva rohant Gárdonyi felügyelőhöz: *Géza bácsi! Géza bácsi! Ég a tartálykocsi!*

Az idős, sokat tapasztalt vasutas azonnal cselekedett. Felkapott egy gázoltó készüléket, s odakiáltott Katona Jánosnak:

— Hozzátok a többit is!

Ettől kezdve ki tudná eldönteni, hogy ki volt a bátrabb: Gárdonyi Géza, aki a harmadik készülékkel már fel is jutott a bármely pillanatban óriási bombaként robbanható tartály tetőnyílásához, vagy Katona János, aki ennek a kocsinak közvetlen közelében adogatta az oltókészülékeket Gárdonyi Gézának. *Ha a robbanás bekövetkezik, a két hatalmas tartályból szertefröccsenő benzin lángtengerré változtatja az egész környéket, felgyújtva a környező raktárakat, szociális épületeket.*



Gárdonyi Géza

Szerencsére mindez nem történt meg, mert sikerült megfékezni és eloltani a lángokat. A kocsi tetején levő deszkapalló zsarátnokait homokkal fojtották el, s mire a városi tűzoltók megérkeztek, már csak a tartálykocsi felmelegedett oldalát kellett lehűteni.

A két bátor vasutast *dr. Szabó Tibor,* a pécsi vasútigazgatóság vezetője megjutalmazta és dicséretben részesítette. *Gárdonyi Géza 5000, Katona János 2000 forint jutalmat kapott.* A velük folytatott beszélgetéskor szerényen azt mondták: *„Ugyanezt minden vasutas megtette volna..."*

Gárdonyi Géza egyébként 52 éves, 3 gyermeke van, és 34 éve vasutas. Katona János jó tíz évvel fiatalabb, de már ő is két évtizede dolgozik a vasútnál, ezenkívül munkásőr, s egy gyermek édesapja. Különben mindketten párttagok: *kommunisták.*

Halmai János

ELSŐRENDŰ KÖVETELMÉNY:

az egyenruha öltöztessen

A *Közlekedéstudományi Egyesület* rendezésében augusztus 23-án *„A MÁV-dolgozók egyen- munka- és védőruha-ellátásának korszerűsítése"* címmel előadást tartott *Sztanó István* főfelügyelő, az Anyagellátási Igazgatóság vezetője. Visszapillantva az ellátást illetően megtett útra megállapította, hogy nehezen indult meg a fejlődés és sokáig tartott, amíg elértük a jelenlegi színvonalat.

Az új gazdaságirányítási rendszer kedvező változást hozott, korlátlan lehetőséget azonban nem biztosíthat. *Meg kell tehát találni a legmegfelelőbb módot, amely egyaránt kielégíti a dolgozók jogos igényét és a pénzügyi szempontokat.* Ez egyébként a Vasutasok Szakszervezetének is hosszú évek óta egyik legfontosabb célkitűzése.

Az előadó elsőrendű követelményként határozta meg, hogy az egyenruha „öltöztessen", szívesen viseljék, azonos minőségben álljon rendelkezésre és korszerű fazonban készüljön. E vonatkozásban már történtek lépések. Utalnunk kell itt a lap egyik korábbi számában megjelent cikkre, amely beszámolt a szakszervezet és a vezérigazgatóság közös rendezésében bemutatott új típusú egyenruhák széles választékáról. A közeljövőbeni döntés nyilvánvalóan a legcélszerűbb minta bevezetése mellett szól majd.

Elhangzott az is, hogy a munka- és védőruhaellátásban *főként az utolsó öt évben volt jelentős fejlődés mind a minőség, mind a forma vonatkozásában.* Ez azonban még nem olyan mérvű, mint azt a körülmények megkövetelik. Itt is keresni kell az olyan megoldásokat, amelyek a baleset- és egészségvédelmet biztosítják.

Elhangzottak már olyan javaslatok is, hogy vizsgálják felül az egyenruhaellátásban részesített munkaköröket. Ennek során *azt kellene eldönteni, hogy melyek azok a beosztások, ahol a szolgálat ellátása feltétlenül megköveteli az egyenruha viselését, a többiekben pedig ruhatérítést kell fizetni.* Ez — véleményünk szerint — elsősorban a nődolgozók elégedettségét váltaná ki, de előnyös a MÁV-ra, mint vállalatra is. *Elmaradnának az igényléssel, beszerzéssel, raktározással, kezeléssel és kiosztással járó munkák.* Az említett feladatok ugyanis nagy adminisztrációval terhelik az ezzel foglalkozók nem kis számát. Emellett a jelenlegi ellátási rendszer kényelmetlen az igényjogosult dolgozóknak is. Általában többször kénytelenek a kiosztóhelyet felkeresni, hogy minden ruhadarabhoz hozzájussanak. Ezen a téren szintén változásra van szükség.

Ruhautalványozási rendszerünk is korszerűtlenné vált. Ma, amikor egyre nagyobb mértékben igényeljük és alkalmazzuk a gépesítést, az utalványozás teljesen manuális módon történik. Ezt az elavult módszert a gépi adatfeldolgozás útján készített megrendeléssel, utalványozással és leszámolással kell felváltani. *Ugyanakkor a kiosztást úgy kell megszervezni, hogy azt ne az egyes szakszolgálatok, hanem az anyagellátási szervek végezzék,* természetesen a megfelelő raktári kapacitás és a társadalmi tulajdon védelmének biztosítása mellett. Az ellátás új rendjének helyes megszervezése és kialakítása, valamint kellő tapasztalatok szerzése érdekében célszerű a vázolt javaslatnak egy vasútigazgatóság területén történő kísérletképpeni bevezetése.

Az érdekes előadást több hozzászólás egészítette ki.

H. K.

Szegeden a vándorkiállítás

Augusztus 25-től szeptember 4-ig *Szeged* állomáson tartózkodott az alkoholellenes kiállítás, amely két vasúti kocsiban járja az országot. A túlzott alkoholfogyasztás ellen agitáló kiállítást *Molnár József* mérnök-főintéző, a munkavédelmi csoport vezetője nyitotta meg.

A túlzott alkoholfogyasztás súlyos károkat okoz a társadalomnak és sújtja a részegeskedőket magukat, meg a családjukat is. Statisztikai adatokkal is szemléltetve mutatta be a kiállítás, milyen súlyos bűncselekményeket okoz a részegség, különösen a vasút, mint veszélyes üzem területén.

A kiállítás arról győzte meg a látogatót, hogy az alkoholizmus elleni harcban milyen nagy jelentősége van a munkahelyi kollektíva nevelő hatásának. Rendkívül fontos az olyan közhangulat kialakítása, amely nem tűri, nyiltan és határozottan elítéli az iszákosságot.

Ismét életet mentett a védősisak

Vezérigazgatói utasítás írja elő, hogy a fejsérülések megelőzése érdekében a tolatásvezetők és kocsirendezők is kötelesek a védősisakot használni. Korábban a szegedi igazgatóság területén is több dolgozó szenvedett fejsérüléses balesetet. *Süli Zakar János,* Szeged-Rókus állomás kocsirendezője például 1970. május 29-én kocsiakasztás közben, a kocsi végajtajának lecsapódása miatt szenvedett halálos kimenetelű fejsérülést. *A védősisak használatával Süli Zakar János életben maradhatott volna és még ma is munkatársai és családja körében lehetne, de akkor sajnos ilyen még nem volt.*

Mint minden újtól, ettől az egyéni védőeszköztől is idegenkedtek a dolgozók, s a különböző fórumokon ennek hangot is adtak. Nagy hiba, hogy nem mindenütt ismerték fel a sisak használatának azt az előnyét, hogy megóvja a fejet, a munka közben leselkedő baleseti veszélyforrásokkal szemben. Így fordul elő, hogy sok helyen nem tartják be az utasítás előírásait.

Az igazgatóság külszolgálati vezetői, okulva a balesetekből, s megfelelő agitációval, vagy ha kell adminisztratív eszközökkel is biztosítják viselését. Ennek eredményeként igazgatóságunk területén az utóbi időben már ilyen hiányosságot nem tapasztalunk. *Kialakult azonban az a helytelen gyakorlat, hogy a védősisak rögzítő állszíját a dolgozók viselés közben nem kapcsolják össze,* s ezzel csökkentik a sisak által biztosítható fejvédelmet.

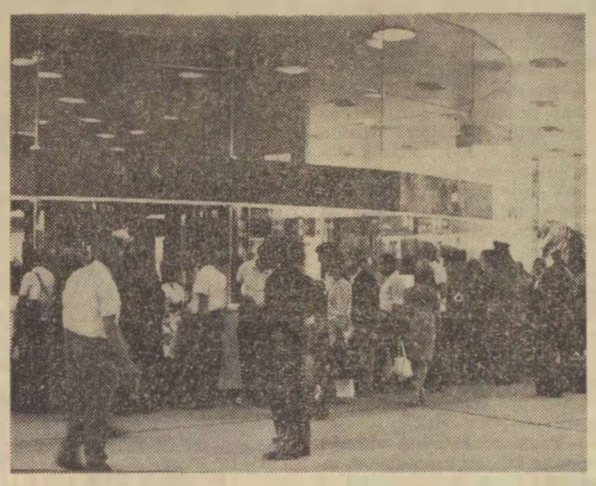
Hogy ez a mulasztás milyen következményekkel jár, azt az alábbi eset is jól szemlélteti: 1973. augusztus 13-án 5.40 órakor Kiskunfélegyháza állomáson *Gémes Ferenc kocsirendező az I. sz. állomási tolatómozdonyhoz tartozó kocsirendező csapat aggatója balesetet szenvedett.* A balesetet megelőzően Ks-kocsikat akart összekapcsolni, szabálytalanul. Az egyik Ks-kocsi lehajtott végajtóval, a másik rögzíthetetlen, de felhajtott végajtóval közeledett egymáshoz. Az összetolás alkalmával a felcsukott, de rögzíthetetlen végajtó lecsapódott, s nevezett fejére esett. *A sisak tompította ugyan az ütést, de mivel az állszíjjal nem volt rögzítve, az ütés súlyos sérülést okozott.* A balesetvizsgáló bizottság megállapította, hogy a fejvédő sisak még így is megakadályozta a tragédiát. Védősisak nélkül ugyanis halálos ütés érte volna a kocsirendező fejét.

Molnár József
mérnök-főintéző

BUDAPEST-DÉLI PÁLYAUDVAR

Átépítés közben zajlott le az eddigi legnagyobb nyári csúcsforgalom

Megfeszített munka folyt 1973. július 1-től augusztus 31-ig Budapest-Déli pályaudvaron. *Rakk Kálmán* állomásfőnökkel, *Veres Géza* vezénylőtiszt, párttitkárral és *Megyeri Józsefné* szb-titkárral beszélgettünk az évről évre visszatérő nyári csúcsforgalomról, amelynek — hőmérsékletét is jellemzően — forró légkörében kitűnő munkát végeztek a pályaudvar dolgozói.



Teljes kapacitással üzemelnek a pályaudvar pénztárai. A sorban állás izgalmait csak az előzetes jegyváltás fokozottabb elterjesztésével lehetne megszüntetni.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az átépítés „történelme"

— *Egy kis „történelem"* — kezdte mosolyogva beszélgetésünket az állomásfőnök, aki 13 esztendeje irányítja a magyar vasúthálózat e fontos csomópontjának életét — *az átépítés és a korszerűsítés „történelme"*. A metro építésével kapcsolatban az első lépés annak idején a vágánycsökkentés volt, ez 1971-ben megtörtént. Ezt a munkafolyamatot a metro felszínállomás csatlakozásépítése követte, s — mint ismeretes — e munka nagyszerű eredménye is benne volt az 1972. december 21-i emlékezetes metro-átadásban. *Ebben az évben az utasforgalmi üvegcsarnok megépítése részben meg is történt.* Elkészült a személypénztárak helyisége, csak néhány létesítmény építése van még hátra: *az Utasellátó bisztróját, az információs helyiséget, a raktárat és az üzemépületet kell még teljesen tető alá hozni.* Mindez a jövő év végére elkészülhet, s akkor kezdődhet meg a régi épületek bontása. Ha ezen is túl leszünk, sor kerül a kilenc vágány megépítésére, illetve átépítésére. *Végső fokon a Déli pályaudvar területén a vágányok száma 12-re emelkedik.*

Mindent összevetve tehát érthető a „növekedés" kifejezés használata, s ehhez illik a másik növekedés tényének leszögezése is:

— *Még soha nem volt ilyen nagy forgalmú nyarunk* — mondja az állomásfőnök. — *Átlag naponta 74 pár vonat közlekedett, 4 vonattal több, mint tavaly.* Volt olyan szombat, amikor 50—60 ezer utas fordult meg a pályaudvaron, s ha hozzávesszük, hogy ebből a létszámból mintegy 30—40 ezer vissza is jött, elképzelhető, hogy az építkezések miatt csökkentett lehetőségek mellett, milyen nagy munkát kellett végeznie a pályaudvar 420 főből álló gárdájának.

Volt időközben „forradalmi" fordulat is a Déli életében: *először itt lépett be az a tíz olasz menetjegynyomó gép, amely, ha a jegykiadást túlzottan nem is, de az elszámolást rendkívüli módon egyszerűsítette.* A bolognai gyártmányú, impozáns külsejű gépeket a pénztárosok egy része eleinte idegenkedéssel fogadta. ma már — néhány kivétellel — kezelni tudja mindenki, s büszkén mutatja be használat közben a más pályaudvarokról érkező érdeklődőknek.

Megváltozott szokások

— Milyen változások következtek be a Déli pályaudvar életében a metro üzemelése óta? — kérdeztük.

Veres Géza párttitkár mondta el, hogy azóta átlagban 20—25 százalékkal emelkedett a pályaudvar forgalma, ami azért is érthető, mert a kényelmes közlekedés egyre jobban eltöröl bizonyos megszokásokat. Azelőtt a Balatonról és általában a Dunántúlról érkező utasok 80 százaléka a Kelenföldi pályaudvaron szállt le, s onnan villamossal vagy más járművel folytatta útját. Most ez a szám nagyon lecsökkent, s a változás megmutatkozik a Déli pályaudvar utasforgalmában.

Az új üvegcsarnok kultúráltabbá tette az utasforgalmat. s emellett azzal is büszkélkedhetnek a pályaudvar vezetői, hogy *a tavalyi nyártól az idei nyárig eltelt esztendő során baleset nem fordult elő!* Vannak persze problémák is, ezekről az szb-titkár mondott néhány elgondolkoztató mondatot.

— *Személypénztárosokra, vonatkísérőkre, kocsirendezőkre és elsősorban takarító személyzetre lenne szükségünk* — jegyezte meg. A takarítást aligha oldhatjuk meg a jövőben másként, mint úgy, hogy a pályaudvar és a vonatok tisztán tartását nagyobb gépesítéssel végezzük. Talán a személypénztárak munkája is [illegible] meg a modern gépek [illegible] szerzett gyakorlattal. A legkedvezőbb utánpótlás a vonatkísérőknél mutatkozik: *most vizsgázott nyolc tehetséges fiatal, akikre számítunk.*

— *Ami nálunk állandó gond: a kiöregedő kocsirendezők pótlása* — veti közbe Rakk Kálmán. — *Ez a munkakör a nagy felelősség miatt egyelőre nem elég vonzó foglalkozás, s szintén a felelősség súlya teszi nehézzé a személypénztárosi gárda feltöltését is.*

Nem kis gondot okoz az a tény, hogy a nyugdíjasok korkedvezményével kapcsolatos rendelet nyomán sorra búcsút mondanak a pályaudvarnak a Déli kipróbált idős dolgozói. *A múlt évben 40—45 fő vonult nyugdíjba, s ezeket a begyakorolt, kitűnő munkaerőket nem könnyű gyorsan pótolni.*

A 420 főből álló gárdából 170 a női dolgozók száma. A törzsgárdatagság — az említett okok miatt — folyamatosan csökken. A férfiak 50, a nők 49 százaléka dolgozik itt tíz esztendőnél régebben.

Az utazás kulturáltsága szempontjából adódnak jó jelek: a győri vagongyártól az elmúlt három év során mintegy ötven új kocsit kapott a pályaudvar az expressz vonatok felfrissítésére. Az utazóközönség címére szóló kérések, intelmek adódnak persze most is.

— Nem győzzük kérni utasainkat, hogy éljenek a jegyelőreváltás lehetőségeivel — mondja az szb-titkár. Ma már bélyegzés nélküli jegyeket is lehet vásárolni, s az ilyen módszer tovább csökkenthetné az időről időre visszatérő zsúfoltságot. A másik kérés: *a nagyon szép üvegcsarnok tisztaságára legyenek nagyobb figyelemmel. Sok utas kutyával jön jegyet váltani, s a takarítószemélyzet nem győz utánuk takarítani.*

Szocialista brigádok az élen

Még búcsúzóul arról beszélgettünk, hogy a Déli pályaudvar nehéz feladatainak megoldásában *milyen nagy szerepük van a szocialista brigádoknak.* Három forgalmi és három vonatkísérő brigád áll az élen, s kitűnően dolgozik a személypénztárosok szocialista brigádja is. E brigádokból is kiemelkedő munkát végeznek, sok más feladat teljesítésén túl: *Anda István* térfelvigyázó, *Enyedi Sándor* vonatvezető, aki egyben műhelybizottsági titkár, népi ülnök és munkásőr, vagy *Árti Ferenc* vonatvezető, aki tanácstag és munkásőr. Sokat tevékenykedik a fiatalok nevelésében *Torma István* vonatkísérő, akinek már 36 év tengelyen töltött szolgálata van. *Kóti Erzsébet* a személypénztársok körében végez kitűnő munkát, ő az szb. nőfelelőse is egyben, s a kultúrmunkával is foglalkozik.

— *A munka tehát jól alakult a csúcsforgalomban* — fejezte be beszélgetésünket az állomásfőnök — Most már az ősz és a tél felé tekintünk. A fűtés, a világítás gondjai foglalkoztatnak bennünket, de mert a pályaudvar gárdájára eddig is nyugodtan építettünk, nem félünk a jövő nehézségeitől sem . . .

Maros László

Losonczi Pál látogatása a szolnoki járműjavítóban

Losonczi Pál, az Elnöki Tanács elnöke szeptember 5-én és 6-án kétnapos látogatásra Szolnok megyébe érkezett. A megyei pártbizottság székházában *dr. Gergely István*, a megyei pártbizottság első titkára, *dr. Hegedüs Lajos*, a megyei tanács elnöke, továbbá a pártbizottság és a tanács más vezetői fogadták.

Az Elnöki Tanács elnöke még aznap délelőtt a megye vezetőinek társaságában felkereste a 117 éves MÁV járműjavító üzemét, amelynek bejáratánál *Sándor László*, a városi pártbizottság első titkára, *Ambrus János* igazgató és *Szabadkai Mihály*, az üzemi pártbizottság titkára fogadta. A járműjavító tanácstermében Ambrus János igazgató ismertette a 2200 munkást foglalkoztató üzem munkáját. Beszámolt arról, hogy az ország egyik legrégebbi üzemében megindult a profilváltás. *Csaknem egymilliárd forintos beruházással 1978-ra felépül a Diesel-bázis.* Az üzemet az év tavaszán hagyta el az utolsó gőzmozdony, jelenleg és a jövőben már csak Diesel-elektromos mozdonyokat, négytengelyes személykocsikat és tehervagonokat javítanak. A beruházásra az idén 280 millió forintot költenek.

Losonczi Pál elbeszélgetett a szocialista brigádok vezetőivel, tagjaival. Érdeklődött a munkáslétszám alakulása, a bértömeg-gazdálkodás üzemi hatása, a munkások keresete, élet- és munkakörülményei iránt. Információdott a dolgozók tanulásáról, megnövekedett szabad idejük hasznosításáról is. Az Elnöki Tanács elnöke hangsúlyozta: *természeti értékekben akármilyen gazdag az ország, csak oda boldogulnak, ahol a rohamos ütemű fejlődéssel lépést tartó, jól felkészült munkásgárda van.*

Homonnai János, az Állami-Díjjal kitüntetett tűzikovács szocialista brigád vezetője beszámolt a kollektíva munkájáról, az üzemen kívüli életről, majd *Losonczi Pál elismerő sorokat irt a kiváló szocialista brigád naplójába.* Az üzemi látogatás második részében megtekintette az épülő Diesel-csarnokot, a kocsijavító üzemet, a festőműhelyt és a régi mozdonycsarnokot, ahol ma már a Ganz-motorkocsikat javítják.

Az ifjúsági törvény nyomán megvalósul

A JOGOK ÉS KÖTELESSÉGEK ÖSSZHANGJA

A *szegedi igazgatóság* területén több mint 3100 fiatal vasutas dolgozik. A KISZ-szervezetek vezetői a közelmúltban megtárgyalták és összegezték azokat a feladatokat, amelyek az ifjúsági törvény végrehajtásából adódóan a fiatalokat foglalkoztatják.

A megállapítások között szerepel, hogy az igazgatóság és a szolgálati helyek gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetői

eddig is nagy figyelmet fordítottak a fiatalok problémáinak megoldására,

munkába való beilleszkedésük segítésére, az ifjúsági törvényben előírt jogok biztosítására, illetve az abban részükre meghatározott kötelességek teljesítésére.

Ami a fiatalokat illeti:

évről évre kedvezőbben alakul iskolai képzettségük,

állandóan javul a magasabb iskolát végzettek aránya. Ezzel együtt igaz azonban az is, hogy 321 fiatal vasutas még nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát. Ez a tény arra figyelmezteti a KISZ-szervezeteket, a szocialista brigádokat, gazdasági vezetőket, illetve szolgálati főnököket, hogy

ösztönözniök, segíteniök kell a hiányos iskolai végzettségű fiatalok továbbtanulását.

Az igazgatóság területén egyébként biztosított a fiatalok szakmai és állami képzése, politikai és közéleti tevékenységük fokozása.

A fiatalok közül kilencszázhatvanan tagjai a KISZ-nek, *százhetvenketten pedig a pártnak is tagjai.* A politikai oktatásokon a fiatalok egyharmada vesz részt rendszeresen. A tapasztalatok azt mutatják, hogy ahol a mozgalmi munkát sikerült vonzóvá tenni, ott növekedett a mozgalomban tevékenykedő fiatalok száma is. Ugyanakkor ezeken a szolgálati helyeken kevesebb nehézséggel találják szemben magukat a pályájukat kezdő fiatal vasutasok.

A beilleszkedés egyes kérdéseit vizsgálva, szó esett a fiatalok lakáshelyzetéről is. Az igazgatóság területén dolgozó fiataloknak több mint a fele (1721 fő) családtagként él a szülői háznál. Albérletben négyszázhúszan, társbérletben harmincnégyen laknak. Munkásszállást huszonöten vesznek igénybe.

A vasút anyagi lehetőségeihez mérten támogatja a fiatalok lakásépítési akcióját.

Eddig is a szétosztott lakások, illetve kölcsönösszegek 30—35 százalékát a fiatalok kapták.

A KISZ-vezetők tanácskozása végül megállapította, hogy

a vasutas fiatalok helytállnak munkájukban, s ezzel összefüggésben részesülnek az erkölcsi és anyagi megbecsülésben.

A többlet feladatokat is bármikor szívesen vállalják, s ilyen körülmények között *kedvezőek a feltételek mindenütt a jogok és kötelességek összhangjának a megteremtéséhez.*

Sziládi Sándor

„Versenyben" más üzemekkel

Mindennapi gondok, törekvések Sárbogárd állomáson

Sárbogárd állomás dolgozóinak létszáma — ide számítva természetesen a hozzá csatolt hét állomást és a helyi szertárat is — 120—130 között ingadozik. Közülük 102 a törzsgárdatag, ami azt jelenti, hogy tíz évnél hosszabb ideje állnak a vasút szolgálatában. A törzsgárdatagok fele bronz-, a másik fele pedig arany- és ezüstjelvényes. A dolgozók átlagos életkora 42 év, ami első látszatra nem is rossz. Csakhogy ez az arány a 30 és 55 évesek középarányosaként jön ki.

Az alsó korhatár?

— *Minden módon megpróbáljuk a munkaerőtoborzást* — mondja *Zámbó Tibor* tanácsos, állomásfőnök. — *Van azonban néhány „nagy" riválisunk.* Elsősorban a VIDEOTON sárbogárdi gyáregysége, amely már 900 dolgozónak ad kenyeret. Kétműszakos és szabad szombatos, vasárnapi pihenőnapos munkahely, ezt keresik a dolgozók. Számos más üzem is van a nagyközségben, ők is hívják, várják a munkaerőt. A vasutas pedig éjjel-nappal, vasárnap és ünnepnap szolgál. Ezért itt nem csábító a vasúti szolgálat.

— *És még másért sem* — teszi hozzá *Gergely Józsefné* főintéző, szakszervezeti bizalmi. — *A felvételi korhatár és a felvétel bürokratikus módszere miatt. A MÁV, mint veszélyes üzem, csak 18 éves kortól alkalmazhat dolgozót.* A fiatal legkésőbb 16 éves korára, de rendszerint előbb befejezi az iskolát. Utána elmegy dolgozni, vagy szakmát tanul, 18 éves korára már szakmája, munkahelye van. *Nálunk két hétig tart, amíg kiderül, alkalmas-e valaki arra, hogy a vasútnál dolgozzon.* De mit csinál, miből él két hétig a munkát kereső, különösen, ha nem is biztos, hogy alkalmas lesz? Ez is elriasztja a fiatalokat, számos példa volt már rá, nemrégiben is . . .

— Négy szocialista brigádunk van. A *Béke*, a *Győzelem* és a *Mező Imre* forgalmi, míg a *Petőfi* brigád a kereskedelemnél és az egyéb területen dolgozókból tevődik össze — folytatta Gergelyné. — A brigádok vállalásai között szerepel a valamilyen okból hiányzó dolgozók helyettesítése is, ami — éppen a mostani 14 beteget tekintve — nehéz feladat.

Hári Imre forgalmi szolgálattevő, a Mező Imre brigád vezetője sietve hozzátesz:

— *Senkinek sem esik le a fejéről a korona, ha néha alacsonyabb beosztású dolgozót kell helyettesítenie.*

Kihelyezett iskolát!

Egyébként 1972. évi eredményei alapján a Mező Imre szocialista brigád végzett az első helyen.

A dolgozók között — koruknál fogva — sok az olyan, aki nem végezte el a nyolc általánost. Bár az állomás vezetősége minden segítséget megadna az általános iskola befejezéséhez, az idősebbekben azonban nem nagy a szándék, ami a hosszú nappali, valamint az éjjeli szolgálatnak tudható be. Ami a szakmai továbbképzést illeti, nincs különösebb baj. Két dolgozó tanul vasútforgalmi szakközépiskolában levelező szakon, sokan pedig szakvizsgára készülnek. Dicséret illeti azokat. akik még olyan tanfolyamokat is elvégeznek, olyan vizsgákat is letesznek, amelyek számukra nem kötelezőek.

Példaként említették az 50 éves *Csendes Istvánt*, aki amellett, hogy az idén végezte el az általános iskola 7—8. osztályát, most a raktárnoki vizsgára készül.

Adódhat a kérdés: *az általános iskolát el nem végzetteket nem lehetne-e egy kihelyezett osztályba összevonni?* Így bizonyára több lenne a jelentkező.

Panasz a sisakra

Tolatást végeznek a hetedik vágányon. A kocsik között két idősebb vasutas bújkál, karjukra akasztva a színes műanyag védősisakot, amelynek használata a kocsirendezőknél kötelező. Mikor közeledésemet meglátják gyorsan felrakják fejükre a védősisakot.

— Miért nem használják?

— *Használjuk, de nem szívesen*, mert a sisak kényelmetlen. Súlya majdnem fél kiló, s az állszíj olyan durva, hogy kihorzsolja az ember bőrét. Ha pedig nem rögzítjük, leesik. Nyáron meleg, télen pedig hideg! *Az egyik társunk a múlt héten rosszul lett a sisak miatt és most is betegállományban van* — magyarázták.



Sárbogárd nagy forgalmú állomás, naponta 142 vonat halad át rajta. A vágányhálózat korszerűtlen. A mindössze 100 méter hosszú fogadóvágány 140—150 tengelyes Diesel-vontatású szerelvények fogadására nem alkalmas. Ez az állapot a vonatok késleltetését, *a védősisak mellőzése pedig baleseteket idéz elő.* Ez utóbbi jelenségre a vezetőknek is jobban oda kellene figyelniük.

Balogh József

Az önzés helyett több emberséggel...

Korszerű vontatójárművön — Diesel- vagy villamos mozdonyon — kenyelmesebb a szolgalat, mint gőzgépen. Ennélfogva tisztelet és megbecsülés illeti azokat a vontatási dolgozokat, akik — bár Diesel- és villamos mozdonyt is vezethetnek többirányú képzettségük és képesítésük folytán — gőzmozdonyvezetői szolgálatot teljesítenek. Csakhogy ez a tisztelet és megbecsülés egyes főnökségeknél — s főként egyes fiatalabb vasutasoknál — olykor bizony hiányzik. Az ebből adódó problémákat írta össze és juttatta el szerkesztőségünkhöz címzett levelében *Füzesi Tihamér* debreceni mozdonyvezető.

Káros a protekciózás

Hivatkozik a *Magyar Vasutas* augusztus 1-i számában megjelent cikkre, amelyet Foldes Tamás írt *Szolgálat közben pörögjön a kerék* címmel. Az újságíró a Keleti vontatási főnökségnél szerzett tapasztalatait adta közre, s lényegében arra mutatott rá, hogy gondos vezényléssel, a szakszolgálati ágak jó együttműködésével, a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés kölcsönös szervező- és politikai munkájával elérhető a túlórák, a meddő távolléti idők csökkentése, pontosabban az, hogy kevesebb órával is több keresethez jussanak az utazószolgálatot teljesítő dolgozok.

„Nálunk, a debreceni vontatási főnökségnél ez nem igy van — írja Füzesi Tihamér —, *inkább az a közmondás érvenyesül, hogy „aki dolgozik, nem ér rá pénzt keresni”.* Ezután adatokkal bizonyítja, hogy havi azonos mennyiségű szolgálati, illetve távolléti óra esetén a gőzmozdonyvezetők legalább 600—700, olykor 1000—1200 forinttal kevesebb keresethez jutnak, mint Diesel- vagy villamos mozdonyon utazó kollegáik. És mert ez így lehet, melegágyat talált Debrecenben sok-sok alantas emberi indulat csírája. Közéjük tartozik a protekciózás: *jobb fordát kap, akinek jobbak a személyi kapcsolatai, a gőzösön utazók lenézése, a „kinek mi köze hozzá” elv hangoztatása, más szóval az üzemi demokracia megsértése stb.*

A levél nyomán ellátogattunk Debrecenbe, hogy még közelebbről ismerjuk meg, mennyire jogos a panasz. A rögtönzött megbeszélésen részt vett *Kiss László*, a szakszervezeti bizottság titkára, *Varga Balázs párttitkár*, aki szintén mozdonyvezetőként teljesít szolgálatot, *Kovács Ödön* beosztáskészítő reszortos és *Füzesi Tihamér*, aki a levelet írta.

A probléma valóban fennáll, *a gőzmozdonyvezetők csakugyan kevesebbet keresnek azonos szolgálati óra esetén, mint a korszerű mozdonyokon utazó, többnyire fiatalabb kollégáik.* Ezzel a beszélgetés minden résztvevője egyetértett.

Hátrányos megkülönböztetés

— Lehetne-e segíteni azon, hogy ne így legyen? — kérdeztük.

— *Igen, de csak akkor, ha több emberség és kevesebb önzés lenne egyes személyekben* — szögezte le az szb-titkár —. *Vannak, sajnos, olyanok, akik különböző kibúvókat keresnek, hogy ne osszák be őket gőzösre,* ezenkívül az is hiba, hogy egyes gazdasági vezetők nem hajlandók figyelembe venni a dolgozók vagy a szakszervezeti bizottság javaslatait. Azt mondják: *„vezényelni, fordát készíteni kizárólag a gazdasági vezetők joga.”*

Ez így igaz, de abba már a szakszervezeti bizottságnak nemcsak joga, hanem kötelessége is beleszólni, ha a dolgozókat sérelem éri, vagy hátrányos megkülönböztetésben van részük, *éppen a helytelen vezénylés, illetve fordakészítés miatt!*

A beosztáskészítő reszortos, aki régi, tapasztalt vasutas, meggyőző szavakkal vázolta, hogy legjobb tudása, tehetsége szerint utaztatja a személyzetet — amiben nincs is okunk kételkedni —, de „a szóbanforgó panasz mindaddig nem szüntethető meg, amíg gőzmozdonyokat is kell üzemeltetni.”

Jobb fordára van szükség

— *Különben is* — fűzte hozzá — *nálunk törvénysértés nem történt, még akkor sem, ha esetenként ismeretség, rokoni szálak, „fentről jött kérések” alapján adunk egy-egy fiatalabb mozdonyvezetőnek jobban fizető, más esetben kevesebb keresettel járó beosztást.*

A vontatási pártszervezet titkára szerint nem annyira a vontatási főnökségnél kell a panaszok orvoslását keresni, mint inkább a forgalomnál és az igazgatóságnál. Annak érdekében ugyanis, hogy a gőzmozdonyok és a személyzet tagjai a *debrecen—füzesabonyi* vonalon ne áldozzanak ki haszontalanul, ami a kevesebb keresetet okozza, a jelenleginél jobb fordatervezet készült. Ezt azonban nem fogadták el, helyesebben még válaszra sem méltatták.

— *Majd meglatjuk, mi lesz ezután, s ha semmi sem történik, akkor nyomósabb érveket keresünk* — jelentette ki Varga Balázs.

A beszélgetésre lényegében rányomta bélyegét az a kétségkívül észrevehető szemlelet, hogy *„jól van, ahogy van”*, mert *„úgyse tehetünk semmit”*, vagy ha mégis, akkor *„ej, ráérünk arra még”*.

Ezek után elmondhatjuk, hogy több vontatási főnökségnél utánanéztünk, hogy anyagilag hátrányos helyzetben vannak-e a gőzmozdonyvezetők. A válasz egyértelmű: *nem!*

Íme, mit is mondott a *Budapest—Lajosmizse* között közlekedő 3734 számú vonatot továbbító, Cegléd honállomású 424—356 pályaszámú gőzmozdony fiatal mozdonyvezetője: *„nálunk, Cegléden nem történik meg, hogy a Diesel- vagy villamosmozdony-vezetők jobban keresnének, mint a gőzösök. Így azután szívesen vegzem a nehezebb szolgalatot, ha most még a gozmozdonyra szükseg van . . .”*

A budapest—dorogi vonalon közlekedő 424—208 pályaszámú mozdony vezetője, Péter Gyula is tárgyilagos képet festett a vontatási utazószemélyzet helyzetéről, kereseti lehetőségeiről, csupán azt kifogásolta, hogy *alacsony az egyforintos távolléti óradíj*, amit a mozdonyok jobb kihasználásával, a fordulók gyorsításával — a forgalom körültekintő szervezése esetén — ellensúlyozni lehet, illetve szükséges.

Ahol nincs különbség a mozdonyvezetők között

Hegedüs Lukács, a Hámán Kató vontatási főnökség 424—136 számú mozdonyának vezetője, akinek ugyancsak minden típusú gépre megvan a vizsgája, de többnyire gőzösön jár, így vélekedik: — *Nálunk legfeljebb csak azért nem kedvelik a gőzmozaonyt a fiatalok, vagy mások, mert a korszerű gépek tisztábbak, kényelmesebbek. A kereset azonban a gőzmozdonyon jobb; s ez sem utolsó szempont, így nincs is ekörül különösebb vita.*

Nyilvánvaló, hogy az elégedettség és a vasutas öntudat eme tükröződései nem a véletlenen múlnak.

— *Nem bizony* — mondja a Hámán Kató vontatási főnökség szakszervezeti irodájában *Sikora Miklós*, szb-titkár. *A gazdasági vezetőkkel a legszorosabban együttműködve, a dolgozókkal többször tanácskozva ügyelünk arra, hogy ne legyen a gőzmozdonyvezetők bérezésére, a keresetet befolyásoló fordulókra súlyosabb panasz.*

Amíg a titkár a véleményét kifejti, *Földi Sándor*, a főnökség egyik legrégibb, legtapasztaltabb mozdonyvezetője, már hozza is a kereseti kimutatásokat, illetve a változó illetmények alakulását bizonyító okmányokat, amelyekbe bármelyik dolgozó betekinthet. *Itt, ugyanis megvalósult már az üzemi demokráciának az a sarkalatos tétele, hogy mindenkinek köze van mindahhoz, ami a munkahelyen történik,* illetve ami az embereket itt foglalkoztatja.

— Nézzék — mutatja az adatokat Földi Sándor — a változó illetmények között nincs szembetűnő eltérés. *Némedi Győző például, aki az egyik hónapban gőzösön 1430 forint „kilométerpénzt” kapott, a következő honapban csaknem azonos órával villanygépen, csak 1330 forint összegű változó-illetményt ért el . . .* Ez természetes, s ebben nem ő az egyedüli . . .

Nehezebb munkáért több kereset jár, s ennek biztosításához megvannak a feltételek. Ahol nem így van, ott az akadályokat helyben kell megszüntetni. **(Gergely—Kovács)**

Zalka Máté, Gagarin és a többiek...

Kiválóan teljesíti vállalásait a debreceni MÁV Építési Főnökséghez tartozó gépállomás 19 szocialista brigádja. Különösen sokat fejlődött az első félévben a jórészt fiatalokból álló *Zalka Máté* szocialista brigád. A 15 tagból álló, *Sikula László* által vezetett esztergályosbrigád hibátlanul végzi forgácsolási munkáit. Szakmailag és politikailag egyaránt tovább képezik magukat. Jól megállták a helyüket a *„Korunk valósága”* című vetélkedőben, amiért az egész brigád dicséretben részesült.

Főként a portáldaruk és a sínlerakó készülékek javítását végzi a 16 tagú *Gagarin* szocialista brigád, *Papp Jenő* géplakatos vezetésével. Évek óta ez a kollektíva a gépállomás egyik legjobb brigádja, tervét az első félévben is túlteljesítette. Az általuk karbantartott pályaépítő szerelvények kifogástalanul üzemelnek, így volt ez legutóbb is a *Kisújszállás—Karcag* közötti vonalfelújítási munkáknál.

A szocialista brigádok helytállásának volt köszönhető elsősorban, hogy a gépállomás karbantartási tervét 100 százalékra, gazdasági eredménytervét 111,6 százalékra teljesítette az első félévben.

Sok vagy kevés a jegyvizsgáló?

Sok-e vagy kevés a jegyvizsgáló? Hát ez bizony attól függ . . .

Mitől? Attól, hogy a vonatkísérők vezényléséért felelős személyek miként tesznek eleget a vasútüzem szervezésében reájuk haruló feladatoknak.

Sok esetben ugyanis határozottan sok a jegyvizsgáló. *Szeptember 8-an például a Hatvanból 7 óra 19 perckor Budapestre induló vonat hat és fél személykocsijára négy kalauz jutott.* A vonat végén szolgálatot teljesítő jegyvizsgáló egyetlen kocsijában, egész úton, mindössze tíz utas tartózkodott . . .

Említhetnénk még hasonló eseteket, de az érdekesség kedvéért lássuk közelebbről ugyanennél a vonatnál a vezénylések egyéb fogyatékosságait.

Köztudott, hogy poggyaszkezelés szempontjából a 317-es az egyik legnehezebb vonat. *Kezelő mégsincs, csak az egyetlen kirakó, aki szinte képtelen szabályszerűen ellátni az utasoktól elvett kocsirészben a szolgálatot.*

De hol marad a kezelő? Vagy miért nem áll be valamelyik jegyvizsgáló kezelőnek?

Azt mondják, hogy azt nem lehet. A kezelő részére összeállított kétnapos fordulóban ugyanis (14 távolléti órával), csupán 7 óra 21 perc a szolgálati idő, a le- és feljelentkezésre engedélyezett idővel együtt. A „rosszul fizető” vonattól ebből a fordából inkább más felé utazik a kezelő, esetleg egy olyan szerelvényen, ahol nem is akad munkája. *Ám az alacsonyabb rangú kirakó hasonló panaszira ki figyel oda?*

Jól van ez így? Aligha . . .

Szűcs Ferenc

NAPIRENDEN

a rendezőpályaudvarok automatizálása

„A rendező pályaudvarok számítógépes automatizálása” címmel nagyszabású tudományos ankétot tartott szeptember 6-án Szolnokon — a városi tanács dísztermében — a *Közlekedéstudományi Egyesületnek* a MÁV Budapesti Igazgatóságán működő területi szervezete.

A mintegy kétszáz szakember részvételével megtartott tanácskozást *Kukri Béla*, Szolnok város tanácsának elnökhelyettese nyitotta meg.

Dr. Westsik György, a Műszaki Egyetem közlekedésüzemi tanszékének docense előadásában áttekintést adott az automatizálás nemzetközi tapasztalatairól, majd *Urbán Sándor*, a MÁV Vezérigazgatóság 9. automatizálási és számítástechnikai szakosztályának vezetője ismertette a MÁV ez irányú terveit, illetve lehetőségeit. A szakosztályvezető elmondta, hogy hazánkban először *Miskolcon, Szolnokon* es *Záhonyban* hoznak létre rendező pályaudvari számítógépes forgalomirányítási rendszereket.

Tóth János vasútigazgató *„Elektronikus számítógépes rendszer Szolnok rendező pályaudvaron”* című előadása is nagy érdeklődést keltett. A budapesti igazgatóság vezetője részletesen ismertette az alföldi város rendező pályaudvarának gazdasági jelentőségét és beszámolt a számítógépes automatizált rendszer ehhez igazodó tervezéséről, amelyet az igazgatóság az ötödik ötéves terv elején szeretne megvalósítani.

A tudományos ankét korreferátumokkal fejeződött be.

A tanácskozás részvevői a korreferátumok elhangzása után megtekintették a szolnoki rendező pályaudvar munkáját.

(séra)

Munkahelyi vezetők tanfolyama Szolnokon

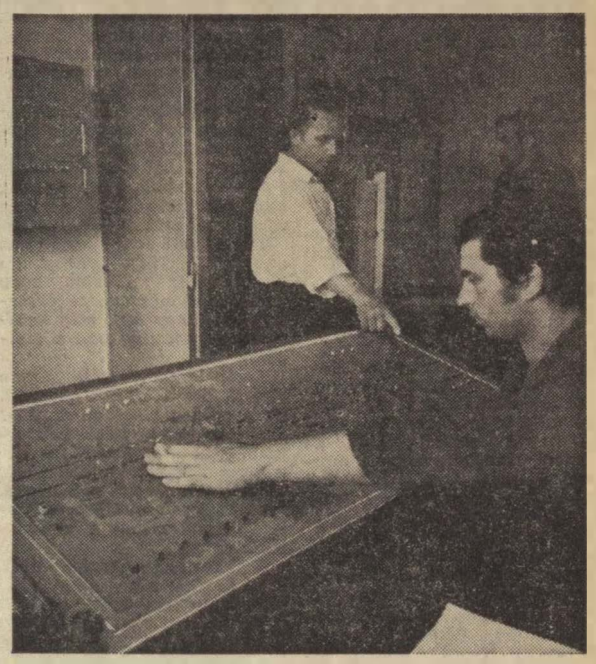
A *budapesti igazgatóság* területén dolgozó munkahelyi vezetők részére kéthetes tanfolyamot indítottak Szolnokon, a távközlési fenntartási főnökség által biztosított épületben. A tanfolyam célja az, hogy a részvevők elsajátítsák a szocialista vezetési elmélet leghelyesebb módszereit, hogy azok alkalmazásával, az emberekkel való hozzáértő bánásmóddal tovább javíthassák a munkahelyi légkört, illetve ezáltal is hatékonyabb gazdasági eredményeket érjenek el.

A most indult tanfolyamnak harminc hallgatója van, de az igazgatóság lehetővé teszi, hogy végső soron mintegy 1200 szolgálati vezető részesüljön ugyanebben a képzésben. A tanulási idő naponta hat óra, miközben összesen 12 témakört vitatnak meg. Előadást tart többek között *Tóth János* vasútigazgató és *Sándor László*, a városi pártbizottság első titkára is.

A részvevők a tanfolyam sikeres elvégzéséről, bizonyítványt kapnak.

„Automata kocsivizsgáló”

A Magyar Államvasutak vonalait mind korszerűbbé, biztonságosabbá teszi a technika, s ezzel együtt a vasutasok munkakörülményei is folyamatosan javulnak. Ezt példázzák alábbi képeink is, amelyek Nyirbogdány állomáson, illetve annak közelében készültek. Az „automata kocsivizsgáló” — amelyet itt nemrég helyeztek üzembe — a mind nagyobb sebességgel közlekedő tehervonatoknál tesz pótolhatatlan szolgálatot, az üzemveszélyes csapágymelegedések jelzésével.



Nyírbogdány állomás forgalmi irodájában Juhász András az integra-dominó biztosítóberendezés kezelőasztalánál szabadra állítja a bejárati jelzőt a közeledő vonatnak. Háttérben látható a francia gyártmányú, hőnfutást vizsgáló készülék ellenőrző szekrénye.



A vasúti pályán, a sínek két oldalán elhelyezett, infrasugarakkal működő berendezés, amely önműködően észleli és jelzi, ha a közlekedő vonat bármelyik kocsijánál hőnfutás, felmelegedett csapágy van.



A vasúti szerelvény áthalad a pályatestbe épített „ellenőrzőponton”.

(MTI Foto — Balogh P. László)

Eiler György már a jövőbe tekint

AZ EMBERI ÖSSZEFOGÁS ADTA VISSZA EGY ROKKANT VASUTAS ÉLETKEDVÉT

Eiler György kiskunhalasi szegény parasztgyerekből lett lakatos a 40-es évek végén, 24 éves korában — miután leszolgálta katonaidejét — szétnézett, hol folytathatná civil életét, hol találhatna becsületes megélhetést. Már gyermekkorában vonzotta a vasút. a súlyosan dübörgő gőzmozdonyok világa, jelentkezett hát a ferencvárosi fűtőházban. Nagyon kellett akkoriban a fiókműhelyekben az újjáépülő vasútnak a munkáskéz, s az élénk mozgású fiatalembert egykettőre felvették mozdonylakatosnak.

Két évig dolgozott a lakatosműhelyben, aztán gondolt merészet, és kérte felvételét mozdonyvezető-tanulónak. Fölvették. Nem volt nála boldogabb ember. Hát még, amikor gépre került és nem is akármilyenre: *Lőcsei János* Kossuth-díjas főmozdonyvezető mellé osztották be gyakorlatra. Mondta is magában: *no, most itt az alkalom, ha valahol, itt aztán megtanulhatja a mozdonyvezetést, csak ki kell nyitnia a szemét meg a fülét.* Úgy is tett, figyelt, érdeklődött, szorgalmas volt és fegyelmezett. És tele volt életkedvvel, optimizmussal, nemes becsvággyal.

Egykori mozdonyvezető gyakornoktársa, *Pálfistyák István*, most, a Keleti vontatási főnökség villamos mozdony vezetője, így emlékszik a fiatal Eiler Györgyre: — *Gyors felfogású, szolgálatkész, igyekvő, mindig jókedvű fiatalember volt, mindnyájan kedveltük, barátságunkba fogadtuk.*

★

Kilenc hónapja utazott már, otthonosan érezte magát a mozdonyon, örömmel indult minden útra. Így szállt gépre 1953. február 2-án is. A körvasúton Szobra indultak, súlyos tehervonattal. Rákosszentmihály állomás előtt megállították a vonatot. Két villamos felsővezeték-oszlop között fékezett le a 424-es. A beosztott fűtő leugrott, hogy megnézze a csapágyakat. Lőcsei is leszállt, a forgalmi irodába indult, de előbb még odaszólt neki, hogy tisztítson tüzet.

Rövid nekikészülődés után kihúzta a szítóvasat a szerkocsi oldaláról (akkor még ott volt a helye) és erőteljes mozdulattal emelte a kazán irányába. Lehet, hogy a mozdulat kissé lendületesebb volt a kelleténél, mert *a szítóvas emelés közben pillanatra hozzáért a nagyfeszültségű villamos vezetékhez.*

Felesleges lenne megkísérelni: leírni a kínt, ami a fiatalember testén abban a pillanatban keresztülhasított, úgysem sikerülne érzékeltetni teljes hűséggel. *Eiler György szempillantás alatt villámsújtottan, összeégett kézzel és lábbal rogyott össze.*

Azonnal kórházba vitték. Teljes évet töltött bent. *Sokáig lebegett élet és halál között,* de életereje és orvosai tudása, erőfeszítése diadalmaskodott a halál fölött. Egy év után azonban két keze és jobb lába nélkül hagyta el a kórházat. *A bal lábát sikerült megmenteni. Csúnya égési hegek maradtak a lábfején.*

Azt hitte, vége a világnak.

★

Művégtagokat kapott. Ezekkel és hihetetlen akaraterejével képes volt önmagát rehabilitálni. 1954—55-ben már összeszedte magát annyira, hogy le bírta tenni a gőzmozdony-vezetői vizsgát. *Ismét tudott már járni és valamicskét tudott dolgozni.* Persze a gépre nem mehetett vissza, de könnyebb munkára alkalmasnak találták: *áthelyezték a Budapest-Nyugati Műszaki Kocsihivatal létszámába légkompresszor kezelőnek.* Rákosrendezőre kapott beosztást és ismét dolgozhatott. Visszatért az életkedve, felülkerekedett bizakodó, derűs természete. Csak akkor borult el az arca egy-egy pillanatra, amikor a pályaudvaron jövő-menő mozdonyokról volt gyakornoktárs, jó kolléga integetett, köszönt oda neki baráti mosollyal. Ilyenkor sokáig nézett a mozdony után szomorúan, belenyugvó tekintettel.

★

De lassan ismét rendes kerékvágásba terelődött az élete. Dolgozott, keresett is elég tisztességesen. *Megismerkedett valakivel, rendes nőnek látszott, elvette feleségül.* Az asszony egy Váci úti üzemben dolgozott. Jól megvoltak egymással. 1959-ben gyerekük született, kislány. *Eiler György újra boldog volt,* s úgy látszott, most már nem is zavarja meg nyugalmát semmi sem.

Pár év telt el így, aztán az asszony egyre gyakrabban hangzotatta: *„Bánom, hogy vasutashoz mentem, se vasárnap, se ünnepnap, még karácsony se, mindig csak a szolgálat."*

Aztán kimaradozott, egyre kevesebbet törődött férjével. De a pénzét elszedte. Sokszor kénytelen volt két forintos kolbásszal meg egy kis kenyérrel szolgálatba menni. Az asszonynak volt valakije. A gyerekkel sem törődött, a kislány visszamaradt a tanulásban.

S akkoriban egyszer csak fájni kezdett a heges bal lába, lába fején elszíneződött a 16 évvel azelőtti égés helye, majd ki is sebesedett. Sietett vele a kórházba. Másfél évig tartották bent, mindenféle kezeléssel megpórbálkoztak. Valamennyi sikertelen volt, *lábfejét amputálni kellett, nehogy rámenjen az egész lába, esetleg az élete. 1969 decemberében most már két műlábbal hagyta el a kórházat.*

Munkára többé nem is gondolhatott. *Leszázalékolták.* Felesége végleg elhagyta. A kislányt képtelen volt megfelelően gondozni, nevelni, állami intézetbe adta. 1500 forint rokkantsági nyugdíjából erre ment 400 forint minden hónapban. *Magára maradtan, reménytelenül éldegélt a Mautner Sándor utca 139. szám alatti, volt MÁV házbeli II. emeleti szükséglakásában.* Liftről nem volt, magasföldszint ellenben igen. Tulajdonképpen három emeletet kellett felkínlódnia, hogy lakásába jusson. Ezen kívül naponta többször még kettőt, mert WC csak a negyedik emeleten volt.

Amikor kissé magához tért, legelőször lakáshelyzetén szeretett volna javítani, cserekérelemmel fordult a XIII. kerületi Tanácshoz. *Választ nem kapott.*

Egyre magányosabb, elkeseredettebb ember lett, s többé semmire sem gondolt. Róla azonban úgy látszik, mégsem feledkeztek meg teljesen. *Valaki szólt a szakszervezetben, ahol intézkedtek a magára maradt, rokkant vasutas érdekében.* A MÁV vezérigazgatója és a budapesti igazgatóság vezetője a szakszervezet vezetőivel egyetértettek abban, hogy a vasút dolga Eiler György lakásügyének megfelelő rendezése és a testileg, lelkileg sérült ember segítése.

A komor sorstragédia kezdett jobbra fordulni. *Tóth János,* a budapesti igazgatóság vezetője áprilisban intézkedett, hogy az üzemi balesetes Eiler Györgynek utalják ki a rákospalotai Wesselényi út 15. szám alatt megüresedett, *egy szobakis szoba, félkomfortos MÁV bérlakást, de a beköltözés előtt lássák el teljes komforttal.* A Wesselényi úti lakásban, amely nagyon elhanyagoltan maradt megüresedése után, megjelentek az *Épületfenntartási Főnökség* dolgozói és valósággal újjávarázsolták. Kifestették, parkettjét felcsiszolták, belakkozták, éléskamrájából csempés fürdőszobát, külön WC-t választottak le, a beépített kád fölé villanybojlert szereltek, a szobát cserépkályhával, a konyhát villanytűzhellyel, zománcos mosogatóval látták el.

Akcióba léptek a szakszervezet munkatársai és aktivistái is. Gondoskodtak róla, hogy a Mautner Sándor utcai szúette, régi bútorok helyett az egyik szakszervezeti üdülőből kiselejtezett, de még jó állapotú kárpitozott modern bútorok — két rekamié, szekrény, asztal székekkel stb. — kerüljenek az új otthonba.

Közben a gyorsan terjedő jó hír csatornáin még valahol tudomást szereztek a dologról: *a Keleti vontatási főnöksegen.* Már mint arról, hogy egy rokkant mozdonyvezető segítségre szorul. A szakszervezeti bizottság, a pártszervezet, a főnök, s a brigádvezetők hamar egyetértésre jutottak: *a szerencsétlen kollégát pártfogolni kell.* Összehívták a brigádokat és közös választással úgy döntöttek, hogy *Márton János* villanymozdony-vezető tizenkét tagú *Hámán Kató* brigádja meg a karbantartó műhely *Kun Béláról* elnevezett, *Sára János* vezette tiztagú ifjúsági brigádja a legméltóbb a szép feladatra. Mindkét brigád az idén nyerte el az aranykoszorút kitűnő szakmai és lelkes társadalmi, széles körű politikai munkájával.

Amint meghozták a döntést, a két brigád képviselői másnap már Rákospalotán voltak. Ott éppen akkor fejeződött be az átalakítás. Eiler György is akkor tartott szemlét szép új otthonában. Mindjárt összebarátkoztak. Megbeszélték, mivel kezdhetnék a brigádtagok a segítést, s másnap a főnökség gépkocsijával megkezdték a hurcolkodást a régi lakásból az újba. A régi berendezésből csak a használható darabokat rakták be a lakásba. A szobaberendezést maguk egészítették ki: *csinos asztalt fabrikáltak vasból, pártfogoltjuk tévékészülékének és rádiójának.*

A következő napokban a lakáshoz tartozó kert rendbehozatala következett. Először is *kiirtották az elvadult dzsungelhez hasonló kert bozótjait, aztán a ledőlt szőlőtöveket támogatták föl, majd rendbehozták az orgonabokrokat és díszcserjéket.* A főnökség vezetője által engedélyezett anyagból betonoszlopokat öntöttek, fémhulladékból kis kerti asztalt kovácsoltak ülőhelyekkel. A kert egyik sarkában levert négy betonoszlopból. drótból lugas vázát formálták ki és felkötötték rá a szőlővesszőket. A kiszáradt és eltávolított udvar felőli sövénykerítés helyébe betonalapba ágyazott erős drótkerítést húztak. A következő lépés ágyások kialakítása és az évszaknak megfelelő növényekkel, virágokkal való betelepítése lesz. A gazdasági udvar tönkrement tyúkólja helyére galambdúcot terveznek, mert Eiler György szereti a galambokat.

A két brigád nem fogy ki az ötletből, mivel tehetné még szebbé, barátságosabbá a lakást meg a kertet.

★

A legutóbbi látogatás alkalmával *Zima Lászlónak*, a Kun Béla brigád tagjának jutott eszébe, hogy a kis szobába, ahol jelenleg még csak egy régi sezlon van (a Mautner Sándor utcából került át) a széles ablak alá hosszú virágállvány kellene, dísznövényekkel. *Szabó Ilona*, ugyancsak a Kun Béla brigád vasútgépészeti technikumot végzett tagja pedig azt javasolta, hogy az ablakokra függöny kell, a függönyökhöz pedig függönytartók.

— *Nahát! Hogy ez nekünk nem jutott eszünkbe! Lám, jó, ha nő is van a brigádban. Az ötlet kitűnő, felvesszük a listára* — örvendezett Sára János brigádvezető.

— Aztán arról se feledkezzünk meg — ezt már Juhász László, a Hámán Kató brigád fiatal vezetőhelyettese mondta —, hogy *jön majd a tél és „menetrendet" kell kidolgoznunk a tüzelő felhordására.*

S akiért ez a tervezgetés folyik, megilletődötten, halkan mondja:

— *Körülbelül négy hónapja, hogy elkezdődött az életemben ez a mesének is beillő változás, de reggelente, amikor felébredek a szép, tiszta, kényelmes lakasban és kinézek a vasutastelep utcájára, még mindig megdörgölöm a szemem és azt kérdezem magamtól: csakugyan igaz?* Aztán, amikor nap mint nap érzem a szakszervezet, a vasút gondoskodását, megnyugszom és szoktatom magam a jóhoz. Mert mindenki jó hozzám. Ruzsa mérnök elvtárs. az Épületfenntartási Főnökségről, Markovits pályamester elvtárs a szakaszról, akik lakásom rendbehozását irányították, szinte minden kívánságomat lesték. Aztán a két brigád ... El sem tudom mondani, mit jelentenek nekem ők, mit ér a barátságuk, a támogatásuk.

És az ember, aki nemrég még elfelejtettnek érezte magát, már a jövőbe tekint, sőt tervezget is.

— *A kislányom most 14 éves. Amikor befejezi az általános iskolát — nemsokára elérkezik az ideje — hazahozom a szép. új lakásba és foglalkozást keresek neki. Szeretném, ha a vasúthoz kerülhetne. Aztán majd, ha teljesen rendbejövök, magam is utánanézek valaminek, mert úgy érzem, napi pár órai munkával így csonkán-bénán is használni tudnék még valahol egy kevéset.*

Távozóban az új otthonból, a lépcsőn lefelé menet az újságíró *Pálfistyák István* szavait jegyzi még le, azét a Pálfistyákét, aki az 50-es évek elején mozdonyvezető-gyakornak társa volt Eiler Györgynek, most pedig — milyen a véletlen — ő is egyik tagja a patronáló Hámán Kató brigádnak.

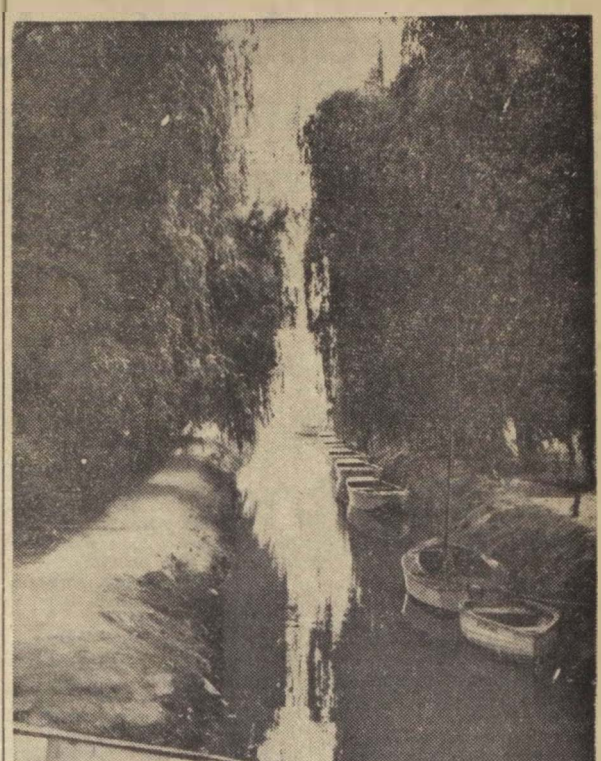
— *Most, amikor annyi idő után* — mondja — *itt az új lakásban ismét találkoztam Gyurival, meglepett, hogy már nem reményvesztett embert látok.* Mindinkább visszatér életkedve, életereje. Már érdeklődik, tud csodálkozni, nevetni, viccelődni is... Azért is nagy élmény ez, mert régi brigádtag létemre, számtalan kisebb-nagyobb társadalmi munka után itt, ezekben a napokban tudtam meg igazán, a vele való törődés során, mit is jelent tulajdonképpen a brigádélet harmadik követelménye: a szocialista módon élni...

Szász Ferenc



Rendbe hozzák az elhanyagolt kertet a brigádtagok.

Csónakkikötő



Elnéptelenedett a kenesei gyermeküdülő, kikötőben pihennek a csónakok...

Kirchmayer Károly szobrászművész kisplasztikai kiállítása Nyírbátorban

A VII. nyírbátori zenei napok alkalmából képzőművészeti kiállítás is nyílt augusztus 19-én a helybeli *Báthori István Múzeumban. Kirchmayer Károly* szobrászművész kisplasztikai kiállítását *dr. Pogány Ö. Gábor*, a Magyar Nemzeti Galéria főigazgatója nyitotta meg Nyírbátorban.

Kirchmayer Károly több mint huszonöt éve vezeti a Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Iskoláját. — Erre is utalt az ünnepélyes megnyitó alkalmával dr. Pogány Ö. Gábor főigazgató, amikor az alkotóművész pedagógiai munkásságát is méltatta.

Kitűnő művészek, fejlett ízlésű műértők kerültek ki Kirchmayer Károly iskolájából, anyagszeretete, szakmai felkészültsége követendő például szolgál tanítványainak. Jó művekkel, eredményes nevelő tevékenységgel nőtt az igazi mesterek közé. Bizonyította a művészettörténeti tanulság igazát, hogy számottevő alkotómunkára csak az képes, aki maga is meg tudja valósítani ideáit, nem elégszik meg elméleti célkitűzésekkel, de kész műtárgyakkal érvel eszméi mellett.

A kiállításon bemutatott 44 műalkotást nagy elismeréssel szemlélték a tárlat látogatói.

Belépés zöld arcképessel!

Ifjúsági klubot nyitottak a Keletiben

A budapesti igazgatóság és a Keleti pályaudvar KISZ-fiataljait sok esetben foglalkoztatta a kérdés: hol tarthatnának megbeszéléseket, hol lehetne összejönni egy kis játékra, szórakozásra? Ez a kérdés ma már körülbelül így hangzik:

— *Hány órakor is nyit a klub? Mit is játszunk ma este?*

A fiatalok ugyanis augusztus 22-én klubot avattak a Keleti pályaudvaron. A „betűs vágányokkal" szemben, a központi munkaerő-felvételi iroda feletti helyiségekben hetenként háromszor, délután 4 órától este 9-ig tartanak összejöveteleket.

Pánczél Pálné, az igazgatóság KISZ-titkára ezzel kapcsolatban elmondta:

— *Az igazgatóság és a Keleti pályaudvar fiataljainak összefogása nyomán, a gazdasági vezetés és a szakszervezeti bizottságok támogatásával olyan klub jött létre, amely igazán képes minden jogos igényt kielégíteni.* A fiatalok ennek érdekében 2000 óra társadalmi munkát végeztek, s van ott játékszoba, kártyázóhelyiség, tánc-, illetve előadóterem, fotószoba, sőt még büfé is, külön helyiségben. Hat automata játékasztal áll az effajta szórakozást kedvelők rendelkezésére. Kaptak a fiatalok tv-t is. Egyelőre még csak fekete-fehéret, de már tárgyalunk a szakszervezettel egy színes készülék beszerzéséről.

A KISZ-titkár elmondta még, hogy a tetszetős helyiségeket, illetve azok műszaki berendezéseit szintén a fiatalok tervezték. A szobák kialakításában *Fodor György* és *Szilágyi Lajos* jeleskedett, a villanyszerelési terveket pedig *Arató István* és *Hartyányi György*, az igazgatóság ifjú mérnökei készítették.

Az új klubot egyébként bármelyik vasutas fiatal látogathatja. Nincs más feltétel, *csak fel kell mutatni az arcképes vasúti igazolványt.* **S. R.**

ÖT FELTÉTEL

Mit kell tudni az újítási javaslatokról?

AZ ÚJÍTÓMOZGALOM a dolgozók alkotó kezdeményezésének egyik megnyilvánulása, mely az elmúlt 25 év alatt eredményesen segítette a vasút műszaki fejlődését, a tervek gazdaságos időbeni teljesítését. A mozgalom, mint a szocialista munkaverseny szerves része, különösen a szocialista brigádtagok között népszerű, egyrészük rendszeresen foglalkozik újítási javaslatok kidolgozásával.

Az eredmények mellett természetesen hibák is vannak, melyek fékezik a mozgalmat. Kijavításukra a MT 2013/1973. sz. rendelete felhívja a minisztereket, az országos főhatóságok vezetőinek figyelmét. A határozat értelmében *a vállalatok gazdasági vezetőinek munkájuk szerves részeve, munkaköri kötelességévé kell tenni az újítómozgalom fejlesztését* és az eddiginél jobbá és rendszeresebbé az elvi irányítást, a segítségadást, az ellenőrzést.

A szakszervezeti aktivisták ellenőrzéseik során, panaszügyek vizsgálata és újítási anketók alkalmával tapasztalják, hogy *az újítók, a szakvéleményezők és az elbírálók egyrésze nem értelmezi helyesen az 57/1967. újításokról szóló kormányrendelet egyes pontjait.*

Nagyon sok vitára ad okot az újítás fogalmának értelmezése és meghatározása. A kormányrendelet és ehhez a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete által kiadott *Vasutas Újítási Szabályzat* (VUSZ) egyértelműen tisztázza e problémát.

A VUSZ 3. §. szerint a beadott javaslat következő öt feltétel egyidejű fennállása esetén tekinthető csak újításnak:

1. tartalmazza a megoldás eszközét és módját;
2. műszaki, illetőleg üzemszervezéssel kapcsolatos;
3. viszonylag új;
4. a vasút számára hasznos eredménnyel jár;
5. az előterjesztőjének nem munkaköri kötelessége, illetőleg munkaköri feladatán belül jelentős alkotó tevékenységnek minősül.

A felsorolt feltételek közül, ha egy is hiányzik, nem beszélhetünk újításról. A legtöbbet vitatott kérdések közé tartozik, hogy a javaslat mikor tartalmazza a megoldás eszközét és módját

A JAVASLATTEVŐK egyrésze pusztán csak ötletet vet fel, például valaki anyagtakarékossági szempontból rézlemez helyett műanyag alkalmazását javasolja. Részletesen leírja a javaslattevő, hogy mennyivel olcsóbb a megoldása, *de azt nem rögzíti, hogy milyen műanyagot alkalmazzanak* és hogyan, rögzítsék azt stb. Az ilyen jellegű javaslatokat találóan *„űrhajós"* újításoknak nevezték el.

Az elbírálók részéről a másik véglet, amikor részletesen leírt technológiát, műszaki kiviteli tervdokumentációt kérnek az újítótól.

A példa szerint *az újító javaslata nem meríti ki az újítás fogalmát*, mert nem adja meg a megoldás eszközét és módját, az elbíráló pedig túlzott követelményt állított az újító elé.

Egy javasolt megoldás csak akkor minősíthető újításnak, ha azt úgy terjesztik elő, hogy annak alapján egy átlag szakember azt meg tudja valósítani. *A jobb megértés érdekében a javaslathoz vázlatrajz csatolható.* A javaslattevő, ha képzettségénél fogva a kiviteli tervek elkészítését el tudja végezni, a vezető megbízhatja. Amennyiben e tevékenységet munkaidőn kívül végzi, az elvégzendő munkát, annak határidejét, az anyagi elismerés formáját és mértékét szerződésben kell rögzíteni.

A másik sokat vitatott kérdés az újítás fogalmán belül *a munkaköri kötelesség* A VUSZ 8. §. pontosan leírja, mikor áll fenn a munkaköri kötelesség és mikor lehet jelentős az alkotói tevékenység.

Sok vezető részéről tapasztalható olyan nézet, hogy a középvezetőtől — művezetőnél magasabb beosztású dolgozótól — a mérnöktől elvárható, hogy tudása legjavát adja és ne foglalkozzon újítással. Eredményesen dolgozni, ez minden dolgozónak kötelessége. A szolgálati hely ügyrendje és a tevékenységi jegyzékben leírtak szerint ezt meg is kell követelni.

AZ ÚJÍTÁSOK többségénél azonban nem ez a helyzet. *Ha például valaki a saját munkájával összefüggésben, de nem a tevékenységi körébe tartozó ésszerűsítést javasol, ez esetben nem beszélhetünk munkaköri kötelességről.* hiszen nem a tevékenységi körébe előírt feladatot oldott meg.

Előfordul olyan eset is, amikor egy tervező, vagy egyéb munkakörben foglalkoztatott dolgozó *saját tevékenységi körén belül világszínvonalon álló, hazailag nem ismert, de nem szabadalmazható megoldást dolgoz ki.* A javaslattevő sem vitatja a munkaköri kötelességet, de munkakörön belüli jelentős alkotói tevékenység megállapítását kéri. Ez a leírt esetben meg is állapítható.

A vezető akkor jár el helyesen, ha először a javaslattevő konkrét tevékenységével összefüggésben vizsgálja meg a javaslatot, munkaköri kötelesség fennállása esetén tovább vizsgálja a jogszabályban rögzített feltételek szerint az alkotói tevékenységet.

Az alkotói tevékenység vizsgálatánál mérlegelni kell a javasolt megoldás fontosságát, a műszaki színvonalra gyakorolt hatását, a megoldás bonyolultsági fokát és kidolgozottságát.

A vezető sokszor ad utasítást valamilyen probléma megoldására. Ezek közül sok újítási javaslattal kerül megvalósításra és a javaslattevő munkaköri kötelességének minősítik. *A vezetőnek bizonyítható módon igazolni kell, hogy a megoldás módjára és eszközére is adott utasítást,* mert a jogszabály a vezetői utasítástól is ugyanazt követeli meg, mint az újítási javaslattól. Ha ez nem történt meg általában nem beszélhetünk munkaköri kötelességről.

Külföldi kiküldetés eredményeként is születhetnek újítások. *Munkaköri kötelesség akkor áll fenn, ha a javasolt megoldás a kiküldetési megbízás tárgykörébe tartozik.* A javaslattevő ilyen esetben akkor mentesülhet a munkaköri kötelezettség alól, ha a megvalósításkor a hazai viszonyoknak megfelelően lényeges változást eszközöl.

MUNKAKÖRI KÖTELESSÉG, vagy ezen belüli jelentős alkotói tevékenység megállapítása magasabb vezetőállású dolgozó esetében a közvetlen felettes szerv vezetője, egyéb dolgozónál a szolgálati főnök hatáskörébe tartozik.

Ilyen ügyekben *a javaslat beérkezésétől számított 8 napon belül kell az illetékes vezetőnek dönteni.* Vita esetén a felettes szerv vezetője dönt a hozzá való beérkezéstől számított 8 napon belül.

A leírtak betartása sok felesleges vitától mentesítheti az elbírálót és az újítót.

Sebestyén János



Augusztus 20-án megnyílt a forgalom a Szol nok-személypályaudvar vágányait átívelő új közúti felüljáró hídon. (Tenta György felvétele)

„Kockázatos vállalkozás" után:

Röviditett határidő

Még az idén befejezik Zalaegerszegen a felvételi épület rekonstrukcióját

A zalaegerszegi vasutasok az utóbbi években mindig kimagasló eredményekkel büszkélkedhettek. Múlt évi munkájukkal is kiérdemelték a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének dicsérő oklevelét. Ezek után — tekintettel arra is, hogy túljutottunk az idei esztendő derekán — helyénvaló a kérdés:

— Sikerült-e most is tartani vagy éppen túlszárnyalni a múlt évben elért színvonalat?

Ha nehezebben is, de megy a munka

A csomópont dolgozói nevében *Czainkó Lajos* állomásfőnök-helyettes így válaszolt:

— A szolgálati ágak közötti együttműködés, ami legfőbb előfeltétele a jó eredményeknek, jelenleg is példás, ezért a megnövekedett követelmények ellenére sem félünk attól, hogy ne érnénk el a csomópontunk elé kitűzött célokat. *Létszámgondunk nincs,* olyannyira, hogy havonta 13 embert Budapestre küldünk kisegítésre. *Munkánkat inkább csak a felvételi épület korszerűsítésével járó nagyarányú építkezés nehezíti,* de ugyanez volt a helyzet tavaly is, tavalyelőtt is. A személyszállító vonatok menetrend szerinti indításában a vállalt 98,5 százalék helyett mégis 99,3 százalékot értünk el. s ugyanilyen jól — vagy még jobban — alakultak a többi mutatóink is. Mindebben sok érdeme volt hét szocialista brigádunk 96 tagjának, akik most is derekasan kiveszik részüket valamennyi feladatból...

Az építkezésről *Jáhni Imre*, a pályafenntartási főnökség vezető mérnöke és *Montág György* szakmérnök adott tájékoztatást:

— A pályafenntartási dolgozók igyekeznek munkájukat úgy végezni, ahogy az utazóközönség és a forgalom zavartalanságának érdekei kívánják. Az építkezés feltételei sem mellékesek, ezt viszont az utasoknak és a vasutasoknak kell méltányolniuk. *Ekörül nincs is probléma...* Az Utasellátó helyiségei szinte rekordidő alatt készültek el: az átépítés megkezdésétől számított egy éven belül át is adtuk rendeltetésének...

Nemcsak a prémiumért

A felvételi épület teljes rekonstrukciója tavaly áprilisban kezdődött, s az eredeti elképzelések szerint 1974. harmadik negyedévében fejeződött volna be. A viszonylag hosszúnak látszó építkezési időt indokolta, hogy a második világháborúban bombatalálatot kapott épületet — két évvel a felszabadulás után — a körülmények adta lehetőségek miatt felületesen, mondhatnánk, hogy csak *ideiglenesen* állították helyre. Így a rekonstrukció sokkal nagyobb, nehezebb feladat, mintha most kellene az eredeti újjáépítést elvégezni, vagy egy teljesen új épületet emelni.

— Ennek ellenére, a munkálatokat még az idén, november 7-re szeretnénk befejezni — mondotta Jáhni Imre. — A határidő ilyen mértékű rövidítése érdekében az igazgatóság 50 ezer forint. részarányosan felosztható célprémiumot tűzött ki. Minket azonban nemcsak a prémium ösztönöz, hanem az a szándék is, hogy *Zalaegerszeg állomáson minél hamarabb kellő utazási feltételeket találjon a közönség, s az utasok érdekében zavartalanul végezhessék munkájukat a vasutasok...*

Montág György kifejtette azt is, hogy a kivitelezés minden gondját. részletmegoldását magára vállaló egerszegi pft-főnökség nem maradt egyedül a különleges, „profiljába" olykor-olykor nem is tartozó feladatok elvégzésében. *Az előrehozott határidő megtartása érdekében hathatós segítséget adnak a vontatási dolgozók, valamint a szombathelyi pályafenntartási főnökség és a TBÉF szakemberei.*

Amint a becsület kívánja...

Az építkezési munkálatok 70 százalékban már elkészültek, de az is igaz, hogy november 7-e rohamosan közeledik. Ez az oka annak, hogy a szakmérnök elégedetlen.

— Jól tudjuk, hogy részünkről az Utasellátó-helyiség másfél, illetve a felvételi épület mintegy hatvanmilliő forintos beruházás jellegű átépítése *eléggé kockázatos vállalkozás volt.* Mégis elképesztő, hogy milyen sok problémával találtuk szemben magunkat. Rá kellett jönnünk, hogy munkaterületünkön — míg a felépítményi pályafenntartás ugrásszerűen fejlődött, és modern gépeket, géplánckokat kapott, addig nálunk — *még csak nyoma sincs a magasépítményi fenntartás gépesítésének, modernizálásának. Jelenleg például rendkívül nagy szükségünk lenne egy faipari gyalugépre,* de egyszerűen: *nincs!* Ilyen körülmények között az emberek átlagos teljesítményével sem lehetünk elégedettek.

Más szóval: *az elért teljesítmények igen hullámzóak.* Hol élénkebben, hol lassabban folyik a munka, s *mindenki érzi, hogy többet is tehetne, ha nem hiányoznának a szükséges feltételek.*

Ez az „önmarcangoló" lelkiismeret az egyik biztosítéka annak. hogy a zalaegerszegi pályafenntartási főnökség dolgozói a módosított határidőre eleget tesznek a „kényszerhelyzetben" vállalt kötelezettségüknek. A becsülettel elvégzett nagy munka tovább növeli eddig szerzett érdemeiket, s *méltán öregbíti majd a csomóponti vasutasok kitüntetésekkel elismert hírnevét.*

L. Simon Zsuzsa

Hegyeshalom nyerte az első félévi határforgalmi versenyt

Hegyeshalom—Rusovce határállomások versenyét értékelték augusztus 13-án, Hegyeshalomban. Az értékelésen Rusovce közös határállomás magyar és csehszlovák dolgozóin kívül megjelent a pozsonyi vasútigazgatóság helyettes vezetője, a budapesti igazgatóság képviseletében *Zádori Zoltán*, a III. osztály helyettes vezetője. Jelen voltak a szakszervezet képviselői és a vasutasok munkáját elősegítő határőr, vám- és növény-egészségügyi szervek képviselői is.

Az idén másodszor nyerték el a vándorzászlót Hegyeshalom vasutasai. *Orosházi Ferenc*, Hegyeshalom állomásfőnöke mégis a közös erőfeszítések jelentőségét, az együttműködés javítását emelte ki felszólalásában. Rámutatott arra, hogy a nemzetközi kapcsolatok fejlődése napról napra nagyobb követelményt szab Rajka—Rusovce határátmenetben dolgozó vasutasainknak. A korábbi, napi 5—6 vonatpárral szemben a mai igény 12 vonatpár cseréje. Mivel Rajka állomáson még gyakori a vonatfeltartás, a pozsonyi menetirányítók segítségét is kérte a gyorsabb vonattovábbításhoz.

Rusovce állomásfőnöke, *Rozenberg István* az elmúlt félévi versenyt maratoni futáshoz hasonlította, amit a MÁV dolgozói nyertek. *A rajkai vasutasok is jól dolgoztak, hiszen az országos értékelés szerint a harmadik helyet szerezték meg.* Mindkét fél munkáját nagyon megkönnyítené, ha a kocsikat feladó állomások nagyobb gondot fordítanának a járművek állapotára és a fuvarokmányokra. Egyes feladó állomások munkája igen sok problémát okoz a közös határállomás dolgozóinak.

Szakszervezetünk budapesti területi bizottsága nevében *Peczár István* adta át a vándorzászlót Orosházi Ferenc állomásfőnöknek, majd sor került a jutalmak átadására.

NÉGY ÉVTIZED TANÚJA

„Most más az életünk, szebb a hivatásunk..."

Az Élüzem címmel hatszor kitüntetett *Keszthely* állomás főraktárnoka, *Kovács József* bácsi 39 évvel ezelőtt kezdte meg vasúti pályafutását, s most, néhány hét múlva nyugdíjba vonul.

Életének egy becsülettel megszolgált nagy fejezetét zárja le ezzel, s a megérdemelt pihenés ideje következik most. De vajon könnyű lesz-e? Szótlanul ingatja a fejét. Aki ismeri, tudja, hogy a tennivágyás, a munka szeretete ezután is tovább lobog benne, hiszen életének célja, értelme volt ez a munkahely.

— *Pályamunkásként kezdtem* — mondja —, *azután raktári dolgozó lettem, majd váltókezelő, később fűtőházi beosztott, és 1953-ban kerültem véglegesen a raktárba.*

Az állomásfőnök, *Rozsnyai László* is azt mondta róla, hogy a szakmai pontosság a legfőbb erénye. Hozzátette azt is, hogy *Józsi bácsi az állomásiak, főként a fiatalok példaképe.* Bizony, az efféle főnöki dicséret felér egy kitüntetéssel.

A nyugdíjba készülő főraktárnoknak 13 évvel ezelőtt nagy szerepe volt az első szocialista brigád, a *Petőfi* brigád megszervezésében. A brigád tavaly elnyerte az aranyfokozatot. Józsi bácsi pedig személy szerint kétszer — 1969-ben és 1973-ban részesült *Kiváló dolgozó* kitüntetésben, miután már ötször kapott dicsérő oklevelet.

— *Az elismerés mindig jólesett, ugyanakkor még jobb munkára serkentett* — mondja Kovács József. — *Az okleveleket bekereteztettem és otthon, a szobám falán tartom.* Emlékeztetnek ezek nemcsak a dicső napokra, hanem azokra a nehéz időkre is, amikor inkább szidást kaptunk, mint dicséretet. Megtörtént például a harmincas években, hogy az állomásfőnök hajnali négykor az állomás területén elszórt cigarettacsikkeket szedette fel velem, de olyan durva hangon parancsolva, hogy megalázzon, de eszembe sem jutott tiltakozni. *A mai fiatalok általában nem is értik, milyen más világ volt régen, s hogy mennyire megváltozott, mennyivel szebb most az életünk, a hivatásunk.* Vannak, akik belépnek közénk, aztán



el is mennek tőlünk. Számtalanszor elbeszélgettem az ilyen fiatal kollégákkal, s próbáltam a szívükhöz szólni. Néha sikerült, néha nem. Én a fiamat is vasutasnak szerettem volna adni, de sajnos, 17 évesen baleset érte... örökre elhagyott.

Józsi bácsi néhány pillanatra elhallgat, azután így folytatja ismét:

— *Nehezen szakadok el munkatársaimtól, ezért úgy gondolom, hogy nyugdíjasként is vissza-visszajárok majd közéjük. Ezenkívül vár otthon a kis szőlőm, gyümölcsösöm. Elfoglalom magam, bár ott is hallom majd messziről a zakatoló, sípoló vonatokat...*

Kesztyűs Ferenc

Miskolci siker Balatonkenesén

az országos vasutas kispályás labdarúgó-bajnokság döntőjében

Az üzemi tömegtestnevelésben, hasonlóan az egyesületi és versenysporthoz, a labdarúgás vonzza a legnagyobb tömegeket. Tömegvonzása azonban itt nem a nézők, hanem a résztvevők számában nyilvánul meg. Bizonyítja ezt, hogy valamennyi területi bizottságunknál évről évre nőtt a benevezett csapatok száma, kialakult és egységes elvek alapján folynak a küzdelmek a különböző bajnoki címek elnyeréséért.

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya 1973. évre meghirdette a vasúti szolgálati helyek csapatainak országos döntőjét. A versenykiírás értelmében a részvevő csapatoknak hosszú és fáradságos utat kellett megtenni ahhoz, hogy végül *a legjobb hat Balatonkenesén döntse el az első hely sorsát.*

A döntőt megelőzően a területi bizottságok irányításával folytak a küzdelmek. Egy-egy szolgálati helyen lezajlott bajnokságok győztesei részt vettek az adott csomóponthoz tartozó üzemek győzteseinek bajnokságán, ahonnan a legjobb részvételi jogot nyert a területi döntőre. *1973. augusztus 15-re a területi döntők befejezésével kialakult az országos döntő hatos mezőnye.*

A hat területi bizottság képviseletében az alábbi csapatok vettek részt a vasutasszakszervezet balatonkenesei üdülőjében megrendezett döntőben: Szeged: *MAV Igazgatóság csapata;* Budapest: *Székesfehérvári MAV Járműjavító csapata;* Pécs: *Dombóvári Vontatási főnökség csapata;* Debrecen: *MAV Debreceni Építési Főnökség gépállomásának* csapata; Szombathely: *MÁV Járműjavító csapata.* Miskolc: *MAV Járműjavító csapata.*

Az igaz sportbarátság jegyében lezajlott kétnapos, izgalmakban bővelkedő mérkőzések igazságos helyosztozkodással végződtek.

Az 1973. évi kispályás vasutas labdarúgó bajnokságot a miskolci járműjavító csapata nyerte. 2. Szombathelyi Járműjavító, 3. Debreceni Építési Főnökség Gépállomás, 4. Dombóvári Vontatási Főnökség, 5. Székesfehérvári járműjavító, 6. Szeged Igaz.

Az első országos kispályás vasutas labdarúgó-bajnokság elérte célját és minden bizonnyal tapasztalatokkal megerősödve folytatódik az elkövetkező években is. *Hiszen az év elején közel 800 csapat kezdte meg országszerte a vetélkedést a döntőbe jutás jegyében.* Köszönet érte mindazoknak, akik fáradságot és időt nem kímélve tevékenykednek azért, hogy az elképzelések valóra váltak.

Sz. Gy.

KŐSZEGI KÉZILABDÁSOK

Aranyérmet nyertek az Úttörő-olimpián



Az úttörő-olimpia fiú kézilabda-bajnokcsapata

A IX. Nyári Úttörő-olimpián — amelynek színhelye Dunaújváros volt — *nagy meglepetést keltett a Kőszegi MÁV Nevelőotthon kézilabdacsapatának kitűnő szereplése.* A *Csabai András* főtanácsos, nevelőtanár edzői irányításával sportoló 10—14 éves fiúk megszerezték az olimpiai bajnokcsapat címet, ezenkívül elnyerték azt a különdíjat is, amit a *Dunai Vasmű* a legeredményesebb fiúcsapatnak ajánlott fel.

Mindez nem a véletlenen múlott, hiszen sok-sok szorgalom. következtes és kemény munka előzte meg a sorozatos győzelmeket.

Az első meglepetést a Honvéd-utánpótlással teletűzdelt Budapest csapatának 13:10 arányú legyőzése keltette, majd a dunaújvárosiakkal szemben elért 17:14-es végeredmény fokozta ezt. Ugyanígy, önmagukért beszélnek a többi eredmények is: *veretlenség az olimpiai elődöntő ceglédi csoportjában* a Győr-Sopron, Veszprém, Pest és Komárom megye csapataival vívott mérkőzéseken, majd a Nyíregyháza ellen elért 25:5, a Szentlőrinc elleni 16:10, s a legnehezebb ellenfél, Gara csapatának legyőzése 12:8 arányban.

Ezek után könnyebb megérteni, hogy lett *Pápai János*, a Kőszegi MÁV Nevelőotthon tanulója (37 góllal) az olimpiai kézilabda-bajnokság gólkirálya, és hogy miért hívott meg *Fazekas László*, az ifjúsági válogatott edzője három kőszegi fiút — Arató Tamást, Zelovich Nándort és Pápai Jánost — az országos válogatott keretbe.

Bizonyára lesz még alkalom arra, hogy közelebbről is bemutassuk lapunkban ezeket a gyerekeket, és a velük oly nagy szeretettel, hozzáértéssel foglalkozó Csabai András edzőt. Ezúttal csak annyit róluk: gratulálunk az olimpiai sikerhez!

Kettős mérkőzések a Szőnyi úton

Úgy tűnik, helyes volt a kezdeményezés, hogy az új labdarúgó bajnoki szezonban a BVSC NB II-es és a Vörös Meteor Egyetértés NB I-es csapata a Szőnyi úton közösen rendezi mérkőzéseit. Már a bajnokság második fordulójában is több mint hatezren foglaltak helyet a lelátókon, s ha majd élesedik a harc, rangadók is lesznek, bizonyára a „telt ház" táblát is ki lehet tenni a kapukra.

— Örömmel tettünk eleget az Egyetértés kérésének, amikor azzal fordultak hozzánk, hogy amíg elkészül a Csömöri úti sporttelepük, nálunk legyenek „albérlők" — mondta *Berecz Zoltán, a BVSC* ügyvezető elnöke. — *Ezzel a vasutas és a zuglói szurkolóknak is az eddiginél jobb, gazdagabb labdarúgó programot tudunk biztosítani.* S biztatásunk segítheti a BVSC-t, hogy esetleg már jövőre előbbre lépjen, feljebb kerüljön egy osztállyal.

A VM Egyetértés vezetősége elégedett első benyomásaival. Az élvonalbeli klub megfelelő, szép környezetű otthont kapott. A vasutasok jól használták fel a részükre adott százezer forintot: korszerűsítették a labdarúgó-létesítményt.

— Számunkra az volt a legkellemesebb, hogy a BVSC nagy megértéssel segített és igazán őszinte sportbarátsággal oldotta meg gondunkat — mondta *Kőszegi Tibor*, az Egyetértés ügyvezető elnöke. — Az anyagiakban sincs vitánk: a hazai mérkőzések bevételének 40 százalékát a vasutasok, 60 százalékát mi kapjuk.

A pályán már lezajlott két kettős mérkőzés után idén még három alkalommal láthatnak dupla programot a szurkolók.

Október 6-án: BVSC—Gyöngyös és Egyetértés—SZEOL, október 28-án: BVSC—Nyíregyháza és Egyetértés—Pécs és november 11-én: BVSC—Kisterenye, Egyetértés—Ü. Dózsa.

K. M.

EZÜSTÉREM MÜNCHENBEN

Vízilabdázóink sikere az USIC-bajnokságon

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) augusztus 26. és szeptember 1. között *Münchenben* rendezte meg a IV. vízilabda bajnokságát. A verseny rendezője az USIC elnöksége megbízása alapján az NSZK Vasutas Sportszövetsége volt. A mérkőzésekre csodálatosan szép környezetben, a müncheni Dantebad uszodában került sor. (Ez a létesítmény az 1972. évi olimpiára készült.)

A bajnokságon 9 ország — *Belgium, Bulgária, Franciaország, Hollandia, Lengyelország, Románia, Szovjetunió, Magyarország és a Német Szövetségi Köztársaság* — vasutas csapatai vettek részt.

A verseny 3×3 csoportbeosztásából, a csoportok első két csapatai kerültek a 6-os döntőbe. A magyar csapat az elődöntőben 12:3 arányban legyőzte a bulgárokat, majd 17:1 arányban a vendéglátó NSZK csapatát.

A hatos döntőben minden csapat mérkőzött egymással. A magyar csapat, amely azonos volt a BVSC NB I-es tehetséges fiatal gárdájával, a mérkőzések során megnyerte a közönség szimpátiáját. *A legszebb mérkőzéseket vívta, ötletesen, technikásan játszott.* Egyetlen vereséget szenvedett, 7:5 arányban, a román nemzeti bajnokság éllovasai között szereplő Rapid csapatától.

A legizgalmasabb a szovjet —magyar mérkőzés volt. A szovjet csapat a Moszkvai Lokomotív együttesére épült. Csapatunk végeredményben küzdelmes mérkőzésen 6:5 arányban megérdemelten győzött. Ez a győzelem a második helyezést jelentette.

A verseny végeredménye: 1. Románia, 2. Magyarország, 3. Szovjetunió, 4. Bulgária, 5. Lengyelország.

K. I.

KERESZTREJTVÉNY

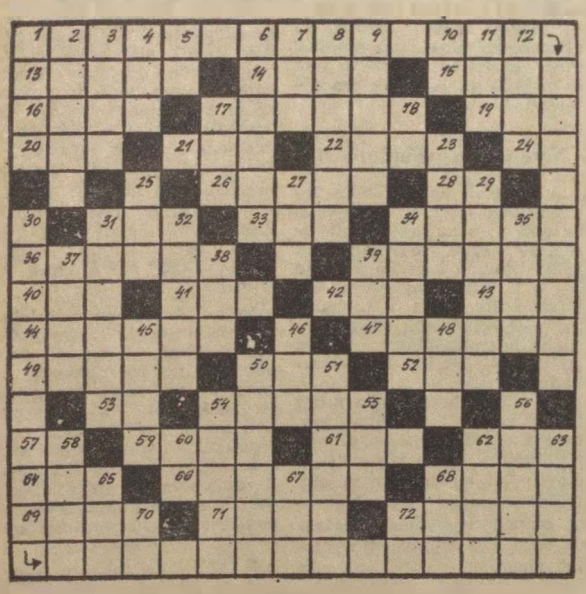
Vízszintes: 1. 1973 októberében sorrakerülő nagyjelentőségű esemény. (Folytatása a függőleges 30-ban.) 13. Alarm. 14. Az Alpok egy része. 15. Női név. 16. Vissza: hamveder. 17. Ausztria egyik tartományának lakója. 19. Betűpótlással útne. 20. Úgy jó, ha kövér. 21. Verssorok összecsengése. 22. Orosz félsziget. 24. Bóra a közepén. 26. Más táj,... 28. Hangtalanul lop. 31. Labda a hálóban. 33. A betegség velejárója. 34. A Rhone mellékfolyója. 36. Utánoz. 39. A kutyavezetői. 40. Élet. 41. Tápláló folyadék. 42. Időmérő. 43. Kutyája. 44. Vagyonátruházás. 47. Vissza: orosz női név. 49. Latin nemzetség. 50. Kevert apa. 52. Határozószó. 53. Juttat. 54. Farkas jelzője. 57. Az osmium kémiai jele. 59. Irat. 61. A fizika erőegysége. 62. Latin művészet. 64. Jugoszláv város. 66. Jelentős vasúti csomópont. 68. Szégyenít. 69. Angol ital. 71. Rátelepszik. 72. Erőművéről híres dunántúli község.

Függőleges: 1. Tó a Szovjetunióban. 2. Ninive alapítója. 3. Angol hosszmérték. 4. Madarak lakhelye. 5. Háziállat. 6. Serkent, buzdít (latin). 7. Görög törzs volt. 8. Földmívelő indián törzs. 9. Esetleg a lóláb. 10. Zavarkezdet. 11. Női hang. 12. Idegen mozi. 17. Ebből a földből lesz az alumínium. 18. Szovjet repülőgéptípus. 23. Nem felső. 25. Ebben a faluban gyermekváros van. 27. Vízi növény. 29. Széle. 31. Spanyol cigánylány. 32. Nézés. 34. Nem mezőgazdasági. 35. Dunántúli folyó. 37. Végtelen méter. 38. Figyel. 39. Menyasszony. 45. Régi hangszer. 46. Erdei állat. 48. Állami bevétel. 50. Betakarítás. 51. Nem két pad közé. 54. Japán kikötőváros. 55. A vonat útja. 56. A részlet. 58. Angol méltóság. 60. K. H. 62. A gyulladás. 63. Galíciai folyó. 65. Vészjelzés. 67. V. Ü. V. 68. Banán közepe. 70. Garas szélei. 72. Csontokat köt össze.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 30. Beküldési határidő: 1973. október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szocialista brigádok vetélkedője. Újítók országos értekezlete.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 16. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Győri Istvánné, 5600 Békéscsaba, V., Könyves u. 16.; Lőrincz Lajos, 9700 Szombathely, Tóth Árpád u. 20. Sándor Ildikó, 1076 Bpest, VII., Thököly út 3. Szabó Andrásné, 4400 Nyíregyháza, Kölcsey u. 5. II. 7., Dobó József, 2730 Albertirsa, Landler Jenő út 23.



— VELOREX 350-es rokkantkocsi újszerű állapotban eladó. Cím: Angyalosy Gyuláné 1097 Budapest. IX., Fék u. 6. Telefon: 63—89 Bp. Ferencváros 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: 1964. Budapest
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Gyógyfürdő Tapolcán.** Az eddig közfürdő nélküli város dolgozóinak társadalmi összefogásával elkészült az új, városi fürdő. A fúrások helyén 630 méter mélyről buzog a 39-fokos gyógyvíz, amelynek vegyi összetétele szinte egyezik a hévízi gyógyfürdő vizével. A társadalmi munkából a tapolcai vasutasok is kivették részüket.

— **Helytörténeti vetélkedőt** rendeznek a miskolci járműjavító szocialista brigádjai, városuk felszabadulásának 29. évfordulója tiszteletére. A szakszervezeti klubkönyvtár támogatásával lezajló ki, mit tud szeptember 1-től november 30-ig tart, s a győztes brigádok díjait december 3-án, ünnepélyesen adják át, a város felszabadulásának évfordulóján.

— **Vietnami műszakot** tartottak szeptember 1-én, szabad szombatjukon a békéscsabai pályafenntartási főnökség gépesített, mozgó pályamesteri szakaszának szocialista brigádjai, 70 részvevővel. A nyolcórás műszakban elért 110 százalékos teljesítményük mintegy 10 000 forintos ellenértékét a vietnami háborús károk helyreállítására ajánlották fel.

— **Megkezdődött a cukorrépaszezon.** Az ország tizenegy cukorgyára várhatóan 310—320 ezer vagon répát vásárol fel, amiből mintegy 35 000 vagon cukrot gyártanak. A KPM, a Központi Szállítási Tanács, a MÁV vasútigazgatóságai megtették a szükséges intézkedéseket, hogy elegendő teherkocsi álljon a cukorgyárak rendelkezésére.

— **Magyar vasutasok nyerték** Somoskőújfalu és Fülek határállomások nemzetközi munkaversenyét, az első félévi eredmények alapján. Az értékelés szerint a magyarok 508, a csehszlovák vasutasok 278 pontot gyűjtöttek, így a vándorzászló Somoskőújfalu állomás dolgozóinak birtokába került, miután azt egy éven át a határon túl őrizték.

— *BRIGÁDBÉRLET. A szombathelyi járműjavító Haladás szocialista brigádklubja szeptembertől bérletet rendszeresített a Sávária Filmszínházban. Az akció célja az, hogy segítséget nyújtson a szocialista brigádok kulturális vállalásainak teljesítéséhez, az eszmei és művészi szempontból értékes alkotások megtekintéséhez.*

— **A 100. üvegirányvonatot** indították útnak augusztus 20-án, Orosháza-állomás dolgozói. Az első ilyen irányvonat 1970. január 25-én gördült ki az állomásról, s azóta mintegy három és fél ezer kocsiban 40 000 tonna öblösüveget vittek az irányvonatok az Orosházi Üveggyárból a konzervgyárakba, illetve a bortermelő állami gazdaságokba, a fővárosi pályaudvarok kikerülésével.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A 32. számból: 109 717/1973. I. D. Egyes munkaügyi rendelkezések módosításáról és kiegészítéséről.

A 33. számból: 107071/1973. 6. D. Építőipari munkagépek MÁV (belső) kölcsönbérleti díjtáblázatának módosítása.

A 34. számból: 110 603/1973. 11. B. Új mintájú összvonalas szabadjegy rendszeresítése a MÁV törzsgárdatagjai részére.

110 141/1973. 1. D. A jelzőlámpa-kezelés. -kihordás és sorompókezelés díjazásának szabályozása.

A 35. számból: 107 443/1973. 1. D. A Magyar Államvasutak Törzsgárda Szabályzata.

110 728/1973. 1. D. A Magyar Államvasutak Törzsgárda Szabályzata végrehajtásával kapcsolatos eljárási utasítás.

110 544/1973. 1. D. A gépjárművezetők munkabérének megállapításáról szóló rendelet módosítása.

A 36. számból: 110 719/1973. 1. D. A részesedési alap felhasználásáról szóló rendelet módosítása.

A szerkesztőség üzeni

Fekete László, Pál István Miskolc; Óvári László, Füzesi Tihamér Debrecen; Almási Bertalan Püspökladány; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Halmai János Pécs; Radányi György Szombathely; Szücs Ferenc Hatvan; Varga József Székesfehérvár; Bognár Károly Tapolca; Egeressi Zsigmond Záhony; Sziládi Sándor Szeged; Pintér Lajos Vácrátót; Urbán József Hegyeshalom; Goldgruber Pál Budapest: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tokod állomás dolgozóit; Papp Dezső Szeged; Szücs Ferenc Hatvan; Varga Gyula Püspökladány; Akli István Budapest; Trencsényi János Mezőtúr; Magyar János Eger; Varga József Székesfehérvár: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

— **Elcserélném 1 szoba félkomfortos** (komfortosítható) Ferenc körúti, gázfűtéses, tanácsi lakásomat nagyobb, MÁV, vagy tanácsi bérlakásra, megegyezéssel. Érdeklődni lehet: 48—86 üzemi, illetve 143—530-as telefonon este 18 óra után. Völgyi Miklós.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET,

AJÁNDÉKOT,

TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

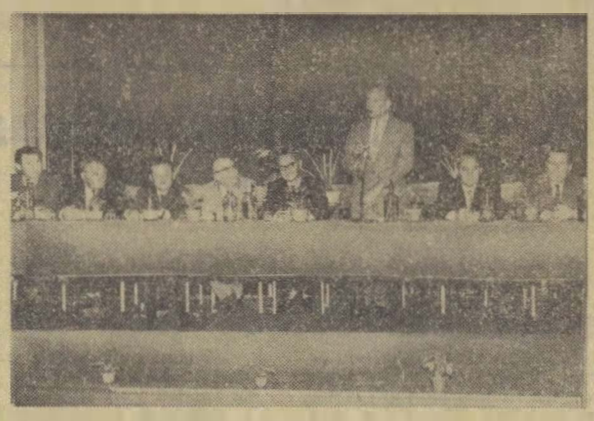
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1973. OKTÓBER 2.

Gáspár Sándor látogatása a Landler Jenő járműjavítóban



Gáspár Sándor beszédét mondja

Amint csendesedett a munka zaja a *Landler Jenő járműjavító* műhelyeiben, úgy népesedett be a művelődési ház — az egykori „Koplaló" — környéke. (Talán csak az idősebb rákospalotaiak tudják, hogy a Koplaló elnevezés az első világháborút követő nyomorúságos időkből ered, mivel akkoriban itt kaptak néhány betevő falatot az Istvántelki Főműhely munkásai.) Most nagygyűlésre jöttek egymás után az emberek, hogy meghallgassák a gyárban délelőtt — szeptember 18-án — látogatást tett vendéget: *Gáspár Sándort*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagját, a SZOT főtitkárát.

Már csendesedik is a zsúfolásig telt nagyterem...

A vendég kíséretében *Lantos Zoltán*, a XV. kerületi pártbizottság első titkára, *Pataki Béla* vb-elnök, *Fenyvesi István* igazgató és *Petővári László*, az üzemi pártbizottság titkára együtt lépnek az elnökségi emelvényre.

A SZOT főtitkára e nap délelőttjén már többekkel találkozott és beszélgetett azok közül, akik ott ülnek a széksorokban. Miután végigjárta az üzemet és megtekintette a munkát, hivatkozik is a kedélyes eszmecserékre.

— *Az egyik munkástól megkérdeztem* — meséli *Gáspár Sándor*, a szónok —, hogy mit szólna hozzá, ha magasabb politikai vagy gazdasági pozícióba kerülne. „*Ekkora felelősséget nem vállalnék*", hangzott a válasz. A másik — folytatta a főtitkár — már vállalná az új beosztást, de eleve teendői közé sorolta, hogy a járműjavítóban csökkentené a munkaidőt és emelne a béreket.

A hallgatóság soraiban végighullámozott a derültség, ám a mondanivaló fontosságát valamennyien jól megértették. *Gáspár Sándor kifejtette, hogy napjaink egyik legfőbb feladata a társadalmi, a csoport- és az egyéni érdekek jó összhangját megteremteni, s ennek megfelelően társadalmi méretekben gondolkozni.* Kívánatos lenne, hogy mindenki önmaga szellemiségében is végrehajtson egy általános „normarendezést". Ez azt jelenti, hogy magasabbra kell emelni a mércét önmagunkkal szemben, és másokkal szemben is, mert csak ilymódon érhetjük el egyéni céljainkat, s valósíthatjuk meg teljesülését. *Aki tisztességesen, becsületesen dolgozik a közjóért, az önmagát és a közösséget egyaránt szolgálja.*

A SZOT főtitkára elismerően szólt a Landler Jenő járműjavítóban is tapasztalható, magas színvonalú munkásaktivitásról, amely kifejezésre jut a szocialista munkaversenyben, a szocialista brigádmozgalomban is.

— *A szocialista munkaverseny és a szocialista brigádmozgalom ebben az üzemben is, másutt is, egyre inkább a közösségi ember formálásának szolgálatában áll* — állapította meg Gáspár Sándor. — Feltétlenül jelentős eredmény, hogy ez a mozgalom a jól végzett, pontos munkát állítja a középpontba, s ezzel a termelési, gazdasági feladatok jó megoldását célozza.

A főtitkár beszélt a brigádmozgalomnak azokról a lényeges jegyeiről is — *az egymáson való segítésről, a kulturális nevelőmunkáról, az önképzésről önművelésről* —, amelyek a járműjavítóban folytatott munkaversenynek is sajátosságai. Ezzel kapcsolatban *dicsérte a szakszervezeti bizottság versenyszervező munkáját, mert abban mindazok az előnyös vonások megtalálhatók, amelyek elterjesztésére országos méretekben is törekedni kell.*

Gáspár Sándor végül arra biztatta a járműjavító vezetőségét, hogy éljenek az önállóságban rejlő lehetőségekkel a termelékenység emelése, az eredmények és jobb munka érdekében, egyaránt szolgálva ezzel a társadalmi, a csoportes az egyéni érdekeket.

A nagygyűlés résztvevői táviratot küldését határoztak el az Országos Béketanácshoz, s ebben a táviratban szolidaritásukat fejezték ki a chilei nép, a puccsista katonai terror áldozatai iránt.

G. J.

Magyar vasutasok kitüntetése a csehszlovák vasutasnap alkalmából

Ján Streber, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Államvasútjának magyarországi vezérképviselője fogadást adott a csehszlovák vasutasok napja alkalmából.

A fogadáson megjelent *dr. Zoltan Rabay*, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság budapesti ideiglenes ügyvivője, nagykövetségi tanácsos, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatójának első helyettese, *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály Pártbizottság titkára, *Bajusz Rezső, a KPM* Közlekedéspolitikai Főosztályának vezetője és a vasút számos magasrangú vezetője.

Ján Streber, a CSD vezérképviselője méltatta azokat a sikereket, amelyeket a magyar és csehszlovak vasutasok közös összefogásával, a *határállomásokon való tartózkodási idők* lerövidítésével, a személy- és áruszállítás meggyorsításában elértek. Hangsúlyozta, hogy *a CSD dolgozói ebben az évben a tavalyi eredményeiket 11—14 százalékkal teljesítették túl.* Ez a dolgozók magasabb képzettségét, hivatástudatát és áldozatos munkáját bizonyítja.

Magyarország és Csehszlovákia között *hét határátmenetben történik a személy- és áruszállítás*, mindenütt példás együttműködés és barátság teszi jobbá dolgozóink munkáját.

Köszönet jár ezért csehszlovák részről azoknak a magyar vasutasoknak, akik közös munkánkról, feladataink megoldásából oroszlánrészt vállaltak.

Dr. Stefan Sutka, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság szövetségi közlekedésügyi minisztere a két ország vasútjai közötti kapcsolatok megerősítéséért, az együttműködés továbbfejlesztéséért *Szűcs Zoltán* MÁV-vezérigazgatóhelyettesnek, *Csárádi Jánosnak*, a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség vezetőjének, *Óroszvári Lászlónak*, a Vasúti Főosztály Gépészeti Szakosztály vezetőjének, *Rácz Andrásnak*, a Vasúti Főosztály tervgazdasági és műszakfejlesztési szakosztály műszaki-gazdasági tanácsadójának, *Gál Lajosnak*, a miskolci igazgatóság automatizálási és számítástechnikai osztálya vezetőjének és *Kustán Zoltánnak*, Komárom állomás forgalmi szolgálattevőjének a *Csehszlovák Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetést adományozta.

Dunántúli körutazás — nyugdíjasoknak

Az *Északi járműjavító* 43 nyugdíjasa szeptember 12-én dunántúli kiránduláson vett részt *Novák László* főbizalmi vezetésével. Közlekedési eszközként a járműjavító panorámabuszát vehették igénybe, így útbaejtették Székesfehérvárt, Veszprémet, Herendet, Zircet, Pannonhalmát, Győrt, s onnan tértek vissza Budapestre. A programban szerepelt többek között a herendi múzeum és egyéb nevezetességek megtekintése, s a belépődíjakat a Törekvés Művelődési Központ biztosította.

A járműjavító vezetősége, illetve szakszervezeti bizottsága a Törekvés Művelődési Központtal együttműködve rendszeresen gondoskodik a nyugdíjasok fokozott megbecsüléséről.

Ennek eredménye volt az is, hogy a nyáron — június, július, augusztus hónapokban kéthetenként 24—24 nyugdíjas pihent napi 5 forintos térítés ellenében az üzem Római-parti üdülőjében.

Az idős emberek hálásak a gondoskodásért, s jó érzéssel veszik tudomásul, hogy nyugdíjazásuk után sem lazult a kapcsolat egykori munkahelyükkel.

FÉL ÉV ALATT

Hárommillió forint megtakarítás

Növekedtek a vontatási teljesítmények a miskolci igazgatóság területén

Eredményesen dolgozott az első felévben a miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálata. Az igazgatóság vontatási osztályának harmadik negyedévi munkaértekezleten — amelyen a társszolgálati ágak képviselőin kívül részt vett *Zsiga Lajos* igazgatóhelyettes is — *Czimma János* osztályvezető arról számolhatott be, hogy a 100 etkm tervet 101,09 százalékra, ugyanezt a tervmutatót egy mozdonyra számítva 107 százalékra teljesítették az első félévben. Jelentős üzemanyagmegtakarítást értek el a miskolci területen dolgozó vontatási főnökségek. Tovább javult az utazó személyzet egy szolgálati órára eső kilométer teljesítménye és csökkent az átlagos szolgálati óraszámuk. *Hárommillió forint megtakarítás jelzi az önköltség csökkenését.*

Czimma János elmondotta, hogy az év elején csak dinamikus színttartással számolt a vontatási osztály. Ezzel szemben *jelentős növekedés tapasztalható a személy- és az áruszállításban egyaránt.* Ennek figyelembe vételével kell felkészíteni a vontatási dolgozókat a várható őszi csúcsforgalom minden eddigit meghaladó feladataira és arra kell törekedni, hogy megfelelő számú, kifogástalan állapotú mozdony és kocsi álljon a forgalom rendelkezésére.

Foglalkoztak azzal is, hogy csökkentek ugyan a személyi és árgyi balesetek, de fegyelmezettebb munkával, az utasítások és a munkavédelmi óvórendszabályok következetesebb betartásával még kedvezőbbé tehetnék volna az igazgatóság baleseti statisztikáját.

A tanácskozás vitája során szóvá tették, hogy jelentősen megnövekedtek az idegen vállalatok által okozott kocsirongálások az igazgatóság területén. *Javasolták ezzel kapcsolatban, hogy a károkozások felfedezésének fokozottabb ösztönzését valósítsák meg.* Eddig csak a károszszeg egy százalékát kapta a rongálást felfedező vasutas dolgozó, s ez a jutalom a legtöbb esetben alig haladta meg a 10—15 forintot. Javasoltak, hogy az ösztönző jutalmat legalább a kár értékének 5—10 százalékára emeljék fel.

Aggasztó jelenség a teherkocsijavító fiókműhelyek fluktuációja. A nagy számú kilepést a mostoha körülmények okozzák, s az, hogy a dolgozók bérezése nem áll megfelelő arányban az itt végzendő nehéz fizikai munkával. Javasolták olyan premizálási rendszer kidolgozását, amely vonzóbbá tenné a kocsijavítás nehéz fizikai munkáját.

Nagyon sok kocsi vár selejtezésre a miskolci igazgatóság egyes állomásain. Tarolásuk már szinte forgalmi akadályt képez. A III. osztály képviselője felszólalásában intézkedést kért, hogy a társigazgatóságok egyelőre ne küldjenek selejtezésre szánt kocsikat a miskolci területre, mert tárolási nehézségek miatt kénytelenek lesznek azokat visszairányítani.

EGYETLEN ÉV ALATT

Háromszorosára nőtt Sárváron a napi kocsiforgalom

A rohamosan növekvő forgalom az 1971-ben Kiváló főnök címet nyert Sárvár állomás fejlődését is meghatározza. *Varga Ferenc* állomásfőnök, *Horváth Zoltán* oktatóés vezénylőtiszt, *Szenteleki János* párttitkár, valamint *Szász Károly* kereskedelmi hivatalnok felvaltva sorolják az eredményeket és a gondokat.

Egész évben őszi forgalom

— Az idén, január első napjától egyfolytában őszi forgalmi szinten teljesítjük a tervet. Szombathely mentesítéséből is részt vállaltunk, így állomásunkon rendezzük a murakeresztúr—gyékényesi vonatokat. Míg 1972-ben átlagosan havi 1200 kocsi fordult meg Sárvárott, az iden már 3800-ra nőtt a havi kocsiforgalom.

Az adatok indokolják a sárvári vasutasok leghőbb óhajának megvalósítását, azt, hogy a III. csoportú állomást II. csoportba sorolják.

— Szeptember 15-én a helyi cukorgyárban megkezdődött a répaszezon — újságolja Szász Károly. — A cukorrépa szállítását az idén már 12 000 nagyvasúti kocsival bonyolítjuk le. A terv szerint december 15-ig be kell fejezni a répa szállítását, amire egyébként garancia a gyár, illetve az állomás szocialista brigádjainak szerződése, s nem kevésbé az előző évek gyakorlata.

Az állomásfőnök elégedett

A brigádok munkájáról szólva Szenteleki János elmondta, hogy bár a mozgalom mindössze három esztendeje bontakozott ki az állomáson, *a 35 tagot számláló három szocialista brigád közül kettő már elnyerte a zöldkoszorús jelvényt.*

Az állomásfőnök nagyon elégedett nemcsak a brigádok, hanem valamennyi itt dolgozó vasutas munkájával, s a kiváló teljesítményeket is joreszt annak tulajdonítja, hogy 80 százalékuk a torzsárda tagja.

— Hiszen, ha az emberekben nem lenne olyan erős a hivatástudat, aligha tudnának az evről évre növekvő követelményeknek ugyanazzal a létszámmal eleget tenni — jegyzi meg Varga Ferenc.

Az utánpótlásról szólva, Horváth Zoltánnak sincs oka panaszra: ez év tavaszán öt fiatalt képeztek ki az állomáson. S bár mindegyikük bevált, *Bognár Ferenc* váltókezelő munkájával különösen elégedettek a vezetők.

A pártélet — és az ettől szinte elválaszthatatlan szakszervezeti tevékenység — színvonala is egyre magasabb Sárvár állomáson. A városi pártbizottság szeptember 10-én értékelte az alapszervezet — és általában a társadalmi szervek — munkáját, s azt jónak, folyamatosan javulónak minősítette. Ezzel összhangban mondja az állomásfőnök:

— A pártszervezet és a szakszervezeti bizottság minden vonatkozásban a legmesszebbmenőkig segíti, támogatja a gazdasági vezetést, kezdve a technológiai és egyéb munkafolyamatok jobb szervezétől, a berek megállapításán, a jutalmak szétosztásán át a dolgozók panaszainak orvoslásáig.

Ami nem a helyi vezetőkön múlik

Akadnak persze olyan panaszok is, amelyek orvoslása nem egyszerű, s nemcsak a helyi vezetésen múlik. Ezek közül legfájóbb, hogy az állomás több mint százesztendős felvételi épülete mindössze 350 utas befogadására készült, ezzel szemben *ma már 4000—5000 ember fordul meg az állomáson naponta.* S igaz, hogy a korszerű orvosi rendelővel, fürdővel, öltözővel ellátott szociális épület minden igényt kielégít, a húszesztendővel ezelőtti munkakörülmények között mégis nagyon nehéz a mai kívánalmaknak eleget tenni.

De éppen ezért érdemelnek dicséretet a derekasan helytálló sárvári vasutasok...

L. Simon Zsuzsa

JANUÁRTÓL SZEPTEMBER 25-IG:

1000 irányvonatot indítottak

Ajka állomás dolgozói szeptember 25-én, 7 óra 47 perckor indították *az idei ezredik irányvonatot.* Ez az általuk összeállított vonat bauxitot vitt a *Német Demokratikus Köztársaságba.*

Az ajkai vasutasok jó munkájára jellemző, hogy ebben az évben 1 millió 668 ezer 581 tonna árut ,továbbítottak közvetlen vagy rakodással képzett irányvonattal bel- és külföldre. Sikereik eléréséhez hozzásegítették őket a *Bakonyi Bauxitbánya*, a *Központi Szénosztályozó*, az *Ürkúti Mangánbánya*, valamint a *Timföldgyár és Alumíniumkohó* dolgozói.

Az évi szállítási feladatok teljesítéséből céljából az ajkai vasutasok továbbra is fontosnak tartják a vállalatokkal kialakított együttműködést, a kapcsolatok erősítését.

FELKÉSZÜLÉS A JÖVŐRE

Vasút és a környezetvédelem

Ez lesz a témája az október 4—5-én tartandó kollokviumnak, melyet a *Vasutasok Szakszervezete* és a *Közlekedéstudományi Egyesület* rendez Székesfehérváron. A nagyon is aktuális tanácskozáson üzemorvosok, műszakiak, szervezők mondják el a bonyolultabb, összefonódó kérdéseket, melyek az ember tevékenysége és a környezete között kialakultak. Elmondják a jelenlegi helyzetet és problémákat az egyes vasuti szolgálati ágak képviselői, megvitatják azokat a lehetőségeket, mellyel az ember környezetének elszennyeződése, rohamos romlása csökkenthető, megakadályozható.

A levegő, víz, talaj elszennyeződéséért az ember, illetve az ember által alkotott technika felelős, vagy az emberek nemtörődömsége és gondatlansága következménye.

Sokan fatálisan pesszimisztikusnak ítélik meg a helyzetet, ami igaz is, ha nem teszünk ellene semmit. *Sokan csodát várnak, pedig gondos előrelátással, tervszerű küzdelemmel legyőzhető a XX. századnak ez a veszélyes betegsége is,* ami környezetünk elszennyeződésében, megváltozásában jelentkezik.

A vasút is részt vesz ebben a folyamatban. Tevékenységével szennyezi a környezetét, zajával kellemetlenségeket okoz. Fel kell készülni tehát mind elméletileg, mind a gyakorlatban, hogy lehetőségeinkhez képest a legjobbat, a legtöbbet nyújtsuk környezetünk megóvása érdekében. A tanácskozás előadói érintik a vasúti létesítmények telepítésének környezetvédelmi szempontjait a gépészeti, a vontatási, a szállítási környezetvédelem széles témakörét.

SZOMBATHELYEN TANÁCSKOZOTT

az igazgatóság fiatal vasutasainak fóruma

Hogyan valósul meg az ifjúsági törvény a szombathelyi igazgatóság területén? Erről tanácskoztak a közelmúltban Szombathelyen a vasutas fiatalok képviselői és az igazgatóság gazdasági, mozgalmi vezetői.

Vitaindítóul *dr. Gorza Jenő*, az igazgatóság munkaügyi osztályának vezetője adott tájékoztatást. *Az igazgatóság területén 3158 harminc éven aluli fiatal dolgozik*, vagyis az összlétszám 23,2 százalékát alkotják a KISZ-korúak. Mozgalmi életük 32 alapszervezetben zajlik. Akadályozza a mozgalmi munkát a szolgálati helyek szétszórtsága, illetve az utazás, a változó munkahely stb. A nehézségek ellenére a *Kiváló ifjú szakmunkás, technikus, mérnök és közgazdász* mozgalom eleven és több siker, eredmény fűződik a mozgalomhoz.

Még van tennivaló

A fiatalok 42 százaléka dolgozik szocialista brigádban. Külön ifjúsági szocialista brigádok nincsenek, de talán jobb is, mert a fiatalok, együtt dolgozva a tapasztaltabb, idősebb szaktársaikkal, tanulhatnak tőlük. Az újítómozgalomból sem hiányoznak a fiatalok, s ebben különösen a vontatási szakszolgálatnál jeleskednek.

Az idősebbek általában megértéssel, szeretettel fogadják a fiatalokat. *A szakszervezeti bizottságok is segítik a beilleszkedésüket.* A munkakörülmények javulása, változása nyomán szintén egyre többen vonzódnak a vasúthoz. Mindezek mellett azonban még akad tennivaló, mert a fiatalok egy része még mindig átjáróháznak tekinti munkahelyét. *A TBÉF-nél és a TBFF-nél olyan nagymértékű a vándorlás, hogy a ki- és belépők száma meghaladja a főnökség összlétszámát.* Külön probléma az egyetemet és főiskolát végzettek beilleszkedése a vasúti munkába. A fiatalok döntő többsége szerint az erkölcsi és az anyagi elismerés biztosított. Helyes gyakorlat alakult ki a zalaegerszegi vontatási főnökségen: *évente külön keretből jutalmazzák a kiváló munkát végzett fiatalokat.* Életkörülményeiket hátrányosan befolyásolja, hogy a dolgozók csaknem ötven százaléka bejáró.

A segítség nem marad el

Szombathelyen, Tapolcán és *Ajkán* korszerű szociális létesítmények épülnek, amelyek javítanak majd helyzetükön. Az ifjú vasutasok 42 százaléka családos, s a fiatal családok 58 százaléka rendelkezik lakással. Huszonnyolc százalékuk a vasúttól vár támogatást a lakásgond megoldásához. A segítség nem marad el: *az igazgatóság az elmúlt hét évben 700 lakást juttatott dolgozóinak, s ennek 36 százalékát — jóval többet az átlagosnál! — a fiatalok kapták.* Ezenkívül több millió forint kölcsönt is folyósítottak ház- vagy lakásépítésre.

Végül ismertette dr. Gorza Jenő az igazgatóságra háruló feladatokat, s azok megvalósításához kérte a fiatalok segítségét.

Ezután a fiatalok kérdeztek, *Szabó Béla* vasútigazgató és munkatársai válaszoltak. A soproni és a zalaegerszegi vontatási főnökség képviselői a dolgozók gimnáziuma és a szakmunkásképzés továbbfejlesztése ügyében „interpelláltak". Az igazgatóság vezetői válaszul elmondták, hogy *Szombathelyen jövőre vasutas oktatási központ létesül.* Ez lesz az ország harmadik ilyen bázisa. Erre a célra már megvásároltak egy iskolaépületet. A jövő évtől műszaki középkádereket — művezetőket, pályamestereket, Diesel-mozdonyvezetőket — képeznek itt. A tapolcai fiatalok küldötte azt kérdezte, nem akadna-e a csomóponton egy helyiség, amelyben klubot rendezhetnének be. Az igazgatóság vezetője nyomban ajánlott egy alkalmas termet, csak azt kérte hangsúlyozottan, hogy a klub sose legyen üres, kihasználatlan.

Megbecsülik a fiatalokat

A szombathelyiek a KISZ-életről, a fiatalok által a termelésben elért sikerekről tájékoztatták a fórumot. A celldömölkiek szintén klubéletükkel kapcsolatban szólaltak fel.

Szabó Béla igazgató összefoglaló válaszában egyebek között arról szólt, hogy a szombathelyi igazgatóság vasutasai — köztük természetesen a fiatalok is — 6—8 évvel ezelőtt még átlagosan 18 000 forint évi jövedelemmel rendelkeztek, most pedig 30—33 000 forint az évi átlagkereset. A fiatal műszakiakat is megbecsülik, mert tehetségesek és felelősségérzetük is van. Másképp nem lehetne rájuk bízni emberéleteket, milliós értékeket. **Szelei Teréz**

AZ ELSŐ FÉLÉVBEN

335 millió forintot fordítottunk társadalombiztosítási szolgáltatásokra

A vasutas társadalombiztosítás első félévi gazdálkodása a számok tükrében

AZ ÉV ELSŐ FELÉBEN tovább emelkedtek a társadalombiztosításra fordított költségek, melyek a szociálpolitikai célkitűzéseknek megfelelően növelték a társadalombiztosítási ellátást. A szolgáltatások fejlesztése, az igénybevétel növekedése, a családi pótlék és a gyermekgondozási segély havi összegének felemelése *ez év első felében az összkiadásokat közel 335 millió forintra emelték*, szemben az 1972 azonos időszak 301 millió forint költségével.

A társadalombiztosítási ellátás minősége, fejlődése tükröződik az egy dolgozóra jutó kiadás alakulásában is. A két időszak közötti időben *1672 forintról 1864 forintra emelkedett.*

Az említett kiadások a vasutas biztosítottak családi pótlék, táppénz, terhességi-gyermekágyi segély, gyermekgondozási segély, gyógyszer, gyógyászati segédeszköz ellátását, valamint egyéb társadalombiztosítási készpénz és gyógyászati szolgáltatását ölelik fel.

A családi pótlék a társadalombiztosítás keretében a családos dolgozóknak nyújtott anyagi ellátás, amelynek célja az egyéb szociális juttatásokkal együtt enyhíteni azt a különbséget, amely a családos és nem családos dolgozók életkörülményei között fennáll. *Ez év első napjától érvénybe lépett kormányrendelet a gyermekenként járó családi pótlékot 50 forinttal emelte fel.* A vasutas családok az év első fizetésével együtt, már a magasabb összegű családi pótlékot kapták kézhez. Az emelés első félévi pénzügyi kihatása 23 millió forint volt.

A KORMÁNYINTÉZKEDÉSEK hatására a családi pótlékban részesülők száma is emelkedett. Az emelkedés a két gyermekes családokig említésre méltó, mert sajnálatosan a 3 és ennél több gyermekes családok száma — hasonlóan az előző évekhez — tovább csökken. A csökkenés a vasutas családoknál, de országosan is évek óta tartó jelenség, amelyet egyelőre a kormányintézkedéseknek sem sikerült pozitív irányban megváltoztatni.

A kiadásokból *a táppénz közel 125 millió forintot tesz ki*, 7 százalékos táppénzes arányszám mellett. A táppénz százalék 1972 első félévéhez viszonyítva 0,2 százalékkal nőtt, s ennek megfelelően emelkedett a táppénzkiadás is. *Az év első felében a napi átlagos táppénzes létszám 11 493 fő volt.* Ez azt jelenti, hogy a vasutas dolgozók mintegy 9 százaléka esik ki naponta a termelő munkából, pótlásuk gondot és megterhelést jelent a vasút egész területén. *A táppénzes helyzet javítása tehát közérdek.* A szakszervezeti szerveknek is jobban figyelemmel kell kísérni a dolgozók egészségügyi ellátottságát, többet kell foglalkozni a betegségek megelőzésével, az üzemi egészségvédelem további javításával, valamint a dolgozók egészségügyi kultúrájának emelése érdekében az egészségügyi felvilágosító tevékenység fokozásával.

A terhességi-, gyermekágyi segély az előző év hasonló időszakának kiadásához mérten másfél millió forinttal emelkedett. Az örvendetes növekedést a női munkavállalók számának, és a születési gyakoriság emelkedése indokolják.

A GYERMEKGONDOZÁSI segélyt igénybevevők számának és *január 1-től a segély havi összegének 650 forintra emelkedésével az első félévi összeg több mint 1 millió forinttal volt magasabb, mint 1972 első félévében.* A vasúton ezt a kedvezményt a segélyezés bevezetése óta 8041 szülőnő vette igénybe, a jogosultak 71,8 százaléka.

Az év első felében a gyógyszerkiadás összege több mint 60 millió forint volt. A vény átlagár állandóan emelkedik, emelkedésében szerepet játszik az a tény, hogy évről-évre újabb, korszerűbb, de egyben drágább gyógyszerek kerülnek forgalomba. A betegek gyógyítása elsőrendű feladat, az összeg nagysága azonban azzal is összefügg, hogy *divatba jött a felesleges gyógyszergyűjtés.* Az egészségügyi felvilágosító munkának ezen a téren is jobban kellene érvényesülnie.

A gyógyászati segédeszköz kiadások összege fél millió forinttal emelkedett 1972 azonos időszakához viszonyítva. A kiadások emelkedését az igények növekedése, a korszerűbb, és az esztétikai igényeket is egyre inkább kielégítő szolgáltatások biztosítása indokolja.

EMELKEDTEK az egyéb társadalombiztosítási készpénz segélyek, valamint az egyéb gyógyászati szolgáltatásra fordított összegek is.

Dr. Gevicser Pálné

ÖTÖS NÉVADÓ A FATELÍTŐNÉL

Ötös névadó ünnepséget rendeztek szeptember 25-én a *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* igazgatóságán. A szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet közreműködésével megtartott bensőséges ünnepségen *Bécser Péter* az igazgatóság szb-titkára köszöntötte a résztvevőket, mindenekelőtt a kis állampolgárok — *Ágoston Szilvia, Bukovszky Erika, Muszi Miklós, Pozsonyi Andrea és Sólyom András* — hozzátartozóit, névadósüleit.

A VI. kerületi Tanács anyakönyvvezetője előtt elhangzott fogadalomtétel után a vállalat vezetősége nevében *Kovács B. János* műszaki igazgató a gyermekek nevére szóló 1000—1000 forintos nyereménybetétkönyvet adott át ajándékképpen a szülőknek.

A Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének nyilatkozata

Mély felháborodással értesültünk a sajnálatos eseményről, hogy Allende elnök kormányát, melyet a chilei nép választott, a katonai junta megdöntötte.

A Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (UIS) 16,5 millió tagja nevében mélységesen elítéli a reakciós erők cselszövényeit, melyet az amerikai imperializmus támogat, akik megkísérlik, hogy megfosszák a chilei népet szerzett jogaitól és demokratikus szabadságától.

Teljes együttérzésünket juttatjuk kifejezésre a chilei szakszervezeteknek és az ország minden haladó szervezetének. Biztosítjuk a chilei dolgozókat teljes és mélységes szolidaritásunkról és felhívjuk az egész világ minden szállítási dolgozóját: szilárdan támogassák és szolidaritásukkal erősítsék a chilei dolgozókat. Bontakoztassanak ki tiltakozó kampányt az imperializmusnak ez ellen az újabb terrorcselekménye ellen.

Prága, 1973. szeptember 12.

A Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége Titkárság

A GYERMEK KÖTELESSÉGE

gondoskodni a keresőképtelen szülő eltartásáról

Minden év május első vasárnapján boldog mosollyal, néha könnytől fátyolos szemmel veszik át gyermeküktől a megemlékezés, a szeretet, a gondoskodás virágait az édesanyák. De nem minden anyának és nem minden szülőnek jut a gyermeki gondoskodásból. Ki tudná megmondani, hány szülő vállalja inkább a nélkülözést, mintsem kérje, sőt, peres úton követelje gyermekétől a gondoskodást, a törvény által biztosított *szülőtartást.*

A közfelfogás mélyen elítéli azokat, akik — az állam, esetleg idegenek emberséges támogatására számítva — *nélkülözésnek teszik ki a szüleiket.* Szocialista erkölcsi felfogásunk szerint is nagyon elítélendők azok, akik — bár kereseti, jövedelmi és vagyoni viszonyaik lehetővé tennék — nem teljesítik önként a tartásra szoruló szülőkről való gondoskodás erkölcsi és jogi kötelezettségét.

A szülőtartásról a családjogi törvény rendelkezik. A törvény végrehajtása, valamint a szülőtartási perek társadalmi jelentősége és a szocialista erkölcsi felfogás maradéktalan érvényre juttatása érdekében elvi jelentőségű irányelveket állapított meg a *Magyar Népköztársaság Legfelsőbb Bírósága.* Az ebben az évben megjelent *irányelvek* elsősorban a bíróságok jogalkalmazási gyakorlatát hivatottak segíteni, de tájékoztatást és eligazítást adhatnak a szakszervezeti aktivistáknak is a dolgozók panaszainak elbírálásához.

Ki kérheti a szülőtartást?

Szülőtartást kérhet az a szülő, örökbefogadó szülő, nagyszülő, mostohaszülő és nevelőszülő, aki kereseti, jövedelmi és vagyoni viszonyainál fogva teljesen vagy részben nem tudja magát eltartani, és akinek tartásra szorítható házastársa nincs.

A gyermek (örökbefogadott, nevelt, mostohagyermek, unoka) *szülőtartási kötelezettsége elsősorban akkor állapítható meg, ha a tartásra szoruló szülőnek nincs házastársa vagy ha a különélő, illetve volt házastárs azért nem képes a tartást igénylő szülő eltartására, mert az veszélyeztetné a saját, valamint annak megélhetését, akinek eltartására a szülőtartást igénylővel egysorban köteles.*

Az örökbefogadó szülő tartási jogosultsága örökbefogadott gyermekével szemben sorrendben megelőzi a vérszerinti szülő tartási jogosultságát. Ez azt jelenti, hogy ha az örökbefogadó szülő és a vér szerinti szülő egyaránt jogosult a tartásra, ez utóbbi (tehát a vér szerinti szülő) tartási jogosultságát *az örökbefogadó szülő jogosultsága megelőzi.* Más szóval ez azt is jelenti, hogy az örökbefogadott gyermeknek a vér-szerinti szülőjével szemben a tartási kötelezettsége nem szűnik meg az örökbefogadás miatt, csak megelőzi azt.

A nevelőszülő nevelt gyermekével szemben — az általános feltételeken túlmenően — akkor jogosult a tartásra, ha a nevelt gyermek tartásáról, gondozásáról közös háztartásban, hosszabb időn át *ellenszolgáltatás nélkül gondoskodott.*

A mostohaszülő is jogosult mostohagyermekétől a tartásra, ha — az általános feltételeken túl — annak eltartásáról hosszabb időn át gondoskodott.

Hasonló tartási jogosultsága van annak a *nagyszülőnek* is, aki unokájáról — mint nevelt gyermekéről — saját háztartásában huzamosabb időn át gondoskodott. Mindez azonban nem érinti a vér szerinti szülővel szemben fenálló tartási kötelezettséget, sőt ez a tartási kötelezettség megelőzi a nevelőszülővel, illetőleg a mostohaszülővel szemben fennálló tartási kötelezettséget.

A rászorultság megítélése

A szülőtartásdíj iránti igény elbírálásánál nagy jelentősége van a tartást igénylő szülő életkorának, különösen a nyugdíjkorhatár betöltésének. Ez azonban egymagában nem teszi tartásra jogosulttá a szülőt. A kereseti, jövedelmi és vagyoni viszonyokon kívül *nagy jelentősége van a tartást igénylő szülő egészségi állapotának, családi viszonyainak és életkörülményei alakulásának is.* A betegség, illetve tartós egészségromlás miatt bekövetkezett munkaképtelenséget vagy munkaképesség-csökkenést szükség esetén orvosszakértővel kell igazoltatni.

Általában nem szorul gyermeke eltartására az a szülő, akinek megélhetését tartási vagy öröklési szerződés megfelelően biztosítja. De *tartáskiegészítést kérhet az, akit szociális intézményben gondoznak*, ha az intézmény által ki nem elégíthető egyes szükségleteinek biztosítása személyi körülményeire tekintettel indokoltnak mutatkozik.

A gyermek nem köteles eltartani a szüleit — az egyéb feltételek megléte esetén sem —, ha a szülő a gyermekével szembeni kötelezettségeit olyan súlyosan megsértette, hogy a társadalmi felfogás szerint nem méltó a tartásra. *Ez azonban csak egészen kivételes esetekben következik be.*

Nem lehet a szülői kötelesség ilyen következményekkel járó súlyos megsértésének tekinteni például. ha a szülő a gyermekét örökbe adta, vagy anyagi nehézségei, kedvezőtlen életviszonyai miatt gyermekét nem tudta megfelelően ellátni, és ezért őt mások vagy intézet gondozásába adta.

Dr. Kiss Ferenc

Kezdődik a politikai oktatás

Javultak a tanulás feltételei a szegedi területen

Szakszervezetünk szegedi területi bizottsága nagy figyelmet fordított az 1973/74-es oktatási év előkészítésére. Az oktatási terv végleges összeállítását megelőzte az alapszervezetekkel folytatott tanácskozás, ezenkívül a területi bizottság 4 éves káderoktatási tervét is szem előtt tartották az oktatási terv összeállítói.

Az elmúlt oktatási évben 64 tanfolyamon 820 dolgozó, illetve szakszervezeti aktivista tanult. Most a tanfolyamok száma eggyel növekszik, de a hallgatók számában nem lesz növekedés. Ebből is látszik, hogy a területi bizottság mindenekelőtt a tanulás körülményeinek javítására törekedett, levonva az elmúlt oktatási évben szerzett tapasztalatok tanulságait.

E tanulságok közé sorolható például, hogy *egy évvel ezelőtt a tervbe vett tanfolyamok közül több elmaradt, mert nem volt kellő számú, jól képzett előadó*, vagy éppen azért, mert a kiszemelt reszortfelelősök — különböző okokra, elfoglaltságra hivatkozva — nem vállalták a tanfolyam vezetését. Ilyen okok miatt volt lemorzsolódás a Baja, Kunszentmiklós—Tass és Szeged állomáson szervezett tt-tanfolyamokon is. Az új oktatási évben mindenütt igyekeztek az ilyen és ehhez hasonló hibákat körültekintő szervezéssel elkerülni.

Bár a szakszervezeti politikai oktatás csak októberben kezdődik a szolgálati helyeken, a reszortosok oktatása szeptember óta már javában tart. A továbbképzésbe bevont számvizsgáló bizottsági elnökök, káderoktatási bizottság vezetők, előadók, konzultációvezetők, termelési és bérfelelősök, valamint agit. prop. bizottsági vezetők részére indított tanfolyamon *ötvenheten vesznek részt.*

Ezek a körülmények mind hozzájárulnak majd ahhoz, hogy a szolgálati helyeken ismét eredményes legyen az oktatási év, s ezen túlmenően tovább javuljon a szakszervezeti bizottságok politikai munkája, érdekvédelmi tevékenysége.

Sziládi Sándor

Hétvégi üdülőt építettek

A kenézlő-Tisza-parti új hétvégi üdülőben tartotta legutóbb kibővített ülését a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága.

Az első félévi szakszervezeti munka és a szocialista brigádok versenyének értékelése után a fiatalok és a nődolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáról számolt be *Varga Gábor*, a főnökség vezetője.

Hétvégi üdülőjük építéséről *Szécsi Ferenc*, a társadalombiztosítási tanács elnöke adott tájékoztatást. Elmondotta, hogy az üdülőt, amely egyidejűleg négy család kényelmes pihenésére alkalmas, *16 szocialista brigád 165 tagja építette tíz hónap alatt, 3500 óra társadalmi munkával.* Szakszervezeti központunk 45 ezer forint támogatást adott, amit a szükséges építőanyagok vásárlására használtak fel.

A jól szervezett munka eredményeként már július 15-én megnyithatták a szép környezetben épített hétvégi üdülőt.

AKÁRCSAK A JÓ HÁZASSÁGBAN:

A felek egymásra vannak utalva...

Budapest—Ferencváros csomóponton a szolgálati ágak példás együttműködése az őszi forgalom sikerének záloga

Az ősz örömet hoz a mezőgazdaságnak — gondot a vasútnak. Évről évre visszatérő kérdés: *hogyan sikerül eleget tenni a megnövekedett szállítási feladatoknak?* Erről beszélgettünk Budapest-Ferencváros csomóponton *Berendi Tibor* állomásfőnökkel és *Giczei István* vontatási főnökkel. Beszélgetésünkhöz az állomáson átdübörgő vonatok, a kerekek csattogása adta az aláfestő zenét.

Gabona, répa, alma

— *Ez épp egy cukorrépavonat* — mutat ki az ablakon az állomásfőnök. — *Szeged környékéről, a Dél-Alföldről indítják őket a sárvári és a petőházi cukorgyárba.* A Dunántúlon ugyanis később kezdődik a répaszedés, s talán kevesebbet is termesztenek belőle.

— Mennyi idő alatt jut el egy irányvonat Szegedről Petőházára?

— Nagyon hamar: *10—12 óra alatt.* Ez, természetesen, nemcsak rajtunk, ferencvárosiakon múlik; az igazgatóságok valamennyi dolgozóján, az összhangolt, jól szervezett munkán.

Bő terméssel, korai betakarítással büszkélkedhet az idén mezőgazdaságunk. Ebből következően a vasútnál — a korábbi gyakorlattal ellentétben — nem szeptemberben, hanem már augusztus végén megkezdődött az őszi szállítási idény. Kezdődott a gabonával, a gyümölcsökkel, most folytatódik a répával, s ezután jön még a burgonya, kukorica, alma. *A ferencvárosi csomóponton 10—15 százalékkal nőtt a vonatok száma, 10 százalékkal a terhelésük.* Nem kis feladat: a munkaerőhiány ellenére pontosan, gyorsan dolgozni. Igaz, hogy a főnökségtől százak és százak „hiányoznak", ám az ott dolgozó ezrek és ezrek mindent elkövetnek, hogy pótolják a hiányzó kezeket.

Túlbiztosítás nélkül

— *Az őszi szállításokra* — szeptember, október, november hónapokra —, *komplex feladattervet dolgoztunk ki* — mondja *Giczei István* vontatási főnök. — Eszerint növelnünk kell az üzemkészséget, s csökkenteni a javítási állagot, az átfutási időt. Nem mindegy, mennyit állnak a gépek, vagonok. Külön vágányra sorozzuk be azokat a kocsikat, amelyeken csak kevés javítani való van, s így naponta kétszer is ki tudjuk húzatni, amivel elkerülünk.

— Csökkentjük a kocsiforgalmi időt: a helyi — itt rakodó — kocsik idejét; az ipartelepek, gyárak kiszolgálása tervszerűen megy — szól az állomásfőnök. — S nem utolsósorban: *megszerveztük, jó kapcsolatot alakítottunk ki a fuvaroztató felekkel, hogy ne legyen „túlbiztosítás"* — csak annyi kocsit rendeljenek, amennyire valóban szükségük van. Igyekszünk csökkenteni a korszerű gépek állásidejét. Tíz perc is nagy idő, mert 120 gépnél az már 1200 perc — nagyon sokat lehet így megtakarítani.

A két főnök szinte egymás szavába vágva magyarázza: mit miért? Fejtegetik: *hol mennyit lehet megtakarítani a jó szervezéssel, az együttműködéssel?* De mindezt leírni hosszadalmas lenne, ezért az újságíró beírja a jegyzetfüzetébe: *olyan házasság ez, ahol a válás lehetetlenség* — a felek olyannyira egymásra vannak utalva, hogy egymás nélkül, megértés nélkül életképtelenek. *Az állomás és a vontatási főnökség együttes munkája viszont csodás eredményeket hozhat.*

Különösen akkor, ha segítik ezt a munkát a politikai- és társadalmi szervezetek is. Márpedig segítik. Nemcsak a pártbizottsági üléseken, a szakszervezeti munkában és a KISZ-nél vetődnek fel a szakmai, termelési kérdések, hanem legutóbb a szocialista brigádvezetők értekezletén is. Látván a segítő szándékot, joggal mondják a csomópont vezetői, hogy bíznak az őszi forgalom sikeres lebonyolításában.

Az anyagi ösztönzést sem szabad figyelmen kívül hagyni. *Az őszi forgalmi „célprémium" az állomáson havi 180 ezer, a vontatásnál pedig 100 ezer forint.* Ha sikerrel oldják meg feladataikat, a csomópont dolgozóinak csaknem 900 ezer forint üti a markát.

Hadd jegyezzük meg: *épp a közelmúltban volt berfejlesztés a csomóponton, július elsejéig visszamenően.* Így ebben a félévben 1,5 millió forinttal több bért fizetnek ki a dolgozóknak, ennyit tesz a béremelés. Rá is szolgáltak a fizetésre: az első félév tervteljesítésének számai mind élüzem szintet mutatnak.

Visszatérve az őszi csúcshoz: az sem elhanyagolható, ami külföldi szállítmány. Vagyis a tranzitforgalom szinten sok munkát ad a MÁV-nak. Az Európán átrohanó „TEEM-vonatok" Ferencváros miatt egy percet sem késnek. *Naponta 6—8 „gyümölcsexpressz" halad itt át, útban a déli országokból az északiakba, illetve kelet—nyugati irányba.* Menetrend szerint közlekednek...

Az a tény, hogy eddig semmi fennakadás nem volt, hogy jó az összhang, a felkészültség, jogos reménnyel tölti el a csomópont dolgozóit: *akkorra elvégzik, amit rájuk bízatott.*

Paládi József

Tiszta lappal...

Sokszor elhangzik nálunk is az a kérdés a tájékozatlan dolgozók részéről, hogy *„mit nyújt a szakszervezet?"* Érvekben soha nincs hiány, de az alább leírt soraimmal én is szeretnék válaszolni az idézett kérdésre. Főként azért, mert a szakszervezet ől olyan jogi segítséget kaptam, amelynek lehetőségéről eddig nekem sem volt tudomásom.

Szolnok állomáson február 26-án 11/1973. szám alatt *fegyelmi büntetést szabtak ki rám olyan vétségért, amit nem követtem el.* Ennek ellenére büntetésemet másodfokon a Budapesti Vasútigazgatóság III. forgalmi osztálya április 13-án jogerőre emelte, mivel meg sem vizsgálta a büntetés kiszabásának körülményeit, ahogyan azt a kiadott rendelet előírja. Ezek után *a vasutasszakszervezethez fordultam, ahol megkaptam a szükséges jogi tanácsokat,* s az ezek birtokában készített beadványom alapján mentesített az igazgatóság helyettes vezetője a fegyelmi büntetés alól.

Szakszervezetünknek és jogtanácsosának ezúton is köszönetet mondok a segítségért, amit különösen azért értékelek nagyra, *mert így a harmincharmadik szolgálati évemet is büntetés nélküli, tiszta lappal folytathatom.*

Földi József

Válaszolunk olvasóinknak

Miért nem lehet kiterjeszteni az összvonalas szabadjegyet a régi nyugdíjasokra?

Lapunk szeptember 1-i számában jeleztük, hogy a szakszervezet és a vasut vezetői között több mint két éve folyó vita eredményeként, a hosszú szolgalati idővel rendelkező vasutas törzsgárdatagok fokozottabb megbecsülése érdekében, a törzsgárdaszabályzatban újabb jelentős módosítások történtek. Ezek közül legjelentősebb, hogy azokat a törzsgárdatagokat, akiket a *„Magyar Államvasutak Szolgálatáért"* feliratu jelvény arany fokozatával tüntetnek ki, nyugdíjbavonulásuk után is jogosultak a kitüntetéssel egyidőben átvett összvonalas szabadjegy használatára.

Ezt az elsősorban erkölcsi jellegű megbecsülést nagy megnyugvással és jóleső érzéssel vették tudomásul mindazok, akik több mint 30 évi becsületes munka után mentek vagy mennek nyugdíjba.

Hosszú volt a vita, nem volt könnyű a döntés. A vasút vezetői nem azért vonakodtak az intézkedéstől, mert nem tartották fontosnak a törzsgárdatagok erkölcsi megbecsülésének fokozását, hanem ténylegesen nyomós érvek szóltak az intézkedés ellen is. *Számolni kellett például bizonyos külső feszültségek keletkezésével, mert mint ismeretes, országos szinten rendezésre vár a nyugdíjasok utazási kedvezményének kialakítása.* Felvetődött olyan gondolat is, hogy lesznek majd, akik az összvonalas szabadjegyet üzletelésre, „batyuzásra", vagy vasúton kívüli munkavállalással összefüggő utazásra fogják felhasználni. (Ez természetesen a kedvezménnyel való visszaélést jelentené és a kedvezmény elvesztését vonná maga után.) A legnagyobb ellenérv azonban az volt, hogy *több mint 60 ezer saját jogú MÁV-nyugdíjas van,* akiknek jelentős száma szintén több mint 30 éves szolgálattal ment nyugdíjba. S a korábban nyugdíjba vonulók nemcsak törzsgárda-kitüntetésben és a velejáró erkölcsi és anyagi elismerésben nem részesülhettek, hanem nyugdíjösszegük mértéke tekintetében is hátrányosabb helyzetben vannak.

Abban kellett választani, hogy vállaljuk-e az intézkedéssel előálló feszültséget, vagy a feszültség elkerülése érdekében lemondunk a nyugdíjbavonuló törzsgárdatagok kedvezményéről. *Arra ugyanis nem volt lehetőség, hogy az intézkedés minden korábban nyugdíjbavonult 30, vagy ennél is több éves szolgálattal rendelkezőre kiterjedjen,* mivel nem általában a vasutas dolgozók utazási kedvezményrendszerének a módosításáról, hanem csak a törzsgárdatagsággal járó kedvezmény megtartásáról van szó.

A korábban nyugdíjba vonultakat az intézkedés azért nem érintheti, mert nyugdíjba vonulásuk idején nem volt szabályozott törzsgárdamozgalom és így nem is lehettek a törzsgárda tagjai. A MÁV-dolgozók jelenlegi utazási kedvezményének módosítása eddig nem is került szóba és napirendre tűzését semmi nem indokolja, mert az mind a szocialista, mind a kapitalista országok vasutas dolgozóinak utazási kedvezményével szemben kibírja az összehasonlítást.

Az adott helyzetben a szakszervezet álláspontja az volt, hogy vállalkozunk az intézkedés helyességének megértetésére azoknál a dolgozóknál is, akikre az nem terjedhetett ki.

A fejlődés az élet egyetlen területén sem állhat meg. Ha van lehetőség bizonyos intézkedés megtételére a dolgozók érdekében, nem volna helyes elmulasztani azért, mert egy előző korosztály idejében nem lehetett és most utólag pedig már nem lehet megoldani. Egész bizonyos, hogy a ma nyugdíjba vonulók is kerülnek olyan helyzetbe, hogy a következő korosztállyal szemben hátrányban lesznek.

Mindez bármennyire természetes, mégis számítottunk elkeseredett hangú, az intézkedés bővítését kérő levelekre, véleményekre. *Panaszok már eddig is nagy számban érkeztek, szóban és írásban egyaránt, mind a szerkesztőséghez, mind pedig a szakszervezet vezetőihez.* Még a törzsgárdatagok között is vannak olyanok, akik szeretnék, ha családtagjaik részére is kiterjedne a szabadjegykedvezmény. Sőt, olyanok is vannak, akik helyesnek tartanák, ha már az ezüst fokozattal járna az összvonalas szabadjegy, mások egyöntetűen első kocsiosztályra kérik érvényesíteni.

Lehetséges, hogy a jelenleg érvényes szabályok évek múltán módosulnak, s több nyugdíjas vasutasnak biztosítanak nagyobb utazási kedvezményt. *Most azonban a törzsgárdatagsággal kapcsolatos kedvezményeknél a szakszervezet vezetői is csak olyan igényekkel léphettek fel, amelyek reálisak, pontosabban szólva megvalósíthatók.* Nem másról van ugyanis szó, mint arról, hogy a több mint három évtizedes becsületes munka alapján kiérdemelt és ünnepélyesen átvett erkölcsi megbecsülést kifejező szabadjegyet nyugdíjba vonulás után nem kell visszaadni, mint ahogy a törzsgárda-igazolványt és -jelvényt eddig sem kellett leadni.

Kérjük tehát mindazokat az idős nyugdíjastársainkat, akik korábbi nyugdíjbavonulásuk miatt nem lehetnek a három éve bevezetett törzsgárdamozgalom szervezet tagjai és mindazokat, akik a kedvezmények további bővítését kérik, hogy fogadják megértéssel az 1973. augusztus 30-i 35. sz. Hivatalos Lapban közzétett *Törzsgárda Szabályzat* módosítását.

Bizonyosak lehetnek abban, hogy a szakszervezeti mozgalomban dolgozók soha nem szűnnek meg azon fáradozni, hogy a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei az adott reális lehetőséghez mérten állandóan javuljanak és nyugdíjba vonulásuk után is minél tovább, minél nagyobb mértékben élvezhessék munkájuk eredményességét.

Kajcsa József
a közgazdasági osztály vezetője

Új eszpresszó nyílt a Déli pályaudvaron

A Déli pályaudvar rekonstrukciójának előrehaladása lehetővé tette hogy *az Utasellátó Vállalat újabb üzletet nyisson a Jakobinusok terén.* A pályaudvar előtti nagy betonteknő köré kialakított üzlethelyiségek egyikében létesített eszpresszót szeptember közepén adták át rendeltetésének.

Az üzletben berendezett, hangulatos eszpresszóban palackozott italok, cukrászati termékek, hígegkonyhai készítmények, forró virsli és debreceni között választhatnak a vendégek.

A II. osztályú, 60 személyes eszpresszót a tavasszal, terasz kialakításával további 80 személy befogadására bővítik.

Bátrabban haladni az úton!

MIRE TANÍT KÉT VÁROSFÖLDI SZOCIALISTA BRIGÁD PÉLDÁJA?

A szentesi építési főnökség hegesztési építésvezetőségéhez tartozó városföldi kötő- és sínhegesztőtelep *Dózsa és Petőfi* szocialista brigádjának a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetemmel 1963-ban kezdődött jó kapcsolata jelenleg is fennáll, sőt — akárcsak eddig — mind jobban erősödik. Nem túlzás azt mondani, hogy ez a kapcsolat országos jelentőségű, mert az egyetem elméleti kutatásainak eredményeit gyakorlatban a városföldi hegesztőtelepen próbálják ki, az említett szocialista brigádok közreműködésével. A brigádtagok így részeseivé válnak annak a nagyszerű tudományos munkának, amelyet a műszaki egyetem munkatársai, tudósai végeznek.

Termitpor — made in Hungary

A kísérletek során többek között *Városföldon került kipróbálásra a magyar gyártmányú hegesztőpor.* Régebben tőkésimportból származó, keményvalutáért vásárolt hegesztőport használtak. A próba igazgolta a magyar gyártmányhoz fűzött reményeket, amihez hozzájárult az is, hogy *a Dózsa és a Petőfi brigád tagjai egyetlen pillanatra sem idegenkedtek az új tól,* s minden tőlük telhető igyekezettel támogatták az egyetem szakembereinek törekvéseit. Ma már országszerte ezt a DINEX néven ismert hegesztőport használják sőt, a magyar ipar exportál is belőle.

A miskolci egyetem mechanikai-technológiai tanszékének vezetője, *dr. Romvári Pál,* egyik legutóbbi elismerő levelében ezt írja a városföldieknek:

„A termithegesztésnél használatos hazai gyártású adagok kísérletei közben ismét gyümölcsözött az a kapcsolat, amely a gyártómű, valamint az önök és a tanszék között alakult ki az elmúlt években dr. Beres Lajos adjunktus közreműködésével. Köszönjük, hogy e munka eredményeként több cikk és szemléltetőeszköz is készült. Részben az együttműködés során nyert tapasztalatoknak tulajdonítható hazai termitporaink világviszonylatban is elismert kiváló minősége..."

Születtek az egyetem munkatársai és a két brigád munkásai közötti kapcsolatnak egyéb kimagasló eredményei is. E tevékenység nyomán például az *Országos Találmányi Hivatal* 1973. május 14-i kelettel adott húszéves szabadalmat arra a munkára, amelynek címe: *„Eljárás sínek, azok hegesztett kötéseinek kifáradási határa növelésére".* A szabadalmasok név szerint: dr. Béres Lajos egyetemi adjunktus, *Kovács László,* a városföldi Dózsa és *Sárkány Lukács,* a Petőfi szocialista brigád tagjai.

Ezek után már is önmagáért beszél az az egyszerű kijelentés, hogy a Dózsa brigád tulajdonosa a *MÁV Kiváló Brigádja* címnek, a Petőfi pedig az aranykoszorús jelvényt viseli.

Egyre magasabb szinten

Termelési feladataikat a meg-megújuló, magasabb szintű technológia alkalmazásával és a növekvő minőségi követelmények kielégítésével teljesítik. Jellemző, hogy az elmúlt 13 évben a thermoxidos eljárást a thermogenhegesztés váltotta fel, majd ezt a gyorshegesztés, annak többféle változata követte. *A korszerű technológia alkalmazása tette lehetővé számukra azt is, hogy gyakran többletfeladatot vállaljanak.* 1972-ben például tobb mint két hónapig vasúti felépítményes munkán dolgoztak, és 6000 vasbetonalj lemezelését is elvégezték. Célfeladataik sikeres megoldásai közé tartozik az igazgatóság részére 266 darab, úgynevezett C-sínt hegesztettek. *A soronkívül elvégzett szakszerű, gyors munkájukért az igazgatóság II. osztályának vezetőjétől külön elismerést kaptak.*

Mindehhez el kell még mondanunk, hogy a brigád munkaterülete — a munka jellegénél fogva — rendkívül balesetveszélyes, hiszen a munkások itt 2880 C-fokos folyékony vassal, 380 V feszültségű villamosárammal dolgoznak. A folyékony oxigén, a benzin, a különféle gázok — mind baleseti források. Ám az ezekkel bánásból még soha nem származott baleset ennél a két brigádnál. Valószínű, szerepet játszik ebben is a tudás, a szakértelem, hiszen a brigádok munkásállományú tagjai valamennyien két vagy több szakma birtokosai.

A közösségi élet egykor úgy indult, mint sok más brigádban. Hazai és külföldi kirándulások, színház- és mozilátogatások, egyéb rendezvények emlékeit őrzik a brigádnaplók. *Azután ezek is „átcsaptak" minőségi változásba.*

A városföldi hegesztőtelepen az utóbbi években számos tapasztalatcserét és szakmai bemutatót tartottak, és a brigádtagok is többször jartak máshol hasonló célból, nem ritkán külföldön. *Meghívásukra szakértők jártak Városföldön az NDK-ból, Jugoszláviából, Romániából, az NSZK-ból, Csehszlovákiából, a Szovjetunióból, Bulgáriából, Szudánból, Koreából és Irakból.* Három nyáron német egyetemi hallgatók töltötték üzemi gyakorlatukat a városföldi brigádok vendégeként, és ők is viszonozták már latogatásukat az NDK-beli egyetemistáknál, főiskolásoknál. Az sem véletlen, hogy egy alkalommal Városföldön tartott sajtotájékoztatót a szegedi vasútigazgatóság vezetője, büszkélkedve a két brigád eredményeivel Bács, Békés és Csongrád megye sajtójának 30 képviselője előtt.

Együtt, egymásért

A Dózsa és a Petőfi szocialista brigád — *Vörös István és Szabó Pál* vezetésével — kilépett tehát szűkebb köréből. Ez azt is jelenti, hogy *a két közösség számos tagja vezető vagy tisztségviselő a helyi tanácsnál, illetve más társadalmi szervnél, testületnél.* Nemrég a hegesztőtelep adott helyet a községi szocialista brigádok tanácskozásának, s a Dózsa és a Petőfi brigád tagjai végezték a szervezést, majd ellátták a vendégfogadással járó teendőket is.

Sokmindent leírhatnánk még a városföldiek eredményei közül, de talán az eddigiek is szemléletesen érzékeltetik *a szocialista brigádmozgalom dinamikáját, emberformáló erejét, a fejlődés véget nem érő útját.*

Akik valóban szocialista módon dolgoznak, tanulnak, élnek — egyre bátrabban, magabiztosabban haladhatnak ezen az úton.

Fogas Pál

Párt és tanácsi vezetők látogatása a FAVÉD vállalatnál

A *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* vezetői arra törekszenek, hogy jó kapcsolatot építsenek ki azoknak a helységeknek a párt és tanácsi vezetőivel, ahol üzemeik működnek. *Dombóváron, Tokodon* és *Püspökladányban* a jó együttműködés, egymás munkájának jobb megismerése eredményeként sok nehézséget sikerült már közösen megoldani.

A vállalat vezetőinek meghívására legutóbb szeptember első felében a tokodi nagyközségi pártszervezet titkára, a kozségi tanács vb-elnöke és a dorogi járási pártbizottság egy tagja látogatott el a Fatelítő központjába, majd onnan Dombóvárra. Budapesten megtekintették a vállalat nemrég nyílt szolgáltató üzletét is.

Dombóváron *Gyuricza István,* a városi pártbizottság első titkára és *Vidóczi László,* a városi tanács vb-elnöke fogadta a vendégeket, majd együtt megtekintették a Fatelítő dombóvári üzemének munkáját, valamint a szociális létesítményeket. A párt és tanácsi vezetőket *Végh A. Béla,* a vállalat igazgatója tájékoztatta az ez évi eredmények várható alakulásáról és a jövő évi feladatokról.

NAGYCENKEN MEGNYITOTTÁK *a Széchenyi Emlékmúzeumot*

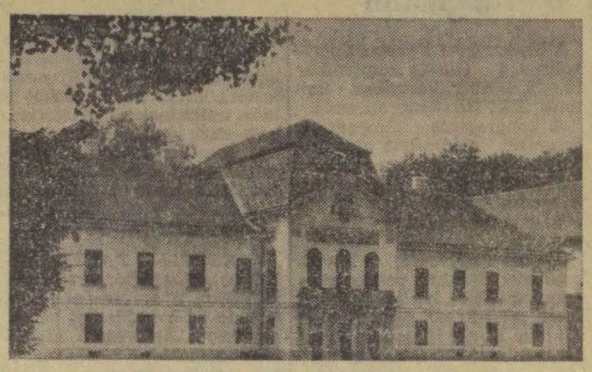
Széchenyi István születésének 182. évfordulóján, szeptember 21-én a magyar vasút, a vasutasság ünnepe is volt a nagycenki Széchenyi Emlékmúzeum felavatása. Az ünnepség részvevői között ott volt *Nyers Rezső*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára és *Kisházi Ödön* az Elnöki Tanács elnökhelyettese.

Az ünnepi beszédet *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta. A többi között hangsúlyozta: *a Széchenyi Emlékmúzeum felavatásával a szocialista Magyarország rója le háláját a reformkor nagy hazafija, messzelátó művelődési és gazdaságpolitikus, a Magyar Tudományos Akadémia megalapítója, a vasúti, a viziközlekedés elindítója, a Lánchíd építője, az Al-Duna, a Tisza szabályozója, az első magyar közlekedési miniszter, Széchenyi István előtt.* Köszönetet mondott a Győr-Sopron megyei tanácsnak és azoknak a minisztériumoknak, intézményeknek, amelyek a háborúban tönkrement kastély helyreállítására, múzeummá alakítására összefogtak.

Ezután Kisházi Ödön, az Elnöki Tanács elnökhelyettese a főbejárat előtt kifeszített nemzeti színű szalag átvágásával megnyitotta az emlékmúzeumot.

★

A *Széchenyi Antal* által 1750 körül emelt épület, amelyet *Széchenyi István* 1834—40 között új szárnnyal bővíttetett, a második világháborúban majdnem teljesen elpusztult, berendezését széthordták. Az *Országos Műemléki Felügyelőség* a hatvanas évek elején kezdte meg a kastély állagvédelmét, új födémek és tetőzet építésével. Ezután kezdődött a tervezgetés, hogy végül is mivé alakítsák a történelmi becsű kastélyt. Ipari üzem, többek között ruhagyár céljára való felhasználására is hangzott el javaslat. Ezeket az indítványokat azonban elvetették. A Közlekedési Múzeum vezetőitől indult ki a méltó kezdeményezés: *rendezzék be a kastélyban a Széchenyi Emlékmúzeumot.*



A helyreállított nagycenki Széchenyi-kastély

(Mihalik Tamás felvétele)

Az elgondolást — a politikai és a kulturális szervek, az érdekelt intézmények egyetértő támogatásával, illetve az Országos Műemléki Felügyelőség irányításával — 1970-ben követte a kivitelezés, amelynek eredményeként nyitották meg most a kívül-belül korhűen restaurált középső épületben a múzeumot.

Gazdag anyagát a Magyar Tudományos Akadémia, a Magyar Nemzeti Múzeum, a győri Xantus János Múzeum, a Közlekedési Múzeum, a Központi Múzeumi Igazgatóság, a Mezőgazdasági Múzeum, a Vízügyi Dokumentációs- és Tájékoztató Iroda állította össze és rendezte korabeli dokumentumokból, Széchenyi-relikviákból.

A kiállítási anyag jókora része a vasúti gyűjtemény, amely részletesen bizonyítja, milyen nagy része volt Széchenyinek a magyar vasút megteremtésében. *Bemutatja a kiállítás, hogy Széchenyi már az 1827-ben épült Pest-Kőbányai lóvontatású függővasútnál is ott volt részjegyzésével.* Hazánkban ezt tekinthetjük a vasútépítés első kísérletének. Széchenyi angliai tapasztalatai, dokumentumai továbbvitték előre a vasút megteremtésének ügyét. Metszetek, nyomatok, fotókópiák, könyvek, tervek, részvények, eredeti okiratok, levelek, térképek, műszaki rajzok és remekbe készült modellek tanúskodnak arról, mennyit fáradozott Széchenyi az elgondolás megvalósításáért.

A Közlekedési Múzeum a Derű nevű mozdonymodellt is Nagycenkre telepítette át, amelyet Széchenyi pártfogoltjai, a Nagy testvérek készítettek 1847-ben. A másik szép modell is Széchenyi korából való: *a La Victorieuse, a Párisi—Orleans-i vasút első mozdonya.* Azt is magyar ember készítette. Külön tárlóban láthatók a *Sopron—Bécsújhelyi Vasút* emlékei. Ennek a vonalnak építését is Széchenyi szorgalmazta és támogatta.

A Közlekedési Múzeum munkatársai *dr. Vaszkó Ákos, dr. Jasinszky István és dr. Bíró József — Czére Béla* főigazgató irányításával — szívügyüknek tekintették, hogy a közlekedési rész hangsúlyos része legyen a múzeumnak és ezt a céljukat el is érték.

A *Széchenyi Emlékmúzeum* a már korábban megvalósított Széchenyi Múzeumvasúton közelíthető meg a legcélszerűbben. Ez a 3,6 km-es keskenyvágányú vasútvonal Fertőboz állomáson csatlakozik a GYSEV Győr-Sopron közötti vonalához és a nagycenki Kastély állomásig viszi az utasokat. Innen már a kastély ősi hársfasorán — ahol valamikor Széchenyi is szívesen időzött — sétálhatnak a látogatók a múzeumig.

Sz. F.

Ne fusson a potyautas!

A Magyar Vasutas ez évi 16. számában megjelent *Hadd fusson a potyautas?* c. cikkben foglaltakat megvizsgáltattam. A kialakult helytelen gyakorlat megszüntetésére és a helyes eljárásra az érdekelt igazgatóságokat, illetve dolgozókat utasítottam.

Eszerint a jegyvizsgálók, vizsgáló főkalauzok minden körülmények között kötelesek az *A. 6. sz. Utánfizetési Utasításban* megjelölt utasleadási lapot kiállítani, ha a jogos utánfizetés összegét az utas azonnal nem fizeti meg.

Nyomatékosan felhívtam az érdekeltek figyelmét arra is, hogy *a jegyvizsgálónak, vizsgáló főkalauznak nincs mérlegelési joga atekintetben, hogy vajon a vasút be tudja-e hajtani az utastól a leadásnál felrótt összeget.* Behajthatatlanság esetén a dolgozó felelősségre vonására csak abban az esetben kerülhet sor, ha az összeg behajtása, a vasút követelése az utasleadási lap hiányos, vagy pontatlan kitöltése miatt hiúsul meg. *A felelősségre vonás egyébként csak súlyos, szándékos mulasztás esetén nyilvánulhat meg munkajogi kártérítésre kötelezésben.* Más, enyhébb elbírálás alá tartozó esetekben írásbeli figyelmeztetés, vagy ismételten hanyag munkavégzés megállapításakor egyéb fegyelmi határozat foganatosítása lehet a helyénvaló. Minderről az érdekelt személyzetet oktatni kell.

A *Magyar Vasutas* szerkesztőségének a helytelen gyakorlat feltárásához nyújtott segítségért köszönetemet fejezem ki.

Juhász Miklós
a 11. kereskedelmi szakoszály vezetője

— **Tisztújítás.** A józsefvárosi pályafenntartási főnökség KISZ-szervezetében eredményes időszakról számolt be a vezetőség. A fiatalok különösen sok érdemet szereztek azzal, hogy valamennyien részt vettek a tiszta Budapestért indított társadalmi munkaakcióban. Az ifjúsági szervezet titkárává ismét Kengyel Katalint választották meg a fiatalok.

A FEGYVERES ERŐK NAPJÁN
vasutasoknak is szólt a köszöntés

Amikor szeptember 29-én a 125 évvel ezelőtt lezajlott győzedelmes pákozdi csatára emlékeztünk, országunk népe a fegyveres erők tagjait köszöntötte. A köszöntés elsősorban néphadseregünk katonáinak, a határőröknek, a karhatalmistáknak, a rendőröknek és a munkásőröknek szólt, akik fegyverrel a kézben oltalmazzák népünk békéjét, biztonságát, a szocializmus vívmányait. A vasút ugyan nem fegyveres testület, *mégis nagyon sok vasutas dolgozónak is szólt a köszöntés ezen a napon.*

Szerte az országban sok ezer vasutas is tagja a munkásőrségnek. *Közülük számosan a munkásőrség megalakulása óta, már több, mint másfél évtizede teljesítik becsülettel fontos pártmegbízatásukat.* A nehéz és felelősségteljes vasúti szolgálat mellett a munkásőri feladatokat is becsülettel ellátó vasutasainkról bátran elmondhatjuk, hogy méltó utódai 1848 vörössipkásainak, 1919 vöröskatonáinak.

Aligha győznénk felsorolni a szolgálati helyek nevét, ahol olyan vasutasok dolgoznak, akik egyben kiváló munkásőrök is. Így csak példaként említjük a budapesti igazgatóság munkásőrszakaszát, amely *Sasvári János* szakaszparancsnok vezetésével már több alkalommal elnyerte a kiváló címet. A VI. kerületi munkásőrszázlóaljnál becsülettel megállja a helyét a vasúti főosztályi munkásőrszázad, s hogy messzebb ne menjünk, szakszervezetünk központjából is 24 munkatársunk teljesít munkásőri szolgálatot.

Fegyveres testületeink ezernyi szállal kapcsolódnak dolgozó népünkhöz. Fokozottan érvényesülnek ezek a kapcsolatok a vasút viszonylatában. *A vasutas munkásőrökön kívül városon és falun egyaránt nagy számban találhatunk vasútnál dolgozó önkéntes rendőröket,* akik elsősorban a vasút területén segítik elő a közrend védelmét. S rajtuk kívül is a szolgálat ellátása során a nap minden órájában vasutas dolgozók tízezrei tevékenykednek a népvagyon védelmében.

Nagyon sok vasutas dolgozót ismerünk, aki a *Kiváló dolgozó* jelvény mellett zubbonyán viseli a *Kiváló határőr* jelvényt is. Ilyen vasutas dolgozó például a nagykanizsai vonatkísérethez tartozó *Varga József* jegyvizsgáló, *Kisgergely Géza* vonatkezelő és *Fedák Ferenc* vonatvezető. A határsértési kísérletek egész sorának felderítésével segítették elő az elmúlt években a határőrök munkáját.

Vasutas dolgozóink mindezen tevékenysége megfelel annak az igen fontos követelménynek, hogy napjainkban a honvédelem össztársadalmi feladat, az egész társadalom erőit igénybe vevő tevékenység. Ennek tudatában számít pártunk és kormányunk a jövőben is a vasutasok aktív támogatására a haza védelmével kapcsolatos feladatok teljesítésében. A fegyveres erők napja haladó honvédő hagyományainkat őrzi, s ugyanekkor holnapunk békéjét és biztonságát szavatoló erőfeszítéseink kiindulópontja is.

Édesapja nyomdokain halad a fiú

A fiatalok annyi megbecsülést kapnak, amennyit munkájukkal, magatartásukkal kivívnak maguknak. Ezt mutatja a hatvani vontatási főnökség ifjú mozdonyvezetőjének, *Bozsik Józsefnek* a példája, aki az 1968-ban elhunyt édesapja nyomdokain halad.

Apja szintén mozdonyvezetőként teljesített szolgálatot a főnökségnél, és 1957-ben az elsők között lépett a munkásőrség soraiba. A fiatal Bozsik József — akit munkatársai szerény, szorgalmas, szolgálatba mindig pontosan járó mozdonyvezetőként ismernek — *ugyancsak munkásőr 1971 óta. Nem sokkal később a 16 tagú, Puskás Ferenc nevét viselő szocialista brigád vezetőjévé is megválasztották.* A jól dolgozó közösség Új-Hatvanban a Bajcsy-Zsilinszky és a Mező Imre úti óvodát patronálja, ezenkívül tagjai gyakran ellátogatnak az idős emberek szociális otthonába, hogy ajándékokkal • kedveskedjenek az otthon lakóinak. Ez év elején kapcsolódott be a brigád *Podonyi János* családi házának építésébe, s most, októberben tartják meg a ház avatását. *Ocsovai László* és *Fehér József* mozdonyvezető családi otthonának alapozásánál szintén ott dolgoztak a Bozsik József által vezetett brigád tagjai, hogy minél előbb készen álljanak a falak.

A fiatal munkásőr, illetve brigádvezető szavának súlya, tekintélye van, s ez is hozzájárul ahhoz, hogy vezetésével oly nagyszerű eredményeket ér el a Puskás Ferenc szocialista brigád. Tagjai valamennyien együtt örültek, amikor a legutóbbi vasutasnapon Bozsik Józsefet *Kiváló dolgozó* jelvénnyel tüntették ki. Saját munkájuk megbecsülését látják abban is, hogy a MÁV Vezérigazgatóság szovjetunióbeli jutalomüdülésre vitte szeptember 27-től október 9-ig a fiatal brigádvezetőt.

Szűcs Ferenc

Százéves a magyar mozdonygyártás

Centenáriumi emlékülés a Közlekedési Múzeumban

A Gépipari Tudományos Egyesület gördülőanyag szakosztálya és a Közlekedéstudományi Egyesület vasútgépészeti szakosztálya szeptember végén *a Közlekedési Múzeumban emlékülést tartott abból az alkalomból, hogy 100 éve kezdődött meg hazánkban a mozdonygyártás.*

Biacs Nándor, a GTE gördülőanyag szakosztályának vezetője nyitotta meg a centenáriumi ülést, hangoztatva, hogy minden magyar gépészeti, vontatási szakember büszke lehet a mozdonygyártás dicsőséges évszázadára. A sikeres évszázad nemcsak a gyártó, hanem a felhasználó, a magyar vontatási szakemberek, a mozdonyvezető-nemzedékek hosszú sorának sikere is.

Az első gőzmozdony

A mozdonygyártás 100 éves történetét *Suba Gábor,* a GANZ-MÁVAG mozdonygyáregységének vezetője ismertette.

A budapesti Magyar Állami Gépgyárakat eredetileg a belga Gillain A. és E. alapította 1868-ban *Magyar—Belga Gép- és Hajóépítő Társaság* néven. Vas- és fémöntvényeken kívül gőzkazánok, gőzgépek és különféle gépi berendezések gyártásával, vasúti járművek javításával foglalkozott. Ez volt a MÁVAG elődje. *A gyár 1871-ben tért át a gőzmozdonygyártásra. Két évvel később, 1973-ban osztrák tervek szerint készült el az első magyar gőzmozdony,* amelyet ugyanabban az évben bemutattak a bécsi világkiállításon. Ettől kezdve rohamosan növekedett a mozdonygyártás. Az 1896. évi budapesti milleniumi kiállításon már az ezredik mozdonyt állították ki. Az első mozdony a 335 MÁV sorozat jelű normál nyomközű, 38 tonna súlyú, 340 LE teljesítményű tehervonati szerkocsis gép volt.

A mozdonygyártás száz évét három időszakra lehet felosztani. Az első az I. világháború végéig tartott, amikor a gyár csaknem kizárólag gőzmozdonyok előállításával foglalkozott. A két világháború közötti időszakban megkezdődött a villamos mozdonyok gyártása, de ebben az időben is a gőzmozdonygyártás dominált. A harmadik időszak a második világháború befejezésétől napjainkig terjed. Ennek az időszaknak az elején tovább tartott a gőzmozdonygyártás, de mind nagyobb méreteket öltött a villamos és Diesel-mozdonyok előállítása. *Az utolsó gőzmozdony 1959-ben hagyta el a gyárat,* ez a dátum szinte egybeesik a MÁVAG és a Ganz egyesítésével.

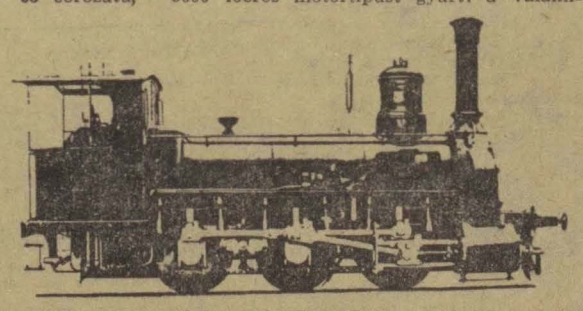
A MÁVAG egykori büszkesége

A 100 éves időszakban összesen 7578 gőzmozdony, 336 villamosmozdony és 1700 Diesel-mozdony készült el. A második világháború befejezéséig több mint 130 különféle gőzmozdonytípust terveztek és gyártottak, a gyárban, többségében a MÁV részére, 30 lóerő teljesítménytől 2500 lóerő teljesítményig. A gyár büszkeségét a század első harmadában, a gőzmozdonyok romantikus korszakát jelentő utolsó sorozatának, a 424-es gépeknek előállítása jelentette. *A közismert és közkedvelt 424-esek még ma is hasznosan dolgoznak.* Közvetlenül a Diesel-korszak előtt konstruálták meg a nagyobb teljesítményű és sebességű 303 sorozatjelű gőzmozdonyt.

A MÁV várja a korszerű mozdonyokat

A Kandó-féle fázisváltós villamosmozdony-gyártás, majd a dieselesítés időszakát méltatta ezután az előadó, kiemelve a Jendrassik-féle motor jelentőségét, amely *Ganz—Jendrassik* néven világhíressé vált. A Ganz-MÁVAG már legyártotta az M 63 sorozatú 2200 lóerős Diesel-elektromos mozdonyok két prototípusát, és építi a V 63 sorozatú, 5000 lóerős villamos mozdonyok mintapéldányát.

Az emlékülés másik előadója, *Oroszvári László* a KPM Vasúti főosztály gépészeti szakosztályának vezetője elismeréssel szólt azokról az eredményekről, amelyeket a gyár a Diesel- és villamosmozdony-gyártásban elért. Megjegyezte azonban, hogy *az utóbbi időben a korszerű vontatójárművek fejlesztése lassan halad.* Az M 63 sorozatú Diesel-villamos mozdony, amely a prototípuspróbákat kitűnően lefutotta, azóta többet áll, mint üzemben van. A késedelmet a két üzem, a *Ganz Villamossági* Művek és a *Ganz-MÁVAG* együttműködésének hiányosságaiban kell keresni. Az együttműködésben előforduló súrlódások késleltetik az M 41-es sorozatú mozdonyok hibáinak megszüntetését is. A Ganz-MÁVAG jelenleg három családba sorolható Diesel-motortípust gyárt: a valamikor világszínvonalat képviselő Ganz—Jendrassik-rendszerű motorokat, ezek közül jelenleg a VFE és a VE típusokat szállítja a MÁV-nak. Gyártja továbbá az 1967-ben megvásárolt francia licenc alapján a PA 4—185—200-típusú motorokat. Sajnálatos azonban, hogy a licenchonosítás hassúsága miatt öt évnek kellett eltelnie a szabadalom alapján gyártott első hazai Diesel-motorok megjelenéséig. Ezekből mindössze csak négy darab üzemel járműbe építve a közforgalomban, s emiatt még nem lehet képet alkotni róluk. A harmadik, a 18/19-típusú motor gyártását idejében kezdték meg. *A MÁV azt várja, hogy a gyár tegyen meg mindent a PA 4-típusú licencmotorok elvárható színvonalú gyártásáért.*



Az első magyar gyártmányú gőzmozdony, a 335 sorozatú 340 lóerő teljesítményű gép

Gyorsabb előrehaladást

Az előadásokhoz *Tölgyes Lajos,* a gépészeti szakosztály két éve nyugalomba vonult vezetője is hozzászólt. Egyetértett azzal, hogy a korszerű vontatójárművek hazai fejlesztésének üteme lassú, az utóbi öt évben vajmi kevés előrehaladás történt. *Felhívta a figyelmet a gázolajelátásra, ami világméretű távlati probléma.* Ezért a Diesel-fejlesztéssel szemben a villamosmozdony-fejlesztés elsődlegességére hívta fel a figyelmet. Környezetvédelmi szempontok is a villamozmozdony-gyártás szorgalmazását indokolják a zajos és szagos Diesel-mozdonyokkal szemben.

Az ülés végeztével a jelenlévők megtekintették a Közlekedési Múzeum mozdonykiállítását.

Szász Ferenc

Akik pásztázzák az eget...

Látogatás a MÁV negyvenhárom esztendős Repülő Klubjában

Hetenként három alkalommal, hétfőn, szerdán és pénteken délutánonként megélénkül a Thököly úton a *MÁV Repülő Klub* több helyisége, ahol ügyes-bajos dolgaikkal, terveikkel és vágyaikkal megjelennek a klub tagjai.

Ez a repülőklub 1930. május 7. óta működik; vitorlázó, motoros repülő és ejtőernyős szakosztálya van. A modellezők négy esztendővel ezelőtt váltak ki a klub kereteiből.

— *Elég, ha bevezetőben arra utalok,* — mondta kérdésünkre a 62 esztendős *Falusi István*, a MÁV Repülő Klub titkára —, *hogy az elnöki tisztet Rödönyi Károly, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese tölti be.* Én 1970 óta vagyok ebben a funkcióban, a Landler Jenő Járműjavító kocsiosztályava művezetőjeként mentem nyugdíjba, s negyvenkét esztendőn át repültem.

8000 repülés

Falusi István hangja elérzékenyül, amikor a repülés kerül szóba. Érthető ez, hiszen alig volt 17 esztendős, amikor eljegyezte magát a levegő és a végtelenség e nagyszerű sportágával.

— *1928-ban Farkashegyen láttam először vitorlázó repülőket, s akkor elhatároztam, hogy ezzel a sporttal én is megismerkedem — mondja. — Ha évente 170—180 felszállást számítok, mintegy 7000—8000 alkalommal repültem,* mint vitorlázó és a motoros repülőn eltöltött óráim száma is meghaladja a 900 órát.

Mostanában nagyon nehezen telnek Pista bácsi — a fiatalok így hívják — hónapjai. Érthető ez, hiszen két esztendeje nem volt orvosi vizsgálaton, s ez automatikusan azt is jelenti, hogy önállóan nem szállhat a felhők közé.

Nagyobb szenvedély a nikotinnál...

— *A repülés szenvedélye rosszabb a nikotinnál, nehezebb leszokni róla, mint a dohányzásról* — mondja magyarázóan. — Csodálatos dolog ez, mert egy olyan világba visz ki az embert, amilyet a földi ember talán meg sem ért, el sem tud képzelni. S minden híreszteléssel szemben, hadd tegyem azt is hozzá, hogy *a vitorlázó repülés szinte teljesen veszélytelen sport, baleset nagyon ritkán fordul elő.*

Megtudtuk, hogy a MÁV Repülő Klubnak 162 tagja van, közülük negyven az ejtőernyős szakosztályban tevékenykedik, a többi a két repülős szakosztályhoz tartozik. A sportolók korát tekintve *15 évestől a 60 éves korig a legtöbb generáció képviselője megtalálható itt.* Csak egy jellemző mozzanat: a szintén 62 esztendős *Monori Kovács Jenő*, aki majd egy évtizede volt a MÁV klubjának motoros repülője, most cserél klubot, mert az Ipari Tanulók RNA (Repülőgépes Növényvédő Állomás) klubjának hármashatárhegyi bázisa szinte kőhajításnyira van a lakásától.

— Nagyon sokat teszünk az utánpótlás neveléséért — mondja a klub titkára. — Évről évre mintegy 50 fiatalt szervezünk tanfolyamainkra; megismerkednek nálunk a repülés titkaival, tudományos tudnivalóival. A repülést sokan már 15 éves korukban elkezdik, s ők válnak a sportág legnagyobb szerelmeseivé.

A rendszeres képzés a klub keretében hat esztendeje folyik. Olyan pilóták kerültek ki a MÁV Repülő Klubjából, mint *Gutyina Péter*, aki elismert szuperszonikus pilóta, az RNA-hoz került *Kocsis Győző, Nagy Árpád, Bérczes Tamás és Qvint Attila.* De ad a klub szép számmal tehetséges pilótákat a MALÉV-nek is. *Szakál József, Papp Ferdinánd, Kangyal János,* ha repülőséletük izgalmas és nagy élményekben gazdag indulására gondolnak, akkor a MÁV Repülő Klubjában eltöltött esztendőkre emlékeznek. De még lehetne sorolni a nemzetközi szintű vizsgákat abszolvált kiváló pilóták között *Kapeller József, Lukács Sándor* és *Gratzer Károly* nevét is.

Az ejtőernyős „ezredes"

Szépen szerepelnek a klub versenyzői az országos vitorlázó repülő bajnokság küzdelmein is; a válogatott keretbe négy tagot is adnak: *Szentvölgyi Tibort, Sinka Lajost, Csonka Ferencet,* s a nemzeti bajnokságot nyert *Hahner Istvánt,* aki emellett szakmabeli is: a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség villamos csoportjának a technikusa.

Budapesten négy repülős klub verseng egymással, s legutóbb a Dunakeszin rendezett nemzetközi vitorlázó repülő versenyen, amelynek NDK-s, román és csehszlovák részvevői is voltak, a MÁV Repülő Klub tagjai a 6—7. helyet foglalták el.

Van kiemelkedő versenyző egyébként az ejtőernyős szakosztályban is: *Kovács József érdemes sportoló, aki azért érdemelte ki az „ezredesi" címet, mert túl van már az 1000. ugráson.* E szakosztály 40 tagja közül nyolcan elérték már az I. osztályú szintet.

Falusi József röviden beszámolt a motoros repülő szakosztály érdekességeiről is. Míg a vitorlázó repülőknek van négy saját gépük, a motorosok csak idegen, hivatalos gépeken végezhetik repüléseiket. Van két nagyon tehetséges fiataljuk, a 20—22 esztendős *Fehér Péter* és *Kocsis Péter*, akikről nyilván sokat hallanak még a repülősport hívei.

— Legfőbb célunk: technikai eszközeink maximális kihasználása — kapcsolódott beszélgetésünkbe *Tuskó Mihály*, a klub kiképzésvezetője, aki egyben a vitorlázó és motoros szakosztály edzőjeként is tevékenykedik. — A szombat délutánok és a vasárnapok elmaradhatatlan nagy élménye számunkra a repülés. amit nem is olyan nehéz megszerettetni az érdeklődőkkel.

Tizenkét szobás nyári szállás

A vitorlázó szakosztályban Tuskó Mihálynak jó segítője, mint oktató, *Szentvölgyi Tiborné*, aki különösen sokat dolgozott az edzővel együtt a nyári időnben a farkashegyi repülőbázison. ahol 12 szobás nyári szálláson lakhattak a fiatalok, táborszerű környezetben. *Lakóépület és hangár épült itt, s a bázist Rödönyi Károly július 12-én adta át a MÁV Repülő Klub tagságának.*

Tuskó Mihály a repülést még a középiskolában. mint gimnazista kezdte. Aki akkor kedvet adott a felhők meglovagolásához. *Szász István*, már régen búcsút mondott a repülés szenvedélyének, de a „beoltott" még ma is repül. tanít. nevel. útnak indítja a mennybolt irányába a fiatalokat:

— *Imádom a repülést, mert ez az ember évezredes álmainak valóra váltását jelenti* — mondta végül is a két szakosztály edzője. — Szerintem a vitorlázó repülés ezért szebb a motoros repülésnél, mert a pilóta nincs a technika rabságában amikor vitorlázik, hanem a természet elemeire épít, amit a maga céljaira tud felhasználni, alakítani. Sokszor elmondjuk tapasztalatainkat a repülésről a középiskolákban, ilyenkor ősszel, amikor szervezzük a jövő pilótáit. A repülőtiszti iskolára évről évre tehetségeket irányítunk. s az a mi nagy örömünk, hogy amikor felnézünk az égre, mert egy-egy repülőgép búgását halljuk, arra gondolhatunk: *talán valamelyik MÁV Repülő Klub tanítvány pásztázza a horizontot, aki eljegyezte magát azzal az ismeretlen világgal, amelyet sok földi ember talán el sem tud képzelni..."*

Maros László

Harmadik helyen a nemzetközi ranglistán

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) szeptember 18—22. között *Várnában tartotta XXVIII. kongresszusát.*

A kongresszus elfogadta a szervezet módosított alapszabályát, tárgyalta a nemzetközi sportérintkezés irányelveit, elfogadta a költségvetést, jóváhagyta az 1974. évi versenynaptárt.

Jövőre a szövetség a következő sportágakban rendez versenyeket: *férfi kézilabda, férfi úszás, férfi és női asztalitenisz, női teke, sí, női röplabda.* Ezenkívül folytatódik a már több éve tartó futballbajnokság. Mint ismeretes, a női tekebajnokság versenyeire *Szolnokon kerül sor 1974. június 27—július 1. között.*

Az 1973. évi bajnokságokon elért helyezések alapján összeállították az országok helyezési sorrendjét. E szerint:

1. Szovjetunió 57
2. Bulgária 46
3. Magyarország 45 ponttal.

A szövetség legközelebbi kongresszusát 1974-ben a Szovjetunióban tartja. Az elnökségi ülésre Dániában kerül sor.



Magyarország—Tanzánia közötti „válogatott" labdarúgó-mérkőzés gyakran kerül sorra a Velencei-tó partján. Igaz, hogy ezeken a találkozókon nem a nagy „klasszisok" képviselik országaikat, hiszen a magyar csapat tagjait a székesfehérvári pályafenntartási főnökség XIX. sz. mozgó pályamesteri szakaszának dolgozói adják, míg a tanzániai együttest az Agárdi Állami Gazdaságban szakmai gyakorlaton levő agrármérnökök alkotják. Az idei nyáron is több mérkőzést vívtak, s minden esetben a vasutasok győztek, kivéve a legutóbbi meccset, amikor is a tanzániaiak 3:2 arányú győzelmet arattak. (Hazai szokás szerint: a mieink kihagytak egy tizenegyest.)

Kép és szöveg: Varga József

Záhonyban négyszáz tagot számlál az MHSZ-alapszervezet

Záhonyban szorgos munkáskezek már az utolsó simításokat végzik az MHSZ készülő épületén. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az új létesítmény átadásáig akadálya lenne bármi is a dolgozók honvédelmi nevelésének. Éppen ellenkezőleg!

Mező Sándor, az MHSZ helyi titkára több mint húsz éve irányítja a klubok munkáját. Az a 10—12 vasutas, akik 1951-ben a tagságot teljes egészében alkották, ma is lelkes, tevékeny tagjai a már csaknem 400 főt számláló alapszervezetnek.

A modellezők klubját *Orosz József* vezeti. Jellemző erre a klubra, a Mészáros testvérekre és a többi jó modellezőre, hogy az országos körrepülőbajnokságon a 2. helyezést szerezték meg, és jogot nyertek az októberben sorra kerülő országos körrepülő ifjúsági modellező versenyen való részvételre.

A *Szalontai Gyula* által vezetett lövészklubnak is lehet mivel büszkélkednie. Van már egy 25 méter hosszú, föld alatti lőterük, fekpadokkal, s tervükben szerepel az 50 méteres lőtér elkészítése is. A klub tagjai között 12 minősített versenyző található, köztük *Polyák Imre, Boros Ibolya* és *Béres Jutka.* Külön említésre méltó a lövészklub és a KISZ-bizottság szoros kapcsolata, példás együttműködése.

A tartalékos katonák klubjának tagjai, Csorba Józseffel az élen, szintén figyelemre méltóan dolgoznak. A megyei járőrversenyen más dikként végeztek, s ebben a hónapban őket is ott találjuk az országos járőrversenyen.

Hajdu Lajos, a gépkocsiklub tagjait foglalkoztatja nagy hozzáértéssel. Jól felszerelt oktatótermük és két gépkocsijuk szolgálja a járművezetőképzés céljait. A klubtagok már többször jártak a Szovjetunióban. Az utóbbi években huszonöten, harmincan *Leningrádba* és *Kijevbe* is ellátogattak. A záhonyi átrakókörzet fennállásának 25. évfordulójára saját készítésű fotókkal kiállításon népszerűsítették az MHSZ munkáját.

Épületük, klubházuk tehát avatás előtt áll, s bizonyosra vehető, hogy a jól működő záhonyi alapszervezet a jövőben is megkapja a honvédelmi neveléshez szükséges, megérdemelt anyagi támogatást.

Egeressi Zsigmond

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Nyugdíjasok a járműjavítóban.** A szolnoki járműjavító megmunkáló osztálya a közelmúltban nyugdíjastalálkozóra hívta meg azokat az idős munkásokat, nyugdíjasokat, akik életük nagy részét az üzemben töltötték. Az 50 meghívottat a gyár kapujában fogadták, majd a művelődési házban rendezett ünnepségen köszöntötték.

— *SEGÉLLY TANSZEREKRE. A székesfehérvári járműjavítóban a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetőség közös határozata alapján 29 nagycsaládos dolgozó kapott tanszervásárlási segélyt az új tanév kezdetén. A kiosztott segélyek összege 22 000 forintot tett ki.*

— **Kaktuszgyűjtemény.** Sajti Sándor, a sarkadi V-ös pályamesteri szakasz dolgozója évek óta szenvedélyesen gyűjti a legkülönfélébb kaktuszokat. Gyűjteményét legutóbb a Békés megyei mezőgazdasági és ipari vásáron is bemutatta, s elnyerte azzal Békéscsaba város díját. Azóta az ország minden részéből érkeznek látogatók Sajti Sándor otthonába, hogy gyönyörködjenek a különleges növényekben.

— *JÓ HÍRNÉVNEK ÖRVEND Békéscsaba állomás fúvós zenekara. Az utóbbi két évben több mint 30 alkalommal léptek fel előadásokon és ünnepségeken. A zenekar idősebb tagjai fiatalokkal, utórőkkel is rendszeresen foglalkoznak az utánpótlás biztosítása érdekében.*

— **Együtt a szocialista brigádokkal.** Celldömölk állomás vezetői és a szakszervezeti bizottság megbeszélésre hívták össze a szocialista brigádvezetőket. A közös megbeszélésen ismertették az állomas eddigi eredményeit, majd az őszi forgalom sikeres lebonyolításához kérték a brigádok segítségét.

— **Megmarad a bodrogközi kisvasút.** Emellett döntött legutóbbi ülésén Borsod megye Tanácsának végrehajtó bizottsága, az előzően lefolytatott széles körű vizsgálatok, illetve felmérések alapján. Ugyanakkor bizonyos korszerűsítési javaslatokat is kidolgoztak a kisvasút üzemeltetésével kapcsolatban a szakemberek.

— *AURÓRA EXPRESSZ néven augusztus 2-től közlekedik a Szovjetunió leggyorsabb, menetrend szerinti vonata. Az újonnan beállított expressz a Moszkva és Leningrád közötti távolságot 5 óra 17 perc alatt teszi meg, és sebessége eléri az óránkénti 160 kilométert is.*

— **Gazdag program zajlott le Püspökladányban** a szeptemberi urbanizációs hónap keretében. A népművészeti és helytörténeti kiállítás megnyitását követte a vasutas kultúrotthonban rendezett tanácskozás a kisállattenyésztésről, majd többek között a Fa-anyagvédelmi és Fatelítő Vállalat helyi üzemében tartott „nyílt nap" tette változatossá a rendezvénysorozatot, amikor is a vállalat vezetői adtak tájékoztatást az elért eredményekről és a távlati tervekről. A vasutasok üzemtörténeti kiállítást is rendeztek az urbanizációs hónap alkalmából.

A Hivatalos Lapból

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

A 37. számból: 103182/1973. 1. D. Egyes szakmák szakmunkástanulóinak ösztöndíj-kiegészítése és szakmunkásbérben történő foglalkoztatása.

103179 1973. 1. D. Saját gépkocsi-használata belföldi hivatalos kiküldetés esetén.

110720 1973. 1. D. építőipari dolgozók különélési pótlékáról szóló rendelet módosítása.

A szerkesztőség üzeni

Halmai János Pécs; Németh Gyula Ajka; Rapi József Bp., Józsefváros; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szücs Ferenc Hatvan; Bíró Viktor Kőszeg; Czeglédi Sándor Debrecen; Földi József Szolnok; Murányi Tibor Bánréve; Sziladi Sándor Szeged; Sükösd József Celldömölk: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Varga II. József Tatabánya-alsó; Vashegyi Gyula Eger; Zsabné Imréné Osztopán; Zsákai Györgyné Karcag; Földi József Szolnok; Bartók Pál Keszthely; Szücs Ferenc Hatvan; Bognár Károly Tapolca: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Rajmin Ákos Budapest: Szerkesztőségünkhöz beküldött „Dánasztia" c. versére — cím hiánya miatt — válaszolni nem tudunk.

Földi József Szolnok: Lapunk példányszámnövelésének nincs semmi akadálya. további előfizetők beszervezése korlátlanul lehetséges.

Lakáscsere

— **Nyugati pályaudvar 1. sz. lakóépületében** levő (Marx térnél, Váci úti 2. kapu) II. emelet 2. sz. alatti, kettő szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagy méretű MÁV-szolgálati lakásomat elcserélném kisebb tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: Szirotny Vilmosné, 291—331 vagy 204—282-es telefonon.

— Elcserélném I., Avar u. 2. sz. alatti 1 szoba komfortos, II. emeleti, napos lakásomat óbudai 1 szoba-konyhás, szép lakásra. Érdeklődni: 158—067 telefonon 17—19 óráig lehet, péntek, szombat és vasárnap kivételével.

— **Budapest, I., Avar utca 2. sz.** alatti földszinti, komfortos lakásomat elcserélném hasonlóra, csak Óbudán. Érdeklődni: 158—067 telefonon 17—19 óráig lehet, péntek, szombat és vasárnap kivételével.

— Félkomfortos, 2 szobás (gazdasági udvar, konyhakert, gyümölcsös) lakásomat budapesti, másfél szobás hasonlóra elcserélném, megegyezéssel. Cím: Szász Endre felügy., Salgótarján, IV., Bacsányi János u. 34. Érdeklődni lehet: 19—84 telefonon, munkaidőben.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. OKTÓBER 15.

A SZOCIALISTA GONDOLKODÁSRA ÉS ÉLETMÓDRA RÁ KELL VEZETNI AZ EMBEREKET

SZAKSZERVEZETÜNK NEVELŐ, AGITÁCIÓS, PROPAGANDA ÉS KULTURÁLIS MUNKÁJA A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN

A szakszervezet központi vezetősége szeptember 28-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt: *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár, *Szűcs Zoltán* MÁV vezérigazgató-helyettes.

Napirenden a szakszervezet nevelő, agitációs, propagandamunkája, kulturális tevékenysége szerepelt. Előadója *Gulyás János* titkár volt.

— Szakszervezetünk VIII. kongresszusa a szakszervezeti szervek fontos feladataként jelölte meg a dolgozók szocialista tudatának fejlesztését, a tagság politikai és kulturális színvonalának emelését — hangsúlyozta. — *Munkánkban azt tartjuk elsődlegesnek, hogy a nevelés legfontosabb ismérve a szocialista építés hatékonyabb segítése, a szocialista tudat kialakítása legyen.* Az agitáció és a propaganda adjon választ a dolgozókat foglalkoztató kérdésekre, elégítse ki az egyre fokozódó bel- és külpolitikai érdeklődést. Segítse a dolgozók általános és szakmai műveltségi színvonalának emelését, a növekvő kulturális igények színvonalasabb kielégítését.

A nevelés nem reszortfeladat

A nevelő, a felvilágosító munka, az agitáció és a propaganda *nem reszortfeladat, hanem a szakszervezeti mozgalom szerves része*, amelynek irányításáért a választott vezető testületek a felelősek.

A nevelés fő feladatait tekintve munkánk homlokterébe a szocialista munkára, a szocialista hazafiságra és a proletár internacionalizmusra való nevelést, valamint a kapitalizmus káros ideológiájának hatása elleni harcot állítjuk.

Az ember életének jelentős részét munkahelyén tölti. Érdeklődési köre, személyes érdekeltsége sok szállal fűzi az üzemhez, a szolgálati helyhez. A meggyőződés, a szocializmusba vetett hit elsősorban a munkahelyen alakul ki és válik tartóssá, szilárddá. *A munkahely az ideológiai harcnak is csomópontja, ahol nézetek, szemléletek is ütköznek.*

Elsősorban a termelő és teremtő munkában érik az embert olyan hatások, amelyek alkalmasak arra, hogy más tényezőkkel együtt rövidebb vagy hosszabb idő alatt megérleljék benne a társadalmi érdeklődést és felelősséget. A munka új gondolatokat szül. A munkában elért sikerek új tettekre serkentenek. A munka segít a szocialista erkölcsre való nevelésben. A mi erkölcsünk egymás kölcsönös megbecsülését, támogatását, a kollektív összefogást és munkát követeli. *A dolgozót munkahelyén érik a legközvetlenebb élmények*, az itt kialakult hangulat, ráhatás nem marad nyomtalanul a magánéletben sem.

A mi célunk nemcsak egyszerűen az, hogy az embereket politikailag szilárdan magunk mellé állítsuk, hanem az is, hogy a tömegek szakmai és általános műveltségi színvonala is magasabbra jusson. Segíteni kell szabad idejük tartalmas eltöltését, hogy egészségesen fejlődjön ízlésük, gondolatviláguk. A műveltségi igény kialakítása, általános szükségletté emelése tekintetében még sok a tennivaló. Ez pedig az önálló gondolkozás, az öntudatos szocialista életszemlélet egyik alapvető feltétele.

A dolgozók életének tartalmasabbá tételére irányuló célkitűzéseink csakis akkor válhatnak valóra, *ha a nevelő tevékenység helye, rangja egész mozgalmunkban tudatossá válik, a gyakorlati végrehajtásból lehetőleg minden funkcionárius, aktivista kiveszi a részét.* Szakszervezetünk gyakorlatában megvannak a nevelés kialakult módszerei, eszközei. Tartalmában, színvonalában, követelményeiben kell ezeket emelni á napi feladatokhoz és a jövő egyre magasabb társadalmi és gazdasági igényeihez.

A vita alapját az elnökségnek szeptember 7-én elfogadott jelentése képezte. A terjedelmes anyagból csak a legfontosabb részeket emeljük ki:

A nevelés a szakszervezeti feladatok megoldásának nélkülözhetetlen feltétele. Az érvekben gazdag és idejében végzett felvilágosítás, a meggyőzés felbecsülhetetlen segít-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Zöldáru exportra

— a vasút legtisztább teherkocsijaiban

Nem sok szolgálati helyen bonyolítanak le akkora telefonforgalmat, mint Szolnok személypályaudvar kereskedelmi irodájában.

— *Persze, nem azért, mert nálunk annyira szeretnek telefonálni az emberek* — jegyzi meg *Lauer István* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes —, hanem azért, mert a zöldség- és gyümölcsexport idején nem könnyű egyeztetni közös érdekeinket a MÉK vállalattal...

A csomópont vágányféktornya mellett külön vágányon sorakoznak a vasút legtisztább élelmiszerszállító kocsijai, a hűtővagonok, oldalukon a jól látható INTERFRIGO feliratal.

— *A zöldáru szállítása májusban kezdődött a zöldbabbal, utána jött a cseresznye, a meggy, a zöldpaprika, sárgabarack, zöldhagyma, paradicsom, dinnye, szilva. Most a káposztánál tartunk, s utána már csak a hagyma szállítása igényel hűtőkocsit* — hangzik a tájékoztatás, miközben a MÁV és a MÉK közötti viták-ról is szó esik.

Valójában nem nézeteltérések húzódnak a megbeszélések mögött, hanem kölcsönös érdekek, azok egyeztetése. A nemzetközi kereskedelemben mindkét fél számára magasak a követelmények, *s az időjárás bizonytalansága sokszor zavarja a kocsiigénylések pontos teljesítését.* Ha például a nyár elején rakodás előtt eső éri a cseresznyét, megrepedezik, és már nem is alkalmas exportra. Ősszel sem könnyebb a helyzet, hiszen a nappalok melegek, éjjel pedig most már bármikor fagyhat.

— Az együttműködés eredményeként elmondhatjuk, hogy az utóbbi két évben kocsiállás miatt egyetlen kiló zöldáru sem maradt vissza, pedig ez idő alatt mintegy 3000 tonna indult tőlünk külföldre — magyarázza Lauer István, és dicséri a kereskedelmi dolgozókat, köztük *Török Ferenc* és *Bartha Imre* kocsirakományos raktárnokokat.

Az elismerésre azok a vasutasok is rászolgáltak, akik a hűtőkocsikat készítik elő a rakodáshoz. A munka első fázisába tartozik a vagonok kimosása 40—50 fokos meleg vízzel, majd szárazra kell törölni minden kocsi belsejét, s utána következik a fertőtlenítés. Hasonló gondosságot kíván az INTERFRIGO-kocsik műszaki vizsgálata: *ellenőrizni kell minden ajtót, ablakot, hogy jól működik-e.* Mindez előfeltétele annak, hogy gyorsan, biztonságosan történjen a szállítás, s a Szolnokon berakott árut másnap már Európa különböző országaiban tehessék kosaraikba a háziasszonyok.

— S ha vége a zöldségidénynek?

Hűtőkocsijaink akkor sem térnek pihenőre. A vasút legtisztább vagonjaiban élelmiszereket szállítunk. Elsősorban cukrot. Szerencsére az idén jó volt a répatermés...

(séra)

Újítási hónap Miskolcon

Miskolc Tiszai pályaudvaron újítási ankét keretében értékelték az újítómozgalmat. *Miskolczi Sándor* üzemmérnök beszámolójában elmondotta, hogy az utóbbi négy évben a beadott újítások száma átlagosan 40—50 százalékkal emelkedett. Az idén eddig beadott újítások száma azonban 20 százalékkal kevesebb a múlt évhez viszonyítva.

Az újítási ankéton a *Béke* szocialista brigád javaslatára elfogadták, hogy *októberben újítási hónapot tartanak.*

Miskolc Tiszai pályaudvar vezetésének az újítási hónap megtartásával nemcsak a lemaradás felszámolása a célja, hanem megfelelő propaganda és felvilágosító munkán keresztül további újítók bevonása a mozgalomba. A cél elérése érdekében a szolgálati hely vezetői október 4-én és 5-én megtartott szocialista brigádvezetői értekezleten kérték a szocialista brigádok segítségét és támogatását.

A szolgálati hely vezetői az újítási hónap legeredményesebb újítóit, külön jutalomban is részesítik.

Mérleget készítettek a hatvani újítók

A hatvani csomóponton a közelmúltban újítási ankétot tartottak, és szolgálati áganként összehasonlították a múlt év első felében és az idei év azonos időszakában elért eredményeket.

Eszerint a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökségnél *1972 első felében hét, az idén csak négy* újítási javaslatot adtak be a dolgozók. A hatvan—salgótarjáni pft-nél fordított a helyzet: *tavaly hat hónap alatt csak három, ebben az évben viszont már nyolc újítás született.*

A villamos-alállomásnál ugyancsak *„alszanak" az újítók.* Tavaly még három javaslatot nyújtottak be az első fél évben, az idén pedig egyet sem.

Hatvan állomáson és a vontatási főnökségnél *kettőről hatra, illetve négyről hatra növekedett a fél év alatt beadott újítások száma*, s lényegesen nőtt az újítások népgazdasági haszna, valamint az újítókat illető díjak összege is.

Az ankét vitaindító előadását *Gódor László* vontatási főnök tartotta, s annak nyomán több részvevő fejtette ki véleményét. *Pálfalvi Vilmos* ezüstjelvényes kiváló újító például bírálta az újítások hosszadalmas elbírálását, az akták elfektetését, illetve a javaslatok ide-oda tologatását, ami kedvét szegi a mozgalom legjobbjainak is. Hasonló tapasztalatokról számolt be *Srej Sándor* és több más újítótársa is.

1973. OKTÓBER 15—22.

Várnában ülésezik a VIII. Szakszervezeti Világkongresszus



Jelentős esemény előtt áll a világ haladó szakszervezeti mozgalma. Október 15—22 között ugyanis Várnában kerül megrendezésre a *VIII. Szakszervezeti Világkongresszus*, melyen a magyar szakszervezetek küldöttsége is részt vesz.

A tapasztalatok és főleg a legutóbbi évek tapasztalatai kivétel nélkül megerősítik a *Szakszervezeti Világszövetség* tagszervezetei elvi, szakszervezeti politikájának helyességét. Az SZVSZ hitele és befolyása az eltelt időszakban azért növekedett, mert mindig a munkásosztály mellett állt *a jobb életkörülményekért, szabadságért, a békéért, a nemzeti függetlenségért és a demokráciáért folytatott harcban.* Szoros kapcsolatban az élettel, a harcokkal, a dolgozók kívánságaival, semmi sem idegen számára, ami a dolgozóknak ma problémát jelent.

Az SZVSZ-nek ehhez az antiimperialista és antikapitalista jellegéhez széles körű egységszellem járul, mely hozzásegíti ahhoz, hogy képes legyen figyelembe venni a munkásosztály soraiban létrejövő különböző eszmeáramlatokat, felkutatni valamennyi szakszervezeti szervvel az egység lehetőségeit, és együttműködni *minden olyan haladó erővel, mely harcol az imperializmus, a kolonializmus és a neokolonializmus ellen a társadalmi haladásért, a munkásoknak a kizsákmányolás alóli felszabadításáért, a nemzeti függetlenségért, a békéért.*

A VIII. Szakszervezeti Világkongresszus ezekből az alapelvekből kiindulva határozza meg az SZVSZ tevékenységének fő irányvonalát az elkövetkező időszakban. Ez a kongresszus lesz hivatott arra, hogy elfogadja a *„Szakszervezeti jogok, a dolgozók gazdasági és szociális követeléseinek okmányát"*. Nagy teret szentel a kongresszus annak, hogy az eddigieknél hatékonyabb támogatásban részesüljenek azok a népek, amelyek a kolonializmus és a fasizmus felszámolásáért, hazájuk függetlenségéért, szuverenitásáért és az elmaradottság felszámolásáért küzdenek.

Az SZVSZ politikájának megfelelően a kongresszuson minden bizonnyal sok szó esik majd a chilei népi egység kormányt fegyveres puccsal megdöntő katonai hunta terrorcselekményeiről, továbbá az izraeli szélsőséges elemek által a Közel-Keleten kirobbantott háborúról.

A HÁROMNEGYEDÉV GYORSMÉRLEGE:

A vasút 90 millió 300 ezer tonna árut és 270,8 millió utast szállított

A vasút dolgozói hosszú hónapok óta erejük megfeszítésével dolgoznak. Ennek nem kis része van abban, hogy

a MÁV az év első kilenc hónapjában mintegy 90 millió 300 ezer tonna árut szállított,

amely a bázisidőszak áruszállítási teljesítményét 4,7 százalékkal haladta túl. Ez közel 4 millió tonna túlteljesítést jelent. Igen kedvező, 3,4 százalékos az operatív feladatokhoz viszonyított tervteljesítés mértéke is, *ez abszolút számban mintegy 3 millió tonna többletteljesítménynek felel meg.* Örvendetes ugyanakkor, hogy a vállalati eredmény szempontjából fontos fuvardíjbevétel is kedvezően alakult.

A kimagasló teljesítményhez jelentősen hozzájárult mind az export, mind az import- és tranzitforgalom. *Az exportnál 31, az importnál 2,8, a tranzitnál pedig 13,8 százalékos a bázisidőszakhoz viszonyított forgalomfelfutás.*

A kedvező szállítási teljesítmények elérése mellett

sajnos, több fontos mutatószám nem a várakozásnak megfelelően alakult.

Egyes időszakokban a MÁV vonalain a zsúfoltság jelei mutatkoznak, amelyre a kocsiforduló idő romlása, a kocsi ki nem állítások, a gépre várások és vonatácsorgások rendkívüli nagy száma, a hálózati dolgozó és idegen kocsiállag nem kívánatos mértékű emelkedése utalt. *Romlott a teherkocsipark termelékenysége és kedvezőtlenül alakult a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás is.* Ezek arra intenek, hogy egy percig sem pihenhetünk babérjainkon. Mindent el kell követni annak érdekében, hogy az év hátra levő hónapjaiban ilyen hibák ne fordulhassanak elő.

A személyszállításnál továbbra is a tervezettet megközelítően alakultak a teljesítmények. A vasút

az év első kilenc hónapjában 270,8 millió utast szállított el,

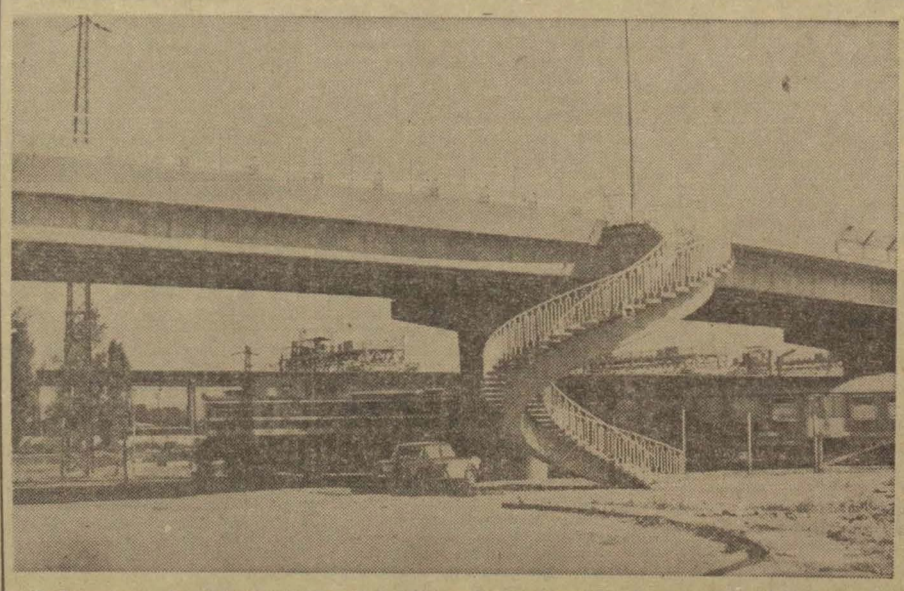
amely a bázisidőszakhoz viszonyítva 97,8 százalékos, a tervezetthez képest 98,8 százalékos teljesítésnek felel meg. Az elkövetkező időszakban fontos feladatot képez az eddig kedvező minőségi mutatók szinten tartása, amellyel a jövőben egyidejűleg jelentkeznek az ünnepi és téli forgalomból adódó többletfeladatok.

Az év utolsó három hónapjában a feladatok csak fokozódnak, és *mind nagyobb szükség van az utasokkal, fuvaroztatókkal való jó együttműködésre, a vasút üzemvitelének körültekintő szervezésére és lebonyolítására.* Szoros együttműködésre van szükség ugyanakkor az igazgatóságok és az irányító szakszolgálatok között is.

Az év utolsó negyedében

mintegy 32 millió tonna áru elszállítása vár a vasútra.

A forgalom zavartalan lebonyolítása fontos politikai és társadalmi érdek, amelyhez kapcsolódó feladatok csak a vasutas dolgozók áldozatkész, jól szervezett munkájával oldhatók meg.



Budapesten a Jászberényi úti felüljáró megépítésével ismét csökkent a vasúti-közúti szintbeli kereszteződések száma.

(Tenta György felvétele)

A szocialista gondolkodásra és életmódra rá kell vezetni az embereket

SZAKSZERVEZETÜNK NEVELŐ, AGITÁCIÓS, PROPAGANDA ÉS KULTURÁLIS MUNKÁJA A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN

(Folytatás az 1. oldalról:)

ség a napi feladatok eredményes megoldásához.

Az elmúlt időszak bebizonyította, hogy szakszervezetünk nevelő, felvilágosító munkája megfelel a párt agitációs és propaganda célkitűzéseinek. A nevelés, az agitáció és a propaganda mozgósító ereje nyomán a dolgozók részt vesznek a párt politikai, gazdasági és társadalompolitikai célkitűzéseinek megvalósításában, a szocialista vasút építésében.

Jobban kell támaszkodni a szervezeti élet formáira

Tömegpolitikai munkánk hatékonyságát, szakszervezetünk tekintélyének növekedését, a tagság bizalmának erősödését segítették a központi vezetőség, elnökség határozatai, döntései, amelyek a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek, szociális ellátottságának fejlesztését szolgálták. *A politikai tömegmunka irányítása ma már eljutott arra a szintre, hogy időben feltárja a dolgozókat foglalkoztató kérdéseket, felszínre hozza a fejlődésünkből fakadó ellentmondásokat, de még sokszor késik az ellentmondások feloldásának kidolgozása és végrehajtása.*

A szakszervezeti szerveknek az elmúlt években számos újszerű feladatot kellett elvégezniük. A testületek termelést segítő tevékenysége sok energiát köt le. Fel kell figyelnünk arra, hogy alapszervezeteink munkájában az utóbbi időben kissé háttérbe szorul a mozgalmi jelleg, s előtérbe kerül a konkrét, gyakran még a gazdasági vezetés egyes feladatait is átvállaló ügyintézői gyakorlat. Ezen változtatni kell, mert kedvezőtlenül hat szakszervezetünk kettős funkciójának *egészséges betöltésére. Az agitáció, a propaganda fejlesztéséhez elengedhetetlenül szükséges, hogy a szervezeti élet fórumait az eddiginél jobban állítsuk e tevékenység szolgálatába.*

A dolgozók igénylik, hogy a taggyűléseken a véleményüket őszintén és nyíltan kifejthessék és hogy azt figyelembe is vegyék. *A megvalaszolatlan kérdések, a visszhang nélkül maradt javaslatok elkedvetlenítik, passzívvá teszik a tagságot.* Szükséges, hogy gyakrabban kerüljenek közé olyan politikai és társadalmi témák a taggyűlések napirendjére, amelyek keretében egyrészt közvetlenül tolmácsolhatjuk szakszervezetünk sajátos mondanivalóját, másrészt véleményeket, javaslatokat, bírálatokat, illetve álláspontunk megerősítését kérhetjük a tagságtól.

Az agitáció, a propaganda elsődleges színtere a szolgálati hely, munkahely. A nevelés, tudatformálás tehát szorosan összefügg az alapszervezetek szervezeti életével. A tömegpolitikai munka hatékonyságát döntő mértékben az alapszervezetek tevékenységének színvonala határozza meg. *Az agitációban és a propagandában meghatározó tényező a szakszervezeti bizalmiak szerepe, a bizalmi csoportok élete.*

A szakszervezet két alapvető funkciója, *az érdekvédelem és a nevelés, egymással szoros kölcsönhatásban van.* A neveles, a dolgozók kulturáltságának emelése az érdekvédelem elválaszthatatlan része, hisz a műveltség fejlesztése elősegíti, hogy a dolgozók az élet minden területén hasznosan és eredményesen tevékenykedjenek.

A dolgozók eszmei, politikai nevelésének egyik fontos fóruma a szakszervezeti politikai tömegoktatas. A szakszervezeti bizottságok elsősorban a pártonkívüli dolgozókat vonták be tömegesen ezen oktatási formába. A politikai tanfolyamok fontos szerepet vállalnak a dolgozók tájékoztatásából, de ugyanakkor a szakszervezeti bizottságok is jelentős információkhoz jutnak a propagandistáktól.

Az oktatás az évek során mind formájában, mind tartalmában jelentős fejlődésen ment keresztül, népszerűvé vált a dolgozók körében. *Az összdolgozóknak mintegy 25, a szocialista brigádtagoknak 75, a noknek 21 százaléka vesz részt szakszervezeti politikai oktatásban.* Az egyes csoportokon belül mindinkább érvényesül a politizáló jelleg, a hallgatók egyre jobban élnek a vitalehetőségekkel. A jövőben arra kell törekedni, hogy még színvonalasabbak legyenek a bevezető előadások, jobban érvényesüljön a vitafórum jellege és az adott lehetőségeken belül további számbeli fejlődést érjünk el.

A dolgozóknál sokat fejlődött a tulajdonosi szemlélet

A termelest segitő agitáció és propaganda elsősorban a vasút gazdasági célkituzéseiből, a feladatok végrehajtásából adódó teendők magyarázására, megértetésére irányult. A dolgozók mélyrehatóbban megismerték jogaikat és számos esetben felléptek a törvénysértések ellen. Fejlődött a tulajdonosi szemlélet, nőtt a közösség ügye iránti érdeklődés. A dolgozók többségében kialakult a reális gazdaságpolitikai nézet. Egyre jobban megismerték az összefüggéseket, mindenek elott a termelés, a szállítás és a fogyasztás kapcsolatait. A kollektív szerződés rangot kapott a szemükben és az évenkénti felülvizsgálatkor felelősségérzettel tettek javaslatokat a változtatásra. Az agitációs és propagandamunkát a jövőben még jobban fel kell használni a tömegek cselekvő aktivitásának, szocialista öntudatának még erőteljesebb felkeltésére.

A munkavédelmi agitáció elsősorban a vasút biztonságos szállítási feladatainak végrehajtására, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására vonatkozó teendőkre irányult. A felvilágosító tevékenység eredményeként könyvelhető el, hogy a balesetek alakulása minden mutató tekintetében évről évre csökkenő tendenciát mutat.

A társadalombiztosítási agitáció és propaganda elsősorban a társadalombiztosítás mozgalmi tevékenységének népszerűsítésében és az ügyviteli munkából adódó feladatokkal kapcsolatos felvilágosító tevékenységben érvényesült.

Javult a dolgozó nők, fiatalok irányában kifejtett agitációs, politikai munka, mely egyrészt helyzetük megjavítására, másrészt a még meglevő hátrányok megszüntetésére irányult. A határozatok helyességét alátámasztják azok az intézkedések, amelyek anyagi és erkölcsi megbecsülésükben, az egyenjogúság következetesebb érvényesülésében, élet- és munkakörülményeik javításában mutatkozott meg elsősorban.

A szocialista brigádmozgalom hármas jelszavát önként vállaló közösségek politikai, kulturális nevelésének igénye ma már alapvető követelmény. A politizáló készség fejlesztése éppen egyik útja annak, hogy *tovább javítsuk a mozgalom színvonalát, gazdagítsuk a brigádok belső életét.* Ennek egyik formája a brigádvezetők útján való rendszeres, sokoldalú politikai tájékoztatás, a gyakori véleménycserék, beszélgetések az ország, a vasút, a szolgálati hely gondjairól, a munkahelyi közérzetről, a dolgozókat foglalkoztató problémákról.

A másik formája a szocialista műveltség megszerzése feltételeinek kialakítása, biztosítása. A szocialista brigádok művelődési vállalásainak javítása érdekében az elmúlt években több intézkedés történt. *Módszertani anyagot ajánlásokat kaptak a brigádok vállalásaik megtételéhez.* Ennek eredményeképpen gyakoribbá váltak a brigádvezetői értekezletek, javult tájékoztatásuk és a művelődési vállalások színvonala is.

Valamelyest javult az információs tevékenység, amely egyrészről elősegíti a vezető, irányító szervek munkájának hatékonyságát, másrészről segíti a tisztségviselők, a tagság tájékozottságát, illetve az általános és helyi ismeretek bővítését. Az időszerű és konkrét információk alapján számos esetben történnek olyan intézkedések, melyek kedvezően hatnak a tisztségviselők és a tagság hangulatára, a közvélemény helyes befolyásolására.

Fontos feladat a felnőttoktatás segítése

A tömegpolitikai munka sikere összefügg azzal, hogy a dolgozók milyennek ítélik meg a szakszervezeti tevékenységet, mennyit tudnak munkájáról, kezdeményezéseiről, intézkedéseiről, eredményeiről. A tisztségviselők többségében tájékozottak arról, hogy a szakszervezet a megnövekedett jogok és kötelességek jegyében milyen fontos érdekvédelmi funkciót lát el. *A dolgozók széles tömegei azonban erről lényegesen kevesebbet tudnak, mert a gyakorlati munka népszerűsítése nem kap megfelelő propagandát.* Minden szinten nagyobb gondot kell fordítani e tevékenység bemutatására, igénybe véve az agitáció és propaganda kialakult helyi formáit, eszközeit.

A szakszervezeti bizottságok erejükhöz mérten részt vállaltak a felnőttoktatás keretében a hiányos iskolai képzettségű vasutas dolgozók beiskolázásából. Nem rajtuk múlott, hogy erőfeszítéseik ellenére is csak kismértékben javult a helyzet e téren.

Továbbra is fontos feladat a felnőttoktatás segítése, az iskolák tárgyi feltételeinek javítása. Vonatkozik ez elsősorban az általános iskolai képzésre, hogy a hiányos alapműveltségű dolgozók száma csökkenthető legyen.

A rövidített idejű általános iskolai képzés lehetőséget nyújt egy év alatt két osztály elvégzésére. Ennek népszerűsítése és a dolgozók minél nagyobb számban való bevonása a fő feladat. Ehhez nyújt segítséget a Vasúti Főosztály 2. szakosztálya és a kultúrnevelési osztály által elkészült intézkedési terv, amely *a gazdasági vezetőknek is kötelességükké teszi az állami oktatással való fokozottabb foglalkozást.*

A szocialista társadalom felépítéséből adódó sokrétű feladat elvégzése, a tudományos technikai forradalom, a műszaki fejlődés felgyorsulása *megköveteli az állandó, folyamatos önképzést.* A korszerű műveltség megszerzését segíti a szakszervezet azzal, hogy a tudományos ismeretterjesztés különböző eszközeivel és módszereivel lehetőséget nyújt a meglevő tudásanyag felújításához, az újabb eredményeinek megismeréséhez.

Az utóbbi években a módszerek és formák állandó bővülésével *újabb lehetőség nyílt az ismeretterjesztés, en résztvevők számának növelésére.* Ez számszerűleg nem következett be, de a kiscsoportos formák belépésével hatékonyságában, tartalmi színvonalában jelentős fejlődést eredményezett. Egyre több azoknak a fizikai dolgozóknak a száma, akik érdeklődnek az ismeretterjesztés valamelyik ága iránt.

A művelődési intézmények munkájuk során igyekeztek eleget tenni a közművelődés új koncepciójából rájuk háruló feladatoknak. Elsősorban azoknak az alapvető funkcióknak az ellátását szorgalmazták, amelyek ma a leglényegesebb tennivalókat tartalmazzák. Munkájuk azonban a különböző adottságok miatt nem lehetett egységes és azonos szintű. Egyes művelődési intézményekben a felnőttoktatás, másokban a klubélet, ismét másokban a művészeti munka, a szakköri tevékenység kapott fokozottabb jelentőséget a helyi sajátosságoknak megfelelően.

Egyben azonban azonosak voltak a törekvések: *minden intézményben igyekeztek gondoskodni a hozzájuk tartozó közösségek művelődéséről, kultúrált szórakozásáról, a szabadidő hasznos eltöltéséhez a lehetőségek megteremtéséről.* Az azonos érdeklődésű csoportok különböző szakkörökbe, klubokba tömörítésével fokozottabban szerepet kapott a közösségi nevelés, csoportos művelődés. Eredményesen működtek közre a politikai, világnézeti nevelésben, egyre nagyobb számban kaptak helyet a művelődési otthonokban a szakszervezeti politikai iskolák.

A vasutas művelődési intézmények túlnyomó többsége területi jelleggel működik, ennek következtében jelentős részt vállal a lakóhely dolgozóinak kulturális ellátásából. Sajnos a területi jelleg csak az ellátásban érvényesül, mert a területen levő üzemek, vállalatok részéről semmiféle anyagi támogatásban nem nyilvánul meg a segítőkészség.

Nagy problémát jelent a művelődési intézmények műsorpolitikájában a szükés anyagi ellátottság. Ez sok esetben megalkuváshoz vezet és nem éppen a szocialista művelődésügyet szolgáló műsorok bemutatását eredményezi. Pedig éppen a kulturális terület az ahol nem lenne szabad az üzleti szellemnek érvényesülnie.

350 ezer kötet könyv a könyvtárakban

Szakszervezetünk irányítása alatt *53 góc-, 16 önálló és 292 letéti könyvtár működik.* Ez a szám elegendő arra, hogy a vasutas dolgozók igényeit kielégítse. Ahol a könyvtár működik, a terület lakóinak igényeit is ki tudja elégíteni. *A könyvtárak könyvállománya eléri a 350 000 kötetet,* megoszlása megfelel a SZOT normának.

Szakszervezetünk — többek között — gondot fordított a művészi nevelőmunkára is. A művészetek és a vasutas dolgozók kapcsolatának egymásra gyakorolt hatásának, a művészetek megismertetésének és megszerettetésének erősítése érdekében több intézkedést, kezdeményezést tettünk.

Az operazene megismertetésére és megkedveltetésére a budapesti *Erkel Színházban* folytatjuk a vasutas operabérletezést. Népszerűségét bizonyítja, hogy *minden évadban 1400—1500 dolgozó újítja meg,* illetve vásárol vasutas bérletet és ma már sok szazan váltak közülük rendszeres operalátogatókká.

A budapesti *József Attila Színházba* mintegy 500 dolgozó vásárolt vasutas bérletet. A szakszervezet a MÁV Vezérigazgatóságával közösen több sikeres teltházat szervezett a budapesti színházakban a szocialista brigádok részére. A területi bizottságok hasonló módon szerveztek teltház akciókat. Emelkedett a munkás-művész találkozók, művészekkel, színházi szakemberekkel folytatott kerekasztal-beszélgetések, véleménycserék, ankétok száma is.

Gondot fordítottunk a szocialista jellegű családi és társadalmi ünnepek továbbfejlesztésére. A mind nagyobb igény összefüggésben van a szocialista közgondolkodás fejlődésével, a dolgozók életkörülményeiben, magatartásában végbemenő kedvező változásokkal. Az e kérdésben hozott állami rendeletek, utasítások segítik a szocialista jellegű családi és társadalmi ünnepek és szertartások elterjedését, a munkahely közösségi életében gyakorlattá válását. A továbbfejlesztés érdekében központi intézkedést adtunk ki, megjelölve a mozgalmi munka eszközeivel történő támogatás módszereit, a választott szervek, testületek konkrét feladatait.

A szakszervezeti bizottságok többsége napi munkájában rendszeresen felhasználja a sajtóban, folyóiratokban megjelenő írásokat. Általános vélemény, hogy a szakszervezeti kiadványok sok segítséget biztosítanak és módszertani útmutatást adnak a vezető testületek, tisztségviselők és aktivisták munkájához.

A központi vezetőség vita után elfogadta az elnökség jelentését, úgy határozott, hogy a jelentést a területi bizottságok és az alapszervezetek saját tapasztalataikkal kiegészítve tárgyalják meg és a feladatokra vonatkozóan hozzanak intézkedést.

MEGJEGYEZZÜK

AZ ELSZALASZTOTT LEHETŐSÉG

„Nagyüzem" van a miskolci oktatási főnökségen. Ennek bizonyságául elég lenne felsorolni, hogy mikor milyen kategóriájú tanfolyam indul, s ezeken hányan gyarapítják szaktudásukat, vagy éppen a vezetéshez nélkülözhetetlen ismereteiket. Most azonban csak az úgynevezett speciális forgalmi-kereskedelmi tanfolyamról, pontosabban ennek elszomorító tapasztalatairól szeretnénk szót ejteni.

Ennek az újszerű képzési módnak az a jellemzője, hogy *az általános iskolát el nem végzett dolgozók közül kiválasztott hallgatók először, másfél-két hónap alatt, megszerzik a 8. osztályról szóló bizonyítványt,* ezután az erre képes, tanulni vágyó vasutasok 9 hónapos forgalmi-kereskedelmi tanfolyamot végeznek.

A tervek szerint minden vasútigazgatóságnak — az igénynek és a létszámnak megfelelően — kellett volna küldeni hallgatókat a szeptember 17-én indított tanfolyamra. A budapesti igazgatóságtól például tíz, a debreceniektől öt és a többi igazgatóságtól is négy-öt dolgozót vártak a miskolciak, míg az így kialakult létszámot ők egészítették volna ki 40 főre.

S mi lett az eredmény?

Az ország különböző részéből várt hallgatók közül *egyetlen egy személy érkezett a tanfolyamra,* azt is a budapesti igazgatóság *„toborozta".*

Nincs igény — mondanák védekezésképpen azok, akiket a bírálat illet. Csakhogy nem mondhatják, mert az előállott különös helyzet láttán *a miskolciak azonnal harminc dolgozót tudtak beütemi az iskolapadba,* akik azóta már szorgalmasan tanulnak, s hamarosan átvehetik általános iskolai végbizonyítványukat. Utána pedig a szakvizsgákért folytatott tanulás következik...

Hiába, az emberek hajlamosak arra, hogy életükben elszalasszanak számos kedvező lehetőséget, kitűnő alkalmakat, amelyek hozzájárulnának egyéni boldogulásukhoz. Most is ez történt.

Kár érte — még akkor is, ha erről csak közvetve tehetnek. Mások hibája, lelkiismeretlensége miatt!

U. S.

TÍZES NÉVADÓ



Tíz gyermek névadó ünnepségét rendezte meg legutóbb Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága. Képünkön az ünnepeltek

ÖNTEVÉKENY KULTÚRCSOPORT

Műsort adtak az öregek napján

A szombathelyi járműjavító *Haladás Művelődési Háza* kultúrcsoportjának tagjai a Vas megyei *Peresznye* községben műsort adtak az *„öregek napján"*, amelyen a helyi szociális otthon lakói és a község nyugdíjasai vettek részt.

Szívmelengető látvány volt, amint a munkában elfáradt, idős emberek szeme felcsillant a vasutas öntevékeny együttes műsorától. Hajdani fiatalságukat idézték a népi zenekar magyar nóta számai, *Molnár Miklós* szólóéneke, s a táncklub fellépése.

Befejező számként a zenekar csárdásokat, keringőt, foxot játszott, amelyre az öregek is táncra perdültek. *Az eredetileg félórásra tervezett szereplés két óra hosszat tartott, felejthetetlen élményt szerezve a kis falu öregeinek.* A szociális otthon és a termelőszövetkezet uzsonnán látta vendégül az otthon lakóit és a falubeli nyugdíjasokat. A zenekar még ez idő alatt is szórakoztatta a megjelenteket.

Hasonlóan nemes cél vezérelte a szombathelyi vontatási főnökség dolgozóit is. A vöröskereszt és a nőtanács képviselői a *Táplánszentkereszti Szociális Otthont* keresték fel, s ajándékokkal kedveskedtek az ott élő magányos, szeretetre vágyó idős embereknek.

Sz. T.

MUNKAVÉDELEMRŐL MINDENKINEK IV.

Mit kell üzemi balesetnek tekinteni?

Az új Vasúti Munkavédelmi Szabályzat rendelkezései a balesetek bejelentéséről, nyilvántartásáról és kivizsgálásáról

Az üzemi balesetek bejelentésére, nyilvántartására és kivizsgálására vonatkozo előírásokat a 3/1967. (VII. 21.) SZOT sz. szabályzata é ennek a Magyar Államvasutak területén való végr hajtását az 1973. október 4-én a 40. sz. *MÁV Hivatalos Lapban* megjelent *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* 18. sz. melléklete tartalmazza.

Még mielőtt a balesetek bejelentése, nyilvántartásba vétele és kivizsgálásával kapcsolatos előírásokra, tudnivalókra és tennivalókra rátérnénk, szükséges ismertetni, hogy statisztikai adatszolgáltatás és nyilvántartás szempontjából *mit nevezünk üzemi balesetnek.*

A munkaidőtől függetlenül

A szabályzat 2. §-a értelmében bejelentés, nyilvántartás és kivizsgálas szempontjából üzemi balesetnek minősül minden olyan baleset, amely a vállalat, intézmény, szerv stb. (továbbiakban vállalat) dolgozóját függetlenül attól, hogy a baleset munkaidő alatt, vagy azon kívül

a) a vállalat telephelyén érte,

b) a vállalatot telephelyén kívül a vállalat r ndelkezése folytán, vagy a vállalat érdekében végzett munka során érte, ideértve a kiküldetés, külszolgálat, kihelyezés, stb. alkalmával a munkával összefüggésben bekovetkezett baleseteket is,

c) a vállalat (saját, vagy bérelt járművével érte.

A leírtakból szeretn k kiemelni azt a m gfogalmazást, hogy a *„munkaidőtől függetlenül”* minősülnek a felsorolt esetek üzemi balesetnek. Tehát *nem az a dönto, hogy valaki megkezdte a munkáj t vagy sem, hanem az, hogy a vállalat telephely n történt a sérülés.* Ezt azert emel k i, mert számo esetben volt rá példa, hogy a dolgozót a munkahelyén akkor erte a sérülés, amikor még nem kezdte meg a műszakját, és az üzem azért zárkózott el a baleset üzemiségének elismerésétől, mert az nem a munkaidő alatt következett be.

A szabályzatra épülő végrehajtási utasítás szerint a heveny mérgezés, fulladás, fagyas, napszúrás, hőguta, rándulás, megerőltetés folytán bekovetkezett egészségromlás, társadalmi munka közben elszenvedett baleset is — amennyiben egyébként a SZOT Szabályzat 2. §-ban foglaltak szerint is annak minősül — *üzemi balesetnek kell tekinteni. Nem tekinthető azonban üzemi balesetnek az öncsonkítás és az öngyilkosság.* Ez utóbbi tekintetében azonban csak akkor lehet eltekinteni a baleset üzemiségétől, ha minden tekintetben kétséget kizáróan bizonyított az öncsonkítás, illetve az öngyilkosság.

További üzemi balesetnek minősül a rendszeres személyi használatra kiadott, járműveken nem a munkával összefüggésben bekövetkezett sérül s is, ha az a MÁV-nak, mint vállalatnak felróható műszaki hiányosságok miatt kel tkezett.

A bejelentés kettő kötelezettsége

A dolgozót munkába menet, illetve munkából jovet ért baleset b jelentés, nyilvántartás es kivizsgálás szempontjából c ak akkor minősül üzemi balesetnek, ha a baleset a vállalat (saját vagy bérelt) járművével történt, kivéve, ha a járművet a baleset időpontjában menetrend szerint szállításra használták. A végrehajtási utasítás 1. §-a (2) bek. szerint z gyakorlatilag azt jelenti — és most a kiveteln gondolunk —, hogy a MÁV hivatalos menetrendje szerint közlekedő vonatokon munká a menő — vagy jövő vasu s dolgozókat ért sérülések nem minősíthetők üzemi balesetnek.

Mit kell tudni a b lesetek bejelentésének kötelezettségéről?

A bale ek bej lentésének kötelezettsége kettos.

a) a dolgozo bejelentési kötelezettsége a közvetlen felettesének.

b) az adott szerv bejelentési kötelezettsége a felettes szerveknek. (Sulyos kat goriájú bal s ek beje entése.)

A dolgozó ba esetbeje entési kötelezettségét egyr szt az *Általános Balesetelhárító és Egészségvedő Óvórendszabály* (ÁBEÓ) 3,33 pont a, másrészt a 3/1967. (VII. 21.) SZOT sz szabályzat 3. §-a irja elő. Az előírások értelmében *a dolgozó üzemi balesetét koteles közvetlen felettesének azonnal jelenteni.* Közvetlen felettesnek minősül a végrehajtási utasítás szerint a dolgozót munkahelyen közvetlenül irányító személy, művezető, előmunkás, csoportvezető, tolatásvezető stb. Amennyiben a dolgozót akar egészségi állapota vagy egyéb ok a baleset bejelentésében akadályozza abban az esetben a jelentést a dolgozó munkatársa köteles megtenni.

Sok éves tapasztalat alapján elmondhatjuk, hogy a sérültek, de ugyanigy a munkátnak is, *sok esetben nem tesznek eleget a balesetbejelentési kötelezettségüknek.* Gyakori. hogy hetek — sőt, előfordult —, hogy évek múlva akarták sérülésük üzemi jellegét igazolni. Előfordulnak azonban olyan esetek is, hogy otthon va y másutt történt ba esetet akarnak üzemiként elismertetni.

Elég gyakori az is, hogy *a dolgozók egy része csak akkor jelentkezik sérülésével, amikor a balesetből eredő keresőképtelensége a táppénzigény kimeritése után is fennáll.* Ezek a dolgozók a legtürelmetlenebbek, és rossz néven veszik, ha a sérülésük üzemiségének felderítése és elismerése időt igényel.

Egyéges fellépésre van szükség

A leírtakból adódik, hogy e kötelezettség megsértését senki sem nézheti tétlenül. *A gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottságok egységes fellépése biztositeka lehet a bejelentési kötelezettség érvenyesülésének.* Ehhez a szükséges eszközökkel rendelkeznek is. Éppen ezért nem lehet elfogadni a szolgálati főnökségek azon érvelését, hogy a megtorténi sérülésekről későn értesülnek, vagy egyáltalán nem szereznek tudomást. Abban az esetben, ha ebben az ügyben következetesebben lépnének fel, akkor az ilyen gondjaink lényegesen csökkennének.

Befejezésül a dolgozók bejelentési kötelezettségével kapcsolatban még a következőkre hívjuk fel a figyelmet. A SZOT Szabályzat 3§-a szerint *az a körülmény, hogy a sérült vagy munkatársa a baleset azonnali jelentését elmulasztotta, továbbá, hogy a balesetnek szemtanúja nem volt a baleset üzemi eredetének megállapitását nem zárja ki.* A vasút területén még számos olyan dolgozó van, aki egyedül végzi a munkáját. Ennél fogva alapvetően helytelen lenne ezeket a dolgozókat arra kötelezni, hogy állításukat szemtanúval igazoltassák. Egyébként is a bizonyítás a vállalat kötelessége.

Takács József

Munkások kezdeményezése:

Legyen kevesebb baleset!

Munkavédelmi vetélkedő a szeged-rókusi gépállomáson

Balesetveszélyes munkahely *Szeged-Rókuson* a szentesi építési főnökség gépállomása. A múlt év baleseti statisztikája sem mutatott hízelgő adatokat. Az idén javulás mutatkozik, érdemes tehát nyomon követni, hogy miért.

Megszüntetni a közömbösséget!

Korábban itt is, másutt is sokszor elhangzott már, hogy javítani kell a munkavédelmi oktatások színvonalát, de a megtörtént esetek arra figyelmeztetnek, hogy *sok még a tennivaló.* Általános tapasztalat, hogy az oktatások hatása kevésbé érvényesül a gyakorlatban. Ennek oka többek között, hogy a dolgozók egy része az oktatás gyakorisága ellenére — az ismétlődő és egysíkú téma miatt — annyira közömbössé vált, hogy a tudatában nem rögzít semmit a tananyagból. Sokaknak az oktatás munkaközi pihenés csupán, az oktatótiszt pedig hiába keresi annak a módját, hogy miként tehetné szunyókálástól mentessé a foglalkozást.

Új módszerek bevezet ére az említett gépállomáson is tesznek kísérleteket. *A szakmai és munkavédelmi előadásokon sikerrel alkalmazzák a vetített képeket, de ezt a módszert csak esetenként és nem is mindenütt lehet alkalmazni.* A legfontosabb tehát mindenképpen az, hogy ne csak a munkahelyi vezetők és az oktatótisztek keressék a legjobb megoldásokat a problémara, hanem hogy a dolgozók is fokozott érdeklődéssel kapcsolódjanak be az útkeresésbe, annál is inkább, mert saját életükről, testi épségükről, biztonságukról van szó.

28 témakör az ÁBEO-ból

Ilyen körülmények között nagyra kell értékelni azt a munkavédelmi vetélkedőt, amelyet a szentesi épít i főnökség szegedi gépállomásán rendeztek, a *Zója* szocialista brigád kezdeményezésére.

A munkavédelmi vetélkedőn önként alakult csapatok vettek részt, csapatonként legalább három fővel.

Az ankét, illetve a verseny színhelyére egymás után érkeztek a részvevők — *egyenest a munkából.* Ezek szerint sokan még az átöltözködésre sem szántak időt, hogy egyetlen pillanatot se veszítsenek a kezdés előtti izgalmas percekből. „Kupacokban” tanácskoztak a versenyző csoportok, míg a zsüri is elfoglalta a helyét. A maga természetességében nyilvánult meg az önkéntes munkáskezdeményezés.

Az ABEO 28 témaköre képezte a verseny anyagát. Minden csoport 7—7 kérdést húzott. Egy-egy csapat maximálisan 63 pontot gyűjthet. A kérdések kihúzása után felbolydult méhkashoz hasonlított a terem, hiszen ez csapatverseny. A csapatok tagjai különkülön megbeszélhetik egymással a helyes válaszokat. Azután minden csapatból a kérdés legjobb ismerője jelentkezett szólásra.

A kérdésekből és a feleletekből kitűnt, hogy nem elvont fogalmak körében zajlott a vetélkedő, hanem a napi munkához kapcsolódott a szellemi torna. A jobbnál jobb válaszokból a kevésbé jártas ember előtt is megvilágosodott, milyen veszélyeket rejt magában a szállítás, a rakodás, a sulyos tárgyak emelése. *Hangsulyt kapott, mennyire fontos a gépek javításánál, a motorikus munkáknál a technológiai sorrend betartása.* Szó volt a lánghegesztésről, az esztergályos és gyalus munkák biztonsági előírásairól, a tűzrendészetről stb.

A vetélkedőn is láthattu a *Zója* és a *Makarenkó* szocialis ta brigád tagjainak nemes versengését, amely egyéb vonatkozásban már egy évtizede tart. Ötvenhat ponttal első lett a Makarenkó szocialista brigád csapata. A kezdeményező Zója brigád 53 ponttal a második, a Ságvári brigád 51 ponttal a harmadik lett.

Várjuk a folytatást

Meskál György, a zsüri elnöke — mint a gépállomás vezetője — elismeréssel szólt az estébe nyúlt vetélkedő részvevőinek felkészültségéről, a bizonyított tudásról. Elárulta a „titkot”: kevésbé értékelte a zsüri azokat a válaszokat, amelyek a munkavédelmi ismeretek helyett a munkafeladatokat hangsúlyozták, vagyis mindig azok a cs atok kapták a több pontot, melyek tagjai nyomban felismerték a saját munkakörük közvetlen baleseti veszélyeit.

A győztes csapatok pénzjutalomban részesü k. de legnagyobb értéke a versenynek az erkölcsi siker.

Várjuk a vetélkedő folytatását — újabb részvevőkkel, változatos színfoltokkal, gazdag tartalommal, izgalmakkal. S bizonyosra vesszük, hogy ezen az úton haladva: *még kevesebb lesz a baleset*

Fogas Pál

Közlekedjünk szabályosan

Fokozott ellenőrzés a közutakon és a fővárosban

Budapest közlekedésbiztonságának fokozása érdekében a *Budapesti Rendőr-főkapitányság* október 1-től társadalmi erők bevonásával a legkorszerűbb technikai eszközök alkalmazásával — az előző évekhez hasonlóan — kiterjesztett közúti ellenőrzést végez.

Az ellenőrzés szükségességét igazolja, hogy még mindig igen magas a balesetek száma. A főváros gépjárműállománya az elmúlt 5 év alatt 50 százalékkal emelkedett. A társadalmi összefogással megvalósított intézkedések hatására ez évben a balesetek száma számszerűleg csökkent. Ezt a folyamatot hivatott elősegíteni a fokozott ellenőrzés is.

Az ellenőrzés kiterjed a járművek biztonsági berendezéseinek vizsgálatára, a közlekedési szabályok betartására, a közlekedésben, különösen a balesetileg igen veszélyes gyors hajtás, elsőbbségi jog megadása, ittas vezetés. előzés, szabálytalan kanyarodás, a gyalogosok esetében az úttesten való áthaladás, a körforgalmi járműveken történő utazás szabályainak ellenőrzésére.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság ellenőrző munkájában számít a főváros lakosságának támogatására, megértésére és segítésére. *A segítés legjobb módja, ha mindnyájan betartjuk a közlekedési szabályokat,* egymással szemben türelmes és megértő, segítőkész magatartást tanúsítunk. •

Budapest után vidéken is bemutatkozik a szovjet vasutak mozgó munkavédelmi kiállítása

A szovjet vasutasok szakszervezetének munkavédelmi vándorkiállítá a — miután már azt több szocialista országban is bemutatták — szakszervezetünk meghívására hazánkba érkezett. Október 5-én 14 orakor ünnepélyesen nyitotta meg a Nyugati pályaudvar postavágányára állított négytengelyes kocsiban berendezett kiállítást *dr. Telek János,* a budapesti igazgatóság helyettes vezetője.

Az ünnepélyes megnyitón részt vett *Berta István,* a munkavédelmi felügyeloség vezetője, *Rékasi István,* szakszervezetünk budapesti területi bizottságának titkára. A megnyitón részt vett magyar vendégeket *Andrej V Roscsin,* a szovjet vasutasszakszervezet munkavédelmi osztályvezetője fogadta.

A vándorkiállítás látogatói működő modellek sokaságán tanulmányozhatják a legkorszerűbb munkavédelmi és műszaki berendezéseket, többek között a biztonságtechnikai feltételeknek megfelelő vagonsaruzót, a va úti tartálykocsik vegyszeres tisztításánál használt készüléket, az önműködő kocsikapcsoló-berendezést, a különféle szerszámgépeken alkalmazott biztonsági megoldásokat.

A mozgó kiallítás október 10-én indult tovább a Nyugati pályaudvarról *Miskolcra,* majd négy nap elteltével folytatja útját *Debrecenbe,* onnan pedig *Záhonyba.*

Bizalom a munkahelyi vezetők iránt

Szocialista brigádvezetők tanácskozása a Magasépítési Főnökségnél

A *MÁV Magasépítési Főnökség* szocialista brigádvezetői szeptember 27-én tartották idei, összevont tanácskozásukat, aminek különös jelentőséget adott, hogy a főnökség új igazgatója, *Török János,* ez alkalommal találkozott egyszerre valamennyi szocialista brigád vezetőjével.

A tanácskozás eredményességét elősegítette az idejében elkészített és a résztvevőknek jóelőre megküldött írásos beszámoló, amit a tanácskozáson az igazgató, illetve *Szentesi Sándor* szb-titkár már csak néhány gondolattal kiegészített. Ezekután a jelenlevő 48 brigádvezető közül tizenkilencen fejtették ki véleményüket a munka- és üzemszervezés feladatairól, a főépítésvezetői hálózat kialakításáról, a gépesítéssel összefüggő kérdésekről, az üzemi demokrácia érvényesüléséről stb.

Ferenc Sándor szocialista brigádvezető például hozzászólásában foglalkozott többek között a törzsgárdatagok megbecsülésének lehetőségeivel, s kifejtette, hogy *az utóbbi időben kedvezően változott a főnökségnél a vezetők és a beosztottak kapcsolata,* ami igen örvendetes a további eredmények szempontjából.

Több brigádvezető — *Pete József, Huber János, Csikány József* — az építőipari gépek gyenge minőségét, gyakori meghibásodását bírálta. *Csontos Elemér* aranyjelvényes brigádjának tapasztalatait ismertette a szakmai utánpótlás biztosítása érdekében, majd *Molnár Olivér* lakatos, szocialista brigádvezető négypontos javaslattal szorgalmazta az újítómozgalom felléndítését.

Gerse János véleménye szerint az „apró ügyek”-re is több figyelmet kell fordítaru k a főnökség munkavédelmi és munkásellátási helyzetéért felelős vezetőknek.

Mondanivalóját saját példájával is alátámasztotta

— A laktanyában nagyon régóta fekszem szinte ugyanazon az ágyon, de még soha, senki nem vette észre, hogy milyen állapotban van ennek — és a többinek is — a sodronya. Önmagunk javítgatjuk, drótozgatjuk fekhelyünket, ami bizony a dolgozó emberről való gondoskodás némi elmaradását mutatja ...

A felszólalók végső soron nem panaszkodtak, hanem a brigádok bizalmát fejezték ki a munkahelyi vezetők iránt, ismertetve a jogos igényeket is, amelyek kielégítése közös erőfeszítéssel napjaink feladatává vált.

Bánkúti László

A mulasztás következményei

A dolgozók részéről történő balesetbejelentési kötelezettség elmulasztását — több éves időszakot figyelembe v ve — a következ kben tudjuk behatárolni.

— a dolgozó a sérülését olyan jelentéktelennek véli, hogy nem tartja szükségesnek annak bejelentését. Ez általában akkor fordul elő, ha a dolgozó a sérülésével tovább folytatja a munkát. Ebben az esetben nem mérlegeli, hogy a pillanatnyilag csekélynek tűnő sérülés a későbbiekben súlyosabb következmény kkel jarhat. Tobbnyire ez kből adódnak azok a panaszok, amikor a sérültek később próbálják — a legkülönbözőbb fórumok igénybevételével — a sérülésük üzemi eredetét elismertetni.

— vannak olyan dolgozók is, akik hanyagságból, nemtörődömségből nem jelentik be a sérülésüket,

— esetenként még az is előfordul —, hogy helyenként „meggyőzik” a dolgozót: *a sérülését ne jelentse be felettesének.* Vannak ezzel kapcsolatban olyan tapasztalataink is, hogy a táppénzes napok csökkentése érdekében egyes helyeken biztositották a sérültnek, hogy munka nélkül is megkapja a fizetését, *a feltétel csak az*



Tapasztalatcsere a kiállításon

Egymillió forintot fordít a GySEV üzemi és szociális ellátásra

Beszélgetés a vállalati szakszervezeti bizottság titkárával

Több mint 1200 vasutas dolgozó érdekében tevékenykedik a GySEV vállalati szakszervezeti bizottsága. A vezetőtestület szakszervezetünk központi vezetőségének és elnökségének határozatai alapján az idei esztendő eddig eltelt időszakában is eredményes munkát végzett. Tapasztalatairól, munkájuk eredményeiről és további tennivalóikról így számolt be legutóbbi beszélgetésünk alkalmával *Pusztai József*, a szakszervezeti bizottság titkára.

Rendezték a munkaidőt

— Az idei év első feladatai közé tartozott nálunk is a kollektív szerződés tavalyi végrehajtásának értékelése és a szükséges módosítások elvégzése. Az igazgató minden részletkérdésre kiterjedő beszámolóját elfogadta a szakszervezeti bizottság — mondotta a titkár.

— Módosításokra is sor került? — kérdeztük.

— A többi között egy igen fontos kérdést sikerült most már rendeznünk: *a munkaidőt.* Kimondtuk, hogy a munkaidő annyiszor nyolc óra, ahány munkanap van az adott hónapban.

— Ezzel talán megszüntették a 12/24-es szolgálatot?

— *Szó sincs róla. Az továbbra is engedélyezett, viszont az ilyen beosztású vasutas sem köteles havonta több órát teljesíteni, mintha csak napi 8 órát dolgozna.* Ez a munkaidő-csökkentés gyakorlatilag a fejlesztések révén vált lehetővé nálunk. A szovjet gyártmányú M 62-es Diesel-mozdonyok üzembe helyezésével vonatközlekedésünk felgyorsult, a vonatkísérői teljesítmények pedig növekedtek. Fertőszentmiklós állomáson integra-dominó biztosítóberendezést kapcsoltunk be. *Az egyes területeken felszabadult munkaerőt átcsoportosítottuk oda, ahol még nagyobb az igénybevétel.* Így a több pihenés, szabad idő mindenütt biztosítható.

Ezután arról kérdeztük a GySEV vállalati szakszervezeti bizottságának titkárát, hogyan alakult az idén a dolgozók bérezése.

— *Érdekfeszítő témánk volt a bérrendezés az év első felében* — mondotta erről Pusztai József. — *Központi bért mi nem kaptunk, saját alapjainkból kellett biztosítanunk a fejlesztéseket.* A munkás béremeléseket mi is március 1-i érvénnyel adtuk ki, visszamenőlegesen. Munkáskategóriájú dolgozóink átlagosan 90 fillér órabérjavítást kaptak. A havibéres munkások átlagosan 170 forint béremelésben részesültek. s ez 8 százalékos keresetnövekedést jelentett számukra. A kisegítő állományúaknál 2,5 százalékos, míg a többieknél 3 százalékos béremelés volt. *A béremelésekre felhasznált több mint egymillió forintból 429 ezer forintot biztosítottunk a 216 munkásállományú dolgozónk részére.*

A munkahelyen differenciáltak

— Milyen differenciálást valósítottak meg a bérrendezés során?

— A szolgálati helyek irányelveket kaptak a differenciálásra, hiszen a bérek 60 százalékát adtuk ki kötelező jelleggel, a bérfejlesztés 40 százalékával a munkahelyi vezető az szb-vel közösen rendelkezett. *A differenciálásnál a munkakörök nehézségi foka volt a legfőbb szempont.* Nagyon lényegesnek tartom azt is, hogy a balesetmentes munkavégzés prémiumát 20 forinttal sikerült növelnünk — mondotta a vszb titkára.

— Elmondhatom, hogy a szakvonal határozott intézkedéseit erősítve a vszb és aktivistáink nevelőmunkája is jelentősen hozzájárult munkavédelmi helyzetünk javulásához. *Az előző évihez képest tavaly már 20-ról 14-re csökkent a balesetek száma és 745 napról 435 napra a kiesett munkanapoké.* Igen hasznos volt, hogy összehívtuk a nagyobb állomások vezetőit, biztonsági megbízottait, s a vszb munkavédelmi felügyelője és a munkavédelmi előadó jelenlétében beszámoltattuk őket munkavédelmi tevékenységükről. *Ahol problémákat tapasztaltunk, írásbeli figyelmeztetést kapott az állomás vezetője.*

Jelentős összeg a munkakörülmények javítására

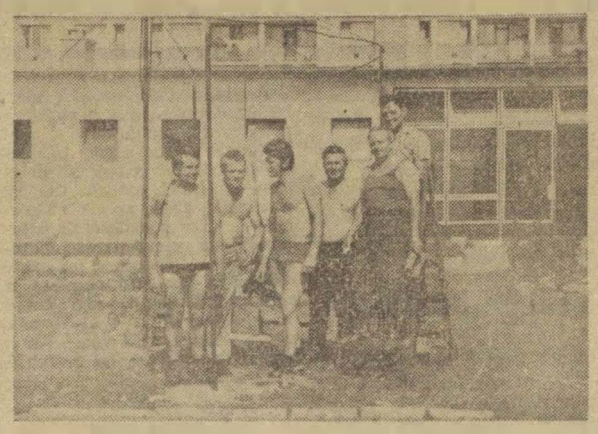
— Milyen problémákat tapasztalnak még a munkavédelem területén?

— A balesetvizsgálatok színvonalának alaki és tartalmi javulásával párhuzamosan még nem elég tudatos a törekvés az okozati összefüggések feltárására — felelte a vszb-titkár. — *Még mindig előfordul, hogy a balesetért csak a dolgozót hibáztatják, vagy okaként a „véletlen"-t jelölik meg.* Biztonsági helyzetünk javításához azért már kedvező adottságokkal rendelkezünk és a szükséges intézkedések sem maradnak el. Az őszi forgalom beindulása előtt valamennyi szolgálati vezető, biztonsági megbízott, felügyeleti szolgálatot végző külszolgálati dolgozó és a szakszervezeti munkavédelmi megbízottak részére egésznapos munkavédelmi tanácskozást tartottunk. *Igazgatóságunk több mint egymillió forintot fordít az idén az üzem szociális ellátására és több mint 800 ezer forintot a még fellelhető kedvezőtlen munkakörülmények felszámolására.*

L. J.

SZOCIALISTA MÓDON...

Az utazószolgálat sem akadálya a hármas jelszó valóra váltásának



Elkészült a harmadik napernyő váza a II. számú óvoda udvarán

Huszonkét utazó ember — motor- és mozdonyvezető, fűtő, segédkezelő — tartozik Szombathelyen a *Kossuth Lajos* aranyjelvényes szocialista brigádba. *Koszogovits Mihály*, ennek a jól összeforrott közösségnek a vezetője mozgósította munkatársait abban a nehéz időben, amikor a vontatási főnökség nem tudott megbírkózni az M62-es Diesel-mozdonyok D3-as javításával.

S mi lett az eredménye?

A brigád tagjai 200 óra társadalmi munkát vállaltak, s a felajánlást június 18-ig teljesítették. Ezzel döntő szerepük volt tehát abban, hogy az amúgy is leterhelt motorszínben — társadalmi munkájuk révén — felszabadult néhány munkaerő, aminek következtében nemcsak a D3-as, hanem a D2-es, D1 és a D0-ás javítások is folyamatossá, zavartalanná váltak.

Többek között ilyen véleményt hallani Szombathelyen a Kossuth brigádról, a vasutasok körében. A brigád helytállásának híre azonban túlnőtt a helyi főnökség határain.

— *A kollektíva tagjainak segítőkészségét, lelkes munkáját mi is köszönjük* — mondja *Kondics Antalné*, a MÁV-napköziotthon helyettes vezetője. — Nagy gondban voltunk, midőn a napköziotthon átalakításának befejezése után a MüM 405-ös szakmunkás-tanulóintézetből vissza kellett költöznünk az újjávarázsolt épületbe. S akkor segítségünkre sietett a Kossuth brigád...

A Derkovits-telep II. számú óvodájába ugyancsak hálálkodva beszélnek a Koszogovits Mihály vezette közösségről. *Sok ezer forintot takarított meg a brigád az óvodának, amikor társadalmi munkában elkészítette a hiányzó vaskaput.* Ezenkívül három gomba alakú napernyőt is készítettek a lelkes brigádtagok az óvoda udvarára, majd megkérdezték, hogy miben tudnának meg segíteni.

— *Jó érzés tudni, hogy erre a közösségre mindig számíthatunk* — jelentették ki az óvoda vezetői.

A brigádvezető viszont munkatársai nevében azt mondja: — *Semmiség az egész. Szívesen teszünk többet is, csak jusson ra idő.*

Csizmazia Béláné

Példát mutatnak a vésztői vasutasok

Vésztő állomáson — beleértve a vontatás és a pályafenntartás szolgálati helyeit is — hét szocialista brigád működik. Jó munkájuk, szoros kapcsolatuk eredménye többek között az árutonna-terv 138,15, a kocsikihasználás 111,13 százalékos teljesítése. Ugyancsak a tervezettnél jobban alakult a kocsitartózkodási egységidő, ezenkívül a vonatkísérők szolgálati óraszáma is több mint négy órával csökkent havi átlagban.

Ennek a kiemelkedően dolgozó közösségnek egyéb érdemei is vannak, hiszen a vésztői vasutasok *szabad idejükből sokat áldoznak a község fennállásának 260. évfordulójára vállalt társadalmi munkák elvégzésére.* Parkosítanak, terepet rendeznek, a sporttelepet is rendbe hozták, és *Szili Géza* állomásfőnök irányításával iskolát és óvodát patronálnak.

A példamutatásban élenjárók közé tartozik *Huszár János*, az Egyetértés szocialista brigád vezetője, továbbá *Harmati János* vezénylő- és oktatótiszt, aki a Zámenhof szocialista brigádot vezeti. Bizonyságul talán elég megemlíteni, hogy *Huszár János és brigádtársai egymaguk tizezer forint értékű társadalmi munkát végeztek a községben*, Harmati Jánost pedig nemrég tüntette ki a BM Határőrség országos parancsnoksága *Kiváló határőr* címmel.

Az elismerés egyébként valamennyi vésztői vasutast megilleti, hiszen eredményeiket annak az elhatározásnak a nyomán érik el, hogy mindenki ott segítsen, ott vállaljon többet, ahol megteheti.

Boldizsár Gyula

Miskolci életmentők

A miskolci vontatási főnökség dolgozóinak több mint a fele véradó. A legutóbbi véradóapon, szeptember 18., 19. és 20-án ötszázhetvenheten 175 liter vért adtak, ezzel a korábbi, vietnami véradónap eredményét is számítva: *900 dolgozó 300 liter életmentő vért adot az idén.*

Az Északi járműjavítóban

Öt fiatal szakmunkás egyetemre készül

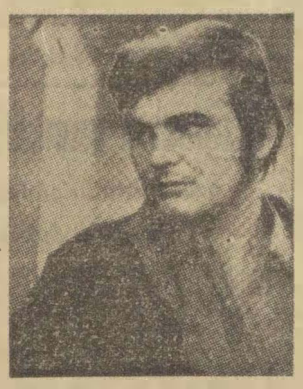
Az Északi járműjavítóból öt fiatal szakmunkás lehetőséget kapott arra, hogy érettségi nélkül — egyesztendős előkészítő tanfolyam sikeres elvégzése után — a *Budapesti Műszaki Egyetem* hallgatója legyen. Ifjúmunkásból mérnök, hat év alatt! Hogyan nyílt erre mód, milyen szempontok szerint jelölték ki a fiatalokat? Először ezekre a kérdésekre kértünk választ *Nyulász András*tól, az üzem KISZ-bizottságának titkárától.

— A Minisztertanács 1973. augusztus 8-án megjelent döntése alapján öt minisztérium választotta ki az országnak azt a 43 nagyüzemét, illetve nagyvállalatát, ahonnan meghatározott létszámú, 30 éven aluli



Horváth János

fizikai munkást ajánlhattak egyetemi továbbtanulásra. *Fontos feltételként szabták meg, hogy a jelölt legalább két-*



Babusa József

éves szakmai gyakorlattal rendelkezzék, munkájával, műszaki érdeklődésével és társadalmi munkavállalásaival egyaránt kitűnjék. Csak olyan ifjúmunkások jöhettek szóba, akik nem érettségiztek — tájékoztatott a KISZ-bizottság titkára.

Az egész országból 205, a fővárosból mintegy 90 fiatal használhatja ki így ezt a nem mindennap adódó alkalmat. Noha a rendelet megjelenése után egy hónappal már végleges listát kellett beküldeni, *a járműjavítóban a legnagyobb alapossággal láttak a leendő egyetemisták kijelöléséhez.* Először a párt- és a gazdasági vezetők együttműködve felhívást intéztek a fiatalokhoz, hogy felmérjék: egyáltalán hányan vállalkoznának a továbbtanulásra. Akiknek a jelentkezésével elvben egyetértett az üzemi négyszög, azokkal — mintegy 40 fiatallal — személyesen elbeszélgettek a döntőbizottság tagjai.

— Kikből állt ez a bizottság?

— A személyzeti osztály, a gazdasági vezetés, a pártbizottság, a szakszervezeti bizottság és a KISZ-bizottság egy-egy képviselőjéből. Az általuk legérdemesebbnek vélt tíz fiatalt küldtük el a Pályaválasztási Tanácsadó Intézet vizsgálataira. Ezek eredményei alapján született meg a végleges döntés: *Horváth Jánosra, Babusa Józsefre, Horváth Tiborra, Tánczos Pálra és Szabó Sándorra* esett a választás. Ők öten szeptember 28-tól tíz hónapon át péntekenként a gyárkapu helyett az egyetem felé veszik útjukat, ahol egész napos előkészítő tanfolyamon matematikát, fizikát, magyar nyelvet és irodalmat, valamint marxizmus—leninizmust tanulnak. Majd két hónapos intenzív bentlakásos „hajrá" után záróvizsgát tesznek, s ha ez sikerül, *felvételi nélkül a Műszaki Egyetem hallgatójaként tanulhatnak jövőre tovább a mérnöki diplomáért.*

Úgy gondoljuk, e nagy feladatra vállalkozó fiatalokat érdemes bemutatni.

Horváth János esztergályos 1966-ban, ipari tanulóként került a járműjavítóhoz. Párttag, sokáig KISZ-vezetőségi tag volt, a napokban sportfelelősnek választották meg. Az egyik legnagyobb osztályon, a XII-esen dolgozik, műszeres mérések alapján minősíti a Diesel-mozdonyok alkatrészeit.

— *Óriási lehetőséget kaptunk.* — jelentette ki. — *Most mindenképpen bizonyítanunk kell!* Az első tanítási nap tapasztalatai alapján annyit máris mondhatok, hogy nagyszerű matematikatanárt kaptunk. Csak a fizikától félek egy kicsit, mert rengeteg képletet kell megtanulni. De hat az egyetemen ez lesz talán a legfontosabb tudomány.

— Az üzem ebben is segíteni akar nekünk — kapcsolódott a beszélgetésbe *Szabó Sándor.* — Két nálunk dolgozó mérnök és egy mérnök-tanár minden szerdán átismétli velünk az anyagot, így a pentek nem érhet bennünket felkészületlenül.

— Milyen érzés, amikor a Diesel-lakatos iskolapadban ül?

— Kicsit elszoktam már a tanulástól. Én vagyok a rangidős, 29 évemmel, s bizony a moto-



Tánczos Pál

rokat jobban szeretem a tankönyveknél — mondta, majd a szót komolyra fordítva így folytatta:

— A mi üzemünk javítja a legújabb típusú, nagy teljesítményű Diesel-mozdonyokat, s munkánkhoz egyre nagyobb



Szabó Sándor

műszaki felkészültség szükséges. Én munkafelvétellel, alkatrész-minősítéssel foglalkozom. Azt hiszem, a tanultakat jól fogom hasznosítani ebben a munkában is.

Tánczos Pál tűzikovácsból lett vezértengely-beméró. Előbbi két társához hasonlóan ő is a XII-es osztály dolgozója. A pártszervezet ajánlására került az „ötök" közé. Berényi Miklós, a pártbizottság titkára ugyanis 13 évig a tanműhelyt vezette, s jól ismeri a jelölteket.

Babusa József elektrolakatos és meós, az üzemi KISZ-bizottság honvédelmi és sportfelelőse. Ezt a tisztségét továbbra is szeretné ellátni, mint ahogy lakóhelyén, Üllőn — ahol ő az ifi labdarúgócsapat edzője — is, folytatni akarja társadalmi munkáját. Az egyetemtől sokat vár, a műszakiak mellett szervezési ismereteket is.

— Amilyen hátrányt jelent az, hogy nem érettségiztünk — igaz, én három évet elvégeztem a gimnáziumban —, olyan előnnyel is rendelkezünk sok éves szakmai gyakorlatunk folytán. Érezzük a bizalmat, s ígérhetem: *rászolgálunk!*

Horváth Tibor is így gondolja. A IX. osztály karbantartó lakatosa, 1965 óta dolgozik a járműjavítóban, negyedik éve tagja a pártnak. Arra a kérdésre, hogy mit vár a jövőtől, így válaszolt:

— *Hat nehéz, tanulással eltöltött évet.* Ha meglesz a diplomám, akkor szeretnék részt venni az üzem műszaki irányításában. Persze, hogy hová kerülök, azt nem én fogom eldönteni. Nekem csak az a fontos, hogy bebizonyítsam: *nem tanultam hiába.* Bár már ott tartanánk!

Az öt fiatal az első évben a kiesett munkaidőre megkapja teljes átlagkeresetét. Az egyetemi évekre ösztöndíjat kapnak az üzemtől. Az ösztöndíj mértéke a tanulmányi eredményektől függ: *jó tanulással elérhető a jelenlegi teljes kereset.* Az üzem tehát méltányolta



Horváth Tibor

a fiatalok speciális helyzetét, s minden támogatást megad ahhoz, hogy a továbbtanuló öt ifjúmunkás élni tudjon a kormányrendeletben biztosított rendkívüli lehetőséggel.

Schöffer Jenő
Fotó: Purt Gusztáv

Határállomás: Óbuda

Két vasút — egy cél

Példamutatóan segítik egymás munkáját a MÁV és a BHÉV dolgozói

Két vasút — a MÁV és a BHÉV — határállomása: *Óbuda.* Akárcsak az országhatárok mentén fekvő állomásokon, itt is a nemzetközi viszonylatoknak megfelelő RIV-utasítás szerint történik az üres vagy rakott kocsik átadása, átvétele. Az érdekek részben különbözőek — ami mindkét vasút dolgozóitól megköveteli a pontos, szabályszerű szolgálatot —, másrészt azonosak, ami viszont a legszorosabb együttműködésre, egymás kölcsönös segítésére készteti a MÁV és a BHÉV képviseletében munkálkodó vasutasokat.

— *Munkánk végzésében sokkal több az olyan vonás, ami összeköt bennünket, sem mint, ami szétválaszt* — vallják az óbudaiak. — *Egymásra vagyunk utalva, ezenkívül a szállító ügyfeleket is csak úgy szolgálhatjuk a legjobban, ha szoros összhangban végezzük feladatainkat a Helyiérdekű Vasút dolgozóival.*

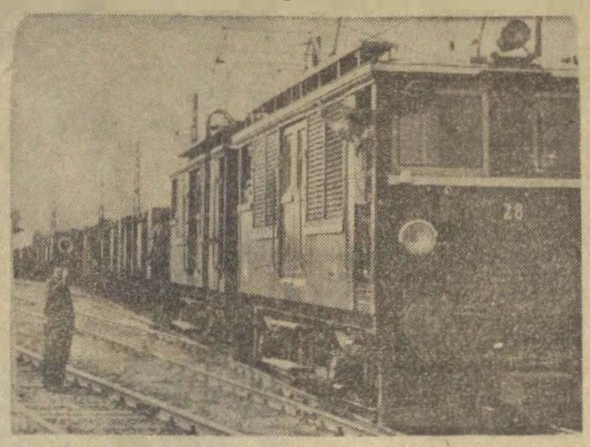
A szomszédban, a BHÉV legnagyobb rendező pályaudvarán, vagyis a Filatorigát állomáson még pontosabban fogalmazza a véleményét minderről *Dohárszki János* rendelkező forgalmi szolgálattevő. Ő ugyanis nevén nevezi Óbuda állomásnak azokat a dolgozót, akiktől a legtöbb segítséget kapja, akik részéről a legelkiismeretesebb együttműködési készséget tapasztalja a HÉV.

— *Farkas Mátyás* főintéző, forgalmi szolgálattevő és a vezetése alatt dolgozó *Ady Endre* szocialista brigád tagjainak baráti és elvtársi kapcsolata igen sokat jelent a közös munka szempontjából. Félreértés ne essék, az óbudai MÁV-isták többi túrjára is csak a legjobbakat mondhatjuk, azonban az Ady Endre brigádba tartozó kocsirendezők, kereskedelmi dolgozók, vagy akárcsak *Bohács Lajos* kocsivizsgáló és más brigádtagok igyekezetén az is észrevehető, hogy már kétszer nyerték el az ezüstkoszorús jelvényt. Igaz persze, hogy mi ugyanúgy próbáljuk viszonozni az óbudaiak segítségét, ahogyan illik...

A MÁV-állomáson éppen egy HÉV-re induló, jól megterhelt, két úgynevezett „fagép"-pel vontatott tehervonatot menesztett Farkas Mátyás forgalmi szolgálattevő.

Nem sokkal korábban *Filatorigát* még azt jelentette, hogy a vágányai tele vannak, nem tud vonatot fogadni Óbudáról. És most mégis indul a vonat?

— *Igen, mert közben a HÉV vonatkísérő személyzetének és két mozdonyának közreműködésével összeállítottunk egy olyan szerelvényt, amely Aquincum állomáson át — Filatorigát érintése nélkül — egyenesen Szentendrére viszi az elegyet* — válaszolta az óbudai brigádvezető. — *Így jól járt a HÉV is, a MÁV is, nem kevésbé a fuvaroztató vállalatok, amelyek várva várt rakományai hamarabb érnek rendeltetési helyükre.*



Farkas Mátyás menesztí a BHÉV-re induló tehervonatot Óbuda állomáson



A tolatási szünetben megbeszélést tart az Ady Endre szocialista brigád

(A szerző felvételei)

A két vasút közötti forgalom egyébként már 1971 óta megszakítás nélkül akkora, mint korábban a szállítások csúcsidőszakában. Naponta 200—250 tengelyt visznek és hoznak a HÉV kis villanymozdonyai ide vagy oda, persze, nem egyszerre. Az adottságokhoz, a vágányok befogadó képességéhez, a „szűk keresztmetszetek"-hez és az egyre növekvő követelményekhez viszonyítva valóban példás együttműködés, jól szervezett munka, sokszor kötelességen túlmenő helytállás szükséges a feladatok maradéktalan elvégzéséhez. S mert ebben nincs hiány, megérdemlik az itt dolgozó vasutasok, hogy elismerően beszéljünk róluk.

Jurkievicz Tibor

RÉPASZEZON HATVANBAN

Pontosan érkeznek a szállítmányok

Elégedett a vasutasok munkájával a Mátravidéki Cukorgyárak igazgatója

Hatvan állomást, így őszidőben, messziről, a „szagáról" meg lehet ismerni: ki se kell, hogy nézzen az utas a vonatból. Tőszomszédságában áll a híres, *immár 85 éves cukorgyár;* onnan hozzák a kósza szelek a fanyarul édeskés illatokat. A gyárba pedig hat megyéből, 180—200 kilométeres körzetből szállítják a vonatok a répát. Nem kis megterhelés ez a vasútnak.

Megteszik a tőlük telhetőt

Hogyan vélekedik a szállításokról *Decsi Ferenc*, a Mátravidéki Cukorgyárak igazgatója?

— Nincs okunk panaszra. *A szállítmányok pontosan érkeznek.* Néha-néha már „sok is a jóból", nem győzzük kirakni, tárolni a répát, pedig tartalékunk bőven van. Terveinkben már — egyebek között — szerepel egy új rakodó-tároló építése is: ennek segítségével megkönnyítjük, meggyorsítjuk ezt a nehéz munkát. *Gyárunk az idén több mint 40 ezer vagon répát dolgoz fel, s újévig 4000 vagon cukor hagyja el üzemünket.* Ez óriási mennyiség — valóban sok munkát adunk a vasútnak. Csak dicséret illetheti az ott dolgozókat. Bár... hadd jegyezzem meg azért, hogy *nem mindennap kapunk annyi kocsit, amennyit kérünk.* Természetesen, ez semmit sem von le munkájuk értékéből, hiszen *minden tőlük telhetőt megtesznek.*

S mit szólnak ehhez az állomás vezetői?

Sajnos — mint a forgalmi irodában közlik —, a főnök épp szabadságon van, a helyettese pedig most Budapesten értekezik. Más mindenki talpon, nagy a sürgés-forgás. *Laczik István* ügyeletes tiszt szakít néhány percet.

— *Mi sem panaszkodhatunk a cukorgyárra, időben visszakapjuk a kocsikat. Az igaz, hogy fedett kocsikból nem mindig tudunk eleget adni, ám ha van némi kimaradás, másnap pótoljuk a hiányt.* Napjában 30—40 kocsit kérnek a gyáriak, s ezt n[illegible] is olyan könnyű mindig a rendelkezésükre bocsátani. A lakatosok megvizsgálják őket, s előfordul, hogy nem engedik el a kocsikat a szükséges javítások elvégzése nélkül, s ez már kiesés.

Így kívánja a tisztesség

— Milyen megterhelést jelent a „répaszezon"?

— Mostanában naponta 400—500 vagonnal több van érkezőben és indulóban is. *Ide futnak be a selypi vonatok is, s napjában 80—100 vagont továbbítunk a Selypi Cukorgyárnak.* De a vonalról összefutó elegy is több ilyenkor, ősszel, s bizony, az állomás valamennyi dolgozójának — a sarusoktól a főnökségig — *össze kell fogni, hogy el tudjuk látni feladatainkat.*

— Mi könnyíti, mi nehezíti a munkát?

— Kezdjük a nehezével: *az állomás átbocsátó képessége elég kicsi már a mai forgalomhoz,* s nincsenek modern biztosító berendezések sem. Ezt kell emberi erővel és lelemény[illegible]éggel pótolnunk. Így aztán — mondhatom — mindenki töri egy kicsit a fejét, mindenki igyekszik, hogy gyorsabban, pontosan, biztonságosan, szóval, hogy rendben menjenek a dolgok. Olyan gördülékenyen, mintha nem is lenne „őszi csúcs". *A szocialista brigádok — az állomásiak, a kocsirendezők, sarusok, vonatkísérők —, sok felajánlást tettek. Márpedig, ha ők vállalnak valamit, azt meg is szokták tartani. Úgy kívánja a tisztesség. Ez nagy lendítőerő.*

— Úgy tudom, van még egy „púp" az állomás hátán... Olyan teher, ami...

— A bányára gondol? Azt már megszoktuk. Tavaly nyitották meg *Boldog* községben a kavicsbányát, s ez most napi 2000 tonnányit termel. Nekik is ki kell állítanunk 70—80 kocsit naponta, de ez már természetes, hozzátartozik az állomás életéhez. Ezzel nincs semmi probléma. Időnként megbeszéljük: mit hogy kéne csinálni, hogy jó legyen, s aztán megoldódik minden, vagyis maradéktalanul elvégezzük a munkánkat.

Legfontosabb az ember

Elköszönünk, de van még annyi idő, hogy alaposabban szemügyre vegyük azt az 1873-ból származó mozdonyt, amely 1949-ig 3 millió kilométert futott a síneken, s amely már évek óta érdekes színfoltja, muzeális tárgya az állomásnak. S miközben a feliratot bogarássza az ember, száguldva átsivít egy-két villanymozdony vontatta szerelvény a vágányokon. S velük repül egy gondolat: *mit érnének az új gépek, modern berendezések, önmagukban, ha nem lennének olyan emberek, akik munkájukban, észjárásukban újak és korszerűek; akik hűséges odaadással szolgálják a vasutat, a köz javát, s készek bármikor a helytállásra Mint a hatvani vasutasok...*

P. J.

Fellebbez a Zrínyi Miklós brigád

Miért nem használják ki jobban a vasércet szállító fordakocsikat?

A Záhonyban átrakásra kerülő vasércet fordakocsikban szállítják a Borsodi Ércelőkészítőbe. Egy-egy szerelvény huszonöt nagyraksúlyú Eas-sorozatú kocsiból áll, s így módon tizenöt fordavonat közlekedik.

Ez eddig jól szervezett munkára utal. *De csak látszólag, mert a folyamatos szállítás nélkülözi a kellő körültekintést, a gazdaságosság manapság oly gyakran hangoztatott szempontjait.* Akik ugyanis rendelkeznek, egyszerűen és megfellebbezhetetlenül kimondták: — *A fordavonatokat kirakás után üresen kell Záhonyba visszaküldeni!*

Mi, a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztályán működő *Zrínyi Miklós* szocialista brigád tagjai mégis fellebbezünk, illetve vitatjuk a rendelkezés helyességét, alábbi indokaink alapján:

1. A legutóbbi felmérés tanúsága szerint Nyékládháza állomáson (tehát a *Borsodi Ércelőkészítő Mű* közelében) 118 000 tonna kavics vár elszállításra, méghozzá *Nyíregyháza, Kisvárda, Vásárosnamény rendeltetéssel.* (Ezek az állomások Záhony térségébe tartoznak.)

2. Tisztában vagyunk azzal, hogy Záhony kocsiellátása mindennél fontosabb. Csakhogy ezzel együtt *nincs szükség arra, hogy Záhonyban rendszeresen 3—4 üres fordavonat várjon megrakásra,* miközben Nyékládházára nem tudjuk az igényelt kocsikat kiállítani.

3. Ha egy-egy kiürült fordavonatot Nyékládházán megraknának „nyírségi" kaviccsal, *esetenként 70—77 ezer forint-fuvardíj-bevételhez jutna a vasút,* ami napi három fordánál mintegy 210 000 forintot jelentene.

4. A fordakocsikat a vasércel való megrakásnál sem használják ki. Brigádunk felmérése szerint: *az április 3-tól augusztus 31-ig mérlegelt kocsiknál összesen 76 992 tonna súlyhiány mutatkozott,* ami miatt a szükségesnél jóval több kocsit kellett a vasérc szállításához felhasználni. Tekintve, hogy egy-egy fordavonat 1300—1400 tonnát továbbíthat, az említett időszakban 59 fordavonatot közlekedtettünk fölöslegesen 164 kilométeres távolságon. *Ha ezeket a vonatokat kaviccsszállításra is igénybe vettük volna, akkor 4 millió 130 ezer forinttal növelhettük volna bevételünket.*

A vasút — és igazgatóságunk is — állandó kocsihi[illegible]nyal küzd. Keressük tehát annak lehetőségét, hogy a fuvarozásra felkínált áruk késedelem nélküli elszállítását miképpen biztosíthatjuk. Ilyen körülmények között a Záhony—Borsodi Ércelőkészítő Mű közötti *15 fordából naponta hármat-négyet felhasználni úgy, hogy az ne menjen Záhony kocsiellátásának rovására, feltétlenül hasznos, célszerű lenne.* Főként akkor, ha ez csupán a munka megszervezésén múlik.

A Zrínyi brigád nevében:
Bakó János,
brigádvezető

FELÚJÍTÁS KÖZBEN...

Csongrádi hétköznapok

Csongrád: mintegy 30 000 lakosú, jelentős forgalmú alföldi város. Egykor megyei székhely volt, most „csak" járási központ. Belső, városias magját falusias öv veszi körül, s nagy határában virul még a tanyavilág. A *Körös* és a *Tisza* találkozásánál fekvő város környékének kitűnő talaján nemcsak gabonát és takarmánynövényeket termesztenek, hanem jól fizet a homoki szőlő és a gyümölcs is. Igen fejlett ezenkívül a konyhakertészet, továbbá a baromfitenyésztés. Iparának alapját a téglagyár, a szeszfőzde és a gépállomás képezte.

A városnak e rövid jellemzéséből következtethetünk *a Csongrád állomáson dolgozó vasutasok munkájának fontosságára is,* főként ha hozzátesszük, hogy a személy- és áruforgalom többsége vasúton bonyolódik le. Az állomás régi felvételi épületét éppen most újítják fel, ami arra utal, hogy a szegedi vasútigazgatóság nem hagyja figyelmen kívül a *kiskunfélegyházа—szentesi* szárnyvonalon fekvő Csongrád állomás dolgozóinak és utasainak igényeit sem.

— *Ekörül nincs is hiba* — mondja *Hopp Ferenc* ellenőr, szakszervezeti főbizalmi. — *Inkább az a baj, hogy a munka tempója lassú, és eltolódik az igért határidő. Összel bizony már nem kellemes „kilakoltatva" dolgoznia az állomás egyébként is szűkös létszámú személyzetének.*

Varga Pál állomásfőnök-helyettes a forgalmi és kereskedelmi dolgozók helytállását méltatja:

— Szoros kapcsolatot tartunk a szállító ügyfelekkel, ugyanakkor a kulturált utazás feltételeit is igyekszünk megteremteni. Fő szállítóink egyike a MEZŐKER, s elég nagy forgalmat bonyolít le a helyi Petőfi MGTSZ, valamint a felgyői Alföldi Róna Termelőszövetkezet. Rájuk nem panaszkodhatunk, mert folyamatosan rakodnak, akár éjjel, akár nappal. *A csánytelki ÁFÉSZ viszont sokszor zavarba hoz bennünket, hiszen előfordul, hogy napokig nem szállítja el érkezett rakományait. Inkább kifizeti a kocsiálláspénzt...*

A csongrádi vasutasok egyik legfőbb érdeme, hogy évek óta balesetmentesen dolgoznak. Ennek ellenére már nagyon régen kaptak elismerést, dicsérőoklevelet. Belátják azonban, hogy ahhoz több kell, hiszen erős a mezőny.

— *Nálunk, sajnos, csak egyetlen szocialista brigád működik, s az utánpótlás gondjaival is küszködünk* — mondják önkritikusan. — *Három helyett egyetlen málházónk van, takarítónk pedig egy sem...*

Az állomásiak és a tanács nem eléggé szoros együttműködését tükrözi, hogy az idestova két éve idehelyezett új állomásfőnök, *Kováts József* lakásgondja sincs megoldva. Így több mint 60 kilométerről, *Katonatelepről jár Csongrádra naponta,* ezért már azt fontolgatja, hogy nem vállalja tovább a feladatot, pedig — ha teljes odaadással dolgozhatna — az állomás és a város tanácsi, illetve társadalmi szervei is használnák.

A beszélgetések nyomán kirajzolódó kép érzékelteti, milyen gondokkal birkózik egy virágzó alföldi város vasútállomásának közössége. A gondok mellett azonban az eredményeket is észrevehetjük, amiért az elismerés szintén megilleti az itt dolgozó vasutasokat. Szükségük van azonban segítségre, bátorításra, hogy a jövőben még jobbak legyenek az eredmények.

Kesztyűs Ferenc

KÉRÉS KÖSZEGRŐL

Az énekesmadarak védelmében

A Vas megyei madárvédelmi versenyt az elmúlt tanévben is a *Kőszegi MÁV Nevelőotthon* diákjai nyerték meg. Nemhiába jelent meg tehát a Magyar Vasutas hasábjain egy évvel ezelőtt a felhívás, amelyben azt kérték az ország valamennyi szolgálati helyének dolgozóitól, hogy támogassanak bennünket, illetve madárvédő csoportunkat az összegyűjtött olajos magvak elküldésével.

A cikk nyomán azonnal felvette velünk a kapcsolatot a MÁV Hídépítési Főnökség *Rákóczi* szocialista brigádja, s felajánlotta csoportunk patronálását. Az azóta rendszeressé vált támogatást ezúton is köszönjük.

Most ugyancsak küszöbön a tél. Ismételten kérjük az állomásokat, hogy védett madaraink részére gyűjtsék össze a napraforgómag-sőpredéket és juttassák el azt címünkre.

Bíró Viktor
tanár

Környezetvédelem a vasúton

Kétnapos kollokviumot rendezett a KTE székesfehérvári szervezete

A Közlekedéstudományi Egyesület székesfehérvári szervezete rendezésében október 4—5-én került sor Székesfehérvárott a *Környezetvédelem a vasúton* című kollokviumra. A kollokvium valamennyi vasútigazgatóság területéről mintegy 120 fő vett részt.

Kocsis Tibornak, a KTE székesfehérvári szervezete elnökének megnyitója után *dr. Páter János*, a Pécsi Orvostudományi Egyetem tanszékvezető tanára tartott megnyitó előadást *Az ember és környezete — környezetvédelem* címmel.

Nyolc előadás

A megnyitót követően két nap alatt a témával kapcsolatosan *még 8 előadás hangzott el* a következő címeken:

— A vasút környezetvédelmi feladatai.

— A környezetvédelem szociálpolitikai vonatkozásai a vasúton.

— A környezetvédelem jogi szabályozásai.

— Mit tesz a vasútegészségügy a környezetvédelem érdekében.

— Új vasúti létesítmények telepítésének környezetvédelmi szempontjai.

— Környezetvédelmi tevékenység a vasútgépészeti szakszolgálatnál.

— Telepített üzemek környezetvédelmi problémái.

— A vasúti szállítás-átrakás környezetvédelmi kérdései.

A környezetvédelem szociálpolitikai vonatkozásai a vasúton című téma előadója *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára volt. Előadásából az alábbiakban adunk szemelvényeket.

Ha a környezeti hatásról, mint szociálpolitikai kérdésről szólunk — és konkrétan a vasút vonatkozásában —, akkor a vasútnak egyrészt a lakosságra, másrészt a saját dolgozóira vonatkozó hatásáról kell szólnunk.

A vasút, napi átlagban, még ma is 1 millió utast szállít. A vonatra felszálló utasnak hosszabb-rövidebb ideig a vasúti kocsi lesz a közvetlen környezete. Véleménye szerint nem erőszakolt az a magyarázat, amely szerint a *kultúrált utazási körülmények biztosítása, a vasútüzem higiéniájának fokozása, a nyugodt, kényelmes utazás csökkenti az utazással gyakran óhatatlanul együtt járó idegességet.* A fűtetlen, takarítatlan vonaton állva utazó ember már akkor is jobban érzi magát, ha leszállva például a fővárosi igazán nem kellemes levegőjére menekülhet.

S hogy előbb elviselhetővé, később kényelmessé váljék a vasúton az utazás, hogy teljessé váljék az utasok biztonságérzete, az rajtunk, vasutasokon, múlik. Az biztos, hogy mindez sok pénzbe kerül, de pénz nélkül, szervezettebb, lelkiismeretesebb munkával is nagyot léphetünk előre.

A korszerű technika hatása az emberre

Mindannyiunk előtt ismert az a tény, hogy rohamléptekkel folyik a vasútüzem modernizálása. Szakszervezetünk teljes mértékben egyetért a korszerűsítéssel, a beruházási alapoknak a tervben előirányzott elosztásával. Részt vettünk a tervek kidolgozásában, és az előzetes tárgyalások során kifejezésre juttattuk álláspontunkat.

A vasút műszaki fejlesztése jelentős változást eredményez a vasutasok munkafeltételeiben és szakmai struktúrájában. Téves volna azonban a vontatás modernizálását olyan folyamatnak tekinteni, amely csupán pozitív hatással van az emberre. *A forgalom felgyorsulása azt jelenti, hogy 80—100 km-es sebességnél átlag 40 másodpercenként kell megfigyelni egy-egy parancsot jelentő jelzési képet.* A fokozott éberség tehát velejárója a gyorsabb közlekedésnek. De mindjárt tegyük hozzá azt is, hogy éppen az ébrenlétre hat negatívan a monoton motorzaj.

A modernizálással a vasútnál is növekszik a zajforrások száma. Különösen egyes pályaépítési és fenntartási munkagépek, valamint a Diesel üzemelésű mozdonyok szaporodása óta növekedett a hallászavarral küszködő dolgozók száma. *Az erős zúgás következtében új foglalkozási betegség lépett fel, a zajneurózis.* Általában félelmetesen megnőtt az idegbetegségek száma.

Nagy raksúlyú, légfékes kocsik beszerzése folytán javult az elszállítandó anyagok gyorsabb helyszínre juttatása. Ugyanakkor nem történt intézkedés a tolatás, vonatrendezés alkalmával szükséges kocsik fékezéséről. *Ma is a 100 éve használatos dorongfával, kézi saruval történik a kocsik megfékezése.* A korszerűtlen, balesetveszélyes saruzás továbbra is a célfékezés kizárólagos eszköze.

Előtérbe került a műszaki megelőzés

A pályán dolgozó munkáscsapatok biztonságos fedezése nincs megoldva. *Nagyobb vonatsebesség következtében rövidebb az észlelési és cselekvési idő.* Egyszerű munkaeszközök (csákány) helyett nagy teljesítményű, nehéz fizikai munkát megszüntető gépek alkalmazása hosszabb cselekvési időt igényel. Mindez, természetesen, egészségvédelmi és biztonságtechnikai motívum is egyúttal, és sokirányú munkavédelmi feladatot is tartalmaz.

Évekkel ezelőtt a főszempont nem a műszaki megelőzés, hanem elsősorban a különféle juttatások kiterjesztése — védőétel, védőital, ártalmassági pótlék stb. — volt. Mivel ezek az intézkedések anyagi előnyöket biztosítottak az egészségre ártalmas munkahelyeken foglalkoztatottaknak, *maguk is hajlottak erre a „megelőzési módszerre".* A szakmai vezetés részére is ez jelentette a legkönnyebb megoldást, s hátráltatta a sokszor nagy anyagi ráfordítással járó műszaki megelőzést. Nem lehet az egészségromlás ellentétele a pénz általában sem, de egy szocialista országban ilyen felfogás különösen hibás.

Ennek a helytelen szemléletnek a hatása még ma is gátlója az előrehaladásnak. A dolgozók egy részénél idegenkedés tapasztalható az olyan egészségkárosító ártalmak felszámolását szolgáló berendezéseket, intézkedéseket illetően, amelyek esetleg anyagi juttatások elvesztésével járnak együtt. Főleg azoknál, akik még eddig nem szenvedtek egészségromlást.

Az előrehaladás ellenére, sajnos még ma is vannak — elsősorban nem is anyagi kihatású — hátráltató körülmények. Nem sikerült még egységes szemléletet kialakítani a munkaegészségügy tekintetében. *A központi rendelkezések helyesek, előremutatóak. A vállalatok munkavédelmi szabályzatainak, kollektív szerződéseinek munkaegészségügyi előírásai azonban hiányosak, nem egyértelműek, kiegészítésre szorulnak.* A VMSZ helyi függelékei elsősorban a juttatásokkal — védőruhákat, védőételt, védőitalt — kapcsolatos kérdéseket szabályozzák, de még az esetleges megelőzést célzó intézkedéseket sem oktatják rendszeresen.

Nagyobb gondot a munkaegészségügyre

Tárgyilagosan meg kell mondanunk, hogy a szakszervezeti szervek a balesetelhárítás terén végzett eredményes munkájuk mellett nem foglalkoznak kellő súllyal a munkaegészségüggyel.

Mit kell tenni a helyzet javítása érdekében?

Mindenekelőtt el kell érni, hogy a műszaki megelőzés elsődlegessége mindenütt érvényesüljön. Biztosítandó a műszaki megelőzés fontosságának, módszereinek egységes értelmezése, a központi rendelkezések maradéktalan végrehajtása, s műszaki berendezések fejlesztési ütemének gyorsítása, a technológiai utasítások kidolgozása és a technológiai fegyelem betartása.

Szükséges, hogy a szakszervezeti szervek az eddigieknél hatékonyabban segítsék, követeljék a munkahelyi ártalmak műszaki megelőzését. Következetesebben éljenek törvényes jogaikkal. Rendszeresen ellenőrizzék az egészségügyi előírások betartását, javítsák nevelő, felvilágosító tevékenységüket.

Továbbra is azon kell dolgozni, hogy a dolgozók egészséges és biztonságos munkakörülményeinek megteremtése mind a gazdasági, mind a mozgalmi szervek mindennapos tevékenységük szerves részét képezze, hogy e feladat minél szélesebb körű társadalmasítása valósuljon meg.

A béke védelmében

Nagyszabású rendezvények a Törekvés Művelődési Központban

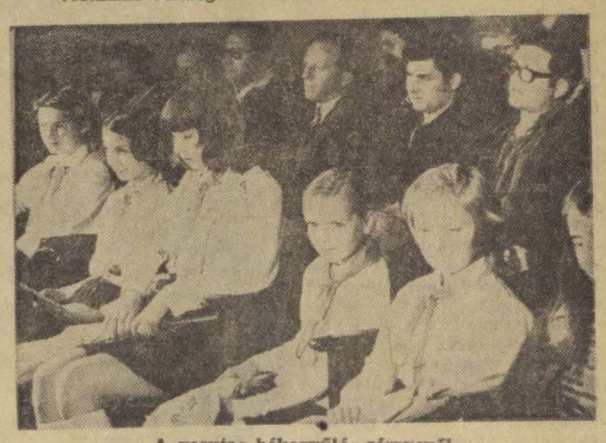
A közelmúltban ülésezett a VIII. Magyar Békekongresszus, és számba vette a hazai békemozgalom eredményeit, meghatározva a következő időszak feladatait is. A jelentős eseménnyel kapcsolatban megállapíthatjuk, hogy a vasutasok tömegei is nagy aktivitásról tettek bizonyságot a békéért folytatott következetes politika megvalósítása érdekében.

A *Törekvés Művelődési Központban* — a Hazafias Népfront közreműködésével szintén nagyszabású rendezvények zajlottak le a *„Béke, Barátság, Szolidaritás"* jegyében, a VIII. Magyar Békekongresszus tiszteletére.



Vietnami vendégek a Törekvés Művelődési Házban

A szeptemberi békeprogramban mintegy ezer dolgozó vett részt, s a megmozdulásokon képviseltette magát több külföldi diplomáciai testület is. A rendezvényeken bemutatták a vietnami nép hősi küzdelméről és a békés építőmunka kezdetéről szóló színes dokumentumfilmeket is. *A dolgozók táviratban tiltakoztak a chilei katonai junta terrorcselekményei ellen,* ugyanakkor üdvözölték a moszkvai világbékekongresszust, amelynek előkészületei — a nehézségek ellenére — mégiscsak biztatóan haladnak.



A vasutas békegyűlés részvevői (Balogh Lajos felvételei)

A Törekvés szocialista brigádklub rendezvényén a részvevők állást foglaltak a faji megkülönböztetés ellen, és szót emeltek az izraeli agresszió következményeinek felszámolásáért, a reakciós, imperialista körök burkolt vagy nyílt háborús propagandájának megszüntetéséért.

A béke védelmében rendezett programsorozat szeptemberrel nem ért véget, hiszen *október 3-án rendezték meg az Északi Járműjavító szocialista brigádjai és a hazánkban tanuló afrikai diákok közös találkozójukat a Törekvésben.* Mindez mutatja, hogy a magyar vasutasok szerény lehetőségeikhez mérten, de egyre aktívabban vesznek részt a békéért folytatott küzdelemben, s minden erejükkel támogatják a *Magyar Szocialista Munkáspárt*, illetve a *Magyar Népköztársaság* békepolitikáját.

Szöveg és fotó:
Balogh Lajos

Munkavédelmi hónappal kezdődik a rekonstrukció időszaka

Debrecen állomás vezetői az elmúlt napokban összehívták a szocialista brigádvezetőket, hogy közösen beszéljék meg az őszi forgalom sikeres lebonyolításával járó feladatokat. A több mint 90 résztvevő vitájában első helyet foglalt el az utasításszerű, balesetmentes szolgálat szervezése és végzése.

Ennek érdekében született az egyhangú döntés: *Debrecen állomás dolgozói októbert munkavédelmi hónappá nyilvánították.*

A balesetek megelőzésére irányuló tevékenység fokozása azért is került előtérbe, *mert Debrecen állomáson most kezdődnek a rekonstrukciós munkálatok*, ennek keretében a felvételi épületet a vágányokkal összekötő aluljárók építése. Mindez nagyobb elővigyázatosságot, körültekintést, éberséget követel minden vasutastól. A szakszervezeti bizottság elsősorban a munkavédelmi őrök hálózatán keresztül, illetve a munkavédelmi őrség felvilágosító és nevelő munkájának erősítésével, az ehhez szükséges feltételek megteremtésével segíti a szocialista brigádoknak azt a törekvését, hogy baleset nélküli legyen október, majd az építkezés egész időszaka.

Czeglédi Sándor

A gyógyító nyugalom otthona

Csodálatosan szép környezetben, árnyat adó fák, sok-sok zöld közül magasodik egy domb tetején, a *Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet.* A panoráma megigézi az embert, nem tud betelni annak látásával. S aki az intézet kapuján belép, továbbra is meghitt, otthonos meleget árasztó környezetben marad. Az előcsarnokban kényelmes fotelek kínálgatják öblüket a beteget látogatóknak, a pihenni akaróknak, s az ablaknál pompás növények hirdetik üde zöldjükkel a megújuló, egészséges életet.

A beteg legtöbbször hosszú vendégségben marad. S a gyógyulás ideje alatt, a gyógyítás számos módszerét ismeri meg és szinte észre sem veszi — mire távozik, testben és lélekben új emberré vált.

Orvosok a betegekért

Néhány héttel ezelőtt első ízben jártam a Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetben, s magam is tapasztaltam: *a nyugtató atmoszféra belső erőforrásból táplálkozik; orvosok, fehérköpenyes nővérek, ápolók énjéből fakad.* Olyan emberekéből, akik önzetlenül, fáradhatatlanul munkálkodnak a gyógyítás érdekében.

A tbc-s betegek gondozása mellett — fél évvel ezelőtt — új osztály kezdte meg működését: *az ideggyógyászat.* A kórtermek csinosításában, szépítésében munkát vállaltak maguk a betegek is. Erre az időszakra *dr. Zsombok György* főorvos így emlékezik:

— Látni kellett volna, milyen örömmel segédkeztek osztályunk betegei, a barátságos, tiszta környezet megteremtésében. Közreműködésük ugyanis, nem ellentétes az orvosi etika szabályaival. *A neurotikus beteg számára meg kell teremteni azt a légkört, amelyben fel tud oldódni. Éreznie kell, hogy minden az ő érdekében történik.* Hatásos, ha a kellemes környezet kialakításában nem passzív szemlélő, hanem annak aktív, cselekvő részese lehet. Célunkat elértük. Az ember, aki fáradtan, zaklatott idegállapotban érkezik hozzánk, csakhamar tenni akar valamit. Dolgozni, alkotni szeretne, s ennek megvalósítását mi elősegítjük.

A gyógyító folyamat léléktani hatását szolgálja az intézet munkaterápiás részlege is, amely 1969 november óta működik. Az ötlet *dr. Nyíró József* igazgató-főorvostól származik.

Érdemes meghallgatni *dr. Zsombok Györgynét*, a munkaterápiás csoport vezetőjét, aki sok-sok melegséggel hangjában meséli el a kezdeti buktatókat, nehézségeket, amelyek természetesen már mind megszűntek. *Ehhez legtöbb segítséget a XIII. kerületi Transzvill Vállalattól kaptak,* amely részére elektromos fűtő- és vízmelegítő készülékek csatlakozó kábeleinek szerelési munkáit végzik évek óta. Foglalkoznak ezenkívül uzsonnazacskók, röntgen laboratórium részére filmtasakok készítésével is.

Színes szőnyegeket szőnek

A közkedvelt munka azonban, amelyet a betegek szórakoztató jelleggel végeznek — *a szőnyegszövés.* Hasztalan erölködés lenne megpróbálni leírni azokat a csodálatos színeket, formákat, amelyeket bemutattak. A különböző nagyságú kézicsomózású perzsaszőnyegek készítésén — *napi 2—3 órás elfoglaltsággal — a betegek felváltva dolgoznak,* de a kisebb méretű darabokat egyedül is befejezik.

Önkéntelenül is adódik a kérdés: honnan a szakismeret, kézügyesség, ízlés, férfiak, nők részére egyaránt, akik első ízben látnak és foglalkoznak ilyen jellegű kézimunkával. A kérdésre a terápiás csoport vezetője válaszol:

— *Célunk az volt, hogy betegeink részére kellemes időtöltést biztosítsunk, szépérzéküket fejlesszük és eltereljük figyelmüket betegségükről.* Persze nem volt könnyű eddig eljutni. Több mint húsz üzemet látogattunk meg, s próbáltuk hasznosítani az ott tapasztaltakat. Ma már mind többen jelentkeznek munkaterápiás csoportunkba azok közül is, akiknek gyógyulása nem hosszadalmas folyamat. S miután a tevékeny, alkotómunka pszichikai hatását utólag már csak a különböző feljegyzések tanúsítják, íme néhány mondat a távozó betegek véleményeiből: *„... nem gondolkoztam a betegségemen..." Megjött az életkedvem, úgy érzem javulok..." A dohányzással felhagytam..."* — és így tovább.

Szívből, önzetlenül

Illik, hogy ennek a szép és nemes feladatnak végrehajtóit névszerint említsük. Szükséges ez azért, mert *dr. Zsombok Györgyné* csoportvezető, valamint *Cserna Kálmán, Gulyás György és Szigligeti Vilmos* rokkantsági nyugdíjasok segítő, irányító tevékenysége azért hozott ilyen eredményt, mert teljes szívből, önzetlenül, nagy-nagy szeretettel végzik munkájukat.

Úgy érzem torz képet adnék az intézet gyógyító apparátusának tényekedéséről, ha nem szólnék róla: *az intézet minden osztályára, egész légkörére jellemző az a humanitás, amelyet a beteg ember gyógyítása érdekében, minden eszközzel szolgálnak.* Az eszközök közé sorolhatók azok a korszerű orvosi berendezések, műszerek, felszerelések is, amelyekről *Bonomi Károly* röntgen asszisztens némi büszkeséggel beszél, miközben végig kísér néhány felvételi szobán. Az értékes gépek rendkívül nagy jelentőségét értékelni csak a szakember tudja.

Emberi kapcsolatok

A gondoskodás, segítőkészség az intézet vezetése részéről minden irányban kiterjed. *A múlt év novemberében önerőből megoldották 25 férőhelyes óvoda létesítését egy olyan épületben, amelyet ezideig nem tudtak eléggé kihasználni.* Ez ma már jelentősen megkönnyíti az intézetben dolgozó kismamák helyzetét, akik gyermekeiket munkaidejük alatt, biztos helyen, közelükben tudhatják.

Úgy hallottam, a betegek szívesen mennek gyógyulni a Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetbe. Beszélték többen, mennyire nyugtató a környezet, a belső atmoszféra, a lelkiismeretességgel párosult szeretet, amellyel a beteg embereket körülveszik. *Szokás az intézet részéről az is, hogy levélben érdeklődnek a régi betegek egészségi állapota, hogyléte felől.* Ilyenkor kedves, meleg hangú válaszok, köszönősorok érkeznek. Ezek tartalmát csak ismételni lehet: elismerés, köszönet illeti az intézet gyógyító apparátusát tényekedéséért. Azért a munkáért, amelyben egyforma hangsúlyt kap a hivatás-, kötelességtudat, szeretet, humánum.

Pálinkás Kati

Mikor viszonylagosan új egy újítási javaslat?

AZ ÚJÍTÁSI JAVASLATOK elbírálásánál nagyon sokat vitatott kérdés a viszonylagos újdonság meghatározása. Az újításokról szóló kormányrendelet 2. §. (2) bek. szerint *akkor beszélhetünk viszonylagos újdonságról, ha a javaslatot a hasznosítás helyén még egyáltalán nem alkalmazták és a bevezetést a benyújtás időpontjában bizonyítható módon nem is terveztek.* A vállalatoknak az újítási szabályzatban kell rögzíteni, hogy a viszonylagos újdonságot a vállalat egészére vagy részlegekre bontva kell vizsgálni.

A *Vasúti Újítási Szabályzat* (VUSZ) 6. §-a egyértelműen szabályozza a MÁV területén követendő eljárást, mégis sok vita és nézeteltérés keletkezik az alkalmazás során.

Az idézett 6. §. első bekezdése szerint a vasuton minden elbírálási jogkörrel felruházott szolgálati hely vezetője a saját intézkedési munkaterületére vonatkozóan *köteles vizsgálni a viszonylagos újdonságot.* Ez azt jelenti, hogy a javaslatnak a bevezetést elrendelő szolgálati hely, igazgatósági osztály, Vasúti Főosztály, szakosztály intézkedési és működési területén kell az előírt feltételeknek megfelelni.

A LEÍRTAKBÓL KÖVETKEZIK, hogy egy nem egységesen szabályozott technológiai folyamat — tehát szerkezeti megoldást, vagy szabványt nem érintő — *ugynevezett helyi jellegű megoldás viszonylagos újdonság vizsgálatánál a javaslatba hozó szolgálati helyen kell megfelelni a követelményeknek,* más szolgálati helyen való alkalmazása nem zárja ki a viszonylagos újdonságot. Helytelen ezért a Vasúti Főosztály szakosztályainak, az igazgatósági osztályoknak az a gyakorlata, amikor egész működési területükre vonatkozóan elutasítanak olyan javaslatokat, amelyeket a külszolgálati főnökség a szakszolgálat más főnökségein is alkalmasnak talál hasznosításra, azon indokkal, hogy itt vagy ott már ezt alkalmazzák.

A helyes elbírálási eljárás egyik módja az lenne, ha a szakosztály, vagy az igazgatóság központilag nem foglal állást a bevezetés vagy elutasítás kérdésében, hanem azt a szolgálati helyek vezetőire bízza. A másik megoldás amikor a bevezetés iránt egységesen intézkednek, de a díjazásnál azokat a területeket, ahol már korábban alkalmazták, nem veszik számításba.

Más a helyzet az igazgatóságok vagy a szakosztályok által egységesen elrendelt vagy szabványosított szerkezeti módosítások esetében. *Ilyenkor a rendelkező szerv területén, tehát igazgatósági vagy szakosztályi viszonylatban kell az újdonságot vizsgalni.*

Igen gyakran előfordul olyan javaslat előterjesztése, amely már egy korábban megszűnt eljárást kíván ujra alkalmazni. Mivel az alaprendelet azt írja elő, hogy a hasznosítás helyén még egyáltalán nem alkalmazták, *hasonlóan kell a vizsgálatot lefolytatni, mint az előzőekben.* Nem lehet tehát viszonylagosan új az a javaslat, amelyet az adott területen — főnökség, igazgatóság, szakosztály — már korábban alkalmaztak.

MEGELŐZŐ TERVBEVÉTEL miatt a javaslat csak akkor utasítható el, ha az elbírálásra jogosító szolgálati hely adatszerűen tudja igazolni, hogy a javasolt megoldas eszközét és módját a benyújtás előtt már kidolgozták. A szakszolgálat részéről sem elegendő tehát pusztán az ötlet felvetése a viszonylagos újdonság igazolására, mert a szabályzat a szakszolgálattól is — úgy, mint az ujítótól —, megköveteli a megoldás elvi rögzítését.

A viszonylagos újdonság hiánya, s megelőző tervbevétel miatt nem utasítható el a javaslat akkor sem, ha a javasolt megoldás gazdasági mutatói akár részben is kedvezőbbek a szakszolgálati tervben rögzítetteknél.

Igen sok vitára adott okot a jóváhagyott beruházási tervben foglaltakkal szemben beadott javaslatok viszonylagos újdonság vizsgálata. Hatályos bírósági elvi állásfoglalás mondja ki, hogy *mindig a tervben rögzített megoldással szemben kell a vizsgálatot végezni.* Előfordul, hogy ismert megoldást javasolnak a tervben foglaltakkal szemben. A megoldas mégis viszonylag új és elfogadható újításként, mert a beruházási program vagy műszaki terv nem ezt tartalmazta.

GYAKRAN ELŐFORDUL, különösen vezető beosztású vagy felugyeleti szerv dolgozójánál, hogy megoldását elmondja, kivitelezteti, de ezt megelőzően nem adja be alakszerűen a javaslatot. *A rendelet előírása szerint az ujító a jogait legkésőbb a hasznosítással egyidőben érvényesítheti alakszerű javaslat előterjesztésével.* Az elbíráló ilyen esetben megelőző tervbevétel vagy viszonylagos ujdonság hiánya miatt nem utasíthatja el a javaslatot.

Az újítási javaslatot a VUSZ 9 § rendelkezései szerint *mindig annak a szolgálati főnökségnél kell benyújtani, amely annak hasznosítására az újítás tárgyánál fogva illetékes.* A megszigorítás itt csak az, hogy az újító a szolgalati főnöksége tevékenységébe tartozó javaslatot csak a saját szolgálati főnökségénél nyújthatja be.

Egy forgalmi dolgozó, ha vontatási vagy pályafenntartási szakszolgálat körébe tartozó javaslatot kíván beadni, azt bármely vontatási vagy pályafenntartási főnökséghez benyujthatja anélkül, hogy azt a saját szolgálati helyén jelentené. Amennyiben forgalmi szakszolgálatot érintő javaslatot dolgozott ki, azt a saját szolgálati főnökségénél köteles benyújtani.

Kit nevezünk az újítás szerzőjének?

Az újítás szerzője az, aki a megoldást kidolgozta. A társszerzők pedig azok, akik a megoldás kidolgozásában egyuttesen részt vettek.

Az újítás szerzője csak természetes személy lehet. *Brigádok, testületek tehát nem adhatnak be javaslatot, hanem annak csak tagjai, akik a megoldást kidolgozták.* Ha többen nyújtanak be javaslatot, meg kell jelölni a szerzőség arányát, pl. 50—30—20 százalék. Amennyiben ez elmarad, akkor valamennyi szerzőt egyenlő arányban kell társszerzőnek elismerni.

A RENDELET az újítás szerzőjének, társszerzőinek az ellenkező bizonyításig azt ismeri el, aki a megoldást a hasznosítás helyére elsőként nyujtotta be. *Ha a szerzőség, tarsszerzőség tekintetében vita keletkezik, ennek eldöntése kizárólagos bírósági hatáskör.* A pert nem a javaslatot elfogadó vállalat, hanem az vagy azok ellen kell folyamatosan, akivel vagy akikkel szemben a vita felmerült. Szerzői vitával a hasznosítástól számított egy éven belül lehet csak a bírósághoz fordulni.

Az újítók e szabályok ismeretében könnyebben tudnak elgazodni és érdekeiket védeni.

Debreczeny János

A fegyveres erők napján

Elismerés kiemelkedő honvédelmi munkáért

A szegedi igazgatóság MHSZ-szervezete, a vasúti katonai szállítási és szervezési osztály, a 4. sz. katonai szállítási igazgatóság és a munkásőrség vasútigazgatósági tagjainak közös rendezésében szeptember 28-án Szegeden, a MÁV Petőfi Sándor Művelődési Házában emlékeztek meg a fegyveres erők napjáról. Az ünnepségen megjelent *Jánoska Gergely* alezredes, az MHSZ Csongrád megyei titkára, *Szarvas Márton* határőr alezredes, *Kiss Károly* a vasútigazgatóság vezetője, a munkásőrség megyei és városi parancsnokságának képviselői.

Az ünnepséget *Remes Jenő*, az igazgatóság MHSZ tartalékos tiszti klubjának titkára nyitotta meg. A megjelentek üdvözlése után *Kiss Károly*, az igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után került sor a kitüntetések, előléptetések, jutalmak átadására. *Cserháti József* a Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozatát, *Budai Sandor* a Közbiztonsági Érem arany fokozatát, *Nagy Gyula* és *Remes Jenő* az MHSZ Kiváló munkáért kitüntetés arany fokozatát kapták.

Az ezüst fokozatot hárman, a bronz fokozatot ugyancsak hárman kaptak.

A Honvédelmi Érdemérem arany fokozatát 3, ezüst fokozatát 7, illetve bronz fokozatát 3 vasutas dolgozó kapta. A kiegészítő parancsnokság 3 főt előléptetésben és 3 főt dicséretben, míg a vasútigazgatóság vezetője 5 dolgozót eredményes munkájukért pénzjutalomban részesített. Hasonlóan az igazgatóság MHSZ-szervezete is megjutalmazta legjobb aktíváit.

A debreceni vasútigazgatóságon a fegyveres erők napja alkalmából rendezett ünnepségen *Dévényi Gyula* MHSZ-titkár, a munkásőrség *Hajdú-Bihar* megyei törzsének munkatársa tartott megemlékezést. Az ünnepségen kitüntették, illetve megjutalmazták azokat, akik kimagasló eredményeket értek el a vasút honvédelmi feladatainak teljesítésében, illetve a munkásőrségnél vagy a polgári védelemben végzett szolgálatukban.

A *Honvédelmi Érdemérem*, valamint a *Haza Szolgálatáért* és a *Szolgálati Érdemérem*, továbbá az *MHSZ Kiváló Munkáért* kitüntetések különböző fokozatait *Szedmák Kálmán* őrnagy, illetve *Gál János* alezredes adta át az arra érdemes vasutasoknak. *Szegedi Nándor* vasútigazgató ugyancsak több dolgozót megjutalmazott a honvédelmi nevelésben és a katonai szállításban tanúsított helytállásukért.

Az ünnepség után a részvevők megtekintették az igazgatóságon rendezett honvédelmi kiállítást.



Dévényi Gyula megnyitja a debreceni vasútigazgatóságon rendezett honvédelmi kiállítást

OKTÓBER 31.

A világtakarékosság napja

A világ takarékpénztárai 1924-ben Milánóban tartott értekezletükön elhatározták, hogy minden év októberének utolsó munkanapján megrendezik a *Világtakarékosság Napját.* Magyarországon is ezen a napon — immár kilencedik esztendeje — a sajtóban, rádióban, televízióban több szó esik a takarékosságról, *a Takarékpénztár tevékenységéről* A takarékpénztár, a takarékossági következetek és a posta ünnepi ügyfélszolgálatot tartanak és ezen a napon a társadalmi és tömegszervezetek bevonásával rendezik a lakosság takarékoskodásának eredményeit.

A Világtakarékosság Napja tehat jó alkalom arra, hogy számot adjunk a lakosság betétallományának alakulásáról. Ugyanakkor lehetőséget kínál arra is, hogy az összesített adatok segítségével a társadalom széles retegeinek figyelmét felhívjuk a takarékosság jelentőségére és hasznosságára.

A mult év hasonló időszakában a lakossági megtakarítások összege *megközelitette az 54 milliárd, most eléri az 59 milliárd forintot.*

Ez a szám egyebek között azt mutatja, hogy a lakosság takarékossági „kedve" nem csökkent. Az egy főre jutó megtakarítas csaknem 6500 forint, vagyis 1972 hasonló időszakához képest majdnem 600 forinttal emelkedett. Hadd említsünk meg még egy adatot: *országunkban jelenleg 4,5 millió betétkönyv van forgalomban.* Az utóbbi arról tanúskodik, hogy a magyar családok mindegyike rendelkezik takarékbetétkönyvvel.

Helytelen lenne azonban, ha a fenti adatokból azt a következtetést vonnánk le, hogy a takarekosság gondolatának tovább-ra az *MHSZ Kiváló Munkáért* kitüntetések különböző fokozatait *Szedmák Kálmán* őrnagy, illetve *Gál János* alezredes adta át az arra érdemes vasutasoknak. *Szegedi Nándor* vasútigazgató ugyancsak több dolgozót megjutalmazott a honvédelmi nevelésben és a katonai szállításban tanúsított helytállásukért.

Az ünnepség után a részvevők megtekintették az igazgatóságon rendezett honvédelmi kiállítást.

A világtakarékossági Nap jó alkalom arra is, hogy egyéni számvetést készítsünk gazdálkodásunkról. Ennek alapján kiderül, hogy a rendelkezésre álló jövedelemből hogyan éltünk, hogyan gazdálkodtunk, mennyit gyarapodtunk egy esztendő alatt. S ha rajövünk arra, hogy nem az elképzelések szerint alakult a családi gazdálkodás, akkor még mindig „új életet" lehet kezdeni. Ennek fontos feltétele: *a takarékos, beosztó életmód, amely egyet jelent az anyagi biztonsággal és a jobb életkörülményekkel.*

Az Országos Takarékpénztár a legkülönbözőbb betételhelyezési formákat kínálja fiatalnak és idősnek egyaránt. *Gondolunk itt a kamatozo, a nyeremény- vagy a gépkocsinyeremény-betétkönyvekre, vagy akár a 14—30 évesek takarékossági formájára: az ifjúsági takarékbetétre.* Az Országos Takarékpénztár ezenkívül igen sokrétű hitelezési tevékenységet is folytat. Elsősorban saját otthon megteremtéséhez segíti kölcsönnel azokat akik a szükséges készpénzt takarekosság útján előteremtik. De igen sokan veszik igénybe az áruvásárlásra és egyeb célokra rendszeresített kölcsönöket is.

A Világtakarékosság Napja alkalmából mindenkinek érdemes elgondolkodni a takarékoskodásról. És bizonyos, hogy ennek nyomán, csakúgy, mint az előző években a Világtakarékossági Nap tovább szélesíti a jól gazdálkodó, takarékos emberek táborát.

NAGYKANIZSÁN:

Eredményesen működik a KTE helyi csoportja

A nagykanizsai csomóponton a *Kozlekedéstudományi Egyesület helyi csoportja* 1966 decemberében alakult közel 40 fővel. Közülük heten a pályafenntartási főnökség műszaki dolgozói voltak. A helyi csoport ekkor még a pécsi igazgatóság területi KTE szervezetéhez tartozott. Néhány évvel később a Zala megyei szervezethez csatlakoztak. Időközben a taglétszám csaknem elérte a százat. Különösen a pályafenntartási szolgálatnál volt nagy az erdeklődés a KTE iránt. 1972-ben már 50 taggal vettek részt a csoport munkájában. *Ilyen előzmények után erthető volt, hogy a KTE általános vasúti csoportja 1973. januar elsejétől külön vált 3 szakcsoportra.* Ekkor került sor az önálló vasútépítési és pályafenntartási szakcsoport megalakulására is 54 taggal. Ez a jelentős taglétszám, hacsak a mérnok, technikus szintű műszaki irányító szolgálatot vesszük alapul, *közel 90 százalékos részvételt jelent.*

Az első év önálló programja már eddig is figyelemre méltó. Műszaki témájú előadások, filmvetítések, tanulmányi kirándulás Abaligetre az új alagútépítési és pályafelújítási munkák megtekintésére, új technológiai eljárások kidolgozása, gazdaságossági számítások összeállítása. Pedig az önállósodás első évének még nincs is vége. Ezt tükrözi egyébként a szakcsoport munkatervének hátralevő időszaka is.

Szeptember 23—24-én *18 tagú csoport tanulmányi kiránduláson vett részt a zágrábi vasutigazgatóságnál* a varasdi pályafenntartási dolgozók 1971. évi hasonló látogatásának viszonzásaként. Október 8—9-én a *kanizsai műszaki napok* keretében kétnapos szakmai ankétra került sor. Ennek során műszaki előadásokat hallgattak a reszvevok. Az előadások témáját a nagykanizsai pályafenntartási főnökség területén folyo jelentősebb munkák adták. Előadás hangzott el a muraker-szturi uj Mura-híd építéséről, a balatonaligai szeletszelvény helyreállítási munkáiról, a pályafenntartási szolgálat előtt állo feladatokról, továbbá *Vonal- és állomásfejlesztés Észak-Somogy és Dél-Zala területén* címmel. Az előadásokat meghívott központi előadók tartják.

Külön érdekesség volt a rendezvénynek, hogy egy mérnök-technikus találkozo keretében baráti látogatásra hívták meg a nagykanizsai pályafenntartásnál 1945 után szolgálatot teljesített és az ország különböző részébe elkerult műszakiakat. Mindazokat, akik valamilyen formában részesei voltak a felszabadulást követő, áldozatos munkával elért eredményeinknek.

Nagy Antal Geza

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Budapest és Pest megye területén a személy- és áruszállítás zavartalan, kulturált lebonyolítása érdekében,

azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett, 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezést kezelőnek
vonatfékezőnek,
vonatvezetőnek.

Női dolgozókat
forgalmi szolgálattevőnek,
személypénztárosnak,
jegyvizsgálónak.

A budapesti pályaudvarokon, elsősorban Budapest—Ferencváros és Rákosrendező állomáson kiemelt bérezést, korszerű munkásszállást biztosítunk.

Várjuk a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit bármely budapesti, illetve lakhelyéhez legközelebb eső állomáson.

HASZNOS KEZDEMÉNYEZÉS

Közelebb kerülni egymáshoz szabad időben is

A *Veszprémvarsány* állomás szakszervezeti bizottságához tartozó szolgálati helyeken értékes tulajdonsága a brigádmozgalomnak, hogy egy-egy szocialista közösség tagjai más állomások, illetve nem vasúti munkahelyek brigádjaival is együttműködve rendeznek közös akciókat, vagy programokat. Ennek egyik jó példája az is, hogy Tarjánpuszta állomás *Baross Gábor* és Pannonhalma állomás *Béke* szocialista brigádja, valamint az Ásványolaj Termékgazdálkodási Igazgatóság tarjánpusztai telepének vagvonőrei szabad idejükben együtt rendeztek összetett ugyességi és lövészversenyt, az MHSZ-től kapott támogatással.

A szórakoztató és nemes verseny részvevői előbb kispuskával 50 méterre, fekvő testhelyzetből lőttek célba, majd álló és fekvő helyzetből kézigránátdobásban mérték össze tudásukat, végül lengőteke-játék következett ötször teli-, azaz kilenc fára.

A Tarjanpusztán lezajlott verseny *első helyezettje a Baross Gábor szocialista brigád lett,* míg második helyen az ÁTI-őrség, harmadikként a pannonhalmi Béke szocialista brigád végzett. A *Pannonhalmán* rendezett visszavágón változott a sorrend. Ott ugyanis az ÁTI-őrség csapata mögött második lett a Baross Gábor, harmadik a Beke-brigad

Hofimann Jozsef

EDZŐTÁBOROZÁS, NEMZETKÖZI TORNA UTÁN

Sikeresnek ígérkező távlati tervek a BVSC jégkorong-szakosztályának életében

A pápai gimnázium diákja volt egykor *dr. Szirányi Cyrill*, a BVSC elnökségének tagja, a klub jégkorongszakosztályának vezetője, akit 1957-ben az egyesület akkori elnöke beszélt rá arra, hogy vállalja a szakosztály vezetői feladatkörét.

— *Tizenhat esztendeje foglalkozom a jégkorongozókkal* — mondja —, *s csak annyit mondhatok, hogy nem bántam meg a szakosztálynál eltöltött másfél évtizedet.*

Valamikor ő is vívott és sportlövészettel is foglalkozott, most viszont értője és nagy szerelmese a jégkorongnak.

— Nagy öröm számomra, hogy megismerkedtem e sportág titkaival, csak az bánt, hogy a felsőbb sportvezetés közönye miatt legszebb elképzeléseink évről évre nem öltheznek testet, úgy, ahogy szeretnénk.

Felkészülés Csehszlovákiában

Október első napjaiban érkezett haza a csehszlovákiai *Havirovból* a 22 tagú együttes, amely szeptember 18-tól edzőtáborozáson vett részt a baráti országban. A fedettpályás edzési lehetőségekkel *Hárai Béla*, a csapat vezetője és *Koutny Lajos* edző irányítása mellett jól éltek a csapat tagjai; a szakvezetők egybehangzó véleménye szerint kitűnően sikerült az egyes csapatrészek összekovácsolása mellett az erőnlet fokozása is.

— *Annak is nagyon örvendtünk* — folytatta a szakosztályvezető —, *hogy ezzel az edzőtáborozással párhuzamosan, Banik Ostravában az ifjúsági együttes kapott meghívást kilenc csapat részvételével rendezett nemzetközi tornára.* A BVSC az egyik csoport győztese lett, s a döntőben maradt csak alul a csehszlovák Kolín csapatával szemben, amely mögött megszerezte a nagyon értékes második helyet.

A legutóbbi bajnokságban a BVSC a harmadik helyen végzett az FTC és az Újpesti Dózsa mögött. Korábban négy alkalommal kötött ki a második helyen, s a „bronzérmes" helyezést sokszor vívták ki az együttes tagjai. Hosszú hónapokkal ezelőtt a szakosztály értekezlete nagyon alaposan elemezte a lezajlott bajnoki év tanulságait és számbavette azt is, hogy mit kell tenni az új bajnoki évre való felkészülés során, az újabb sikeres szereplés érdekében.

Csapatépítés fiatalokkal

— *Abban megegyeztünk* — folytatja —, *hogy nagyon lényeges mozzanat lenne továbbra is a szakosztály fiatalítása. E fiatalítás jegyében igazoltuk át a KSI-től Déri Árpádot, Fodor Bélát és Juhász Gábort.* Velük, úgy éreztük, nagyon ütőképes sort tudunk kialakítani. Elképzeléseink valóra válásában valóban bízhattunk, hiszen mind a három fiatal játékos kitűnően bevált, amikor *Fodor Béla váratlanul bejelentette, hogy más klubhoz kíván átigazolni, s ezért leáll.* Ez a fordulat eléggé megzavart bennünket, hiszen tudtuk, hogy egy olyan klub — az Újpesti Dózsa — kíván kaput nyitni a kiváló játékosoknak, amely saját jégpályával, sportiskolával és kitűnő utánpótlással rendelkezik. Ez az akció viszont azzal járt, hogy Fodor egy éven át sem klubban, sem az ifjúsági válogatottban nem szerepelhet. *S itt éreztük elsősorban a felsőbb sportvezetés erélytelenségét*, hiszen, ha az illetékeseket valóban az egész sportág fejlődő jövője érdekli, akkor meg kellett volna találni a módját annak, hogy a fiatal játékos továbbra is a BVSC színeiben szerepeljen...

Vannak persze kedvező jelek is. Ezek közé számít az ifjúsági csapatból felkerült két játékos: *Gregor György* és *Takács József* kitűnő formája, jó beilleszkedése a felnőttek együttesébe. Az ő bevetésük jól segítette a csapatépítést, s remélhető, hogy a jövőben a hátvédsor nagyon hasznos tagjaivá lépnek elő.

Cél: a harmadik hely

A legutóbbi bajnokságban a harmadik, illetve a negyedik fordulóban érte el a csapat a legjobb formáját. Ebben az időszakban csak egygólos vereséget szenvedett az FTC együttesétől, s legyőzte az Újpesti Dózsa gárdáját. A bajnoki küzdelmek után sorra kerult *Képes Sport Kupa* már nem mutatott ilyen kedvező jeleket, hiszen a csapat teljesítménye alaposan visszaesett.

A BVSC jégkorong szakosztályának szakvezetése a támadósor játékában jelentős javulást tapasztalt, a hátvédsor kialakítása azonban a felkészülési időszak, illetve az új bajnokság küzdelmei során történhet meg. *A csapat kollektív szelleme nagyon jó, a játékosok valamennyien dolgoznak vagy tanulnak.* Nyolcan középiskolások, ketten szakmai végzettséget szereznek, s egy közülük a MÁV Tisztképző Intézet hallgatója.

— Sok nagyon szép példa lebeghet a fiatalok előtt — mondja dr. Szirányi Cyrill. — Volt játékosunk, *Siba Ferenc* például a távközlés vonalán fejt ki nagyon fontos munkát, vezető beosztásban. *Miklós Károly*, aki egyben a szakosztály intézői szerepkörét is betölti, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen művezető. Ugyanilyen feladatkört tölt be a Nyugati pályaudvaron *Kósa Ambrus*, aki ebben az évben mond búcsút az aktív jégkorongozásnak.

Minden jel arra mutat, hogy a BVSC az új bajnokságban is kivívja a harmadik helyet. Az egyhónapos szabadságidőt leszámítva május 2-től folyt a rendszeres száraz munka az új bajnoki idényre. A klub elnöksége minden segítséget megadott és megad ahhoz, hogy a BVSC a tükörsima jég nagy csatáiban is a klub hagyományaihoz méltóan szerepeljen. Minden kedden és csütörtökön egésznapos edzőtáborozáson voltak a szakosztály tagjai a Szőnyi úti sporttelepen, ahol a sportpályák, az uszoda, a kondicionáló terem és a sporteszközök egész sora mindig rendelkezésre állt. Augusztus 27-ig edzési lehetőséget kaptak a Jégszínház kis felületű jégpályáján is.

M. L.

Sport

Jól kezelik a fegyvert

A XIV. kerületi MTS és az MHSZ közös rendezésében végrehajtott lövészversenyen, amely az MHSZ mátyasföldi lőterén került megrendezésre, a *MÁV Rákosrendezői Területi Lövészklub MHSZ—KISZ-fiataljai is részt vettek.* Az előző évekhez hasonlóan ezúttal is bizonyították, hogy jól kezelik a fegyvert. Ezt bizonyítják az elért eredmények is. A férfiszámokban a felnőtteknél első *Zámbori András*, második *Zétényi Zsolt*. Az ifjúságiaknál első *Nack László*, második *Kégl Gyula*. A nők versenyében a felnőtteknél *Stofán Györgyné* és *Parag Józsefné* végzett az első és második helyen, míg az ifjúságiaknál *Bálint Jánosné* lett az első, *Fazekas Éva* pedig második.

A felsorolt versenyzők valamennyien a MÁV Gépjavító-Üzemben dolgoznak.

Kocsi Éva

Lövészverseny

A hatvani csomópont *Magyar Honvédelmi Szövetsége Hámán Kató Lövészklubja* a szocialista brigádok részére lövészversenyt rendezett. A verseny szervezésében a legjobbak közé tartoztak a hatvani vontatási főnökség *Alkotmány* nevét viselő brigádjának tagjai, akik teljes létszámmal részt vettek ezen a versenyen. Ezek a brigádok a lőtéren is helytálltak, a legjobban szerepeltek, s elismerő oklevelet nyertek.

Közlekedési park Püspökladányban

KRESZ-park létesült Püspökladányban, november 7-re a nagyközségi tanács által ajándékozott 600 négyszögöles telken. A park létrehozásáért indított társadalmi munkaakcióban nagy számmal vesznek részt a vasutasok és a FAVÉD Vállalat helyi üzemének dolgozói.

A szerkesztőség üzeni

Fogas Pál Szentes; Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Csizmazia Béláné Szombathely; Hoffmann József Veszprémvarsány; Ugiyai Sándor, Bakó János, Kisvárdai János Miskolc; Pintér Lajos Vácrátót; Csendes Gyula Magyarboly; Kocsi Éva, Bánsági Ferenc, Bánkuti László Budapest; Czeglédi Sándor Debrecen; Rapi József Bp. Józsefváros: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly Tapolca; Cuppon Imre Karakószörcsök; Csombai István Szeged; Miklós László Kiskunfélegyháza; Csoknyay Attila Törtel; Gábris Lajos Nagyharsány; Földi József Szolnok; Kotroczó József Kevermes: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 38. számból: 111 788/1973. 3. A. A Magyar Államvasutak igazgatási és jogi, valamint munkaügyi, munkavédelmi és szociálpolitikai szervezetének korszerűsítése.

111 277/1973. 1. D. A vasutas szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének szervezése és lebonyolítása.

111 316/1973. 3. A. Nyugdíjas-nyilvántartó lapok kiállítása és vezetése.

A 39. számból: 111 613/1973. 1. A. Légszennyező forrásokról adatközlés a megyei (fővárosi) Tanács VB. és a KPM Vasúti Főosztály részére.

111 778/1973. 3. B. A Magyar Államvasutak jogi képviseletének szabályozása a peres és a jogi szervek hatáskörébe utalt perenkívüli ügyekben.

Lakáscsere

— Miskole központjában levő 2 szoba komfortos tanácsi lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra. Érdeklődni munkaidőben 11—02, vagy munkaidő után 11—05-ös telefonon, vagy levélben lehet. Cím: Zsiga Lajos, 3529 Miskolc. Felszabadítók útja 42. magasföldszint 3.

— Elcserélném I., Avar u. 2. sz. alatti 1 szoba komfortos, II. emeleti, napos lakásomat óbudai 1 szoba-konyhás, szép lakásra. Érdeklődni: 158—067 telefonon 17—19 óra között lehet, péntek, szombat és vasárnap kivételével.

— Elcserélném Budapest, VIII., Kerepesi úti 2 szoba + személyzeti szoba, összkomfortos szolgálati bérlakásomat két lakásra. Érdeklődni lehet: Lőrinczi Józsefné, 17—10-es üzem. telefonon.

— Budapest, I., Avar utca 2. sz. alatti földszinti komfortos lakásomat elcserélném hasonlóra, csak Óbudán. Érdeklődni: 158—067 telefonon 17—19 óráig lehet, péntek, szombat és vasárnap kivételével.

HÍREK

— **Véradónapot rendeztek** október 3-án a távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség Tatai utcai telephelyének dolgozói. A főnökség vöröskeresztes szervezetének irányításával végzett szervezőmunka és a dolgozók aktivitásának eredményeként a vártnál sokkal többen, összesen kilencvenheten vettek részt az akcióban.

— **Magyarnóta-est Békéscsabán.** Dankó Pista halálának 70. évfordulója alkalmából jól sikerült nótaestet rendeztek a békéscsabai vasutas klubkönyvtárban. A századforduló legnépszerűbb nótaszerzőjének munkásságát Tóth István főellenőr méltatta, majd mintegy 30 Dankó-nótát adott elő a kultúrotthon népi zenekara.

— **Nyugdíjasokat búcsúztattak a salgótarjáni vasutasok.** A kilenc nyugdíjba vonuló közül az szb külön is megajándékozta Kovács Pált, a Zalka Máté szocialista brigád volt vezetőjét, továbbá Katona Istvánt és Kecskés Lászlót, akik több mint 20 éven át szakszervezeti bizalmi tisztséget töltöttek be, önzetlenül fáradozva munkatársaik érdekeiért.

— **Egészségügyi hónap.** Miskolc város üzemei egészségügyi hónappá nyilvánították októbert. A járműjavítóban ennek keretében köszöntik a kiváló véradókat, és ankétot rendeznek a munkahelyek tisztasági helyzetéről, az ezzel kapcsolatos további feladatokról. Üzemek közötti tapasztalatcsere-látogatásokat is szervez a város Vöröskereszt szervezete.

— **Doni kozákok Debrecenben.** Nagy sikerrel, zsúfolt nézőtér előtt mutatkozott be a debreceni járműjavító művelődési házában a Doni Kozákok Népi Ének- és Táncegyüttese. A Don-vidék jellegzetes folklóranyagából, a Szovjetunió népeinek dalaiból, táncaiból összeállított műsor végén Kálmán Mihály, az üzemi pártbizottság titkára hosszan tartó vastaps közepette adta át az együttes vezetőjének az üzemvezetőség és az MSZBT-tagcsoport ajándékát.

— **Felújították az 1000 éves Esztergom vasútállomását.** A mintegy 9 millió forintos költséggel elvégzett munkálatok keretében nemcsak a felvételi épületet varázsolták újjá, hanem a forgalom lebonyolításához szükséges berendezéseket is korszerűsítették. Többek között modern, szovjet gyártmányú biztosítóberendezés könnyíti az esztergomi vasutasok munkáját.

MAGYARBÓLY—BELI MANASTIR

Nemcsak a munkában, a sportban is versenytársak

A MÁV és a jugoszláv vasutak közötti nemzetközi forgalom lebonyolításában részt vevő határállomások egyike *Magyarbóly* és a vele szomszédos *Beli Manastir*.

A határátmenetben a ki- és belépő kocsik mennyisége is jól szemlélteti a két vasút fejlődő kapcsolatait. Míg 1965-ben 29 778 kocsit továbbítottak, addig az elmúlt évben jóval több mint kétszeresét, 70 704 kocsit léptettek ki és be. A forgalom növekedésével kell a jövőben is számolni.

A feladatok elvégzésére *1965. december 14-én a két határállomás szocialista munkaverseny-szerződést kötött.* Az eddig eltelt időszak igazolta a munkaversenyhez fűzött reményeket, mert az elosegítette a határforgalom, jobb, gazdaságosabb és menetrend szerinti lebonyolítását.

A szocialista munkaverseny értékelése alkalmával többször elhangzott olyan javaslat, hogy a szomszéd határállomások dolgozóinak találkozásait ki kell terjeszteni a sportra és a kultúrára is. *Ennek jegyében került megrendezésre Magyarbóly községben mintegy 300 néző előtt Beli-Manastir és Magyarbóly határállomások dolgozóinak labdarúgó-mérkőzése.* A mérkőzés megrendezéséhez a felszerelést a vasutasszakszervezet pécsi területi bizottságától kaptuk.

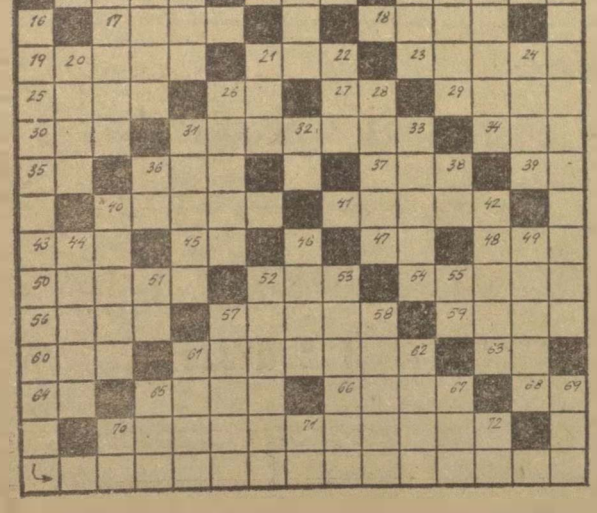
A mérkőzés után baráti összejövetelen találkoztak a két határállomás dolgozói. A baráti találkozó nagyon jól sikerült, új ismeretségek és barátságok kötődtek.

Csendes Gyula
Magyarbóly

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Beküldendő sor (Folytatása a függőleges 16-ban.) 13. Kikötőváros Algériában. 14. Albán pénz. 15. Az USA egyik állama. 17. Hegység Nápoly közelében. 18. Betűpótlással Pest megyei község. 19. Latin kép. 21. Tajték. 23. ... Emil (1884—1945) halászati biológus. 25. Földöv. 26. Kicsinyítő képző. 27. A legrégibb római pénzegység. 29. Egyetemek díszterme. 30. Fejér megyei község. 31. Odera menti város porosz neve. 34. Hajó része. 35. Az okozat eredője. 36. Bátor. 37. Szégyen jele is lehet. 39. Nikkel kémiai jele. 40. Rideg pásztor élet. 41. Japán kikötőváros. 43. Irodalmár. 45. Név előtt olvasható. 47. Fedd. 48. A. A. M. 50. Nyílvesszők tokja. 52. Apaállat. 54. Visszatasztító érzés, fordítva. 56. ... sek Alois (1851—1930) cseh regényíró. 57. Szíriai magaslat. 59. Fontos táplálékunk. 60. A közepén hasad. 61. Régi portugál súlymérték. 63. Rövid úton. 64. Névelő. 65. Nem áll biztosan. 66. Férfinév. 68. Ételízesítő. 70. Képek. szobrok leírása (görög).

Függőleges: 2. Seb szélei. 3. Edények mázа. 4. Tó a Szovjetunióban. 5. Karthagó nagy ellensége (I. e. 234—149). 6. Rangjelző. 7. Szibériai folyó. 8. Igevégződés. 9. Afrikai nomád nép. 10. Törökországi város. 11. Két német szó. 12. Indulatszó. 20. Kihalt nagytestű futómadarak. 21. Szám. 22. Hüvelyes növény. 24. Lendület, idegen szóval. 26. Somogy megyei község. 28. Öntudatlan kábultság. 31. Villamos kocsisín. 32. Papírmérték. 33. Szigor, merevség (latin). 36. A molibdén vegyjele. 38. Rugás kezdete. 40. Vissza: vegyi elem. 42. Zenit ellentéte. 44. ... János, neves motorversenyző. 46. Szín. 49. Távol-keleti katonai szövetség. 51. Metán magánhangzói. 52. Csipkét készít. 53. ...alizmus, anyagelvűség. 55. Végtelen orr. 57. Vissza: ...anikus kémia, szervezetlen kémia. 58. Nem keresztül. 61. Pozitív elektród. 62. Angol folyóirat. 65. Vissza: vonatkozó névmás. 67. Liter rövidebben. 69. A Dunával egy a hangja. 70. Színén. 71. Hangtalan gém. 72. A. T.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 16. Beküldési határidő: 1973. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A nyolcadik Szakszervezeti Világkongresszus Varnában.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 18. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Erdős Sándor 1087 Budapest VIII., Festetich u. 4. I. 1. 20. Mezei Miklós h. 1553 Bpest, Pf. 28/H. Krisztiáni Andor 8154 Polgárdi, Batthyány u. 55., Szabó Jenőné 3530 Miskolc, Kun Béla u. 13. II. 15., Antal László 2509 Esztergom-Tábor, Jósika út 27.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—872
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
s Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1973. NOVEMBER 1.

NAPIRENDEN

a miskolci területi bizottság vezető és irányító munkája

Szabó Antal főtitkárnak a Szovjetunió Kiváló Vasutasa kitüntetést adományozták

Szakszervezetünk elnöksége október 12-én kihelyezett ülést tartott *Miskolcon*, a Vörösmarty Művelődési Házban. Az első napirend keretében *a MÁV 1971—75. évre kötött Kollektív Szerződése 1973. évi végrehajtásáról szóló programját vitatták meg.* Az elnökség az előterjesztett ütemtervet jóváhagyta. Így most már a vezérigazgatóságra és a szakszervezet közgazdasági osztályára vár az a feladat, hogy az ütemterv programszerű, összehangolt végrehajtását biztosítsák.

Ezután az elnökség elfogadta a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnak a balesetek megelőzésére készített intézkedési tervét, azzal, hogy a benne foglaltakra egy év múlva vissza kell térni.

Az elnökség délután a miskolci területi bizottság vezető és irányító munkájáról készült jelentés megvitatásával folytatta munkáját. A napirendet megelőzően azonban kedves ünnepség zajlott le az ülésteremben. A *Szovjetunió Vasutas Szakszervezetének* hazánkban tartózkodó mozgó munkavédelmi kocsijának vezetője, *A. V. Loscsinyin* elismerő szavak kíséretében kitüntetést nyújtott át *Szabó Antal* főtitkárnak. Hangsúlyozta, a Szovjetunio Közlekedésügyi Minisztériumának és Vasutas Szakszervezetének vezetői nagyra értékelik azt a tevékenységet, amelyet Szabó Antal főtitkár a két ország vasutasainak baráti együttműködése érdekében hosszú évek óta kifejt. Ezért részére a szovjet vasutasok legjobbjait megillető *„Kiváló Vasutas"* kitüntetést adományozták.

A rövid ünnepség után az elnökség megvitatta a szervezési és káderosztály előterjesztését. Ennél a napirendnél jelen volt dr. Pásztor Pál, a miskolci igazgatóság vezetője és Toth József, az MZMT vezető titkára. A vitában sokan mondták el véleményüket — köztük Tóth József is —, mintegy kiegészítve az írásos jelentést. A hozzászólásokból kicsendült, hogy *az elnökség bizalommal van a területi bizottság munkája iránt, s úgy ítélte meg, hogy a vezető és irányító munka — mint ahogy ez az egyetemes szakszervezeti mozgalomban is tapasztalható — az utóbbi időben sokat fejlődött.* Pontosabban szólva, a miskolci területi bizottság megfelel a vele szemben támasztott követelményeknek. S ha az ülésen elhangzott jó tanácsokat megszívlelik, a feltárt hibákat kijavítják, még eredményesebben képviselhetik a terület vasutasainak érdekeit és eredményesebben segíthetik elő a felsőbb szakszervezeti szervek határozatainak végrehajtását is.

Kezdettől a békéért

Ötvenhat évvel ezelőtt, 1917. november 7-én — a világon először — olyan országban vette kezébe a hatalmat a proletariátus, ahol különböző nemzetek, nemzetiségek és népcsoportok sokasága élt kettős elnyomatásban. A *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* győzelme lehetővé tette, hogy a szovjet népek egységes szocialista államban egyesüljenek. Ez a tény eleve meghatározta ennek az államnak az erejét, fejlődésének lehetőségét, azt a képességet, hogy megvédje magát az imperialista agresszióval szemben, majd egy negyedszázaddal később a II. világháború vérzivatarából győztesen kerülhessen ki.

Az októberi forradalom fényében világosan kirajzolódik annak felismerése, hogy a szocializmus és a kommunizmus építése csakis a munkáshatalom szilárd bázisán lehetséges. Se folyamatoknak a termelőeszközök társadalmi tulajdonba vétele, a mezőgazdaság szocialista átszervezése, a népgazdaság tervszerű fejlesztése, a népjólét szüntelen növelése, a kulturális forradalom éppen úgy része, mint a népek közötti egyenjogúság megteremtése.

A szovjet állam a forradalom győzelmének első napjától, első dekrétumainak közzétételétől a békéért küzdött. Az, hogy a Szovjetunió fennállása óta következetesen síkraszáll a békéért, a kapitalista országokhoz fűződő kapcsolataiban a békés egymás mellett élés elvének érvényre juttatásáért, számára nem taktika, hanem politikájának osztálytartalmából fakad.

A Szovjetunió szocialista világhatalomként is a tartós békéért, a népek szabadságáért fáradozik. De már mérőben más pozícióból, mint történelmi útjának kezdetén. *A kilencedik ötéves terv végére például az ország nemzeti jövedelme 50 százalékkal lesz több, mint Anglia, Franciaország, a Német Szövetségi Köztársaság és Olaszország nemzeti jövedelme együttvéve.*

A II. világháború után az imperialista hatalmak kísérleteket tettek arra, hogy a maguk hasznára fordítsák a győzelem eredményeit. Kockára tették a békét, a hidegháború nyomasztó légkörét erőszakolták rá az emberiségre. *A Szovjetunió pedig — ekkor már a többi szocialista országgal együtt — töretlenül folytatta békepolitikáját, amely meghozta gyümölcsét.*

A háború utáni első évtizedet a két ellentétes külpolitikai koncepció erőinek heves harca jellemezte. *Az erőviszonyok azonban rohamosan megváltoztak a szocializmus, a béke és a haladás erőinek javára.* A szovjet külpolitika döntő szerepet játszott abban, hogy a világban olyan erőegyensúly alakult ki, amely taktikájuk megváltoztatására késztette az imperialista hatalmakat. *Az erőpolitika hidegháborús koncepciója válságba került.* Az imperialisták fokozatosan békésebb hangokat kénytelenek megütni, bár az úgynevezett fellazítási politikájukban is veszélyes, messzemenő célokat követnek.

A Szovjetunió külpolitikájának és a szocialista világrendszer országai együttműködésének legfontosabb eredménye az, hogy az imperialisták ellenséges akcióikkal egyetlen szocialista ország államrendjét sem tudták aláásni. E kapcsolatok a további kiteljesedés jegyében alakulnak, s ez politikai síkon a kontaktusok elmélyülésében, a sokoldalú és gyakori tanácskozásokban és konzultációkban, a problémák őszinte feltárásában, a kölcsönös tisztelet, egyenjogúság és kölcsönös segélynyújtás elvének alkalmazásában realizálódnak. Gazdasági téren az árucsere-forgalom állandó emelkedésében, kulturális téren az együttműködés színvonalának és méretelnek növekedésében jut kifejezésre.

Internacionalizmusából fakadóan a szovjet külpolitika egyik lényegbevágó jellemvonása a gyarmati rendszer maradványai és az újra gyarmatosítás minden válfaja ellen harcoló népekkel, mozgalmakkal és a függetlenné vált nemzeti demokratikus országokkal való harci szövetség. *Minden tőle telhetőt megad az ázsiai, afrikai és latin-amerikai népeknek, s bármelyik ország, amikor összeütközésbe kerül az állig felfegyverzett imperialistákkal, érezheti a hatalmas szovjet állam hatékony támogatását.* A Szovjetuniónak döntő szerepe volt annak a folyamatnak a kibontakoztatásában, amelynek eredményeképpen 70 volt gyarmati ország nyerte el állami függetlenségét.

Hazánk népgazdaságát ezernyi szál köti össze a Szovjetunióval. Évről évre bővül a magyar—szovjet együttműködés — a politikai kapcsolatok mellett — a szocialista integráció újabb és újabb lehetőségeinek feltárása alapján. *A Szovjetunióval és a többi szocialista országgal közösek eszméink, érdekeink és céljaink.* Ezeknek az országoknak az eredményeit magunkénak is vallhatjuk.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulóján köszöntjük a Szovjetunió népeit, a szocialista tábor leghatalmasabb államát, a világbéke támaszát.

A zsüri tagjai is játszottak

Nemzetközi modellvasút-kiállítás a Közlekedési Múzeumban

Negyedszer rendezte meg a *Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete* a szocialista országok testvérszövetségei között a hagyományossá vált, évenkénti modellversenyt és kiállítást, a nemzetközi versenyek sorában immár a huszadikat.

Az október 19-i megnyitóra sok érdeklődő gyűlt össze a *Közlekedési Múzeumban*, ahol annak jeléül, hogy „a nagy vasut" mennyire megbecsüli a modellezőket, *Rödönyi Károly*, a közlekedes- es postaügyi miniszter első helyettese mondott megnyitó beszedet. Megjelent *Urbán Lajos*, a MÁV megbízott vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, a vasút számos más vezetője és sok vasutas is.

A miniszter első helyettese megnyitó szavaiban is hangsúlyozta ezt a megbecsülést, amelyet — mint mondta — a legteljesebb mértékben megérdemelnek a modellezők, mert nemes szenvedélyükkel nemcsak hasznosan, aktív pihenéssel töltik szabad idejüket, hanem a vasút szeretetét terjesztik, a műszaki hagyományok tiszteletén őrködnek és ápolják a vasúti technikát.

A kiállítás *Csehszlovakia, Lengyelország, az NDK és Magyarország* modellezői versenyének anyagát mutatta be. A nyolctagú nemzetközi zsüri 140 modellt bírált el. *A legtöbbel, szám szerint 68 darabbal a magyar versenyzők vettek reszt a versenyen.* A bíráló bizottság 12 első, több második, harmadik és külön díjat ítélt oda, jeléül a modellek magas technikai és esztétikai színvonalának. A versenyzők közt a tizenévesektől a 93 évesig minden korosztály képviselve volt. A 93 éves *Monori Kovács Gyula* precíz mozdonymodelljén kívül sok csodálója volt az NDK-beli *Günther Schenke* elsődíjas modelljének, a 9 milliméteres nyomtávú vasúnyra épített, finomművű kishez hasonlatos piciny mozdonynak, amelynek miniatűr mérnöki ellenére minden lenyeges alkatrésze mozgott, még homokládájának 3-3 milliméteres teteje is felnyitható volt. Mint *dr. Károlyi Zsolt*, a zsüri tagja elmondta, egy óráig játszottak vele, amíg lezsürizték. Díjat érdemelt ki mozdonymodelljével *Dékei József* nyugalmazott vasutas és két fia: *Géza* és *Vilmos*, akik valóságos modellező dinasztia tagjaiként kollektívan hódolnak hobbyjuknak. Sokan gratuláltak a paksi 90 éves *Somogyi Géza* nyugalmazott mozdonyvezetőnek is, szép mozdonymodelljéhez. A kiállítás egyik rendkívül értékes darabja *Vissy Péternek*, a nemzetközileg elismert magyar modellezőnek Eibel-rendszerű, 1:50 méretarányú mozdonymodellje. *A poggyászkocsival egybeépített gép, az úgynevezett poggyászmozdony, amelynek eredetijéből annak idején mindössze hét futott a MÁV, illetve GYSEV vonalain.*

Örvendetes jelenségként figyelhettuk meg, hogy a vasutas fiatalok között is terjed a modellezés. *Zalai Tibor*, a budapesti Damjanich utcai vasútgépészeti szakközépiskola tanulója például *Horváth József* vendéglátóipari tanulóval együtt szép terepasztalt tervezett és épített jelzőkkel, váltókkal, közlekedő vonatokkal. *A kiállítás szenzációja különben a lipcsei Friedrich List modellező munkaközösség fél termet betöltő terepasztala volt, amelyet készítői öt évig építettek.* 130 méternyi vágányhálózatába 56 váltót, 22 jelzőt helyeztek el, változatos terepviszonyok között, szellemesen ábrázolva minden helyzetet, ami a vasúti személyforgalomban előfordulhat, 14 vonat — személy és teher — állandó, folyamatos közlekedése közben.

A kiállítás alkalmával tartott sajtótájékoztatón a MAVOE vezetői, *dr. Károlyi Zsolt* elnök, *Temesi Ágoston* alelnök és *Ürögi József* főtitkár elmondták, hogy az egyesületnek, amely tagja a *Modell Eisenbahn Európa-nak* (MOROP), 191 felnőtt és 150—200 ifjúsági tagja van. 1954-ben alakult és kezdetben az építők Rózsa Ferenc Művelődési Házának keretében működött, majd a Vasutasok Szakszervezete vette védőszárnyai alá. Később a Közlekedési Múzeumba költözött és ma is a múzeum ad neki otthont. *A jövő év januárjától nagy fejlődést várnak az egyesület életében, mert ettől az időponttól kezdve ismét a Vasutasok Szakszervezete patronálja a nemes hobby művelőit.* A szakszervezet támogatásával elsősorban a vidéki tagcsoportokat szeretnék megszervezni, gyarapítani.

Szász Ferenc



Rödönyi Károly megnyitja a kiállítást
(Laczkó Ildikó felvétele)

A SZENTESI TÁVKÖZLŐ SZAKASZON

A fejlődő technika az embert szolgálja

A MÁV *Szentesen* működő IV. számú távközlő szakasza biztosítja a hozzá tartozó területen a zavartalan összeköttetést a forgalmi, vontatási és egyéb szolgálati ágak munkahelyei között.

A fejlődő technikai színvonal minden vonatkozásban az embert szolgálja. A szakasz dolgozóinak könnyebb lett a munkája. *Néhány évvel ezelőtt korszerű új épületben jelentős beruházással öltözőket és mosdót létesítettek, ami magasszintű szociális ellátottságot jelent.* A modern berendezésekkel lényegében megszűnt a telefonközpont kezelőinek idegölő kézi kapcsolása. A tágas, világos helyiségekben valóban második otthonná vált a munkahely.

A távközlő szakaszon jelenleg mindössze kilencen dolgoznak. A korszerű technika mellett csak ennyi létszámra van szükség. Ez a munkahelyi kollektíva egyben szocialista brigád is. 1965-ben alakultak és szép eredményeket értek el. A transzformátor magyar feltalálójának, *Bláthy Ottónak* a nevét vették fel.

Gyermekkorunkban csodálattal tekintettünk a vasúti morse távírókra. A forgalmi szolgálat kezdő dolgozóinak először a távíró jelekkel kellett megismerkedniök és az egyik alapvizsga a távirászvizsga volt. A jó öreg munkaeszközöket a mai fiatalok már alig ismerik. *A kiszolgált hírközlési berendezések múzeumokba kerültek, s helyüket a korszerű nagy teljesítményű távgépírók foglalták el.* Ezek a készülékek telefonhívásra lépnek üzembe. A táviratokat és távmondatokat a vételel egyidőben tárolni is lehet. A lyukszalagon tárolt leadott szöveg bármikor visszaolvasható és sokszorosítható.

A modern berendezések közé tartozik a hálózati stabilizátor, amely az áram feszültségét tartja kellő szinten. Ha valami okból kimarad a hálózati áramszolgáltatás, akkor sincs fennakadás, mert azonnal belép a szakasz nagy teljesítményű agregátora és biztosítja a zavartalan üzemelést. — Nehéz fizikai munkától mentesít az automatizált akkumulátortöltő.

04 11—11. Tárcsázom a számot. Néhány másodperc, hallatszik a hívó hang és már mondja is a gépies monoton beszélő másodpercenként a pontos időt. Ezen a számon a MÁV automata időjelzése jelentkezik Miskolcról. *A félperces művelet, amely Szentest és az ország valamennyi részét, Miskolccal összeköti, ma már természetes,* s nem is gondolunk a technika fejlődésének az útjára, amelyen idáig eljutottunk.

A technika a távközlési szakaszon is az embert szolgálja, de az ember tudása nélkül a legmodernebb gépek is csupán élettelen, holt eszközök lennének.

(Fogas)

A műszaki könyvnapok alkalmából:

Könyvkiállítás és vásár a budapesti igazgatóságon

Október 25—27-én rendezte meg a Közlekedéstudományi Egyesület budapesti vasútigazgatósági területi szervezete és az igazgatóság műszaki könyvtára a műszaki és közgazdasági könyvek kiállítását.

A műszaki könyvnapok alkalmából rendezett esemény megnyitóján *dr. Telek János*, az igazgatóság helyettes vezetője tartott ünnepi beszédet. Elmondta, hogy a hagyományos könyvbemutatóra az igazgatóságon ez alkalommal éppen tizenkettedszer került sor, *s az idén is mintegy 50 újonnan megjelent műszaki és közgazdasági könyvvel ismerkedhetnek meg a látogatók.*

A kiállított könyvekből igen sokat a helyszínen vásároltak meg a vasutasok. A legnagyobb érdeklődést keltett művek közé tartozik a vasúti automatikával foglalkozó *Fejezetek a szabályozástechnikából* című könyv, amelynek Csáki Ferenc a szerzője, továbbá Palotás László *Vasbetonelmélet* c. kötete és Katona János *Víkendház* című munkája.

Szállítási rekord Recsk—Parád állomáson

Nemcsak a vasút, hanem az állomások is sorra döntik meg korábbi szállítási rekordjaikat. *Recsk—Parád* állomás dolgozói is ebben az évben — kilenc hónap alatt — 89 000 tonnával több árut szállítottak, mint 1972 hasonló időszakában. Teljesítményükkel tehát már megközelítették a múlt évben elért 348 000 tonnás rekordot.

Ficsor Mihály állomásfőnök tájékoztatása szerint 1970-ben 200 000 tonna árut továbbított a vasút Recsk—Parádról. A következő év háromnegyed részében 223 000 tonna volt az elfuvarozott mennyiség, tavaly pedig kilenc hónap alatt 311 673 tonna áru hagyta el az állomás területét.

A kiváló szállítási eredmények elérésében nagy érdemeket szerzett a *Táncsics* szocialista brigád, amelybe az állomás dolgozóinak körülbelül a fele tartozik.

SZOCIALISTA MÓDON...

Villamosmozdony-szerelők gyümölcsöző kapcsolata

Egy nagyszabású vetélkedő előzményeiről az Északiban

A selejtezők befejeződtek, vetélkedésre készek a válogatott csapatok, s miként az űrhajók felbocsátásakor, megkezdődött a visszaszámlálás: még öt nap, még négy nap, még három... *A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója és Budapest centenáriuma tiszteletére* november harmadikán kerül sor a — nem túlzás a jelző — nagyszabású vetélkedőre, amelynek színhelye az Északi járműjavító megújuló félben levő és már sok emlékezetes eseménynek otthont adó *Törekvés Művelődési Központja.*

Legfőbb szempont: a közösség érdeke

E rövid bevezető után a történtek lényegéről: az Északi Járműjavító Üzem X. villamosmozdony és fődarabjavító részlege a múlt években olyan szocialista szerződéseket kötött partnereivel, amelyek — *Simányi Miklós* üzemvezető szavait idézem — az egykor egymásra acsarkodó szomszédokat egymást segítő jóbarátokká tette. Ma Nyíregyházától Győrig a legfontosabb szempont: mi a vasút egészének, az utasoknak és a szállítatóknak a közös érdeke?

— *A hatvanas évek végefelé még áldatlan állapotok voltak* — emlékezik a konfliktusokat bőven szolgáltató múltra az üzemvezető. — *Mi, mozdonyjavítók azt mondtuk: a vontatási főnökségeken nem kezelik szakszerűen a mozdonyokat. A főnökségeken viszont azt hangoztatták: mi nem dolgozunk elég szakszerűen, illetve lassan és a határidőket rendszeresen túllépve javítjuk meg a mozdonyokat.* Több volt a kritika, mint az elismerés, kölcsönösen vádaskodtunk, napirenden voltak a súrlódások, és a meg nem értés valóban visszahatott a munkára. Olyannyira hiányzott az emberi kapcsolat, hogy az ügyintézés teljesen merevvé, hivataloskodóvá, egyértelműen bürokratikussá vált. Levelek jöttek-mentek, a legapróbb ügyet sem lehetett telefonon elintézni. Ne keressünk bűnbakot: *ebben valamennyien hibásak voltunk.*

A mozdonyszerelde korábbi vezetőjének, a ma is az Északiban dolgozó *Rátkai Józsefnek* az érdeme, hogy megfogalmazódott: *el kell mozdulni a holtpontról.* Keressük fel a vontatási főnökségeket — hangzott a felhívás —, ismerjük meg az ottani vasutasokat, gondjaikat, örömeiket, és a helyi műszaki lehetőségeket. Derítsük ki: *segíthetünk-e egymásnak, miként találhatjuk meg a közös nyelvet!*

Látogatás Szabolcsban

Akkoriban villamosították a záhonyi vonalat, így először — 1969-ben — a nyíregyházi vontatási főnökséget látogatták meg. A szabolcsiak őszinte örömmel, megértéssel és nagynagy szeretettel fogadták a pestieket: *1970-ben már meg is kötötték az első együttműködési szerződést.*

— Nyíregyházán még ma is azt tartják — mondja *Kapitány István*, a műhelybizottság elnöke, az egyik fődarabjavító részleg főművezetője —, hogy csak mi segítettük őket, s ezt nem tudták viszonozni. Ez nem így van! Miként segítenek a szabolcsiak? Például: *mi csak az alkatrészt adjuk, s ők, miután megbeszéltük, hogyan kell azt a helyére illeszteni, maguk szerelik be.* Régen szinte bármi hiba támadt, Budapestre küldték a mozdonyt. Aligha kell bizonygatni: ily módon nemcsak a mi munkánk csökkent, de a járművek kihasználtsága is nőtt, *kevesebb az állásidő.* S mert mi is pontosabbak vagyunk, mindenkor határidőre küldik a javítást igénylő mozdonyt. Előny még, hogy segítik az újítómozgalmunkat: *helyi tapasztalataikat nem egyszer telefonon közlik velünk...*

Szikinger János, a X. osztály párttitkára:

— *A szerződés nemcsak szakmai feladatokat tartalmaz, egyebek között részt veszünk a pártalapszervezetek gyűlésein, a beszámoló taggyűléseken.* Ez korántsem formaság, hanem jó lehetőség arra, hogy még inkább megismerjük a helyi problémákat, az ottani villamosszerelők, lakatosok és a mozdonyvezetők ötleteit. Rendkívül örültünk, amikor a nyíregyháziak legelső kiegészítő javaslata a szerződéstervezetünkhöz az volt: *tegyük lehetővé, hogy villamosmozdony-szerelőik tapasztalatcserére jöhessenek az Északiba.* Nos, a tapasztalatcsere nem szokványos gyárlátogatás volt. Az érdeklődők két hetet töltöttek Budapesten, s eközben naponta háromórás elméleti előadást is tartottak számukra a szakembereink. Emellett dolgoztak is, körbejárták a munkacsoportokat, a brigádokat, s a szakmai ismeretek új emberi kapcsolatokkal gazdagodtak. A két hét elteltével újabb nyíregyházi csoport érkezett, újabb két hétre.

Szolnok, Győr, Fehérvár

Az eseménynaptár munkaidő után sem maradt tartalmatlan: *a járműjavító üzem római-parti üdülőtelepén elszállásolt mintegy 22 nyíregyházi vasutasnak kulturális- és sport-programokat is rendeztek.* Volt futballmeccs, a szabad szombatos hétvégén pedig olyan kétnapos műsort szerkesztettek — a szakszervezeti bizottság biztosított autóbuszt, idegenvezetőt hozzá —, amelyen a vendégek megismerhették Budapest nevezetességeit, az Ifjúsági Parkban ebédeltek, s az esti szórakozás sem maradt el. A nyírségiek még ma is emlegetik e feledhetetlen napokat, akárcsak a X. osztály dolgozói a viszonzást: *Nyíregyházán családoknál helyezték el őket, s hogy milyen volt a családi ebéd meg a vacsora, arról a híres gasztronóm, Lucullus is csak felsőfokon regélhetne.*

Ám Lucullus — ha már reá hivatkoztam — elsődlegesen hadvezér volt, a villamosmozdony-javítók viszont a békesség, az együttműködés érdekében utazták keresztül-kasul az országot. Nyíregyháza ugyanis csak a kezdet volt. Rövidesen a *szolnoki vontatási főnökség* következett, majd Győr, azután a csupán Dieselmozdonyokkal rendelkező Székesfehérvár, az idén pedig a debreceni vontatás, valamint a Budapest Keleti Villamosvontatási Főnökség.

— Fehérvári kezdeményezés — jegyzem *Ducsay Alajos* diszpécser szavait —, hogy előre jelzik a várható hibákat, és pontos hibajegyzékkel indítják útnak a mozdonyokat. Igazán a mozdonyvezető ismeri masinája sajátosságait, s számunkra nagy előny, ha erről tájékozódhatunk. *Mezei István, a székesfehérvári vontatási főnökség vezetője honosította meg azt a „diagnosztizálási módszert", amely lehetővé teszi, hogy mire a mozdony hozzánk érkezik, előkészíthetjük a főjavításhoz szükséges alkatrészeket, fődarabokat.* Ez főleg a futójavításoknál és a fődarabcseréknél jelentős!... A fehérváriakkal kötött szoros barátságunkat jelzi: *mi is ott voltunk a város ezredik születésnapjának ünnepségein*, továbbá, hogy az ottani *Dinamó-brigád* külön szerződést javasolt a mi *Bánki Donát* brigádunkkal. Fehérvár számára tartalék dinamót készítettünk terven felül, s ehhez hasonlóan, *társadalmi munkában javítottuk meg a nyíregyháziak egyik balesetes mozdonyát...*

Vetélkedő a Töriben

S hogy egy kiváló kezdeményezés miként terebélyesedik tovább: az idén már nemcsak a X. osztály, illetve üzemrész szerződött a vontatási főnökséggel, hanem olyan közös szerződést is kötöttek, amely a főnökségek egymásközti együttműködésére terjed ki (A debreceniek például ennek hatására létesítenek brigádok közötti kapcsolatokat a szomszédos nyíregyháziakkal!)

— *Vitathatatlan, hogy a kölcsönös együttműködés a MAV egész munkáját segíti* — summázza *Bartucz József* alapszervezeti KISZ-titkár, a villamospróbaterem vezetője. — *S hozzátehetem, hogy ennek gazdasági haszna szinte kiszámíthatatlan!*

Ami pedig a november 3-i szellemi vetélkedőt illeti, ez azért is érdekes, mert épp a közelmúltban került napirendre a vasutas szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének szervezése és lebonyolítása. Jó példa lehet mások számára is a *„Töri"*-ben sorra kerülő agytorna, amelynek kérdései között szakmai, munkásmozgalmi-politikai, irodalmi, filmművészeti, munkajogi, a sporttal és a munkaverseny-mozgalommal kapcsolatos témák is szerepelnek. A résztvevők: az Északi X. osztályának és a vele szerződést kötött vontatási főnökségeknek szocialista brigádtagokból verbuválódott csapatai.

Ki lesz a nyertes?

Frázisnak tűnik, mégis igaz: a helyes válaszok. a felkészülés során szerzett szakmai-politikai ismeretek elsajátítása révén — *a vasút.*

Földes Tamás

Felkészülés, felkészültség

A józsefvárosi pályafenntartási főnökségnél sikeresen zárult az 1973—74. évi politikai oktatás előkészítése. A szakszervezeti bizottság különösen nagy figyelmet fordított a propagandisták kiválasztására.

A régi, jó tudású, kellő tapasztalatokkal rendelkező előadók gárdája ismét bővült olyan, kiválóan képzett propagandistákkal, mint például *György József*, aki szakvonali munkája mellett hét esztendőn át tanult a marxista—leninista egyetemen, illetve annak szakosítóján, s most tudása javát szeretné átadni a gondjaira bízott szemináriumi csoport tagjainak.

Rapi József

HA NEM LENNE...

Ha nem lenne célod, küzdelmed,
gyenge lennél a bátorságban.
Ha nem lenne hited, elvesznél
a kínt és halált hozó lázban.

Ha nem lenne oly föld sehol sem,
mely izmaidnak friss erőt ad,
mint Anteusznak a küzdelemben,
kiálthatnál a csillagoknak.

Ha nem lenne utad jelzője
csillagfény és bércek árnya,
zárt kapuk elől hová jutnál
a lélektelen éjszakában?

Ha nem lenne új ég, virradat,
ha nem lenne hited — egyetlen —,
kiálthatnál a jeges Éghez,
gyenge lennél a küzdelemben.

Fazekas Lajos

Ötven év a vasút szolgálatában

Fél évszázad a történelemben is nagy idő — hát még egy ember életében. Idős *Torma Jenő*, a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség pályamestere épp ötven esztendeje szolgálja a vasutat. Es öt éve már annak is, hogy nyugdíjba ment. 1968. október 30-tól nyugdíjasként dolgozik. Nemrég töltötte be 66. életévét. Haja, dús bajusza ezüstösen csillog, de kék szemében ott bujkál-ragyog valami huncutkodó fény, a derű.

— Ahogy számítom, korán kezdte a munkát. Hogyan volt ez?

— Amikor a négy polgárit elvégeztem, a bizonyítványosztás után rögtön munkába álltam. De már előtte is dolgoztam nyaranta, mint fűtisztító gyerek. *Nagykanizsán laktunk, édesapám pincér volt, s bizony, nem ment valami jól a sorunk. 1927-ben a székesfehérvári mozdonyjavítóban szabadultam fel, mint géplakatos, de utána három évig mégis csak pályamunkás lettem: nem tudtak foglalkoztatni bennünket...* Utána Fonyódon lettem pályamester, onnan bevittek a kanizsai központi szakaszra. Ott éltem át a felszabadulást is. Már akkor, 1945-ben beléptem a pártba, azóta is tagja vagyok. 1947-ben szolgálati érdekből idehelyeztek Józsefvárosba, azóta itt dolgozom.

Tekintete elréved, homlokán összefutnak a barázdák. Ha számbavesszük kitüntetéseit, úgy vélhetjük, túlzottan is szerény, minden mozdulatában, minden mondatában. Háromszor kapott *„Kiváló dolgozó"* kitüntetést, egyszer a *„Kiváló újító"* címet — több hasznos, fontos újítási javaslatot nyújtott be —, aztán megkapta a *„Kiváló vasutas"* kitüntetést, s végül a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát.

Most, az ötvenéves jubileum alkalmából a főnökség 300 forintos pénzjutalommal lepte meg, aztán egy üveg tokaji aszuval és apróbb ajándékokkal.

— *Nagyon jó főnökeim vannak* — mondja —, *úgy látom, szeretnek, becsülnek engem. Most 27. éve dolgozom már ugyanazon a helyen.* Évente 840 órát teljesítek... Vagy egy kicsit többet.

— Hogy értsem ezt?

— *Nézze, itt vannak a rajzok most is az aktatáskában, viszem haza, dolgozgatok rajtuk otthon is.* Van egy szolgálati lakásunk Rákoson, a pályaudvaron, egy kis kertecskével. Ha az idő engedi, ott bogarászok a kertben, kertészkedek, este meg ezekkel foglalkozom. *Moziba, színházba nem nagyon járunk, a televíziót nem bírom sokáig végignézni — úgy értem, hogy egész este előtte ülni —, legfeljebb, ha egy rendes komára akadok, elsakkozgatunk.* Így mennek a napok. Tétlenül lenni nem bírok... Az kéne, hogy a fiatalok is lássák: érdemes iparkodni, csak úgy érdemes élni. Engem bosszant, ha látom azt a csavargást, fegyelmezetlenséget, amit egyik-másik fiatal művel. A régi időkben már elbocsátották volna őket, de most nem hajt senkit az éhség, a kenyér, mint valamikor.

Torma Jenő közmegbecsülésnek és nagy szeretetnek örvend munkatársai körében. A fia szintén pályamester a józsefvárosi főnökségnél, menye ugyanott dolgozik a munkaügyi osztályon, a lánya a józsefvárosi pályaudvaron bérszámfejtő, a veje pedig térfőnök. *Igazi vasutas család.*

Ötven év munkában *szép* idő, de a hatvan még szebb. Torma bácsi dolgozik tovább, úgy, ahogy megszokta, szerényen, szorgalmasan, megbízhatóan, példaadóan. Szerkesztőségünk ehhez további jó egészséget, minden jót kíván.

P. J.

Nemcsak fehérasztalnál...

Találkozás nyugdíjasokkal a Vasúti Főosztály kultúrtermében

Az idén ismét száz idős vasutast hívott meg a *Vasúti Főosztály* szakszervezeti bizottsága az évről évre immár hagyományosan megrendezett nyugdíjastalálkozóra.

A rövid hír mögött tulajdonképpen nincs semmi szenzáció, hiszen a nyugdíjastalálkozók ma már szinte mindennaposak a vasútnál, az ország legnagyobb vállalatánál. Mégis érdemes egy-egy pillanatra megállni, elgondolkozni az ilyen hírek hallatán.

Jó érzés ugyanis tudni, tapasztalni, hogy a fiatalabb generációhoz tagjai — akik átvették a már nyugdíjban levők örökségét, a tőlük ránk hagyott vasutat — nem feledik az idősebbek érdemeit, azt a sok-sok áldozatot, amit két világháború között és után hoztak, megteremtve végül is a korszerűsödés alapjait, illetve feltételeit.

Az október 17-én lezajlott találkozón — amelyen részt vett *Urbán Lajos*, a MÁV megbízott vezérigazgatója, *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Tóth Györgyné dr.* szakszervezetünk alelnöke, a főosztály szakszervezeti bizottságának titkára — nagyon szépen beszélt minderről *dr. Nánási Lórántné*, a több mint 2300 tagot számláló harminc alapszervezet szakszervezeti bizottsága nevében, ismét köszönetet mondva a nyugdíjasok sok éves, vagy több évtizedes helytállásáért. A találkozó fényét, hangulatát növelte *Bojtor Imre* és *Urbán Katalin* magyarnóta-énekesek műsora, amelyhez *Suha Balogh Pál* és népi zenekara szolgáltatta a muzsikát.

Ám, ha már számot adunk erről az eseményről, akkor azt is el kell mondanunk, hogy egy-egy ilyen találkozó létrehozása, megszervezése — bármilyen körültekintő és aprólékos munkával történik — nem minden. Vagyis: *nem pótolhatja azt a sok-sok gondoskodást, törődést, amit a nyugdíjasok érdekében mindenütt, minden vonatkozásban és szüntelenül folytatni kell.* Nem pótolhatja többek között már csak azért sem, mert egy ilyen találkozón nem vehet részt valamennyi nyugdíjas. Vagy azért, mert szűk a hely — a Vasúti Főosztály kultúrtermében is legfeljebb százan ülhetnek a terített asztalokhoz —, vagy azért, mert sokan betegségük, esetleg más ok miatti távollétük következtében nem tehetnek eleget a meghívásnak.

A szóban forgó találkozó azonban azzal adott okot a bővebb méltatásra, hogy a Vasúti Főosztályon — akárcsak több más szolgálati helyen — *nem ez az egyedüli módja a nyugdíjasokkal való foglalkozásnak.*

A gondoskodást ennél a szakszervezeti bizottságnál már a nyugdíjazás előtti időszakban érezheti az idős dolgozó. Erről most csak annyit, hogy itt *igen eredményesen — a vasutasszakszervezet központi vezetőségének határozata alapján — működik a nyugdíjelőkészítő albizottság.* A harminc alapszervezetben 650 aktivista gondjává vált, hogy ne érjék családok a munkában megfáradt embereket, inkább derű, fény ragyogja be életüket. Ha lehet, menjenek ők is üdülni, ha sérelmük támad, legyenek orvoslói, ha örömre, ünneplésre van ok, akkor örüljenek, ünnepeljenek a nyugdíjban levő egykori munkatársak is.

Ebben a törekvésben segíti a szakszervezeti aktivistákat a párt- és a KISZ-szervezet, segítenek a gazdasági vezetők és a szocialista brigádok. Nem egyedüli jelenség, hogy például a Házkezelési Főnökség egyik szocialista brigádja többször elmegy kitakarítani egy 86 éves özvegyi nyugdíjas lakását, mint ahogy az is megszokott már, hogy az osztálybizottságok vagy az szb képviseletében a tényleges dolgozók a nyugdíjasokat év közben felkeresik, megtudakolva, hogy miben várnak támaszt, gondoskodást.

Mindezzel együtt értékeljük nagyra a nyugdíjastalálkozókat, az évente ismétlődő, hasonló rendezvényeket.

K. J.



A nyugdíjastalálkozó részvevői — köztük Urbán Lajos a MÁV megbízott vezérigazgatója, dr. Pethes Imre a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára és Tóth Györgyné dr., szakszervezetünk alelnöke, a főosztály szakszerveze eti bizottságának titkára — a műsort hallgatják

(Laczkó Ildikó felvétele)

Komárom minta határállomás lesz

A FELTÉTELEK MEGTEREMTÉSE NEMCSAK A KOMÁROMI VASUTASOKON MÚLIK

Komárom rendező pályaudvaron új szociális helyiséget vettek birtokukba a dolgozók október elsején. Eddig: *ahány bódé volt a vágányok között, annyi helyen mosakodtak munkájuk végeztével — egy-egy bádoglavórban.* Most korszerűen felszerelt, 250 személyes öltöző, mosdó áll rendelkezésükre a központi fűtéssel, hideg-meleg vízzel, tálalóval, étteremmel ellátott épületben.

— *Még 200 literes hűtőszekrényt is kaptunk* — újságolja *Hömöstrei Ferenc* főfelügyelő, állomásfőnök-helyettes. — *S elmondhatom még, hogy a X. őrhely tolatószemélyzetének szociális helyisége is épül.* A falak már állnak, s ha minden jól megy, év végére az is elkészül. Ezenkívül központi szociális épületet is kapnak a komáromi vasutasok, ahol az üzemi konyha sem hiányzik majd. A tervek elkészültek, csak éppen kivitelező nincs még... Mindez hozzátartozik annak az elképzelésnek a megvalósításához, hogy Komárom a jövő évtől kezdve *minta határállomás* legyen...

Növekvő határforgalom

A vasút felső vezetésének megítélése szerint eddig is Komáromban ment legjobban a határforgalmi munka. A MÁV és a CSD vasutasai, illetve a velük együttműködő határőrizeti szervek olyan jól, összehangoltan végzik a szolgálatukat, hogy tőlük ebben a vonatkozásban csakugyan tanulni lehet. A minta határállomássá való előléptetést egyébként megtiszteltetésnek tekintik a komáromiak, s a felkészülés jegyében tortották a csomóponthoz tartozó szolgálati ágak vezetői a legutóbbi műszaki konferenciát, majd pedig a dolgozók a termelési tanácskozást.

A tanácskozásokon, persze, mindenekelőtt a napi gondok, tennivalók kerültek szóba, különös tekintettel a küszöbönálló télre.

— Most még kedvező az időjárás, mégsem könnyű maradéktalanul eleget tenni a vasúttal szemben támasztott követelményeknek — halljuk az állomási dolgozóitól. — *Óriási nyomás nehezedik Komáromra, s az év hátralevő részében sem lesz kevesebb a munka. Az export-, import- és a tranzitforgalom 40—50 százalékkal nőtt,* ezért a korábbi hat helyett naponta 9—10 pár tehervonat közlekedik a Duna-hídon át Magyarország és Csehszlovákia között. Most már bizony annak lehetőségét fontolgatjuk, hogy miként lehetne 14 pár vonattal továbbítani a szüntelenül áramló elegyet.

Látogatásunk idején például az NDK-ból és a Hollandiából hazánkba érkező vető-, illetve étkezési burgonyaszállítmányok állították rendkívüli feladat elé a komáromi vasutasokat. A burgonyát hozó vonatokat fel kell oszlatni, majd a kocsikat a növényvizsgáló állomás laboratóriumának rendelkezése szerint újabb vonatokba sorozni.

— A fajta- és a tájjelleg határozza meg, hogy melyik kocsi rakományát az ország melyik részébe adják fel újra — magyarázzák a kereskedelmi dolgozók.

Régi tapasztalattal, új lendülettel

A belföldi forgalomból adódó „többletfeladatok" nagy részét a cukorrépa szállítása képezi ilvenkor. Komárom közvetlen szomszédságában van az Ácsi Cukorgyár.

— *Bizony, a gyár kapacitásához, fogadó és feldolgozó képességéhez alkalmazkodnunk kell* — jegyzi meg az állomásfőnök-helvettes, majd dicséri az üzemgazdász, *Pápai György* szervezőkészségét. — Ő nálunk a legrégibb, legtapasztaltabb vasutasok egyike. Nincs olyan beosztás, amelyben több évtizedes pályafutása során ne szerzett volna gyakorlatot. Szakmai tudása, helyismerete alapján valóságos szaktekintély. Kár, hogy jövőre már nyugdíjba megy...

Sajnos, két éven belül többen is elérik a nyugdíjkorhatárt. Közéjük tartozik az állomásfőnök, *Szabó Benő* főtanácsos is, aki csak ez év februárjában vette át az állomás vezetését. Igen nagy érdeme, hogy a párt- és a szakszervezeti bizottság támogatásával új lendületet tudott adni az itt folyó munkának. A vezetőktől hallott vélemények a jövőre vonatkozóan is eloszlatnak minden kétséget: — *Ha Komáromból hamarosan minta határállomás lesz, az is marad hosszú éveken keresztül...*

A bizakodás alapjául szolgál többek között, hogy a vezetői utánpótlás biztosítottnak látszik. A vezetőségben található olyan fiatalabb vasutas is, mint *Varsányi József* intéző — szintén állomásfőnök-helyettesi beosztásban —, vagy *Varga Kálmán* intéző, a legjobb eredményeket elérő túrrendelkező forgalmi szolgálattevője. És folytathatnánk a sort *Szücs Józseffel*, a másik kiválóan dolgozó brigád vezetőjével és másokkal. A kereskedelmi szolgálatnál *Molnár Andor*, a MÁV-Trans vezetője a „mindentudó", aki igen szoros kapcsolatot alakított ki a CSD dolgozóival, s az elvtársi együttműködés révén sikeresen megoldott még bármilyen vitás kérdést.

— *Ha már a dicséretnél tartunk* — szól közbe Hömöstrei Ferenc —, *elsősorban az állomás kocsirendezői, váltókezelői, saruállítói azok, akik feltétlenül rászolgálnak az elismerésre.* Náluk ugyanis mintegy 30 fős a létszámhiány, mégis napról napra elvégzik a rájuk háruló munkát. Erőfeszítésük, áldozatos helytállásuk nagyban hozzájárult ahhoz, hogy eddig teljesítettük, illetve túlteljesítettük az őszi forgalmi célkitűzést. Röviden ez azt jelenti, hogy a tervezethez képest csökkentettük a kocsitartózkodási időt, kedvezően alakítottuk a feldolgozott kocsimennyiségen alapuló „ki-befutási" mutatót, és pontosan közlekedtettük az alaprendeletben meghatározott vonatokat. Az ősz első hónapjában ezért 33 000 forint prémium került szétosztásra...

Más állomások is segítsenek!

A komáromiak tehát tisztességgel dolgoznak. Szükséges azonban, hogy munkájukat — a határforgalom zökkenőmentes lebonyolítását — más állomások ne nehezítsék. Vonatkozik ez elsősorban az OPW-kocsik országok közötti kiegyenlítésével kapcsolatos feladatokra.

— *Amúgy is szűkös létszámunkat gyakran túlságosan lekötik a kiegyenlítésre Komáromba küldött OPW-kocsik takarítása, illetve a CSD által visszautasított takarítatlan, üres kocsik kisorozása* — hangzik a jogos panasz. — *Nem túlzás, hogy a Dunántúl szemetjét itt ürítjük ki. Menynyivel egyszerűbb volna ezeket a kocsikat ott kisöpörni, ahol utoljára kirakták belőlük az árut.*

Jeliemző a mulasztásokra, hogy 3—4 üres OPW-szerelvényből éppen egy 100—120 tengelyes vonatra való kocsit utasítanak vissza a szomszédos vasút kocsivizsgálói. Mert nem tehetnek mást. *Szemetes járműveket nem szabad átküldeni a határon!* Ezenkívül a búza-, kukorica-szállítmányok és egyéb szemes termények rinfúzalapjaira is nagyobb figyelmet kell a többi állomáson fordítani. Sokszor ugyanis a rakomány szóródása miatt nem továbbíthatók a rakott kocsik, nem is szólva arról, hogy mennyi többletmunka adódik azoknak a vagonoknak a kisorozásából és átrakásából, amelyeknél már régen lejárt az esedékes fővizsga határideje.

Kovács József

Tért hódít a gépi takarítás

Vizsgázó gépkezelők a Keleti pályaudvaron

A *Keleti pályaudvar* érkezési oldala a MÁV-nál eddig szokatlan vizsgák színhelye volt a közelmúlt napokban. A vasút által nemrég vásárolt hat darab svájci gyártmányú sepregetőgép egyelőre 12 tagú kezelőszemélyzete adott számot a részükre indított rövid tanfolyam anyagáról.

Az új gépek kezelőinek többsége vidékről érkezett, mert már *Nyíregyháza, Pécs, Miskolc* és *Székesfehérvár* állomásokon is megkezdik a narancssárga, Rapid B—801 típusú, benzinmotoros sepregetőgépek a peronok, illetve a felvételi épület környékének takarítását. Ezenkívül természetesen a budapesti pályaudvarokon is üzemelnek a kis Rapidok, de erről még szólunk cikkünk végén.

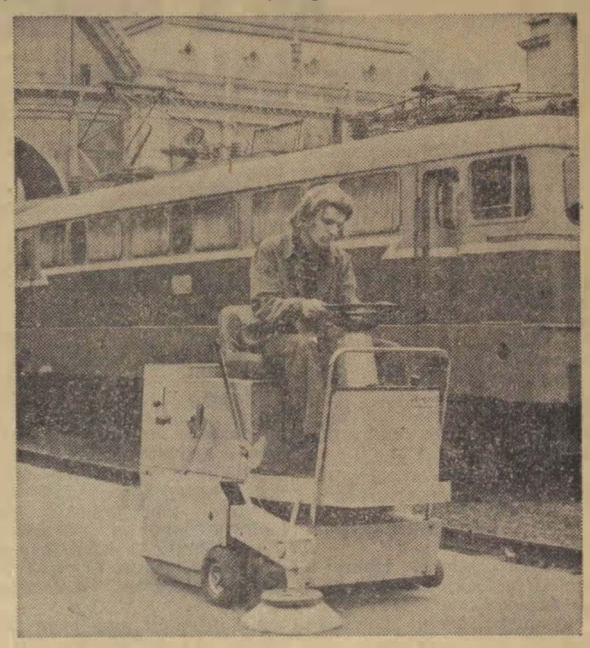
A gyakorlati vizsgát *Troha Gyöngyi* nyitotta meg, vagyis ő pattant először a takarítógép nyergébe. A 18 éves lányt nemrég vették fel Pécs állomáson, s bevallása szerint még soha nem vezetett semmilyen járművet. S mégis: *annak ellenére, hogy a sepregetőgép kezeléséhez legalább olyan szakértelem szükséges, mint az autóhoz, Gyöngyi kitűnően megállta helyét a vizsgán.*

— Egyáltalán nem félek attól, hogy kifog rajtam a gép — mondta. — Az igazi gyakorlat még ezután következik, s érzem, hogy jól megleszünk egymással. Különben a gimnázium két osztályát elvégeztem, s tanulmányaimat most majd a napi munka után levelezőként folytathatom...

A vizsgázók másik nőtagja, *Polgar Gyöngyi*, szintén Pécs állomás létszámába tartozik. Ő is nemrég került a MÁV-hoz, s amikor felajánlották neki ezt a munkakört, szívesen elvállalta.

Nyíregyházáról *Pristyák András* és *Tatár József* végezte el a gép kezeléséhez szükséges tanfolyamot. *Korábban mind a ketten állomási takarítók voltak, s kézi seprőkkel végezték munkájukat.* Mostantól kezdve azonban ott lesz segítségükre a gép, a korszerű technika.

Meszöly József Székesfehérvár állomást képviselte a vizsgázók között. Huszonöt éve



Mike Csaba műszerész — leendő technikus — a Keleti-pályaudvaron végzett próbaüzem közben ismerkedik a Rapid B—801 típusú takarítógépek tulajdonságaival.

rakodómunkásként dolgozik a vasútnál. S mivel 1964-ben már az emelőtargonca kezeléséből is vizsgát tett, most könnyen megfelelt a követelményeknek.

Miskolc-Tiszai pályaudvaron többek között *Zadányi Illés* vonatkísérő vállalta az állomás géppel való takarítását. Vizsgája jól sikerült, de a fiatal vasutas elmondta, hogy valójában csak a mindennapi munka során lehet alaposan megismerni a gépet, annak valamennyi tulajdonságát.

Végül *Török Mihály* mérnök-főintéző, a MÁV Vezérigazgatóság 8. D. osztályát képviselő vizsgabiztos adott tájékoztatást a takarítás gépesítésének várható alakulásáról.

— A legutóbb beszerzett kis Rapidok után újabb négy gépet vásárolunk Svájcból — mondotta Török Mihály. — Ezeket jövőre kapjuk meg, s mindet a nagyobb, vidéki állomásokra küldjük. *A fővárosi pályaudvarokat nagyobb teljesítményű takarítógépekkel látjuk el. A Rapid B—801-esek ugyanis — bár kiváló tulajdonságokkal rendelkeznek, s oldal- és kereszt irányú seprőkkel egyaránt fel vannak szerelve — csak 4000 négyzetméternyi területet takarítanak fel óránként.* A fővárosi személypályaudvarokon tehát az Angliából importált Tennant 240-eseket állítjuk munkába. Ezekből jövőre kettő érkezik, éspedig az egyik villamos, a másik benzinmotoros lesz. Ezek már óránként 10 000 négyzetméteres területet képesek felsöpörni. Terveink között szerepel továbbá, hogy az 1968 óta üzemelő két, *Hako-Hamster* gyártmányú gépünket felújítjuk, s ezeket Józsefváros, illetve Kelenföld állomáson helyezzük üzembe. A Keleti pályaudvaron pedig még egy nagy teljesítményű Rapid 10-et állítunk a takarítás szolgálatába. Ezt a típust jól ismerjük, hiszen már jó ideje megbízhatóan üzemel a Keletiben és a Nyugatiban.

Séra Sándor

Túl az ezredik irányvonaton...

Őszi forgalom Ajka állomáson

Alig egy hónapja, hogy hírül adtuk: *Ajka állomásról útnak indították az ezredik irányvonatot.* Háromnegyed év alatt ez kiváló teljesítmény, amely jelzi, hogy ebben a térségben ugyancsak megnövekedett a forgalom.

— *Kiváltképpen most, az őszi hónapokban* — mondta *Csejtei Lajos*, főfelügyelő, az állomásfőnök helyettese. — *Eddig a bauxit- és timföldszállítás volt a legdöntőbb feladatunk, de éppen a mai napon indítottuk útjára az első szénnel megrakott irányvonatokat Inotára, az erőmű részére. Most már nagy erővel dolgozik a szénbánya, mert a kis- és nagyfogyasztók egyaránt várják a tüzelőt.*

— Így talán nem jelent különösebb problémát az energia-irányvonatok összeállítása, gyors továbbítása — jegyeztük meg.

Sűrített kiszolgálás a szénosztályozónál

— *Ezt nem mondhatnám* — felelte a főfelügyelő. — *A szénosztályozó vágányait csak napi 600 tonna fűtőanyag feladására építették. Most pedig 1600 tonna szenet ömlesztenek a kocsikba,* ha pedig néhány héten belül elérkezünk a szénszállítás főidényéhez, akkor naponként 3200—3400 tonna szenet kell kihoznunk az osztályozótól. Egyszerre csak 13 kocsit állíthatunk be a szénrakodásra, s ha megteltek, máris húzni kell őket kifelé...

Megjegyezte a főnökhelyettes, hogy most a szénidény kezdetével sem csökkenhet a bauxitszállítás üteme. Márpedig ez naponként három irányvonatot jelent. Egy részük a határon át közlekedik. *Rendszerint Csehszlovákiába, az NDK-ba, de esetenként Lengyelországba is indítják Ajkáról a bauxit- és a timföld-irányvonatokat.* Ezeken kívül naponta küldik az 1867 számú ferencvárosi vegyes irányvonatot, amelyben mangánt is ad fel az úrkúti ásványérchánya.

— *Állomásunk feladata azért nehéz, mert az export-szállításokhoz rendkívüli körültekintéssel kell válogatni a kocsikat* — folytatta. — A csehszlovák fél csak kéttengelyes kocsikat fogad, az NDK-nak fixplatós kell, de fenékcsappantyús kocsiban nem küldhetjük az árut. Azután itt van a vizes mangán, a „ciklon", amelyhez hibátlan szekrényű kocsikat kell adni, mert különben az anyag hamar elfolyna a vágányok között.

A szennyezett pálya balesetveszélyes

— Van erre lehetőségük, hogy megakadályozzák a ciklon elfolyását?

— Jelenleg alig tudunk valamit tenni ellene. *Az ilyen anyag szállításához speciális tartályokat kellene alkalmazni, mert a ciklonnal szennyezett pálya rendkívül balesetveszélyes.* Kocsirendezőink könnyen megcsúszhatnak a kifolyt, rendkívül síkos, nedves anyagon.

— Hol tart Ajka állomás a terv teljesítésével? — kérdeztük.

— Eddig minden feladatunkat teljesítettük, egy kivételével — felelte Csejtei Lajos. — A tonnatervvel maradtunk le az első félévi gyengébb szénszállítások miatt. Reméljük, ezt a mintegy 50 ezer tonnás lemaradást most az év végéig pótolni lehet.

Mindig felkészülten fogadják a vonatokat

A kocsirendező csapatot kerestük. Az állomás veszprémi vége felé haladva az 1892 b számú vonat mellett találkoztunk *Ábrahám Endre* celldömölki vonatvezetővel. A vonatjához az imént felvett kocsik számát írta a vonatjegyzékbe.

— *Alig negyedórája jártunk be Ajkára* — mondta — és már le is adtuk a Várpalotáról ide irányított kocsikat. Tizenöt kocsit pedig felvettünk, ezeket írom most. A forgalmi szolgálattevő már kőzölte, hogy fél óra múlva mehetünk tovább Celldömölkre.

— Szívesen jön Ajkára? — kérdeztük az „átutazó" vonatvezetőtől, hogy megtudjuk, miként vélekedik a helybeli vasutasok munkájáról.

— *Úgy tapasztalom, hogy itt mindig felkészülten fogadják a vonatokat* — válaszolta. — *Nincs kapkodás, előírás szerint dolgoznak, s így rendszerint gyorsan indulhatunk tovább. Ajka nem „vendégmarasztaló" hely, de mi utazók nem is szeretnénk, hogy az legyen...*

Csapó László tolatásvezetőt és három kocsirendező társát éppen nagy munkában találtuk. A 411-es tartalék segítségével síktolatásokat végeztek. Saruzással fékezték le a könnyen guruló üres kocsikat.

— *Városlőd részére és a szénosztályozónak válogatjuk a kocsikat.* Mind a kettő kiszolgálását is az I-es tartalékkal végezzük — mondotta Csapó László, aki tizenöt esztendeje került Ajka állomásra, kocsirendezőnek.

— Mennyi munkát ad most önöknek az őszi forgalom?

— Nagyon sokat, mert néha majdnem mindegyik vágányunkat az átmenő szerelvények foglalják el. Azért van ez, mert a *Tatabánya—Bicske* közötti vágányzárak miatt most a mi vonalunkra terelték át onnan is a forgalom nagy részét. Néha bizony nem tudjuk, hová is vigyük a kocsikat, hogy elférjünk. *Percnyi megállás sincsen most a munkában, sokszor enni is alig van időnk.*

— Lesz eredménye az igyekezetüknek?

— Remélem, hogy igen. *Káldi János* szolgálattevő brigádjához tartozunk és öt hónapig mi voltunk az elsők a versenyben. Szeptemberben *Marton Lajosék* megelőztek bennünket. Októberben ismét mi szeretnénk az élre kerülni. De ami a prémiumot illeti, abban most még nem tudok biztosat. A havi helyett ezután negyedéves prémiumot kaphatunk. *A havi prémium 300—350 forint volt. Azért remélem, ha jól dolgozunk, a negyedéves prémiummal sem járunk rosszabbul...*

A mindenes vonatkíséret

Ajka állomás város felőli oldala a vonatkísérő csapatok munkaterülete. Két vonatvezetővel: *Takács Józseffel* és *Somogyi Gáborral* találkoztunk itt. Beszélgethettünk is nyugodtan, mert éppen letelt a szolgálatuk és a váltás már átvette tőlük a „stafétabotot".

— Ma sem volt könnyű napunk, mert a zagytéri iparvágánytól kezdve valamennyi rakodóhelyet bejártuk — mondotta *Takács József*. — A bauxitrakodón különösen vigyázni kell, hogy fogjuk a kocsikat, mert 2,5 ezrelékes a lejtő.

— *Valójában mindenesek vagyunk, mert a vonatkíséret itt csak elnevezésnek számít* — tette hozzá *Somogyi Gábor*. — A „falusi" elegyet magunk rendezzük. Alsócsingeren, Felsőcsingeren és Halimbán megszűnt a szolgálat, de rendszeresen kijárunk és ehhez magunk kérünk engedélyt, amiről naplót is vezetünk. *Az ipari menetek alkalmával a váltók kulcsait is vinni, hozni kell, mert a váltóállításban is „önkiszolgálók" vagyunk.*

A legnagyobb probléma mégis az, hogy nincs vonatfölvevő. Az összes ember nélküli vonatot, ami Ajkáról indul, nekik kell felvenni. Ez nagyon sok időt vesz igénybe és hátráltatja ipari menetelket. Ezzel együtt igyekeznek mégis eleget tenni az őszi forgalomban nálunk is növekvő feladatoknak.

L. J.

MUNKAVÉDELEMRŐL MINDENKINEK V.

Mi a teendő súlyos balesetek esetén?

Lapunk előző számában részletesen beszámoltunk a *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* azon előírásáról, amely a sérült dolgozó, illetve a sérült munkatársának a balesetek bejelentésével kapcsolatos kötelességét szabályozza. Ezt a témát azzal fejezzük be, hogy a balesetbejelentési kötelezettség elsősorban pedig, ha a baleset előreláthatólag munkakiesést okoz, a sérült közvetlen felettesét terheli. *A bejelentést a munkavédelmi ügyintéző és az szb. részére kell megtenni.*

Súlyos kimenetelű balesetek

Milyen eseteket tekint a szabályzat súlyos kimenetelű balesetnek?

a) amely a sérült halálával jár;

b) ahol 3 vagy több személy egyszerre (egyidőben) sérül meg;

c) amikor az orvosi vélemény szerint életveszélyes sérülés, mérgezés, vagy más egészségi károsodás áll fenn;

d) ha a sérülés csonkulással jár (hüvelykujj, vagy két, illetve több ujj nagyobb részének elvesztése, ennél súlyosabb esetek);

e) ha érzékszerv elvesztése következik be (látó-, halló-, beszélőképesség stb.);

f) ha a sérülés feltűnő eltorzulást vagy bénulást, illetve elmezavart okozott.

A felsorolt súlyos kimenetelű balesetek széles körű vizsgálata érdekében a 3/1967 (VII. 21.) sz. SZOT-szabályzat 3. § (3) bekezdése és az erre épülő végrehajtási utasítás 3. §-a (VMSZ 18. sz. melléklete) úgy rendelkezik, hogy *a bekövetkezett sérülésekről az érdekelt szerveket értesíteni kell.*

Ennek megfelelően az alábbi szerveket kell értesíteni:

— a baleset színhelye szerinti rendőrkapitányságot;

— a közvetlen felügyeletet ellátó vasútigazgatóságot, illetve szakosztályt;

— a Vasutasok Szakszervezete illetékes területi bizottságát;

— a baleset színhelye szerinti szakszervezet megyei tanácsát (SZMT);

— a MÁV vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály munkavédelmi osztályát;

— a Vasutasok Szakszervezete Munkavédelmi Felügyelőségét.

Továbbá, ha az a) ponttól az f) pontig felsorolt balesetek közül a sérülést olyan műszaki berendezés vagy körülmény okozta, amely valamely műszaki felügyeletet gyakorló szerv ellenőrzése alá tartozik (*Országos Bányaműszaki Felügyelőség vagy Állami Energetikai és Energia Biztonságtechnikai Felügyelet stb.*), a balesetet a felügyelet helyi szervének is haladéktalanul be kell jelenteni.

A bejelentés módja

A jelentést a tárgykörbe tartozó baleseteknél akkor is meg kell tenni, ha a következmény későbbi időpontban, de legfeljebb a balesetet követő három hónapon belül következik be.

A súlyos kimenetelű balesetek bejelentésére kötelezett szakszolgálati szervek figyelmét szükségesnek tartjuk felhívni arra a különbségre, ami az új és a régi VMSZ ide vonatkozó pontjai között megmutatkozik. *Ez pedig a bejelentés módja.*

A régi VMSZ — de a 3/1967 (VII. 21.) sz. SZOT-szabályzat 3. § (3) bekezdése is — vagylagosságot írt és ír elő a távbeszélőn és táviratilag történő bejelentésre. *Az új VMSZ ezt a vagylagosságot megszünteti.* Az új rendelkezés kimondja, hogy a bejelentést távbeszélőn kell azonnal megtenni. Ugyanakkor arra is rendelkezik, hogy a távbeszélőn adott értesítést táviratilag meg kell ismételni.

Annak érdekében, hogy minden érdekelt szerv tudatában legyen a táviratok tartalmával kapcsolatos elvárásoknak, a végrehajtási utasítás erre vonatkozóan is részletes tájékoztatást ad.

Célszerűnek tartjuk, sőt, javasoljuk, hogy a távirat alapját képező pontok szövegét minden szolgálati helyen függesszék ki. Így nem fordulhat elő, hogy a táviratot feladó személy tájékozatlan legyen a kötelező adatok közlése tekintetében. Lehet, sőt, biztos, hogy ez az indulásnál bizonyos többletmunkát jelent a különböző szakszolgálati szerveknek, viszont helyes eligazítást biztosít és számos kellemetlenségtől mentesíthet.

A bejelentést mindig annak a szerv vezetőjének (távollétében a helyettesének) kötelessége megtenni, akinek a területén következett be a baleset. Abban az esetben, ha a sérülés helye nem azonos a balesetet szenvedett dolgozó szolgálati főnökségének telephelyével, *akkor a sérülés helye szerinti szerv vezetője vagy helyettese a bejelentési kötelezettség mellett tartozik értesíteni a balesetet szenvedett dolgozó szolgálati főnökségét is a sérülés körülményeiről.*

A sérülés helye szerint

Nyílt vonalon bekövetkezett üzemi balesetről a legközelebbi állomás köteles a dolgozó szolgálati főnökségét távbeszélőn és táviratilag azonnal értesíteni.

Az a)—f) pontok alatt felsorolt súlyos kategóriába tartozó baleseteknél *a sérülés helye szerinti szakszolgálati szerv vezetője köteles gondoskodni arról, hogy a rendőrség és amennyiben lehetséges, az illetékes szakszervezeti szerv megérkezéséig, illetőleg vizsgálatáig a helyszín érintetlen maradjon.* A helyi szakszolgálati szerv vezetője — távollétében az adott területen rendelkezésre jogosult vezető — a helyszín megváltoztatására, illetve a munka folytatására írásban engedélyt adhat, ha további veszély elhárítása, vagy jelentős népgazdasági érdek ezt szükségessé teszi. Ezt az engedélyt azonban megfelelően indokolni kell. Ebben az esetben a helyszín megváltoztatása, a munka folytatása előtt a helyszínről rajzot vagy fényképfelvételeket kell készíteni és a tárgyi bizonyítékul szolgáló eszközöket meg kell őrizni.

Joggal merülhet fel a kérdés: *mi indokolja, hogy a szakszolgálati szervek bejelentési kötelezettségével ilyen részletesen foglalkozunk?*

Mindenekelőtt az a cél vezérelt bennünket, hogy tájékoztatást adjunk az új és a régi rendelkezés közötti változásról és erre az illetékes szervek figyelmét időben ráirányítsuk. Azt sem hallgathatjuk el, hogy e tekintetben sincs minden a legnagyobb rendben. *Még előfordul — hozzátehetjük, nem is ritkán —, hogy egy-egy súlyos kimenetelű baleset során a felügyeleti szervek vagy a hatóságok csak késve értesülnek az eseményről.* Ennek oka az esetek többségében nem is a jó szándék hiányának tulajdonítható, hanem annak, hogy a váratlan esemény következtében, valamint a több irányú tennivalók közepette, a helyi szervek vezetői valahogy megfeledkeznek vagy legalábbis késve tesznek eleget az illetékes szervek tájékoztatásának. Néha mindez még párosul azzal is, hogy a baleset helyszínét megváltoztatják anélkül, hogy ennek rögzítését akár helyszínvázlaton vagy fényképfelvételen megtennék.

Takács József

Tizenkétmillió készpénzsegélyekre

A félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap első félévi gazdálkodásáról

A Vasutasok Szakszervezete kezelésében levő ½%-os önkéntes támogatási alap gazdálkodását — az előző évekhez hasonlóan — ez év első felében is az jellemezte, hogy a betegség és egyéb egészségkárosodás következtében nehéz helyzetbe került dolgozóknak közvetlenül nyújtott segítséget. Ennek az elvnek megfelelően *az ÖTA készpénzsegélyek kifizetésére 12 millió forintot forditott, mely összeg az összbevétel 80 százaléka. Ebből a legtöbbet a kórházi ápolás alatti kiegészítő segély tette ki, amely 5,2 millió forint volt. Temetkezési segély címén 2,7 millió, a 150 napon túl táppénzes állományban levő dolgozók segélyezésére 2,5 millió forintot forditottak.* A további 1,6 millió forintot a tbc-s és elmebeteg dolgozók segélyezésére, anyasági segélyek kiegészítésére, valamint az ÖTA alapszabálya szerint járó, illetve adható egyéb segélyekre használták fel.

Foglalkozott szakszervezetünk a segélynemek bővítésének lehetőségével is. Elnökségünk, figyelembe véve az anyagi lehetőségeket, 1973. március 2-án határozatot hozott a csecsemőkelengye-készpénzsegély kiegészítésére. A határozat értelmében *1973. július 1-én és ezt követően született gyermekek után a betegségi biztosítás terhére járó 400 forint csecsemőkelengye-segélyt a ½%-os ÖTA terhére további 400 forinttal kell kiegészíteni.*

A csecsemőkelengye-készpénzsegély kiegészítésére az ÖTA terhére azok jogosultak, akiknek a VSZ-biztosítás alapján jár a csecsemőkelengye-készpénzsegély.

Az ÖTA a közvetlen segélyezésen túlmenően támogatja egyes egészségügyi, főleg üzemegészségügyi létesítmények építését, bővítését, korszerűsítését, amelyekben a vasutas biztosítottak hatásosabb gyógyítását, egészségvédelmét lehet biztosítani. *1973 első félévében végzett felmérés alapján 14 üzemorvosi és fogászati rendelő korszerűsítésére biztositott anyagi támogatást.*

Az elmúlt időben a sajtó és a rádió sokat foglalkozott *Zalakaros gyógyfürdővel.* Zalakaros akkor keltette fel az érdeklődést, amikor közvetlenül a falu határában végzett olajkutató fúrás nyomán mintegy 96 C-fok hőmérsékletű, ásványi anyagokban gazdag termálvíz tört fel a kétezer méteres mélységből.

Szakszervezetünk és a vasútegészségügy vezetői felfigyeltek a zalakarosi termálvíz gyógyító hatására, és a VSZ-biztosítottak s családtagjaik egészségügyi ellátásának bővítése érdekében *gyógyházat létesítenek Zalakaroson,* amelyhez az ÖTA jelentős anyagi támogatást nyújt.

A gyógyház a központi fűtést biztosító kazánok beszerelése után — ami rövidesen megtörténik — *egész éven át üzemeltethető lesz, és még ez év folyamán megkezdi működését.* Ezzel a vasútegészségügy gyógyító-megelőző tevékenysége a férőhelyek számának növelésével lényegesen javul, mivel turnusonként 80—100 fővel több biztosított beutalását teszi lehetővé.

Az ½%-os önkéntes támogatási alap céljának megfelelően 1973 első félévében szakszervezetünk és az ügykezelési bizottság a rendelkezésére álló anyagi eszközök maximális felhasználásával arra törekedett, hogy az alap tagjainak segélyezését, egészségügyi ellátását messzemenően biztosítsa.

Rajnai Rezső

Kevesebb létszámmal: nagyobb teljesítmények

Rákosrendező pályaudvar vezetői és dolgozói immár évek óta sokat tesznek az üzem- és munkaszervezés javításáért.

Ha például tíz esztendővel ezelőtt valaki azt jósolta volna, hogy a pályaudvar 1200 fős létszáma „hivatalos megszabás" szerint is csaknem a felére csökken, senki sem hitte volna el. Ma pedig már tudjuk, hogy ez így igaz. A megszabott létszám jelenleg 642, ezzel szemben — *augusztusban például, az idei év egyik legnehezebb hónapjában — 503 dolgozóval végezték el szállítási feladataikat a rákosrendezőiek.*

Az elmúlt hónapban átlagosan 2391 kocsi gurult le a rendezői gurítódombról, mindennap. *Ez összesen 74 119 kocsit tesz ki.* Az állomás optimális kihasználható kapacitása viszont napi 2450 kocsi. Látható ebből, hogy lényegében mindig a kihasználható kapacitás szintjén dolgoznak a rendezőiek, sőt vannak olyan napok is, amikor a legnagyobb teljesítőképesség szintjét is túlszárnyalják.

Ebből a teljesítményből és az állandó létszámhiányból következtethetünk arra, hogy a munkaszervezés nem máról holnapra ment végbe. Azon túl, hogy a munkát naponta többször is a fogadó- és gurítóvágányokon levő elegyhelyzettől függően kell irányítani, s ehhez a létszámot állandóan átcsoportosítani, azt is érzékelhetjük, hogy a reszortvezetőknek különös figyelmet kell fordítaniuk a személyi és tárgyi balesetek elkerülésére.

Ez azonban még nem minden. *Az üzem- és munkaszervezés lényegéből adódik, hogy az állomásoknak nem szabad csupán a saját feladataikat látni, hanem figyelembe kell venniük az egész vasúti hálózaton meglevő helyzetet.*

Szükséges volna például, *hogy Miskolcról ne küldjék Rákosrendezőre az angyalföldi és a váci elegyet különböző szerelvényekkel,* hanem a szállítmányok mennyisége ezt mindennap lehetővé teszi — egy-egy irányonattal továbbítsák. Ezáltal munkát és időt takaríthatunk meg, s nem is keveset, főként ha figyelembe vesszük, hogy *az elegytovábbítási rend be nem tartásából milyen nyomás nehezedik Rákosrendezőre és — gondolom — Ferencvárosra, Rákosra, egyszóval a fővárosi pályaudvarokra és más csomópontokra.*

Ami a Rákosrendezőn végbemenő üzem- és munkaszervezést illeti, annak kétségtelenül nagy előnye, hogy a vezetők nemcsak a helyi viszonyokat mérlegelik, hanem mindenkor a hálózati feladatokat, azok végrehajtásának legcélszerűbb módját igyekeznek megtalálni, majd megértetni a dolgozókkal. De jó lenne, ha minél több szolgálati helyen ugyanezt a példát követnék, mert csak ezen az úton jarva növelhetjük tovább a vasút újabb és újabb szállítási rekordját.

Végh Gyula

Munkavédelmi negyedév Miskolc-Tiszai pályaudvaron

A Miskolc-Tiszai pályaudvaron megtartott IV. negyedévi műszaki konferencián és termelési tanácskozásokon a gazdasági eredmények ismertetésén kívül, elsősorban az őszi és téli forgalom feladatairól, sikeres lebonyolításáról esett a legtöbb szó.

Koncz Zoltán állomásfőnökhelyettes ismertette három negyedév eredményeit, melyet a pályaudvar dolgozói minden versenyzőnél élüzemszint felett teljesítettek. A tervszerű munka, a dolgozók jó hozzáállása és nem utolsósorban a szocialista brigádok vállalásainak teljesítése eredményeként *208 tehervonattal indítottak többet a múlt év hasonló időszakához viszonyítva. A III. negyedévben 21 000 kocsival többet gurítottak, mint 1972-ben.*

A jó eredmények mellett szó esett a hiányosságokról is. Sajnos, az élmúlt időszakban emelkedett az üzemi balesetek száma. Ennek csökkentése érdekében a pályaudvaron *munkavédelmi negyedévet tartanak.*

Kisvárdai János

Egy emberként — egy ember életéért

A záhonyi átrakókörzet vasutasai régóta kérdezgették *Ujvári Sándor* kereskedelmi oktatótiszttől, a forgalmi dolgozók I-es műszakjának műhelybizottsági titkárától, hogy mi van a fiával.

— Gyógyul-e? Javul-e az állapota?

— *Sajnos, nem... Az életét lassan már az állandó kórházi kezelés sem mentheti meg...*

Az Ujvári család tagjait — a községi tanácsnál dolgozó, illetve az onnan tavaly nyugdíjba ment édesanyát, a 26 éves Sanyi gyereket, aki a MAHART-nál hajógépésztechnikusként dolgozott, míg meg nem támadta a súlyos vesebetegség — csaknem mindenki ugyanolyan jól ismeri, *mint a szolgálatát immár huszonöt esztendeje pontosan végző vasutas édesapát.* Ennek folytán még inkább érthető, mennyire megdöbbentette a záhonyi vasutasokat az újabb hír: *ifjú Ujvári Sándor állapota válságosra fordult,* legfeljebb csak veseátültetéssel maradhat meg az élete.

— *Minden tőlünk telhetőt megteszünk a fiamért* — mondotta az apa. — *A feleségem oduadja a saját veséjét, mégsincs remény, hiszen a műtét a svédországi Göteborgban egy világhírű svéd professzor vállalta, és az ezzel kapcsolatos költségek mintegy félmillió forintba kerülnének. Honnan vennénk mi ennyi pénzt?*

A kérdés alighogy elhangzott, máris megmozdult a társadalom. A fiú munkahelyén, a MAHART-nál, a kollektíva úgy döntött, hogy a vállalati nyereségrészesedés terhére azonnal befizetnek 200 000 forintot az illetékes egészségügyi hatósághoz, nehogy elkéssen az intézkedés. Ugyanakkor a záhonyi szakszervezeti szervektől érkezett jelzés nyomán *a vasutas-szakszervezet elnöksége 100 000 forintot szavazott meg, a félszázalékos ÖTA terhére.* S nem maradtak tétlenek a záhonyi körzetben dolgozó vasutasok sem. Megígérték, hogy az október 14-én *esedékes fizetésükből összeadnak körülbelül 100—150 ezer forintot.*

A lelkes segítőkészség méltatására kevés lenne minden szó, éppen ezért beszéljenek a tények: *a legutóbbi fizetés napján csaknem negyedmillió, vagyis 240 000 forint gyűlt össze az átrakókörzet szolgálati helyein.* Ennyivel járultak hozzá a záhonyi vasutasok és az utasellátó dolgozói a műtét, a veseátültetés és az utazás költségeihez.

— S elintéztünk minden egyéb formaságot — jelentették a körzet szakszervezeti bizottságáról. — Október 26-án indult repülőgépen Svédországba az Ujvári család, *mert a fiút november elsején operálják. Az édesanya, aki veséjének átültetésével bizonyára most másodszor ad életet a gyermekének, nyugodtan jelentette ki: „azt sem bánom, ha meghalok, csak a fiam éljen..."*

Hisszük azonban, hogy ő is élni fog. S nem csupán abban az értelemben, hogy az édesanyák — mint az emberi jóság — halhatatlanok.

(k)

Meditáció a fegyelemről, az egyenruha viseléséről

Réges régen, valamikor a negyvenes évek elején olyan szigorú állomásfőnöke volt a *Nyugati pályaudvarnak,* hogy — egyesek szerint az már nem is nagyon hihető. Amikor elindult hetenként egyszer-kétszer állomásbejáró körútjára, nyomban ment a körtelefon, mire mindenki igazgatni kezdte a ruháját, törölgetni a cipőjét. Mert bizony *jaj volt annak, akinek hiányzott egy gombja, nem ragyogott a cipője, nem volt frissen vasalva a nadrágja.* Akit pedig borostás ábrázattal talált a főnök vagy nem vigyázzba merevedve fogadta őt — akárcsak a gyorsvonatot —, annak jobb lett volna megszöknie. Az a jegyvizsgáló is ment néhány hónapra Rákosrendezőre (az akkori „büntetőtelepre"), aki nem állt fegyelmezetten a számára kijelölt kocsik előtt, szépen gondozott egyenruhában fehér kesztyűvel.

Mindez mint tudjuk, a múlté, sőt azóta már a másik végletbe estünk.

Az egyik nap például egy hivatali küldetésben levő dolgozóval (küldöncel) találkoztam a Nyugati Pályaudvaron az állomásfőnöki előszobában. Azt, hogy szolgálatát teljesítő vasutas, semmi sem árulta el. *Kétes tisztaságú civil nadrágjából kicsüngött az ing, amely „a divatnak megfelelően" mezítelen mellét sem takarta el. Köszönés nélkül, egykedvűen rakosgatta le a táviratokat, majd — mint aki jól végezte dolgát — ugyanúgy távozott.*

Más szolgálati helyeken is gyakori látvány, hogy egyes vasutasok jelzőeszköz nélkül, hányaveti módon öltözve fogadják a vonatot. Egyik ingujjban, a másik színes pulóverben, *jó időben félmeztelenül, nemegyszer hosszú, ápolatlan hajjal.*

Mindennapos jelenség továbbá, hogy a jegyvizsgáló nem tartózkodik a vonatja mellett. *Néhány kollégának nemcsak a külseje, hanem a modora és a hangneme is gyakran kifogásolható.*

Mit mondhatunk minderre? Érdemes-e egyáltalán azzal érvelni, hogy a kalauz — török szó — utaseligazító jelent vagy hogy az utazóközönség véleménye leginkább a vasutasokkal történő találkozások pillanataira épül? Mondjuk-e, hogy az utas olyan véleményt alkot a vasútról, amilyennek a pályaudvarokon, szolgálati helyeken, vonatokon a vasutast látja? Ismételjük-e, hogy az egyenruha és a jelzőeszköz nem holmi haszontalan külsőség? Hivatkozzunk-e arra, hogy valamikor csak a kinevezett dolgozóknak járt az egyenruha, míg a többiek saját pénzükön vásárolták?

Ha nem mondjuk, akkor is tudjuk, akárcsak azt, hogy a múlt vakfegyelme nem jöhet vissza többé. Ám kimondhatatlanul az is ott bujkál a gondolatainkban, hogy *ez a jelenlegi „lezserség" nem tartható sokáig,* hiszen önmagunkat is lebecsüljük, ha szabálytalanul öltözködünk, ha fegyelmezetlenül látjuk el a szolgálatot.

G. J.

„Ahol ott vannak, nem lehet baj"

Hírnevet, megbecsülést szerzett a záhonyi munkásőrszakasz

A záhonyi átrakókörzetben dolgozó vasutasok alkotják a kisvárdai munkásőrszázad egyik szakaszát. Ebbe a szakaszba tartozik az átrakó körzet vezetője, *Czidor András* is. Nem parancsnok, „csak" beosztott munkásőr.

— Megtisztelő számomra ez így is — mondja, és hozzáteszi: — *Nagyon jó érzés, hogy annak az elvtársi közösségnek a tagja vagyok, amely már sok megbecsülést és elismerést vívott ki...*

A társadalmi tulajdon védelmében

Hogy mivel? A körzet munkásőrei helytálltak az árvíz idején. Társadalmi munkájukkal is siettetik a község előrehaladását. *A Lenin Termelőszövetkezetben részt vettek a betakarításban, a gyümölcsszedésben. Óvodát festettek, szemléltető eszközöket javítottak az iskolában, s kijavították ugyanott az ajtókat, a zárakat.* Segítik a határőrség és a rendőrőrs munkáját. Azon fáradoznak, hogy a vasút minden munkahelyén rend legyen, és jó közösség kovácsolódjon össze.

Az említett érdemeket nem munkásőröktől, hanem „civilektől", a körzetben dolgozó vasutasoktól hallottam. *Czidor András* ezúttal csak annyit válaszolt a kérdésre:

— A munkásőrök vigyáznak a közösség jó hírnevére, mindannyiunk becsületére. *Átrakó körzetünkben nagy értékű rakományokkal dolgozunk, elsősorban tehát a társadalmi tulajdon védelmére gondolok.* Itt vannak például a Szovjetunióból áramló gépkocsi-szállítmányok. Korábban, ha befutott egy-egy szerelvény valamelyik állomásunkra, az „ügyeskedők" megdézsmálták, kiszerelték egy-egy személygépkocsi rádióját, vagy elemelték a leszerelhető alkatrészeket. Ez már mind ritkábban fordul elő, s ez a munkásőrök éberségének is köszönhető. Igaz, másképpen is vigyázni kell a gépkocsikra, a milliós értékű rakományokra...

— Vigyázni bizony — helyesel *Szabó László*, a körzetben dolgozó kétezer átrakómunkás egyike, aki szintén munkásőr. — Én is az „autósbrigádban" dolgozom, de szükség esetén másfajta áruk rakodásával is foglalkozunk. A gépkocsik speciális vagonokon érkeznek: egy vagonban tizenhét személykocsi...

— *Minden mozdulatra nagyon kell itt vigyázni. A legcsekélyebb sérülésért anyagilag felelünk, mégsem csupán anyagi, hanem inkább erkölcsi kérdésnek tartjuk, hogy a kezünk közül ne kerüljön ki sérült gépkocsi* — magyarázza a munkásőr, azután ő is beáll munkatársai közé.

Arról az erkölcsi többletről, amelyről az imént hallottam, *Pocsik Attila* is beszélt:

— *Munkásőr-szakaszunkba kezdettől fogva olyan emberek kerültek, akik munkájukkal, magatartásukkal már korábban is kivívták a megbecsülést.* Megtörtént persze, hogy olyan ember kérte hozzánk a felvételét, akivel csak csökkent volna szakaszunk erkölcsi értéke, de az ilyenekből nem kérünk.

Elég egy szó...

A „szívesen befogadott" munkásőrök közé tartozik például *Hegedűs Lajos* asztalos. Ő ezt mondja:

— *1968 óta vagyok munkásőr, s nagyszerű dolog ebbe a mi elvtársi, baráti közösségünkbe tartozni.* Napközben végezzük megszokott munkánkat, de bármikor elég egyetlen parancsszó, s a vezetőtől kezdve mindenki máris együtt van. Ez az egység egymagában is nagy erő, amely képes legyőzni bármiféle nehézséget.

Hegedűs Lajos szerényen elhallgatja, hogy már ő is fogott el határsértőt, így ezt a tényt *Gerőcs István* térfőnöktől, a munkásőrszakasz egy másik tagjától tudtam meg. S említette ugyanezt *Dankó Árpád* alezredes, a záhonyi őrsparancsnok is.

— Három határ találkozik a körzetünkben: Csehszlovákia, a Szovjetunió és Magyarország határa. Ennél fogva a határőrizeti feladatokból is jut a munkásőröknek — magyarázza az alezredes. — Nem egy munkásőr kiérdemelte már a *Kiváló határőr* címet, így például kitüntette már magát *Szabó László, Szőgyényi Sándor* szakaszparancsnok és a testvére, *Géza*. De szinte valamennyi munkásőr részt vett már olyan akcióban, amikor segítségüket kellett kérnünk a terület „lezárásához". Ezen túlmenően én azt tartom, hogy *minden munkásőrt egy-egy járőrünknek tekinthetjük. Ahol ott van valaki közülük, ott nem lehet különösebb baj.*

A példamutatás varázsa

Tóth Géza, az átrakó körzet pártbizottságának titkára — ha más vonatkozásban is — ugyanezt állítja:

— A vasútnál és a községben is jó munkájukról, példamutatásukról, segítőkészségükről ismerik munkásőreinket. Arról is „híresek", hogy becsülik egymást, és valamennyien személyes jóbarátok. Számunkra különösen fontos, hogy — bár területünk igen nagy — minden szakszolgálati ágnál van munkásőr. Talán elég egyetlen példa arra, hogy ez mit jelent, illetve mekkora húzóerőt képviselnek ők: *a legutóbbi véradást a munkásőrök kezdeményezték. Miután megjelentek a véradóhelyen, két nap alatt ezer záhonyi vasutas adott vért...*

S mit mondhat még ezek után *Szőgyényi Sándor*, a szakasz parancsnoka? Az a Szőgyényi Sándor, akinek édesapja ugyancsak záhonyi vasutas volt, s 1944-ben megakadályozta, hogy a németek felrobbantsák, tönkre tegyék az állomás felvételi épületét és a vágányzatot. *Ebben a családban három fiútestvér van, s mindhárman munkásőrök,* ugyanannak a szakasznak a tagjai.

— *Olyanok vagyunk mi is, mint azok, akikkel együtt dolgozunk* — szól a parancsnok. — Amit teszünk, amit vállaltunk, azt szívesen csináljuk, rangra és beosztásra való tekintet nélkül — az egész közösségért. Szerintünk ez egészen természetes...

Birszky Márton

Sikerült az akció!

ELISMERÉS A KISZ KB-TÓL

Hatvan vasúti csomópont ifjúsági szervezetét a KISZ Központi Bizottsága *elismerő oklevéllel* tüntette ki, mivel a *Gagarin Hőerőmű* építése idején — 1966 és 1973 között — a hatvani vasutas fiatalok eredményesen működtek közre a *„Zöld út"* akcióprogram végrehajtásában, elősegítve ezzel a KISZ-védnökség célkitűzéseinek elérését, a hőerőmű mielőbbi felépítését.

Az elismerő oklevelet bensőséges ünnepségen adták át a vasúti csomópont KISZ-bizottságának.

A tizenkettedik véradónap

A budapesti vasútigazgatóság vöröskeresztes szervezete, a MÁV Tisztképző Intézet hallgatóival és a józsefvárosi pályafenntartási főnökség dolgozóival közösen, véradónapot tartott október 11-én az igazgatóság kultúrtermében.

Sorrendben ez volt a tizenkettedik ilyen jellegű közös akciójuk, s ez alkalommal háromszázan jelentkeztek térítésmentes véradásra. A jó szervezés és felvilágosító munka eredményeként 56 vasutas most először kapcsolódott be az életmentők táborába. Az orvosok 242 jelentkezőt találtak alkalmasnak, s tőlük összesen 77,4 liter vért vettek.

A véradók megbecsülését fejezte ki az igazgatóságon október 4-én megtartott ünnepség, amikor is a megvendégelt többszörös véradók közül ötvenegyet megjutalmaztak.

Ács Boldizsár
vöröskeresztes titkár

Új felvételi épület

A közelmúlt napokban Mátraderecskén dr. Pásztor Pál, a miskolci vasútigazgatóság vezetőjének jelenlétében felavatták a hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség dolgozói által 1 millió 150 ezer forintos költséggel épített felvételi épületet. Az építésben kitűnt dolgozókat megjutalmazták.

Akit a dal, s a muzsika hozott a vasútra



A kék munkásruhás, zömök deresedő hajú férfi mosolyogva fogad a szombathelyi járműjavítóban. Azért kerestem fel *Molnár Miklóst*, a kárpitosrészleg nemrégen kinevezett vezetőjét, mert az alkotmány ünnepe előtt a *„Szocialista Kultúráért"* jelvénnyel tüntették ki.

— *Tősgyökeres szombathelyi vagyok* — kezdte a beszélgetést. — *Kilencen voltunk testvérek, valamennyien dalszeretők.* Nehéz életünk volt: apám asztaloskodással kereste a kenyeret, de baloldali nézeteiért többször üldözték. Nagy szerencse, hogy ingyen tanulhattam a zeneiskolában. Bátyám a *Haladás Kórusban* énekelt, s 1945-ben engem is meghallgattak, megtapsoltak, s azóta tagja, szólistája vagyok Szombathely legnagyobb és régi hagyományokkal rendelkező munkáskórusának. *(Tavaly volt 75 esztendős az együttes.)*

— *A dal, a muzsika hozott a vasútra is* — folytatta — *1946-ban lettem a járműjavító dolgozója.* Eredeti szakmám kárpitos, de jó ideig mindenfajta más munkára beosztottak. Ennek az volt az oka, hogy azokban az években az akkori vezetők nem jó szemmel nézték az üzemen kívüli szerepléseimet. Szerencsére ma már más a helyzet. Mindenben támogatnak.

Tizennégy éves korában kölcsön pénzből csellót vett, s azóta is játszik rajta. *Péntekenként közös muzsikálásra jár össze egy baráti körbe. Hetente kétszer pedig dal, próba van, amit mindig nagyon vár.* Ha fáradt, ott kipihenni magát, felfrissül. A kórussal bejárta az országot, s szerepeltek Jugoszláviában, az NDK-ban és Bulgáriában. Valószínű a muzsika, a dal fejlesztette ki benne mindenfajta szépség szeretetét, a rendre, tisztaságra törekvést. Ez kihat munkájára is, s ugyanezt elvárja a munkatársaitól, a hozzá beosztott fiataloktól is. Érthető, hogy olyankor kétszeresen fáj a szíve, *amikor az üzembe javításra érkező személykocsik vandál rongálásait látja.* Van olyan ülés, amelyen 80—100 késszúrás okozta „sebet" kell bestoppolni.

— Mindent szeretek énekelni, ami szép: *magyar nótát, népdalt, operát, operettet, munkásdalt* — mondotta. — Kétszer voltam meghallgatáson az Operaházban. Felvettek volna, de akkor már itt volt a család. két gyerek. házépítés Maradtam vasutasnak Nem bántam meg. *Azt szeretném, ha meg sokáig dolgozhatnék, és énekelhetnék.*

Kívánjuk, teljesüljön óhaja.

Szelei Teréz

Tisztelet és megbecsülés jár a törzsgárda minden tagjának

A törzsgárda tagjait tisztelni és megbecsülni: *kötelesség!* Őket önérzetükben megbántani és megalázni: *súlyos vétség!*

Ennél fogva helytelenül járt el az a nagykanizsai jegyvizsgáló, aki — az általa kiállított 248. sorozatú, 07475 számú *Utánfizetési Úrjegy* tanúsága szerint — Fodor *András* kisterenyei jegyvizsgálót, a MÁV-nál több mint 30 éve dolgozó törzsgárdatagot megbírságolta.

Miért?

Az idős vasutast gyógykezelés céljából szeptember 18-án Hévízre küldte orvosa. A visszautazás időpontja október 2-a volt. A tízforintos pótdíjjal kiállított úrjegyre ezt írta a nagykanizsai „túlbuzgó" kolléga: *„A nevezett által használt, 001809. számú, 30 éves törzsgárda-szabadjegy 1973. október 1-től érvénytelen."*

Való igaz, hogy a régi mintájú szabadjegyet legalább egy nappal korábban ki kellett volna cserélni, *de Fodor András minden kétséget kizáróan igazolni tudta, hogy gyógykezelése miatt erre nem volt lehetősége.* Ilyen esetekben a jegyvizsgálóknak még a nem vasutasok visszaútban lejárt *Dolgozók menettérti jegyét* is érvényesnek kell elfogadniuk (kellő igazolás mellett), tehát a nagykanizsai jegyvizsgáló nemcsak lélektelenül, hanem helytelenül is járt el.

Szűcs Ferenc
vizsgáló főkalauz

Ha jön a revizor...

„A Belügyminisztérium Önnek a Minisztertanács 76/1951. MT számú rendeletével alapított Közbiztonsági Érem aranyfokozatát adományozza. 1973. IX. 29."

Előttünk az okirat és az aranyérem, s mellettünk a kitüntetett: *Bednarik Gyula*, aki a MÁV Budapesti Igazgatóság pénzügyi osztályának ellenőrzési csoportjában revizorként dolgozik. Ötvenhetedik esztendejét tapossa, 1960-ban került jelenlegi munkahelyére, 1947-ben, mint fizikai munkás lett a MÁV dolgozója. Albertirsán él családi házában, felnőtt leánya óvónő, fia mérnök, s ő pedig hivatása és a társadalmi munka szerelmese.

Jó sportolóként kezdte

Érdekes, hogy mint jó sportoló került a MÁV-hoz. Érsekújváron született, s a 30-as években ott is futballozott. Miután letöltötte katonaidejét, *Mosonmagyaróvárott nősült, s Albertirsán kötött ki, ahonnan nap mint nap 55 kilométert utazik munkahelyére.* A szerény modorú, tehetséges egykori jobbhátvédre, aki akkor már az Albertirsai SE-ben futballozott, a Győri ETO is felfigyelt; próbajátékra is meghívták.. A sors azonban úgy hozta, hogy alapvetően nem a labdarúgással, hanem az általa annyira szeretett vasutasélettel jegyezte el magát:

— 1947-ben Rákosrendező szomszédságában, a „kapagyárban" nyílt álláslehetőség fizikai munkakörben — emlékezik vissza. — Ott dolgoztam 1952-ig, de közben éltem a tanulás lehetőségével is. Sorra szereztem a képesítéseket: *könyvelői, majd számviteli vizsgát tettem, megtanultam az anyagszerkezetes tudnivalóit is.* E tanulmányaimat akkor is rendületlenül folytattam, amikor már új munkahelyként a MÁV Magasépítési Főnökség pénzügyi osztályára kerültem.

A főnökségen az ellenőrzési csoportban dolgozott, s ugyanebben a feladatkörben folytatta tevékenységét 1960-tól mai munkahelyén, ahol nagyon megbecsülik. Érthető ez, *hiszen párttag, szakszervezeti bizalmi, ezenkívül szakszervezeti politikai iskolavezető az igazgatóságban és ilyen iskola ellenőre a szolnoki vasúti csomóponton.*

— Amíg egészséges vagyok és mozogni tudok, nem szakadok el a sporttól sem — mondja lelkesen. — *Tagja vagyok a BVSC számvizsgáló bizottságának, s ha csak tehetem, úszom a Szőnyi úti uszodában.* Az elmúlt hetekben különösen örömteli óráim voltak; futballcipőt húztam, s középhátvédként játszottam az igazgatóság pénzügyi osztályának csapatában; az ellenfél a Számviteli Főnökség együttese volt.

Írott és íratlan szabályok

Kiváló dolgozó, egész sor oklevél tulajdonosa, a kitüntetéssel egyidőben igazgatói dicséretben is részesült. Mi is a munkája?

— *Munkánk során a hozzánk tartozó valamennyi szolgálati főnökséget rendszeresen ellenőrizzük. A pénzügyi és a gazdasági tevékenység „feltérképezése" során azt kell megállapítanunk, hogy a szolgálati helyek hogyan tevékenykednek, mit tesznek a társadalmi tulajdon védelmében?* Ha bárhol rendellenességet tapasztalunk az anyag-, vagy pénzgazdálkodás írott, vagy íratlan szabályainak alkalmazásánál, alapos, mindenre kiterjedő vizsgálatot végzünk, hogy a rendőrségi eljárás számára megfelelő tényanyaggal szolgáljunk. Vannak pénzügyi ellenőrzések is úgynevezett „célellenőrzések", amelyeket aláírt, vagy névtelen levelek közlése, vagy más szervek bejelentése alapján indítunk meg.



Mindig a dolgozók érdekében

— Félnek-e a szolgálati helyeken a revizortól?

— Akinek nincs félnivalója, azzal a lehető legjobb viszonyt alakíthatjuk ki évről évre — hangzik a válasz. — Sajnos, bár jó emberismerőnek tartom magam, értek már kellemetlen meglepetések olyan dolgozókkal, sőt felelős vezetőkkel kapcsolatban is, akikért — ahogy mondani szokták — „tűzbe tettem volna a kezem..."

Siska László, az igazgatóság szb-titkára sokszor dicséri négyszemközt és nyilvánosan is Bednarik Gyula bizalmi tevékenységét. Miért szereti ezt a munkáját?

— *Izgalmas, szép feladat a szakszervezeti tagok állandó, őszinte tájékoztatása, a felülről kapott utasítások megértetése, elfogadtatása* — mondja. — Különösen szép munka a dolgozókat megillető előnyök igazságos elrendezése, a velük való törődés a nehéz napokban, amikor tartós betegség, családi tragédia okoz gondokat, vagy az örömteli mozzanatok intézése, amikor jutalomról, beutalóról kell dönteni.

Hetenként két-három napon át vidéken tartózkodik, s ha elfoglaltsága hivatalához köti, a társadalmi munka legkülönfélébb területei vonják el szabad idejét. Mit szól ehhez a család, a feleség?

— *A család is tudja, hogy életelemem az emberi kapcsolatok ápolása, a dolgozók problémáival való törődés* — válaszolja. — *Azt is tudják, hogy amit teszek, azt nem magamért, hanem hivatali kötelezettségeim ellátásáért és a családért teszem.* S ez a megértés, a családi segítőkészség is bearanyozza az életemet, mert nagyon megelégedett ember vagyok...

Maros László

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Budapest és Pest megye területén a személy- és áruszállítás zavartalan, kulturált lebonyolítása érdekében,

azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett, 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezést kezelőnek
vonatfékezőnek,
vonatvezetőnek.

Női dolgozókat
forgalmi szolgálattevőnek,
személypénztárosnak,
jegyvizsgálónak.

A budapesti pályaudvarokon, elsősorban Budapest—Ferencváros és Rákosrendező állomáson kiemelt bérezést, korszerű munkásszállást biztosítunk.

Várjuk a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőselt bármely budapesti, illetve lakhelyéhez legközelebb eső állomáson.

Hatodik helyen az OB I-ben

SIKERES ÉVET ZÁRNAK A BVSC VÍZILABDÁZÓI

Babarczy Roland, a BVSC vízilabdacsapatának edzője, az egykori kitűnő játékos nem a nagy szavak embere. Az 1973-as bajnoki szezon előtt is szerényen nyilatkozott:

— *Két éve még a második osztályban játszottunk, tavaly a legjobbak között a kilencedik helyen végeztünk, idén azt szeretnénk, hogy már minden csapatnak egyenlő ellenfelei legyünk...* — mondta. S nemrég, amikor befejeződött az idei pontvadászat, a bajnoki tabellán azt láthattuk, hogy a vasutasok gárdája előbbre rukkolva a hatodik helyen végzett.

— Ezek szerint elégedett? — kérdeztük a szezonzárás után az edzőtől.

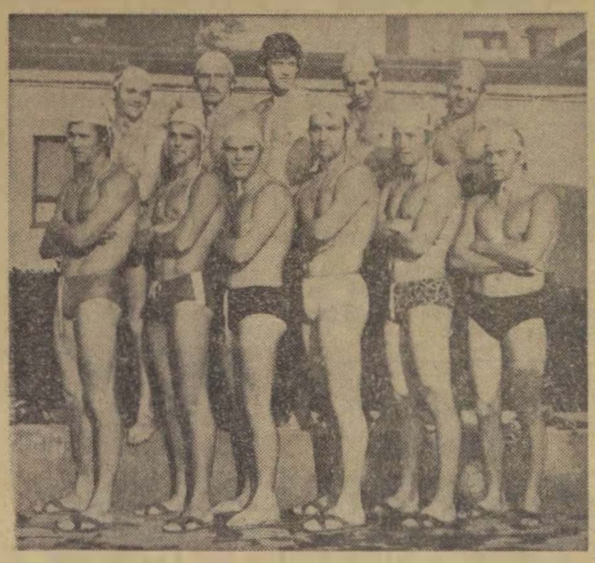
— Feltétlenül, mert a helyezésünk és a csapat játéka is fejlődést mutatott — kaptuk a választ. — *Egyetlen mérkőzés kivételével, amikor tavasszal 4:2-re vesztettünk a bajnok OSC ellen, még a legjobbakkal is nyílttá tettük a találkozókat.* Legyőztük a Vasast, az Egert kétszer is, az FTC ellen pedig értékes döntetlent vívtunk ki. Igaz, nem vagyok a statisztikai adatok híve, de mégis említést érdemel, hogy 18 pontunkkal éppen 50 százalékos a teljesítményünk, *s idegenben csak két ponttal szereztünk kevesebbet, mint a Szőnyi úton.* Tehát a fiúk nem ijedtek meg akár a többi budapesti vagy vidéki uszodában lejátszott mérkőzéseiktől sem.

Az edző nagyon tárgyilagosan fogalmazta meg csapatának játékáról alkotott véleményét.

— Ha figyelembe vesszük, hogy két év alatt úgyszólván teljesen megváltozott az együttes összetétele, akkor az idén mutatott játékot máris érettnek, a jövő szempontjából feltétlenül biztatónak ítélhetjük meg. *Gyerő Csaba* csapatkapitány mellett —, aki másfél évtizede játszik a BVSC-ben — csak *Szerl* és *Czigány* sorolható a régiek közé, míg *Horkai, Gém, Potyondi* és *Spolarics* az újabb generáció képviselői. Gyors, lelkes, a célszerűségre törekvő együttes ez, s ami talán a legtöbbet mondja: *mind saját nevelésű fiatal, akik mögött már ott vannak az újabb reménységek is.*

Jól emlékszünk, a bajnokság kezdetén, de már tavaly is kapusgondjai voltak a csapatnak. Ezt a döntőnek is mondható kérdést hogyan oldották meg?

— *Azt hiszem, bátorságunknak köszönhetjük, hogy ma már a 17 éves Spolarics Zoltán személyében ügyes kezű, s még nagy feladatok megoldására is alkalmas kapusvédőnk van.* A fiú a sérülő csapatban hívta fel magára a figyelmet, tizenhét évesen került az „egybe", s jó átlagot mutatott a szereplése.



A BVSC vízilabdacsapata. A felső sorban (balról jobbra): Németh L, Szeri, Spolarics, Gém, Juhász. Lent: Czigány, Horkai, Gyenes, Gyerő, Potyondi és Togyeriska
(Varga Zsolt felvétele)

Ki volt a legeredményesebb játékos?

— *Potyondi, aki a 18 bajnoki találkozón 21 gólt lőtt.*

Babarczy Roland azonban nemcsak dicsér, hanem bírál is. Negatívumként említette, hogy a *Magyar Népköztársasági Kupából* elég hamar kiestek, igaz, az élvonalhoz tartozó Vasassal szemben maradtak alul 5:4 arányban. Aztán az időnként mutatkozó hullámzó teljesítmény is az árnyékos oldalra kerül, mert például a bajnoki hajrában két ragyogó vidéki győzelem után saját uszodában vesztettek 3:2-re a Spartacusszal szemben. Ezt azért is tartja fájónak, mert győzelem esetén még előbb végezhettek volna a bajnoki tabellán. Idén is sok volt az elhibázott helyzet, a kihagyott emberelőny, amely nemegyszer behozhatatlan hátrányt okozott.

Összegezésként: *mit vár 1974-ben?*

— *Azt várom, hogy a csapat tovább erősödik, tapasztalatokat gyűjt, ami reálissá teszi az igéretet: leszünk mi még az ideinél is jobbak!*

Hát ha csak a legutóbbi esztendők fejlődési görbéjét figyeljük, akkor ez igazán nem túlzott igéret.

Kozák Mihály



Magyar–lengyel lövészviadal – gyöngyösi győzelemmel

A közelmúlt napokban lengyel sportlövészeket látott vendégül a gyöngyösi *MHSZ—Kitérőgyári Vasutas Lövészklub.* A *GTS Wisla Krakow* csapatát és a vendéglátókat a kétnapos verseny megkezdése előtt *Tóth György*, az MHSZ Heves megyei titkára technikai konferencián köszöntötte, majd megnyitotta a versenyt.

A mindvégig szoros és izgalmas küzdelemből végül is a gyöngyösiek kerültek ki győztesen, vagyis az olimpiai pontozási rendszer szerinti értékelés alapján 88·77 arányban diadalmaskodtak.

Ami a részeredményeket illeti, ismét kiválóan megállta helyét a gyöngyösi *Sesztáki Zsuzsanna, Dienes Jánosné, Berkics Krisztina, Simon Klára*, illetve *Hering Istrán, Dienes János, Varga Gyula*, valamint a juniorok közé tartozó *Tóth József* és *Miliő László*.

A versenyt követő napon fővárosunk nevezetességeivel ismerkedtek a jó képességű lengyel csapat versenyzői, majd Eger környékére hívták meg őket a vendéglátók, a gyöngyösi lövészklub szokásos évi kirándulásának részvevőiként.

KISZ-esküvő a Keletiben

Lapunkban már beszámoltunk arról, hogy a Keleti pályaudvar és a budapesti vasútigazgatóság KISZ-fiataljai társadalmi munkával egy 5 helyiségből álló klubot hoztak létre. A klub augusztus 22-én történt felavatása óta rendszeresen tartanak összejöveteleket a fiatalok, sőt *október 13-án KISZ-esküvőt is rendeztek.*

Ez alkalommal *Szabó Zsuzsanna* és *Kiss István* — mindketten forgalmi szolgálattevők — esküdtek egymásnak örök hűséget az impozánsan berendezett klubban, *Horák Lászlóné*, a VIII. kerületi Tanács anyakönyvvezetője előtt.

Zsuzsa, azaz Kiss Istvánné, a Keleti pályaudvaron teljesített szolgálatot, és a forgalmi KISZ-alapszervezet titkára volt. *Elmondta, hogy a klub létrehozásáért végzett társasadalmi munka közben határozta el, hogy ott tartja meg az esküvőjét.* A vőlegényével egyetértésben hivatalosan is előterjesztette kérését a csomóponti KISZ-bizottságon, majd a vasutasszakszervezet területi bizottsága, valamint az igazgatóság vezetősége is örömmel fogadta a bejelentést, mint annak bizonyítékát, hogy a klub révén a fiatalok máris ennyire ragaszkodnak munkahelyükhöz.

Az esküvő lebonyolításával járó teendőket harminc KISZ-fiatal vállalta. A szertartás kezdetekor úttörő-vasutasok sorfala között vonult be az ifjú pár a szépen feldíszített „házasságkötő terem"-be. A boldogító igen elhangzása után sokan gratuláltak Zsuzsának és férjének, majd megkezdődött a lakodalom. Az ajándékok egy részét ugyancsak társadalmi munkával készítették a Keletiben dolgozó vasutasok.

A *Magas-Tátrában* töltött egyhetes nászút után a férj továbbra is a régi szolgálati helyén, Siófokon, a felesége pedig Fonyód állomáson teljesít szolgálatot.

(séra)



Zsuzsa és István kimondja a boldogító igent a házasságkötő teremmé „előlépetett" klubhelyiségben
(Tenta György felvétele)

Látogatás a ljublinói teherkocsi-javítóban

A *miskolci járműjavító* MSZBT-csoportja kéthetes látogatást tett a Szovjetunióban, ahol a 15 tagú delegáció a *Lenin-renddel* kitüntetett ljublinói vasúti teherkocsi-javító üzem vendége volt. A szovjet vasutasok bemutatták a miskolciaknak a moszkvai vasúti csomópont korszerű javítóüzemét. A küldöttség megtekintette Moszkva nevezetességeit és ellátogatott „Észak Velencéjébe", Leningrádba is. A baráti látogatás sok kedves élményét megőrizve, hasznosítják tapasztalataikat a miskolciak.

A Hivatalos Lapból

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

A 40. számból: 108 704/1973. 3. C. Vasúti Munkavédelmi Szabályzat.

A 41. számból: 112 349/1973. A KPM Vasúti Főosztály — a MÁV Vezérigazgatóság egyes szakosztályainak elnevezése.

110 436 1973. Általános iskolai végzettség megszerzésével kapcsolatos intézkedések.

112 365/1973. Tényleges vasúti alkalmazottak arcképes igazolványának érvényesítése és a nyugdíjasok betétfüzetének kiszolgáltatása 1974. évre.

Pályázat vasúti szakközépiskolai mérnök-tanári állásra.

— **Brigádok az óvodáért.** Pécsett a városi pártbizottság akciót indított Építsünk óvodát! jelszóval. Ehhez az akcióhoz kapcsolódva, a pécsi pályafenntartási főnökség XVIII-as pályamesteri szakaszának Béke szocialista brigádja, illetve annak minden tagja októberi havi keresetének két százalékát ajánlotta fel.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szűcs Ferenc Hatvan; Rapi József Bp. Józsefváros; L. Varga Lajos Debrecen; Szegedi Géza Pécs; Pacz József Curtici; Egeressi Zsigmond Záhony; Végh Gyula Rákosrendező; Nemes Jenő Szeged; Tóth Tibor Kiskunhalas; Ács Boldizsár Budapest: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Nagy Sándor Jászberény; Baturin András Celldömölk; Bognár Károly Tapolca: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁGAINK FIGYELMÉBE!

A Népszava Lapkiadó Vállalat a napokban értesítette szerkesztőségünket, hogy a lapunk árváltozásával kapcsolatos különbözetet még nagyon sokan nem egyenlítették ki. Ismeretes ugyanis, hogy az év elején a havonta egyszeri 8 oldalra való áttérés következtében a Magyar Vasutas előfizetése a korábbi évi 9,60 Ft-ról 14,40 Ft-ra növekedett. Kérjük szakszervezeti bizottságainkat, azok sajtófelelőseit, hogy még mielőtt a jövő évi előfizetések gyűjtését megkezdenék, az elmaradt befizetéseket is pótolják.

HÍREK

— **Elektrodinamikus biztosítóberendezés** könnyíti Curtici román—magyar közös határállomás forgalmi dolgozóinak munkáját. Az újonnan felszerelt és üzembe helyezett berendezés jól szolgálja a két vasút szállítási tevékenységét, a közlekedés biztonságát. A CFR a forgalmi épület korszerűsítésére, az esztétikai követelmények kielégítésére is nagy gondot fordított a biztosítóberendezés létesítésével egyidőben.

— **Korszerűsítették az üzemi konyhát Szeged állomáson.** A közelmúlt napokban befejezett munkálatokra a szegedi vasútigazgatóság mintegy 70 000 forintot fordított, s ezáltal nemcsak a konyhai dolgozók munkakörülményei javultak, hanem az étkeztetés is kulturáltabbá vált. Az átalakítás következtében 600 vasutasnak biztosíthatnak meleg ételt, a korábbi 350 fő helyett.

— **Ezer óra társadalmi munkával** segítették eddig a debreceni járműjavító dolgozói a MÁV Bodrogolaszi Nevelőotthonát az egy évvel ezelőtt felvett kapcsolat megteremtése óta. Az üzem és az otthon vezetősége által kötött megállapodás értelmében a járműjavító szocialista brigádjai felújítják a kiselejtezett, de a politechnikai oktatás céljára még alkalmas kéziszerszámokat és más eszközöket. Többen szabad szombatjukat és vasárnapjukat feláldozva dolgoztak a nevelőotthonban.

— **November 7. tiszteletére.** Egyhetes ünnepi műszakot tartanak a békéscsabai szertárfőnökség szocialista brigádjai. Ebből az alkalomból mind az öt közösség tagjai pótfelajánlást tettek a téli felkészüléshez szükséges anyagok biztosítására, a tisztaság és a szertári rend példás kialakítására.

— **Öregek napja a GYSEV-nél.** A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút vállalati szakszervezeti bizottsága október 27-én ünnepséget rendezett az igazgatóság soproni klubhelyiségében a 70. életévüket betöltött nyugdíjasok tiszteletére. Az idős vasutasokat a KISZ-fiatalok is szeretettel köszöntötték.

— **KISZ-védnökség.** Kiskunhalas vontatási főnökségének KISZ-alapszervezete az októberi taggyűlésen védnökséget vállalt a csomópont létesítményi tűzoltósága felett. A fiatalok segítsége eddig is hathatósnak bizonyult, hiszen a halasi vasutasok 1961 óta mindig kiemelkedően szerepelnek a járási, a megyei és a vasútigazgatósági tűzoltóversenyeken. A most vállalt védnökség elsősorban arra irányul, hogy a fiatalok részt vesznek a képzésben és a felszerelések karbantartásában.

FÉRFINAP

Férfinapot rendeztek a MÁV Magasépítési Főnökségnél a Március 21. szocialista brigád nődolgozóinak kezdeményezésére. Az elhatározás a lányok és asszonyok azon „átmenetileg érvényes" döntésén alapult, hogy egyenjogosítják a férfiakat. A rendezvényre készített feliratok szövege is így szólt: — Egyenjogúságot! Felszabadítást a férfiaknak!

A nők a jelmondathoz hiven állították össze közösen előadott csaszturiskájuk szövegét is. Eszerint a férfiaknak szintén jogúk van a mosogatáshoz, a gyermek tisztába tételéhez, a főzéshez, bevásárláshoz, illetve elkísérhetik párjukat kalap- vagy bármi más divatcikk megszerzésére irányuló sétára, amikor olyan holmit kell vásárolni, ami a barátnő pukkasztására alkalmas. Külön kegynek számít, amikor a férfi a fodrász előtt várakozhat, amíg neje új frizurát csináltat. Egyelőre külön bizottság foglalkozik azzal, hogy milyen jogokat kapjanak a férfiak ezután a gyermekek világrahozatalánál.

A férfinapi rendezvényen a férfiak csupán azt hiányolták, hogy a felszolgált italok között nem volt tej, és nem táncolhattak azzal, akivel a legjobban szerettek volna, mert egész este hölgyválasz volt. Kárpótolta viszont őket a tombolán nyert sok értékes tárgy, többek között fél-fél pár cipőfűző, főzőkanál, cumi, rágógumi, bugylibicska, tikitaki helyszínen kipróbálva és más egyéb.

A jóból is megárt a sok, nem csoda tehát, hogy az ünnepeltek úgy este 9 óra tájban már nem bírták tovább, így szép csendben — bár elég feltűnően ahhoz, hogy mások ne vegyék észre —, kezükben a minipapuccsal, mint hatalmi jelvénnyel, egyenként eloldalogtak. Azóta azonban nagyon büszkék arra, hogy most már egyenjogúak.

(bánkuti)

PANNÓNIA KUPA

Nemzetközi kosárlabdatorna

Szeptember végén Pécsett, a Pécsi VSK rendezésében került sor a *Pannónia Kupa* nemzetközi férfi és női kosárlabdatornára. Mind a férfiaknál, mind a nőknél 2—2 magyar, illetve külföldi csapat vett részt. A kupa fővédnöke *dr. Szabó Tibor*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője volt.

A mérkőzések nagy közönségsikert arattak. Különösen kitettek magukért a PVSK női kosarasai. A nők mezőnyében a Pécsi VSK csapata a Szigetvári ÁFÉSZ együttesét 61:42, a lengyel Lech Poznan csapatát 66—59, az Universita Brno csapatát pedig 66:65 arányban győzte le. Ezzel veretlenül nyerték a tornát.

A férfiak mezőnyében a PVSK a második helyen végzett, miután az IM Zágráb együttesétől 93:77 arányú vereséget szenvedett. Másik két ellenfelét ugyanis legyőzte a hazai csapat, a Lech Poznan csapatát 84:81, a Kecskeméti SC-t pedig 69:62 arányban.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—872
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. NOVEMBER 17.

Legyen közügy a tanulás!

A Minisztertanács legutóbbi ülésén tárgyalta a felnőttoktatás jelenlegi helyzetét és megállapította, hogy van ugyan haladás, de az új típusú munkás-továbbképzési rendszerben még csak kezdeti eredmények születtek.

Ennek az új típusú képzésnek az alapját a *Magyar Forradalmi Munkás—Paraszt Kormány* 1014/1971 (IV. 28.) számú határozata képezi, amely alapjában véve megjelölte azokat a feladatokat, amelyeknek végrehajtása szükséges ahhoz, hogy a munkások továbbképzési rendszerének fejlesztésében a megkövetelhető eredmények elérhetők legyenek. E kormányhatározatot követte a 6/1972. (IV. 21.) MüM rendelet, a munkások továbbképzéséről. Ebben a miniszteri rendeletben már konkrétan meghatározást nyertek azok a formák, módszerek és lehetőségek, amelyek alkalmasak arra, hogy felkeltsék a dolgozók figyelmét a továbbképzés szükségességének felismerésére. *A rendelet felsorolja azokat a képzési formákat, amelyek a munka magasabb szintű végzéséhez, az egyes munkakörök korszerűbb ellátásához, a társadalmi tudat fejlesztéséhez nyújtanak segítséget.* Tájékoztatást ad a továbbképzésben való részvétel feltételeiről, az ösztönzés és elismerés módozatairól. A rendelet 1. és 2. számú melléklete pedig részletesen ismerteti az ösztönzés módozatait, illetve az iskolai tanfolyamok költségeinek elszámolását.

A művelődésügyi miniszter 142/1972. MM. számú utasítása a munkások szakmai továbbképzését és az általános iskolai végzettség megszerzését elősegítő általános iskolai tanfolyamok szervezéséről, a *Művelődésügyi Közlöny* 1972. évi 18. számában jelent meg.

Ez az utasítás az általános iskolai végzettséggel nem rendelkező dolgozók számára biztosítja a hiányzó osztályok rövidített határidő alatt való elvégzésének lehetőségét, de egyúttal elősegíti az általános műveltség bővítésének és a szakmai továbbképzés folyamatának összekapcsolását is.

Az általános iskola felső tagozatának anyagát a tanfolyam keretében *három osztályban — 5—6., 7., 8. osztály — rövidített képzési idővel, különleges óraterv és tanterv alapján lehet elvégezni.* A szorgalmi idő 18 tanítási hét, hetenként 1 tanítási nap (5 óra) és egy konzultációs nap (5 óra). A konzultáción való megjelenés nem kötelező.

A tanfolyam városokban 20, községekben 15 fő jelentkezése esetén szervezhető. *Azokat a 20 évnél fiatalabbakat lehet felvenni, akik már munkaviszonyban állnak.* Az osztályok indításának időpontja szeptember, vagy február hónap.

A vasutas dolgozók általános iskolai végzettségében fennálló hiányosságok felszámolása mind a gazdasági vezetés, mind a szakszervezetek fontos feladata. Az általános műveltség magasabb szintre való emelése, egyben a szakmai műveltség fejlesztésének is az alapja. A tanulás érdeke az egyénnek, mert az a munkahelyen való előrehaladásnak, érvényesülésnek a kiinduló pontja. De érdeke a közösségnek is, mert aki többet tud, az többet ad a társadalomnak.

A Vasutasok Szakszervezete és a KPM Vasúti Főosztály megvizsgálta a vasutas dolgozók általános műveltségének helyzetét és *megállapította, hogy a dolgozók 34 százaléka nem rendelkezik 8 általános iskolai alapműveltséggel.* A két szerv által készített intézkedési terv rögzíti azokat a legfontosabb teendőket, melyek végrehajtása szükséges e hiányosságok felszámolására.

Az 1973. október 11-én megjelent 41 számú *Hivatalos Lapban* közölt 110 436/1973. sz., a Személyzeti és Oktatási Szakosztály által kiadott: *„Általános iskolai végzettség megszerzésével kapcsolatos intézkedések"* című rendelet részletesen megadja az általános iskolai végzettség megszerzésének lehetőségeit. Egyben kozli azt is, hogy *1974-től a MÁV szaktanfolyamokkal összekapcsolt módon is biztosítható az általános iskolai végzettség megszerzése.* Ennek feltételeiről az 1974-re kiadásra kerülő tanfolyamterv tartalmazza, amelyben az is szerepel, hogy milyen tanfolyammal kapcsolható össze az általános iskolai végzettség megszerzése.

A rendeletben részletesen meghatározták a tanfolyamokkal kapcsolatos költségek viselésének és elszámolásának módját. Ebből ki kell emelni, hogy a tanfolyamok költségeit — *ha ennek lebonyolítása kihelyezett osztályokban történik — a tanfolyamot szervező intézménynek a központi igazgatási költségei között, oktatási költségként kell elszámolni.*

Az általános iskolai tanfolyamokra, vagy az általános iskola megszerzését biztosító más oktatási formákhoz szükséges tankönyveket az iskolán keresztül, *az oktatást szervező üzem, intézmény szerzi be és azt térítés nélkül a tanuló dolgozók részére kölcsönzi az iskola időtartamára.*

A rendelet intézkedik továbbá a tanulmányi kedvezményekről. Eszerint *az általános iskolai végzettséget nyújtó tanfolyamot végző dolgozókat 3 nap tanulmányi szabadság illeti meg, amit a vizsgák előtt kell biztosítani.* Ezen felül a szolgálati helyvezetőjének lehetősége van azok részére, akik szorgalomban és tanulásban kiemelkedő eredményt értek el, további 3 nap jutalomszabadság adására. A magánvizsgára való felkészülést munkaidő-kedvezménnyel, távollét engedélyezésével segítl elő a szolgálati vezetés.

Az iskolai végzettség megszerzésére elsősorban a 40 éven aluli dolgozókat, nőket, szocialista brigádtagokat kell ösztönözni, továbbá azokat a dolgozókat, akik már 5 éve a MÁV-nál vannak és előmenetelüket hiányos iskolai végzettségük akadályozza.

Szakszervezeti bizottságaink *tanulmányozzák a rendeletet és az abban foglaltakat hozzák a dolgozók tudomására.* A szóbeli és írásbeli agitáció minden eszközével ösztönözzék továbbtanulásra mindazokat, akiknek szükségük lenne arra, hogy éljenek a rendelet adta lehetőségekkel.

A *Hivatalos Lapban* megjelent rendelet most már a gazdasági vezetőknek is kötelességévé teszi e fontos munkával való fokozottabb foglalkozást. *A szakszervezeti bizottságok fogjanak össze a gazdasági vezetőkkel,* közös erőfeszítéssel szorgalmazzák a vasutas dolgozók általános és szakmai műveltségének fejlesztését, magasabb szintre emelését.

Túblás Béla

Szakközépiskola Záhonyban

Vasútforgalmi szakközépiskola kezdte meg működését az ősszel *Záhonyban.* Az egy első osztállyal indított szakközépiskola átmenetileg az új általános iskola épületében kapott helyet, de a kovetkező ötéves tervidőszakban felépül majd a képzésnek megfelelőbb, modern iskola.

A szakközépiskolai oktatás létrehozását a körzet rohamos fejlődése, a vasúti közlekedést kiszolgáló ipari létesítmények gyarapodása, az ezekhez szükséges szakemberek felkészítésének igénye indokolta. Az oktatási feltételekről a Szabolcs-Szatmár megyei Tanács művelődési osztálya gondoskodik, a szakmai tárgyak tanítását a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, illetve a Művelődésügyi Minisztérium irányítja. *A MÁV magára vállalta a fiatalok diákotthoni elhelyezését.*

A záhonyi vasutasok régi vágya valósult meg a szakközépiskolai oktatás megindításával. A sokoldalúan képzett fiatalokat várják a munkahelyek a vasútnál.

Megértették:

Aki vért ad, életet ment

A *szegedi igazgatóságon* immár hagyomány, hogy minden évben véradó napot rendeznek, amely mindig számottevő eredményekkel jár. Az idei véradást az igazgatóság pártszervezete, szakszervezeti bizottsága és Vöröskereszt alapszervezete közös rendezésében október 25-én tartották meg. A véradást megelőző előkészítő munka meghozta eredményét, hiszen a tavalyinál többen, *64-en adtak vért a rászorulóknak.*

A véradást követően a szervezők uzsonnán látták vendégül az önkéntes véradókat, és segítségüket egy-egy szép cserepes élővirág átadásával külön is megköszönték.

NOVEMBER 7-RE ADTÁK ÁT:

a székesfehérvári és az Északi Járműjavító öltöző-mosdóját

A vasút nagyarányú korszerűsítése az utóbbi években a járműjavító iparban is kedvezően érezteti hatását. A negyedik ötéves tervben 1,2 milliárd forint fejlesztési összeg áll rendelkezésre. A termelőegységek, javítóműhelyek korszerűsítésével egyidőben tervszerűen halad az üzemekben a szociális és egészségügyi létesítmények építése is. *Csak helyeselni lehet a szakszolgálat vezetőinek azt a törekvését, hogy a nagyműltú műhelyekből minél hamarabb eltűnjenek a múlt örökségei,* a múzeális értékű berendezések, az ágyúkályhák, s a zsúfolt öltözők és mosdók.

Alig két hónapja a szombathelyi járműjavítóban avattak új teherkocsi-javító csarnokot. November első napjaiban pedig előbb a székesfehérvári, majd az Északi Járműjavító dolgozói vehették birtokukba, a szó igazi értelmében korszerűen felszerelt szociális létesítményt.

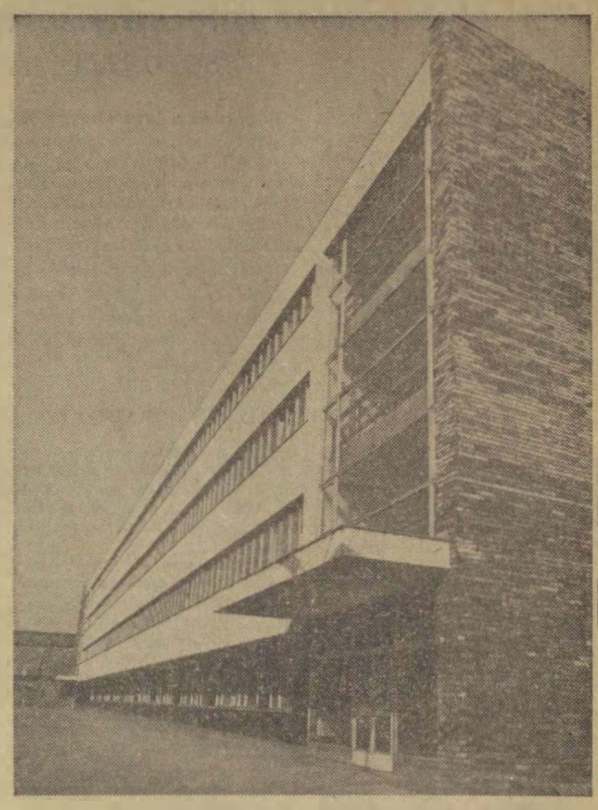
Az átadási ünnepséget — nagyon helyesen — összekapcsolták a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulójának megünneplésével.* Székesfehérvarott november 1-én került sor az ünnepségre. Az üzem kultúrterme zsúfolásig megtelt a járműjavító dolgozóival és a meghívott vendégekkel. *Németh Imre* igazgató köszöntötte a vendégeket, köztük *Szabó Antal* főtitkárt és a város társadalmi szerveinek képviselőit. Ezután *Matkó József,* a járműjavító szakosztály vezetője mondott ünnepi beszédet, majd utána átadta rendeltetésének a több mint 10 millió forint költséggel épült háromszintes, 800 személyes öltöző-mosdót és az új alkatrész raktárat. A tervek a *MÁV Tervező Intézetben* készültek, a létesítmények kivitelezését a *Fejér megyei Állami Építőipari Vállalat* végezte, közmegelégedésre.

Az Északi Járműjavítóban négy nappal később, november 5-én avatták az új 1500 személyes öltöző-mosdót és az új kompresszorházat. Az impozáns, a fehérvárihoz hasonló, de méreteiben nagyobb, *háromszintes szociális épület közel 23 millió forintba került és 1250 férfi, valamint 250 nődolgozó részére biztosít öltözködési és tisztálkodási lehetőséget.*

Az új létesítmény, melynek tervei ugyancsak a *MÁV Tervező Intézetben* készültek, kivitelezését pedig az *ÉVM 31. sz. Állami Építőipari Vállalat* és a *MÁV Magasépítési Főnökség* dolgozói végezték, szintén minden igényt kielégít. A kényelmes és tágas öltözőket és egyéb helyiségeket összesen 600 égő és fénycső világítja meg. A mosdók 110 zuhanyozóval és 75 mosdókagylóval rendelkeznek.

Az átadási ünnepséget, melyen megjelent *Szabó Antal* főtitkár, *Simon József* és *Orosz László,* a X. kerületi pártbizottság titkárai, az üzem gazdasági és mozgalmi vezetői, a munkások képviselőinek jelenlétében *Görbicz Sándor* igazgató nyitotta meg, majd akárcsak fehérváron, *Matkó József* szakosztályvezető méltatta az ünnep és a létesítmény jelentőségét.

A rövid ünnepség után az üzem igazgatója kitüntetéseket adott át. Ezt követően pedig a vendégek megtekinthették az új létesítményeket.



Az Északi Járműjavító új, 1500 személyes szociális létesítménye

Fogorvosi rendelőt kaptak a váci vasutasok

November 6-án *Vácott* ünnepélyesen átadták a korszerűen berendezett fogorvosi rendelőt. A beruházást a Vasutasok Szakszervezete elnökségének határozata alapján, a ½%-os önkéntes támogatási alapból fedezték. Az ünnepségen jelen volt *dr. Bordi István,* a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztályának vezetője, *Hontvári József,* a Budapesti Területi Bizottság titkárhelyettese, *dr. Erdődi Zoltán,* a Budapesti Területi Egészségügyi Központ vezetője.

Dr. Erdődi Zoltán rövid beszédében köszönetet mondott a rendelő létesítésében közreműködő szervek tevékenységéért. Kiemelte az MSZMP váci csomóponti bizottságának segítségét, amely a szükséges helyiségek átadásával lehetővé tette a rendelő kialakítását. Dr. Bordi István a termelőmunka és egészségügyi tevékenység összefüggését, kapcsolatát méltatta. Mint mondotta: *társadalmunk középpontjában az ember áll, s minden cselekedetünk az ember érdekében történik. Ezt a célt szolgálja az új rendelő is.*

Vezetőképzés a klubkönyvtárban

Kiskunhalas csomópont *szakszervezeti klubkönyvtárában* rendezte meg a MÁV Szegedi Igazgatóság az első, kéthetes vezetőképző tanfolyamot. Az igazgatóság területéről négyszázötvenen vettek részt a tanfolyamon. A jól összeállított tematika szerint megtartott előadásokat kiváló szakemberek — többek között *Kiss Károly* vasútigazgató, *dr. Elek György* igazgatóhelyettes — tartották. Hangsúlyozták az emberi kapcsolatok fontosságát, az üzemi demokrácia biztosítását, a megfelelő munkahelyi légkör kialakítását, az emberekkel való törődés jelentőségét.

Az előadásokat konzultációk követték, amelyeken a hallgatók saját munkahelyük konkrét ismeretében összegezték a gyakorlati tennivalókat. Így nemcsak a hallgatók szereztek hasznos ismereteket, hanem az igazgatóság vezetői, a továbbképzés szervezői is alaposabban megismerkedhettek az egyes szolgálati helyeken előforduló gondokkal.

Kommunista műszak szabad szombaton

Kommunista műszakot szerveztek november 10-én az *Északi Járműjavítóban.* Csaknem ezerkétszáz fiatal áldozta fel szabad szombatját. A munkájukért járó bért a vállalat KISZ-alapszervezeteinek céljaira fordítják. A lelkes akcióról lapunk következő számában részletesen beszámolunk.

Új állomást avattak Balatonfüreden



November 5-én ünnepélyesen átadták Balatonfüred állomás új felvételi épületét
(Laczkó Ildikó felvétele)

(Tudósítás a 4. oldalon)

Egyszer mindenki megöregszik

PÉLDAMUTATÓAN GONDOSKODIK A NYUGDÍJASOKRÓL A SZOMBATHELYI TERÜLETI BIZOTTSÁG NYUGDÍJAS CSOPORTJA

A nyugdíjasok közül azok, akik a régi nyugdíjtörvények alapján alacsony összegben kapják ellátásukat, még gondokkal küzdenek. Például egy hegyközségben lakó, rokkantosított, idegbénulásban szenvedő nyugdíjas háztartásában nemrég még petróleumlámpa világított. *Örömteli pillanat volt, amikor a szombathelyi járműjavító egyik szocialista brigádja bevezette a villanyt a lakásba.*

A párt és a kormány ismeri a kis nyugdíjasok gondjait és igyekszik a problémát megoldani. Keresik a javítás lehetőségét, ami most már társadalmi ügy. A szakszervezeti mozgalomnak is egyik nagyon fontos feladata, hogy hatékonyan foglalkozzék e réteg sajátos problémáival, érdekviszonyaival. Ez fontos társadalmi és politikai kérdés is.

Tizenhárom nyugdíjas csoport

A szombathelyi területi bizottság működési helyén — *Vas, Zala, Veszprém* megyékben, továbbá *Fejér* és *Győr-Sopron* megyék egy részében közel 3300 szervezett nyugdíjas él. A velük való tervszerű foglalkozás nagy feladatot ró az aktivistákra. Nehezíti e tevékenységet az a körülmény, hogy nyugdíjasaink szétszórtan, kisebb-nagyobb településeken élnek. Jelentőségüket nemcsak a számok tükrözik, hanem az a tény is, hogy döntő többségük becsületes, munkából kiöregedett ember, akikre tisztelettel kell tekintenünk. E tény nem lényegtelen a mozgalom szempontjából sem. *Ez idő szerint a szervezett nyugdíjasaink között több mint 150 van, aki 80. életévét betöltötte, sőt, számosan ennél is magasabb életkort értek meg.* Sopronban például a múlt év végén köszöntöttünk egy százesztendős vasutast.

A szocialista erkölcs szabályainak megfelelően a gondoskodás, annak lehetőség szerinti keresése lépett előtérbe. A jó szándékú, a szocializmus ügye iránt felelősséget érző környezet már maga is jó hatást vált ki nálunk. Nem közömbös tehát, hogy milyen a róluk történő gondoskodás. Területünk adottságainak megfelelően decentralizáltan 13 csomópont köré szerveztünk nyugdíjas csoportot. Ezek élén az elnök, illetve a főbizalmi áll. E központilag szabályozott szervezeti forma jól bevált, más szakmák is érdeklődnek iránta.

Természetesen ez nem jelenti azt, hogy nincsenek gondjaink. Az idősebb korosztály, amely hosszú időn át jó munkát végzett, az élet törvényszerűsége folytán lassan lemorzsolódik. *Az új nyugdíjasok pedig húzódoznak a tisztségek vállalásától.* Még szerencse, hogy a nők között többen akadnak olyanok, akik szeretettel s eredményesen látják el az önként vállalt társadalmi feladatokat.

A szervezett tagság problémáit évente folyamatosan és több ízben tartott nyugdíjastaggyűléseken intézik. Ezen kívül a területi bizottságon is tartunk fogadónapokat, amelyeken mindennemű panaszaikat előadhatják. Külön látogatásokat is végzünk. Mivel a panaszok a legkülönbözőbbek, a szakbizottság összetételét úgy építettük fel, hogy a nyugdíjasok ügyét gyorsan és hatékonyan elintézhetnék. *Az alacsony nyugdíjjal rendelkezők legtöbbje a nyugdíj összegének emelését szorgalmazza vagy VSZT-ügyekben és számos egyéni indokolt és vélt sérelmekre kér orvoslást.*

Jól sikerült nyugdíjas-találkozók

Az időközben megjelent általános rendelkezéseket, változásokat, a nyugdíjasokat érintő határozatokat, s a felsőbb szervek döntéseit taggyűléseken ismertetjük nyugdíjasainkkal. *A kivizsgálásra szoruló panaszokra pedig írásban és személyre szólóan válaszolunk.* A panaszok intézésében a területi bizottság munkatársai is segítenek.

Számolnunk kellett és számolunk is azzal, hogy a tagság összetételében jelentős változás következett be. Itt nemcsak az új nyugdíjtörvények összegszerű kihatásaira gondolunk, hanem annak egyéb következményeire is. *Az a tapasztalat, hogy a magasabb nyugdíjjal rendelkezők jó része távol marad a szervezeti élettől, nem látogatja a nyugdíjas megmozdulásokat,* inkább a saját, egyéni, megszokott szórakozásának hódol és csak közvetlenül a maga ügyes-bajos dolgaival törődik.

Szerencsére azonban másfajta nyugdíjasok is élnek közöttünk. Az ő részvételükkel több, jól sikerült nyugdíjastalálkozót rendezünk minden évben. Ezek a találkozók is részei a szakszervezeti életnek, éreztetik az összetartozást, a törődést, elmélyítik a barátságot. Követésre méltó hagyomány a soproni nyugdíjasoknál a távoli vidékekre történő évente egyszeri közös kirándulás szervezése 100—150 részvevővel. A kirándulásra mindig külön kocsit és a forgalmi helyzetnek megfelelően átszállásmentes közlekedést biztosítanak.

A kulturális igények kielégítésére több helyen van mód, *de nem sok helyen élnek a lehetőséggel.* Kivétel a szombathelyen megrendezésre kerülő, hagyományos, műsoros est, amelyre mindig szép számmal elmennek a nyugdíjasok.

Üdülési beutaló, segély a rászorulóknak

Nyugdíjasaink részére az elmúlt időszakban több ízben tudtunk térítéses vagy térítésmentes üdülő beutalójegyet adni, azonban a megnövekedett igények miatt erre már alig van lehetőség. *A szakszervezeti bizottságok ebben is segíthetnének, ha olyan beutalójegyeket átadnának a nyugdíjasok részére, amelyeket valamilyen ok miatt nem vettek igénybe a tényleges dolgozók.*

A nyugdíjas özvegyekről is körültekintően gondoskodtunk. A rászorulók segélyezését minden esetben környezettanulmányozás előzi meg. *Ebben az évben 65 ezer forint összegben juttattunk szociális segélyt az özvegyek részére.*

Az utóbbi időben különösen megszaporodott a segélyezések iránti igény, ami a környezettanulmányok fokozását tette szükségessé. *Az általános gyakorlatnak megfelelően a kevés nyugdíjjal rendelkezők segélyezését helyezzük előtérbe.* Ezen a címen, differenciált segélyezésre, az idén 30 ezer forintot kaptunk. Évi átlagban összesen 90—100 ezer forintot juttatunk szociális segély címén az arra rászorulóknak, a nyugdíjascsoportok útján.

A szervezettség számottevő javítását a nyugdíjba vonulóknál a tényleges szb-k által történő felkészítés után várjuk. *A szolgálatt helytől kiváló dolgozók részére a szakszervezeti bizottságok titkárai adjanak megfelelő tájékoztatást a szervezeti élet további lehetőségeiről.* Mivel ezt kevés helyen teszik meg, mi a nyugdíjba vonulót írásban értesítjük. Így a lemaradás az országos átlagnál valamivel enyhébb.

Lelketlen gyermekek

Az utóbbi időben megnőtt a szociális otthonba elhelyezésre igényt tartó, elaggott és már saját magát nehezen ellátó, vagy éppen gyermekei által nem megfelelően eltartott nyugdíjasok száma. *Sok szülő inkább vállalja a nélkülözést, mintsem peres úton követelje gyermekétől a törvény által biztosított eltartást.* Sajnálatos, hogy több gyermek megfeledkezik legemberibb kötelességéről, rászorult, idős szülője tartásáról és segítéséről. Az ilyen vizsgálatot részletes környezettanulmány útján igyekszünk befolyásolni és a tanács közbenjárását is igénybe vesszük. A segítésnek mindig az alapvető probléma megszüntetésére kell irányulnia.

Az öregek napközi otthonába való felvétel területünkön változó képet mutat. *Még mindig van hely Szombathelyen, de az arra rászorulók bejárási nehézségekre való hivatkozással idegenkednek attól.* Elesettségükben inkább építenek a megszokott környezetükben élő jóindulatú emberek alkalmi segítségére, de a megszokott környezetüktől nehezen válnak meg. Különösen vonatkozik ez a téli időszakra, ami még komplikálja a tüzelőellátás normális kielégítését.

Van tehát még tennivaló, megoldatlan probléma. Amit azonban lehetőségeink megengednek, elkövetünk a munkából kiöregedett társainkért. Ez kötelességünk is. *Lehet, hogy egyszer mi is rászorulunk az ilyenfajta gondoskodásra.*

Posfai Albin
nyugdíjasszervező

Hargitai Imre
nyugdíjascsoport elnökh.

Valamennyi csatlakozott és baráti szervezetnek

A Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének nyilatkozata

Szabadságot a chilei hazafiaknak!

Szabadságot Louis Corvalánnak!

Az egész világ ismét tanúja a reakciós erők bűnös támadásának, melynek az a célja, hogy véget vessen a népek önrendelkezési jogának amelynek alapján azok a szabadság és a demokratikus, valamint a független fejlődés útjára léptek. A chilei katonai junta ez év szeptemberében megdöntötte a népi egység koalíciójának törvényes kormányát.

A katonai junta, miután megölte Allende elnököt, meggyilkolt sok ezer hazafit és demokratát, folytatja az elnyomást, a tömegmészárlást, erőszakos cselekményeit az ország demokratikus erőinek vezetői és harcos képviselői ellen. Chile tragédiája elérte csúcspontját. *A katonai junta megkezdte a Népi Egység híveinek rendszeres üldözését.* Legnagyobbrészt a munkásnegyedek lakói azok, akik áldozatul esnek a mészárlásoknak.

A junta jelenleg a nép ezreit gyilkolja és börtönzi be. Könyörtelenül elorozza azokat a szociális előnyöket, amelyeket a chilei nép az idők folyamán megszerzett.

A junta nem riadt vissza attól, hogy kifossza a nagy chilei költő, Pablo Neruda házát, a kulturális élet képviselőit koncentrációs táborokba küldi. Betiltotta az egész szakszervezeti mozgalmat, beleértve a Chilei Dolgozók Egységes Központját (CUTCH), amelynek vezetőit és tagjait minden eszközzel üldözik.

Letartóztatta és katonai bíróság elé akarja állítani *Louis Corvalán elvtársat,* a Népi Egység koalíciójának egyik prominens vezetőjét, aki szenátor, a Chilei Kommunista Párt főtitkára volt és egyben a munkásosztály nemzetközi mozgalmának jelentős személyisége és a munkásosztály fáradhatatlan harcosa.

A törvényes kormány ellenforradalmi megdöntése, Allende elnök meggyilkolása, akit az alkotmány alapján választottak meg, *Louis Corvalán és a munkásosztály egyéb képviselőinek a reakciós erők által történt letartóztatása kiváltották az egész világ békeszerető népeinek felháborodását.*

A Szállítási Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége, amely valamennyi földrész 45 országának 16 és fél millió szállítási, kikötői és halászati dolgozóját képviseli, felhívja valamennyi szállítási dolgozót és a világ összes demokratikus dolgozóját, haladéktalanul tegyék meg a leghatékonyabb intézkedéseket, beleértve a kormányokra gyakorolt nyomást abból a célból, hogy ne ismerjék el a chilei katonai államcsínyt végrehajtó katonai juntát, hogy szakítsák meg minden gazdasági, diplomáciai és politikai kapcsolatukat a juntával, bojkottálják a junta rendelkezése alatt álló összes közlekedési eszközt abból a célból, hogy *így akadályozzák meg a junta által végrehajtott tömeges gyilkosságokat, ami megcsúfolását jelenti az emberiesség és igazságosság törvényeinek.*

A Szállítási Dolgozók Szövetsége követeli Louis Corvalán és a többi demokrata, a munkásosztály vezetői és a junta által letartóztatott politikai foglyok haladéktalan szabadlábra helyezését.

Meg vagyunk győződve arról, hogy a Szállítási Dolgozók nemzetközi színten a leghatékonyabb szolidaritási akciókat indítják chilei osztálytestvéreik érdekében. Szövetségünk már felhívással fordult a másik hét nemzetközi szakszervezethez, — *a Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szövetségéhez* (ITF—CICL) és *a Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségéhez* (FIOSPT—CMT) — abból a célból, hogy szervezzék meg Chile dolgozói és népe iránti szolidaritás kifejezéseképpen a világ szállítási dolgozóinak együttes nemzetközi koordinált akcióját.

Szabadságot Louis Corvalánnak!

Szabadságot a chilei hazafiaknak!

Vessenek véget a terrornak!

Le a juntával!

A Szállítási Dolgozók Szövetségének Titkársága

Meghívó 180 nyugdíjasnak

A Landler járműjavítóban tisztelet és megbecsülés övezi az idős vasutasokat

A *Landler Jenő Járműjavító* szakszervezeti bizottsága az idén is megrendezte az üzem nyugdíjasainak hagyományos találkozóját. A meghívásnak eleget tett 180 nyugdíjast az üzem gazdasági, politikai és tömegszervezeti vezetősége nevében *Sándor Géza*, a művelődési ház igazgatója köszöntötte. Az idős vasutasok tiszteletére rendezett műsorban fellépett *Sinkovics Teréz* népdalénekes, *Kanyó* bűvész és a Landler Jenő Művelődési Ház színjátszó együttese. A *színjátszók* szavalattal, villámtréfákkal szórakoztatták a kedves „vendégeket", majd az üzem dolgozóiból alakult esztrádzenekar tette még hangulatosabbá az egyébként is derűs találkozót.

Az uzsonna közben kialakult beszélgetés alkalmat adott arra, hogy a régi barátok, elvtársak, munkatársak elmondják egymásnak, mi újság az üzemben, illetve, hogy miként telnek a jól megérdemelt pihenés napjai.

Simon László, a szakszervezeti bizottság titkára megemlítette, hogy a nyugdíjasokkal való foglalkozásnak nem egyedüli módja a minden évben megrendezett találkozó, hiszen a nyugdíjasok szakszervezeti alapszervezetét — amely ugyan szervezetileg nem tartozik közvetlenül az szb-hez — rendszeresen támogatják a műhelybizottságok is. *A nyugdíjasok a lehetőségekhez mérten részesülnek az üdülési beutalókból, s kedvezményesen látogatják a művelődési ház rendezvényeit, a könyvtárat,* s saját klubjukban pedig kulturált körülmények között találkoznak, beszélgetnek, olvasgatnak, szórakoznak az év minden szakában.

Mindezek ismeretében természetes, hogy amikor a zene elhallgatott. *Tóth Feri* bácsi lépett a mikrofonhoz, és nyugdíjas társai nevében köszönetet mondott a sok-sok támogatásért, nem utolsó sorban a vendéglátásért, az újabb találkozó megrendezéséért. És ugyanilyen természetes, hogy a járműjavító és a művelődési ház vezetői, dolgozói a jövőben is a tőlük telhető módon, megkülönböztetett szeretettel és tisztelettel gondoskodnak az idős vasutasokról.

Szatmári József

500 éves a könyvnyomtatás

Kiállítás a BVKH Kéktermében

A könyvnyomtatás 500. évfordulója alkalmából október 10-e és 31-e között *műszaki könyvkiállítást* rendezett a BVKH szakkönyvtára. A hivatal úgynevezett Kéktermében létrehozott kiállítás felhívta a figyelmet a szakkönyvek jelentőségére és a legújabb kiadású kötetekre. A műszaki-technikai forradalom korában a vasútnál is a dolgozók magas színvonalú szakmai és műszaki felkészültsége szükséges a növekvő igények nyomán adódó fuvarozási feladatok teljesítéséhez, s a kiállítás rendezői ennek alapján válogatták össze a bemutatott, olvasásra ajánlott anyagot.

A kiállítás lezárulása után is érezhető volt, hogy a szervezők nem hiába fáradoztak, *a BVKH dolgozói közül azóta igen sokan keresték fel a könyvtárat* abból a célból, hogy a kiállításon látott könyveket kikölcsönözzék.

Juhász Jánosné,
szakkönyvtáros



Miskolcon is jól sikerült a járműjavító üzem klubjában rendezett műszaki könyvkiállítás és ankét. Képünk ennek megnyitóján készült.

(Hajkó József felvétele)

MISKOLC-TISZAI PÁLYAUDVARON:

Sikeresnek ígérkezik az oktatási év

A *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* az 1973/74-es politikai oktatási év megkezdése előtt közös intézkedési tervet készített a szakszervezeti bizottság és a pártbizottság. Ennek eredményeképpen *1250 dolgozó vesz részt a szemináriumi előadásokon.*

A szakszervezeti politikai oktatásokon a hallgatók között 270 nő is található, *tehát a női dolgozók 65 százaléka jelentkezett szakszervezeti oktatásra.* Az előadásokat úgy szervezték meg, hogy a forduló szolgálatot teljesítő dolgozók is részt vehessenek rajta, így összesen 22 csoportba osztották a hallgatókat.

A tanfolyamok vezetésére, illetve az előadások megtartására tapasztalt propagandistákat állított be a szakszervezeti bizottság. *Külön elismerést érdemel a Béke szocialista brigád,* melynek minden tagja vállalta egy-egy politikai iskola vezetését.

Miskolc-Tiszai pályaudvarról egyébként, hét propagandistát küldtek továbbképzésre Aggtelekre, ahol megismerkedhetnek az oktatási év tematikájával, az előadások anyagaival és azok helyes előadás módjával.

Kisvárdai János

Kitüntetések november 7. alkalmából

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül párt-, társadalmi és tömegszervezetek tisztségviselőinek és aktivistáinak, köztük több vasutasnak adományozott kormánykitüntetést a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa. A

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesült: *Décsi László* lakatos, alapszervi párttitkár (MÁV Dunakeszi Jj. Ü.), *Kiss Sándor* alapszervi párttitkár (Celldömölk Vont. Főn.), *Tóth Ferenc*, a dombóvári csomóponti pártbizottság titkára. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapta: *Acsai Mihály*, Vasutasok Szakszerv. szegedi TB-titkára, *Hajdú József*, Vasutasok Szakszervezete Szervezési és Káderosztály. A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesült: *Németh Ilona* pénzügyi előadó, a szombathelyi TB. tt-felelőse (MÁV Szombathelyi Igazgatóság), *Szücs István* mozdonyvezető, a Vasutasok Szakszerv. KV-tagja. (MÁV Hatvani Vont. Főn. Salgótarjáni Kirendeltsége).

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulója alkalmából a MÁV Vezérigazgatóságán elsőízben tüntettek ki olyan vasutasokat, akik szolgálati beosztásuk mellett hosszú évek óta végeznek párt, KISZ és szakszervezeti munkát. A november 2-án rendezett ünnepségen jelen volt *Szabó Antal* főtitkár. *Dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály pártbizottsága titkárának megnyitója után *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója méltatta a Nagy Októberi Szocialista Forradalom jelentőségét, a párt- és KISZ-szervezetekben, valamint a szakszervezeti mozgalomban áldozatosan dolgozó vasutasok érdemei. Ünnepi beszéde után kitüntetéseket adott át.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

ERDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesítette: *Csillik Ferenc* ellenőrt (MÁV Építőgépjav. Ü. Jászkisér); *Kovács Antal Pálné* intézőt (Nagykőrös áll.); *Pánczél Pálné* intézőt (Budapesti Vasutig).



Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója kitüntetést ad át Csáki Jenőné főintézőnek

(Laczkó Ildikó felvétele)

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: *Csáki Jenőné* főintézőt (Záhony körzeti állomásfőn.); *Farkas Kálmán* főfelügyelőt (Dorog Vont. főn.); *Gémesi Mihály* főfelügyelőt (Pécs Vont Főn.); *Horváth Gyula* felügyelőt (Kaposvár áll.); *Kedves Ferenc* tanácsost (Záhony all.); *Kiss János* műsz. felügyelőt (TBÉF); *Kovács Antal* főellenőrt (Szolnok Vont Fon.); *Nagy László* műsz. tanácsost (Debrecen Jj. Ü.); *Petró István* mérnök intézőt (Miskolc Jj. Ü.); *Rajs József* főellenőrt (Északi Jj. Ü.); *Séner András* főtanácsost (Szeged áll.); *Szikora Béla* főfelügyelőt (Bp. Ferencváros áll.); *Volovinovszki Mihály* segédtisztet (MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.).

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára

KIVÁLÓ DOLGOZÓ

kitüntetésben részesítette: *Barcsai Márton* főfelügyelőt (MÁV Tervező Int.); *Benedek Imrené* ellenőrt (Bp. Nyugati áll.); *Duchony Gyula* műsz. intézőt (Vasúti Főoszt. 7. Szakoszt.); *Fekete Benedek* ellenőrt (Miskolc Vont. Főn.); *Fodor József* segédellenőrt(Komoró áll.); *Gombos Dénes* intézőt (Dombóvár Ép. Főn.); *Jobban István* főellenőrt (Szekszárd Pft. Főn.); *Katona János* ellenőrt (Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.); *Kiss István* felügyelőt (Keszthely áll.); *Murvai Zoltán* főfelügyelőt (Debreceni Vasútig.); *Rákosi János* műsz. főellenőrt (Miskolc Vont. Főn.).

A szakszervezeti mozgalomban eredményesen dolgozó társadalmi és függetlenített tisztségviselők kitüntetésére került sor november 2-án a vasutasszakszervezet székházának elnökségi tanácstermében. A kitüntetéseket Szabó Antal főtitkár adta át. A

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ARANY FOKOZATA

kitüntetést kapták: *Beszterczi Mihály*, Nyíregyháza állomás kultúrotthon igazgatója; *Bogáts László*, a szegedi területi bizottság részfoglalkozású munkatársa, nyugd. társ. aktíva; *Böröcz István*, a szombathelyi területi bizottság tagja. Szombathelyi Vasútig. oktatási csoportvezetője; *Eskúdt Mihály*, a pécsi területi bizottság titkárhelyettese; *Henyei Ferenc*, az Utasellátó Váll. szb politikai munkatársa; *Kádár János*, Debrecen áll. üzemi normása, az szb társadalmi munkavédelmi felügyelője; *Pere József*, a vasutasszakszerv. pénzügyi és gazdasági oszt. vezetője; *Simon László*, a Landler Jenő Jj. Ü. szb független titkára; *Siska László*, a budapesti vasútig. szb független titkára; *Somogyi Júlia*, a budapesti területi bizottság nvugd. kádernyilvántartója; *Tézer Jánosné*, a Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn. függetlenített könyvtárosa, a budapesti ter. biz. kultúrbizottságának és nőbizottságának tagja; *Gáspár István*, Bp. Nyugati pu. vezető propagandistája.

Az ünnep alkalmából SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT EZÜST FOKOZATA kitüntetésben 15, oklevél elismerésben 150 szakszervezeti tisztségviselő részesült.

A munkásőrségben végzett eredményes munkájáért *Kellner István*, a Vasutasok Szakszervezete Kultúrnevelési és Sportosztály vezetője a

HAZA SZOLGALATÁÉRT ÉRDEMÉREM ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesült.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulója alkalmából a testnevelés és sport terén elért kiemelkedő tevékenységük elismeréséért több vasutas sportvezető részesült kitüntetésben.

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa

A SPORTÉRDEMÉREM ARANY FOKOZATA

kitüntetést adományozta: *Molnár Györgynek*, a BVSC elnökének; *dr. Nedeczky Lászlónak*, a BVSC vívószakosztálya vezetőjének; *Utassy Józsefnek*, a Ceglédi VSE elnökének.

A SPORTÉRDEMÉREM EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapta: *Kiss Tibor*, a BVSC elnökségi tagja.

A SPORTÉRDEMÉREM BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: *Melisek Elemérné*, a BVSC előadója. *dr. Szirányi Cyrill*, a BVSC elnökségi tagja.

Ketten a kitüntetettek közül

Huszonkét éve a központi vezetőségben



Szücs István mozdonyvezető november 6-án ünneplőbe öltözött, és Somoskőújfaluról Budapestre utazott. Bement a SZOT székházába. Ott kezet szorított vele Gáspár Sándor főtitkár, miközben átadta részére a kitüntetést: *a Munka Érdemrend bronz fokozatát, s a velejáró 3000 forintot.*

— Milyen érzés volt?

— Nagyon jó. Mindig igyekeztem becsületesen dolgozni, s nagyon jó érzés, hogy megbecsülik a munkámat. Nem először kaptam kitüntetést. 1963-ban a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés bronz-, 1970-ben arany fokozatát, még abban az évben a *Felszabadulási emlékérmet*, most májusban pedig *Kiváló vasutas* kitüntetést kaptam. Nagyon örültem minden megtisztelte-tésnek, de ez utóbbinak talán a legjobban ...

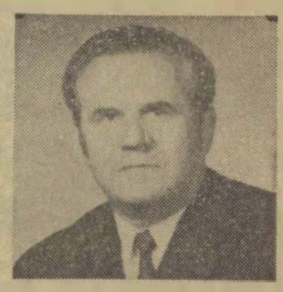
Szücs István 1945 szeptemberétől mozdonyvezető. Előtte négy évig mozdonyszerelő lakatosként dolgozott Miskolcon és Debrecenben. A vasúthoz való vonzódása még régebbi keletű. Azt mondja, gyerekkorában támadt benne a vágy: *„Csak mozdonyra, csak mozdonyra!"* Édesapja pályaőr volt. Egyik öccse, József, Salgótarjánban mozdonyvezető, a másik, János, Galgamácsán pályamester.

— *Nehéz munka, de szép. Ha most kezdeném, akkor is csak gépre mennék.* Nekem olyan, amikor letelik egy nehéz szolgálat, mint másnak, ha tekézésből megy haza. Élvezem a munkát. Azt mondják, a gőzösön már nem lehet keresni. Dehogynem. Ha tisztességesen dolgozik az ember, megtalálja a számítását anyagilag is. Igaz, sok ünnepről, vasárnapról le kell mondani, de így is csak 220—230 órát dolgozunk egy hónapban, nem úgy, mint valamikor, hogy 300—350-et is le kellett húzni. Szóval, *jó ez, akárhogy is nézzük ... Csak szeretni kell.*

Ma is gőzmozdonnyal jár, általában Somoskőújfalu és Hatvan között. Ám a szolgálat még nem minden. A szakszervezeti mozgalomban 1949 óta vesz részt. *1951-től a központi vezetőségnek is tagja.* Három éve a központi vezetőség mellett működő *vontatási szakbizottság* vezetője. Sok gonddal-bajjal jár ez a munka is, de szívügyének tekinti, örömmel végzi.

— *Két és fél évem van még a nyugdíjig, akkor leszek 55 éves.* Minket már nem képeznek át korszerű gépekre, nem is igen lesz ránk szükség. Táppénzen összesen talán csak két hónapot voltam, de már egyre nehezebb a szolgálat. *Sajnos, nálam is kezd előjönni a reuma, a mozdonyvezetők betegsége. Amikor csak tehetem, fürdőbe járok, a gyógyvíz használ. Tudja, csak megeszi az embert az idő ... Nincs mit tenni ellene. Azért az 1976-os vasutasnapig mégiscsak szeretném kihúzni ...*

Szervező titkár az Utasellátónál



Henyei Ferenc, az Utasellátó Vállalat szakszervezeti bizottságának szervező titkára. November 7. alkalmából megkapta a „Szakszervezeti munkáért" kitüntetés arany fokozatát.

— Érzem, hogy a kitüntetés nemcsak az enyém; az egész testület megbecsülését látom benne. Vállalatunknál — 870 munkahelyen — hat és fél ezren dolgoznak. Munkánk szorosan összefügg a vasútéval, mondhatni: elválaszthatatlan attól. Én magam sem tudtam még elszakadni a „nagyvasúttól", s nem is akarok. Nagyon jól érzem magam egykori munkatársaim, kollégáim között. Amikor találkozunk, mindig a vasút a fő téma.

Nem is csoda. *Henyei Ferencnek már a nagyapja is a vasutat szolgálta: pályaőr volt.* Édesapja előbb pályamunkásként, majd pályamesterként dolgozott. Apósa váltókezelő volt, felesége a MÁV Első Biztosító és Segélyegyesületnél üdültetési előadó. Ő maga pályamunkásként kezdte Vácon, 1941-ben.

— A felszabadulás után gyalog jöttünk be Nagymarosról Vácra. Még nem járt a vonat. *Két hátizsákkal érkeztünk Pestre, ez volt minden vagyonunk, s itt házasodtunk össze 1945 májusában.* Rákosrendezőre kerültem; voltam kocsifelíró, átmenesztő, térfelvigyázó, végül távirász. 1947—48-ban kezdett még mozgalmasabb lenni az életem. A szakszervezetnek már 45-től tagja vagyok, s 1952-ben léptem be a pártba. Elvégeztem a tisztképzőt, azután leéretségiztem, utána még elvégeztem a vasútforgalmi technikumot és a marxista—leninista esti egyetemet, a szakosítóval együtt. Később személyzeti vezető lettem, majd 1960—65 között a budapesti MÁV kórház személyzeti osztályát vezettem. *Nyolc éve itt, az Utasellátónál dolgozom, 1971 óta szervező titkárként.*

Munkája szerteágazó, sokrétű: 14 területi igazgatóságnál a szakszervezeti bizottságok irányítása, a dolgozók ezreinek gondja, kérése, panasza, a párt- és gazdasági vezetőkkel való együttműködés, a feladatok, tervek egyeztetése — egyszóval mindaz, amit a szakszervezetben tenni kell. A javaslatból, amelyben kitüntetésre felterjesztették, érdemes idézni: *„... több mint 25 éves társadalmi munkáját kívánjuk elismerni. Minden funkciójában hasznosan, eredményesen dolgozott, és elismerést, tekintélyt szerzett a szakszervezeti mozgalomnak."*

— Nem vagyok elégedett, érzem, hogy lehetne még jobban is dolgozni — mondja. — *Bátorság, felelősségvállalás kell ehhez a munkához, hiszen a vélemények nem mindig egyeznek.* De csak így lehet előbbre jutni. S itt, az Utasellátónál is van még jónéhány olyan feladat, amelyet a szakszervezetnek meg kell oldania. Tervekből nincs is hiány. dolgozunk, ahogy erőnkből futja. Nem ülhetünk a babérainkon.

Azok közé tartozik, akikre könnyen mondják mások: *„nyughatatlan", „izgága", „mit akar már megint?".* Azok közé, akik mindig előre akarják vinni a közös ügyet, és önös érdekeikkel sem törődve síkra szállnak másokért. Ez bizony néha kockázattal jár. Ebben a munkában nem az izmok, hanem az idegek kopnak, morzsolódnak. Mégis igaza van:

— *Csak így érdemes élni, dolgozni.*

P. J.

Szentlőrinci változások

A község társadalmi rendezvényeit is az új vasutas-klubban tartják

Betongerendák meredeznek a szentlőrinci vasutasklub meghosszabbított udvarán — épül már a modern, kétsávos tekepálya, a sportolni és szórakozni vágyók legnagyobb örömére.

Amikor legutóbb hírt adtunk a leégett régi kultúrház helyén villámgyorsasággal felépített új művelődési otthon életéről, egyúttal a helyiek egy kérését is teljesítettük, akik anyagi támogatást szerettek volna kapni a tekepálya építéséhez. *Nos, mint már annyiszor, ismét segített a szakszervezet, 20 ezer forinttal hozzájárult az építési költségekhez.* A kozségi tanács ingyen juttatott területet, a kőművesmunkák és az építőanyag fuvarozásának legnagyobb részét pedig társadalmi munkában végezték a vasutasok és a község lakosai, elsősorban a pécsi Uránt dolgozói. Ez a vállalat szintén kitett magáért, hiszen *30 ezer forinttal maga is hozzájárult a létesítmény költségeihez.* Szeptember elejére már a hullámpala is megérkezett, remélhetőleg hamarosan tető kerül a tartógerendákra.

De nem ez az egyetlen változás az új klub működésének egy esztendeje alatt. *Németh János*, aki nagy lelkesedéssel és rátermettséggel irányította a klub munkáját, elment az állomásról, más szolgálati helyre került. Örökét *Bencsik Tibor* vette át. A fiatalember nemrég végzett a MÁV Tisztképző Intézetben, éppen most házasodott meg, s október elsejétől mint az szb. kultúrfelelőse végzi ezt a társadalmi megbízatást. Addig pedig, néhány hónapon keresztül *Tankó József* szb.-titkár és *Papp Ferenc*, az szb. gazdasági felelőse gondoskodott arról, hogy zavartalan legyen a klubtermek és a könyvtár élete.

Több műsoros estet, bált rendeztek a tavasz óta, legutóbb a szentlőrinci búcsú alkalmával. Ez utóbbi teljes bevételét, mintegy tizenegyezer forintot, felajánlották ugyancsak a tekepálya építésére. Közben a régi pályán rendszeres háziversenyeket tartottak, s asztaliteniszben (sajnos, egyelőre még mindig csak egyetlen asztalon) is eldöntették már, hogy ki bánik legügyesebben az ütővel és a kaucsuklabdával. A vasutasklub változatlanul a község társadalmi rendezvényeinek színhelye is, még a helyi építő KTSZ közgyűlését is itt tartották meg.

Papp Ferenc, gazdasági felelős azonban egy különös gondjukról tájékoztatott.

— *Ha sok a vendég, nem tudjuk őket leültetni, mert nincs mire. Kevés a szék.* Kaptunk ugyan e célra 17 ezer forintot, de nem tudtuk felhasználni, mert még Pécsen, Villányban és Mohácson sem lehet széket vásárolni. Egyetlen lehetőség maradt: *magán kisiparosnál megrendelni a bútorokat.* Sikerült kijárnunk, hogy engedélyezzék ezt (egyébként így még olcsóbban is vásárolunk), a kisiparos azonban csak 20 darabonként tudja szállítani a megrendelt 100 széket.

A könyvtárban viszont van elég ülőhely, és a sok látogató, a kölcsönzött könyvek nagy száma a kisegítő könyvtáros, *Simon Lajos* jó munkáját is dicséri. A könyvtárénál nagyobb forgalommal csak a büfé dicsekedhet. Ez az egyetlen a kultúrházban, amely nem a vasutasok kezelésében működik.

— *Elég baj az nekünk* — mondta Papp Ferenc. — *A büfé kezelésére szerződött ÁFÉSZ ugyanis bérleti díjat a forgalomtól függetlenül fizeti.* Ezért nem érdekelt abban, hogy például bővítse a berendezést, vagy felszereljen egy bojlert, amely a konyhának meleg vizet szolgáltatna. Pedig akkor főtt ételeket is készíthetnének, így pedig a KÖJÁL nem ad erre engedélyt.

A klub vendégei azonban szeretnének ott is ebédelni vagy vacsorázni. Esetleg süteményeket is fogyasztani, amelyeknek elkészítésére szintén nem vállalkozik a szövetkezet. Úgy hírlik, lesz változás: *átveszi a MÁV Utasellátó a büfét*, és megteremti azokat a feltételeket, amelyek alapján étteremmel is bővülhet a szentlőrinciek új klubja.

Schöffer Jenő

„Interjú" a szocialista brigádklubban

A Landler Jenő járműjavító tmk-üzemrészében dolgozó szocialista brigádok és a művelődési ház közös szervezésében jól sikerült a brigádklub legutóbbi programja. Ez alkalommal — október 19-én — *Vitray Tamást*, a Magyar Televízió munkatársát „interjúvolták meg" a brigádtagok.

Az érdekes, közvetlen hangú élménybeszámoló után tiszteletbeli brigádtaggá választotta a tévé riporterét a *Hamburger Jenő*, a *Frankel Leó*, a *Rózsa Ferenc* és a *Kulich Gyula* szocialista brigád, s a megtiszteltetés elfogadásának tényét Vitray Tamás sajátkezűleg jegyezte be a brigádnaplókba.



„A tiszteletbeli tagságot köszönettel vállalom" — jegyzi be Vitray Tamás

Kedvező adottságok — nehéz munkakörülmények

REKONSTRUKCIÓRA VÁR A VESZPRÉMI VONTATÁSI FŐNÖKSÉG

A vasút egyik legkisebb vontatási főnöksége üzemel Veszprémben. Az itt szolgálatot teljesítő 230 dolgozó 31 mozdonyon és a javítóműhelyekben hasznosítja tudását, szorgalmát. Elsősorban személyvonatokat továbbítanak, másrészt a környező bányák, ipartelepek részére teljesítenek tartalékszolgálatot.

— *Azon felül, hogy itt a veszprémi térségben sajátos feladatokat teljesítünk, a székesfehérvári és a celldömölki vontatásnak is segítünk* — mondta — *Farkas László*, a főnökség vezetője — az előbbieknek azzal, hogy Székesfehérvár—Sárbogárd között mi továbbítjuk a 9163 számú teher- és a 9130 számú személyvonatot. Celldömölk irányában „léptetős" besegítést végzünk. Menetirányítói tartalékvonatokat továbbítunk, így a celldömölkiek a szombathelyieknek segíthetnek többet az elegytovábbításban.

Egyenlően elosztják a munkát

— *Kedvező és kedvezőtlen adottságokkal egyaránt rendelkezünk* — folytatta Farkas László, s elmondta, hogy csak 375-ös és 424-es gőzmozdonyokkal és M 44-es sorozatú Diesel-gépekkel rendelkeznek. A tiszta profil nagyon kedvező feltételeket biztosít a gépek karbantartásánál. Kedvezőtlen viszont, hogy ehhez a tiszta profilhoz *kevés az utazó személyzet. Mindössze 102 motorvezető, mozdonyvezető és fűtő áll a főnökség rendelkezésére.*

Nagyon megnehezíti a főnökség szervező munkáját az immár krónikussá vált létszámhiány. Így azután nem csoda, hogy szeptemberben 243, októberben 250 szolgálati órát teljesített átlagosan a veszprémi utazószemélyzet. A harmadik negyedévben ugyan 235 óra volt a szolgálati órák átlaga az utazóknál, de a mozdonyfelvigyázók igyekeztek egyenlően elosztani a munkát.

— Tavaly vezettük be azt a rendszert, hogy egy hónapra csak az egyik mozdonyfelvigyázó vezényeljen — tájékoztatott módszerükről Farkas László. — A múlt hónapban azt is bevezettük, hogy az egyik felvigyázónk szolgálati órafelelősként is dolgozik. *A grafikus vezénylési naplóban napra készen vezeti az óragrafikont, így pontosan látjuk, kit lehet jobban igénybe venni és ki az, akit a hónap vége felé már nem vezényelhetünk szolgálatra.*

— Mit tesznek ilyenkor, hiszen a vonatokat azért mégis továbbítani kell?

— Igazgatóságunk IV. osztálya ismeri problémáinkat — felelte a főnökség vezetője — a múlt hónap végén is három motorvezetőt kaptunk Tapolcáról, akik átsegítettek bennünket a legnagyobb nehézségeken.

A Bors kulisszája volt

A főnökség legnagyobb problémája, hogy elavultak létesítményei. A mozdonyszín épületének fagerendázatát, deszkázott homlokzatát már erősen kikezdte a múló idő... *A körülmények nem teszik lehetővé a szociális ellátás megfelelő színvonalát. Ma már ritka jelenség, de itt még látható a kitett kocsiszekrény, amely a kocsilakatosok öltözője és műhelye is.* Nem véletlenül esett a Bors című kalandfilm rendezőjének választása a veszprémi mozdonyszínre, amikor a film első képsorait forgatták. Itt semmit nem kellett átalakítani az 1919-ben játszódó jelenethez. A kopott, füstös fahomlokzat korhű kulisszának bizonyult.

Tíz éve várják a rekonstrukciót a vontatási főnökség dolgozói. Helyüket már el is egyengették az állomás mellett, amikor a beruházási korlátozások következtében mégis el kellett halasztani az új vontatási létesítmények építését.

— *Nagyon várjuk már a rekonstrukció megkezdését* — mondotta Fazekas László —, *mert amíg nem tudjuk felszámolni a mostoha munkakörülményeket, addig csak hiába várunk több fiatalt, pedig nagy szükségünk lenne rájuk és most már kereseti lehetőségeket is tudnánk biztosítani.*

A nehéz munkakörülmények és a krónikus létszámhiány ellenére eredményes a veszprémi vontatási főnökség munkája. A kocsi- és a mozdonyjavító műhelyek teljesítménye szépen javul, tökéletesedik, amióta Fekete István, a fiatal mérnök idekerült reszortosnak. Szeptemberben elvégezték az első D 3-as javítását, amire korábban mindig Szombathelyre kellett vinni az M 44-es gépeket. A főnökség 100 elegy-tonnakilométer-tervét a harmadik negyedév végéig 101,6 százalékra, haszonkilométer-tervét 101,3 százalékra teljesítette. Az üzemeltetési önköltségben még 2,8 százalékos túllépésük van vonatjaik gyakori kihasználatlansága miatt. Arra számítanak, hogy az év végéig, a szénszállítások megélénkülésével még pótolhatják ezt.

Kitesznek magukért a szocialista brigádok

A főnökség szocialista brigádjai igyekeznek mindent megtenni ezért. A felajánlások két évi teljesítése alapján kétszer nyerte el az ezüst szocialista brigádérmet *Hohl Nándor* 12 tagú Diesel-mozdony-javító brigádja. Az idén tovább emelték munkájuk színvonalát, és elvégezték az első D 3-as javítást is. Bronz szocialista brigádéremmel már két alkalommal jutalmazták a gőzmozdony-javító brigádot, amelynek *Szalai László* esztergályos a vezetője. 1973 eddig eltelt időszaka is a brigád erősödését hozta. Az utazóknál az egyik legjobb brigáddá lépett elő ebben az évben az M 44—004 pályaszámú mozdonyon dolgozó KISZ-brigád, *Németh Albert* vezetésével.

A bronz fokozatú szocialista brigádéremmel kitüntetett villanyszerelő brigád *Raposa László* vezetésével már több fontos fejlesztési munkát elvégzett az Idén. Hajmáskéren befejezték a vízállomás teljes rekonstrukcióját, Ravaszd megállóhelyen hálózatkorszerűsítést hajtottak végre. Herenden most fejezik be az állomás világításának korszerűsítését.

Néhány évvel ezelőtt a szombathelyi igazgatóság területén a „büntetőtábor" jelzővel összekapcsolva emlegették vasutas körökben a veszprémi vontatási főnökség nevét. De mindez már a múlté; ezen a főnökségen is erős törzsgárda dolgozik, s ha még az átlagosnál nehezebb körülmények között is, de megállják a helyüket ezek a vasutasok.

L. J.



A székesfehérvári vontatási főnökség két fiatal műszaki szakembere, Németh Béla és Bognár János már a gyakorlatban hasznosítja azt a tudást, amit a közelmúltban szerzett a kétéves tisztképző tanfolyamon: egy javításra váró Diesel-mozdony hibáit állapítják meg a munka megszervezése előtt.
(Balogh József felvétele)

Új állomást avattak Balatonfüreden

A korszerű felvételi épület nemcsak a jelennek, a jövőnek is készült

Balatonfüred állomás új felvételi épületét november 5-én avatták. Az átadáson megjelent *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, s ott voltak Veszprém megye, illetve Balatonfüred város párt-, tanácsi és társadalmi szervezeteinek képviselői, valamint a vasút több vezetője.

Az impozáns állomásépület várótermében rendezett ünnepségen *Auguszt János*, a Vasutasok Szakszervezete szombathelyi területi bizottsága titkárának üdvözlő szavai után *Szabó Béla* vasútigazgató tartott avató beszédet. Kiemelte, hogy csaknem két évtizedes munka fejeződött be az új felvételi épület átadásával. A Balaton északi partján húzódó 107 kilométer hosszú szabadbattyán—tapolcai vonal teljes rekonstrukcióját 1954-ben kezdték el, s ennek során mintegy 150 kilométer vágányt, 240 műtárgyat, 50 kitérő csoportot építettek és 12 új állomás kapott új felvételi épületet. *A vonal korszerűsítésére összesen 687 millió forintot fordítottak. Ebből a legnagyobb beruházási összeget, 110 millió forintot a most átadott balatonfüredi állomás építése igényelte.*



Szabó Béla, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője átvágja a nemzetiszínű szalagot.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Milyen is hát a balatonfüredi új állomás?

A város központjában fekszik, közvetlen kapcsolatban áll a Balaton-parttal és a fejlesztendő üdülőterülettel, illetve a gyalogos aluljárón keresztül a régi városrésszel és a régi üdülőteleppel. Főbb műszaki adatai: *141,5 méter hosszú, 27 méter széles, 21 méter magas. 534 cölöpre épült a talajmechanikai szakvélemény alapján.* Szerkezetileg vasbetonvázas, monolit keretvázakkal és födémekkel. Télen központi fűtés biztosít megfelelő hőmérsékletet. Négyszintes toronyrész uralja az épületet, s a toronyhoz balról és jobbról két, illetve egyszintes épület tartozik. Vonatról nézve a jobb oldali szárny a hosszabb *Ebben kapott helyet alul az 5 személypénztár, az árupénztár, az információs szolgálat, az IBUSZ és idegenforgalmi pavilon, az Utasellátó korszerű konyhája* — amely az egész partot ellátja —, továbbá automaták, bisztró, Volán-pavilon és az aluljáró, amelyből 4 helyen lehet eljutni a szigetperonokra. Az emeleten korszerű váróterem, a váró galériájához csatlakozó étterem várja az utasokat.

A toronyban található a modern, vágányfoglaltságot érzékelő, dominórendszerű biztosítóberendezéssel felszerelt forgalmi iroda, az állomásfőnöki iroda, a mozgalmi szervek helyiségei, a vonatkísérők várakozója, az orvosi rendelők és még több szociális helyiség.

A felvételi épületet *Kővári György* Ybl-díjas főtervező vezetésével a MÁV Tervező Intézet készítette. A kivitelezés a celldömölki Építési Főnökség, a közreműködő MÁV szakipari szervek és 22 alvállalkozó munkáját dicséri. Az épület méreteinél a jövővel is számoltak. Az utasforgalmi célokat szolgáló alapterület megközelíti az 1000 négyzetmétert, ami a legnagyobb nyári forgalomban is kielégíti majd az igényeket.

Az ünnepség után *Fekete József* forgalmi szolgálattevő így nyilatkozott:

— *Még minden új, kissé szokatlan, de mint a közmondás tartja: a jót könnyen meg lehet szokni.* A próbaüzem kifogástalanul zajlott le, s mondhatom, remek érzés, hogy a forgalom irányítása egyetlen kézben összpontosul. Igaz, a felelősség nagy, de a korszerű berendezés kizárja a tévedés lehetőségét. Korábban hat váltókezelő teljesített itt szolgálatot. Az innen három kilométerre lévő Balatonarácsig szigetelt a pálya, *így a műszerasztalon végig figyelemmel kísérhető a vonatok útja.*

A biztonságról, a forgalomról, az itt dolgozó 34 vasutas megváltozott munkakörülményeiről beszélt *Sallai István* állomásfőnök is, majd megkérdeztük, hogy mi lesz a régi állomásépület sorsa?

— *Az Utasellátó Vállalat veszi birtokába.* Valószínűleg jégkrémgyár működik majd benne, amely az egész tópartot ellátja nyáron hűsítővel, édességgel.

Dr. Balázs Ákos
Szelci Teréz

Negyedszázad az utasok szolgálatában

Megalakulásának 25 éves jubileumát ünnepelte az Utasellátó Vállalat

Az elmúlt években hozzászoktunk már, hogy az Utasellátó Vállalat rendezvényeire saját otthonukban került sor, legtöbbször a Nyugati pályaudvar tágas éttermében. Legutóbb azonban szakítani kellett a hagyományokkal. November 2-án a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. s a vállalat megalakulásának 25. évfordulója alkalmából rendezett nagyszabású ünnepséget a MOM Szakasits Árpád Művelődési Otthonban tartották, ahol megjelent *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi államtitkár, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója.

Az ünnepséget *Kovács László*, az Utasellátó vállalati szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg, majd *dr. Juhász Józsefné*, a csúcspártszervezet titkára mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta a Nagy Októberi Szocialista Forradalom világtörténelmi jelentőségét. Kiemelte, hogy a szovjet állam a forradalom győzelmének első napjától, első dekrétumainak közzétételétől a békéért küzdött. *A Szovjetunió, mint szocialista világhatalom napjainkban is a tartós békéért, a népek szabadságáért fáradozik.*

Az ünnepség szónoka ezután a vállalat megalakulása óta megtett negyedszázados útról beszélt. A vállalat szerény keretek között kezdte meg működését a MÁV keretében. A megalakulás évében *20 étkezőkocsival, 41 kosaras járattal, 2 vendéglátó egységgel és 5 árudával rendelkezett az Utasellátó*, amely rövid idő alatt nagy népszerűségre tett szert.

A megalakuláskor a létszám 1227 volt, s ma csaknem 7000 dolgozója van a vállalatnak. A vendéglátó egységek száma 469, az elárusító helyeké 1000. Ezenkívül 308 pályaudvari pavilonnal 113 háló-, étkező, bisztró és büfékocsi járattal rendelkezik az Utasellátó. De ott találjuk a vállalat dolgozóit 10 dunai, 12 balatoni hajón, közel 100 VOLÁN-autóbuszon és három reprezentatív UTASTOURIST üzletben.

A negyedszázados fejlődést a fenti számokon kívül híven tükrözi a vállalat árbevételének alakulása is. *1949-ben 81,5 millió forint volt a bevétel, ugyanez ma 1,5 milliárd forint.*

Az Utasellátó Vállalat különösen az utóbbi években nagy erőfeszítéseket tesz a kulturált utasellátás érdekében. A budapesti nagy személypályaudvarok közül előbb a *Nyugatiban*, majd a *Keletiben* szüntették meg a hirhedt talponállókat, s helyettük bisztrót létesítettek. Ez a törekvés tapasztalható a nagy vidéki csomópontokon működő Utasellátó üzemegységekben is.

Dicséretes a vállalat vezetőinek az a törekvése is, hogy könnyítsen a nők, különösen a többgyermekes édesanyák helyzetén. Erre azért is nagy szükség van, mert a vállalat dolgozóinak 65 százaléka nő. Jeggal büszkék lehetnek arra, hogy a dolgozókról való fokozott gondoskodás eredményeként erősödik a törzsgárda. *Az ünnepségen 94 olyan dolgozót köszöntöttek, akik a megalakulás óta tagjai a vállalatnak.*

Az ünnepi beszéd elhangzása után kitüntetések átadására került sor. A *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetést 5, a *Belkereskedelem Kiváló Dolgozója* kitüntetést 3, *Miniszteri Dicséretet* 6, *Érdemes Vasutas* kitüntetést 4 dolgozó kapott. A *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany és ezüst fokozatát 1—1, az oklevelet 16 tisztségviselő és aktivista kapta meg. 180-an részesültek *Kiváló Dolgozó* kitüntetésben, 17-en főigazgatói dicséretben.

V. F.

Ha jó az együttműködés, nincs „szűk keresztmetszet"

Rendkívüli szállítási feladatot oldottak meg sikeresen magyar és csehszlovák vasutasok

Az idei első félévi teljesítmények alapján *Somoskőújfalu* állomás nyerte el a vándorzászlót a csehszlovákiai oldalon levő *Filakovo* (Fülek) határállomással folytatott munkaversenyben. Az igazi nagy erőpróba azonban még csak ezután következett, mert a viszonylag kis forgalmat lebonyolító határ-átmeneti ponton szokatlanul nagy feladat hárult a két állomáson dolgozó magyar és csehszlovák vasutasokra. A szinte váratlan többletfeladatot az okozta, hogy hazánkból a szomszédos szocialista ország 48 000 tonna gabonát importált a *Banská Bystrica*-i körzet lakosságának ellátásához.

A magyar külkereskedelmi vállalat igyekezett a rendelésnek megfelelően mielőbb teljesíteni a szállítást, ám ennek következtében *a hatvan—somoskőújfalui vonalon összetorlódtak a kilépésre váró, gabonával rakott kocsik, illetve vonatok.* Az átbocsátást az is nehezítette, hogy az általános növényegészségügyi előírások értelmében az ilyen küldemények átadása-átvétele csak nappali fénynél történhet. Az estétől reggelig érkező gabonaküldeményeket tehát későbbi vizsgálat céljából ki kellett sorozni Somoskőújfalun a vonatokból, majd azokat a következő napon átvételre újból felkínálni.

A budapesti vasútigazgatóság már a kezdet kezdetén megpróbálta saját hatáskörében segíteni a határállomás dolgozóinak munkáját. A szállítást úgy szervezte meg, hogy a vegyes elegyű szerelvényekből kisorozott gabonaküldeményekből képezzenek 120 tengelyes zárt vonatokat még a határállomás elérése előtt, s azok a kora reggeli órákban kerülhessenek átadásra. *Az egyoldalról tett intézkedések mégsem mutatkoztak hatásosnak*, mert a zárt vonatok ugyancsak 5—6 órát vártak továbbításra a határállomáson.

A helyes megoldást ez alkalommal — mint a múltban is már annyiszor — a budapesti vasútigazgatóság és a területileg illetékes csehszlovák vasúti szervek együttműködése, a baráti kapcsolatokon alapuló kölcsönös megállapodása hozta meg. A CSD Keleti Igazgatósága és a zvoleni aligazgatóság kérésünknek, illetve javaslatunknak megfelelően intézkedett, hogy csehszlovák részről folyamatosan végezzék a növényegészségügyi vizsgálatokat, sőt, a diszpozíció nélküli küldeményeket is továbbítsák Filakovóra, hogy azután a saját szervek ott gondoskodjanak a szállítmányok sorsáról. *Közös intézkedés született a határon átmenő vonatpárok számának növelésére is*, hogy az elegytorlódás megszűnjön vonalainkon.

A megállapodás és az intézkedések nyomán tovább mélyült a magyar és a csehszlovák vasutasok immár hagyományos barátsága, miközben négy gőzmozdony hordta a 120 tengelyes, több mint 2000 tonnás zárt vonatokat Salgótarjánból a határállomásra, ott pedig az előírt technológia szerint késedelem nélkül vették át azokat a csehszlovák szervek dolgozói.

A nagy feladat sikeresen zárult, majd az ünnepélyes értékelés alkalmával mind a magyar, mind a csehszlovák vasutasok örültek az elért eredményeknek, a mindkét oldalról kilátásba helyezett jutalomnak.

S—R

Húsz nődolgozó szabás-varrást tanul

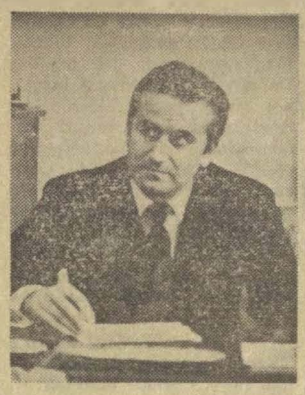
A miskolci járműjavító szakszervezeti bizottsága ez évben másodszor is meghirdette a szabás-varrás tanfolyamot.

Az elmúlt évben harminc, az idén valamivel kevesebb, húsz nődolgozó részvételével, október utolsó hetében indult a tanfolyam, amelynek első felében a szabás művészetével, második három hónapjában a varrással ismerkednek meg a lányok, asszonyok. A tanfolyamot *Czecze Béláné* tanár vezeti. A hatodik hónapra már mindegyik tanítvány saját maga varrta ruhával, sőt ruhákkal büszkélkedhet majd.

Bemutatjuk Urbán Lajost, a MÁV új vezérigazgatóját

1973. november 2-án *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter beiktatta hivatalába *Urbán Lajost* a MÁV új vezérigazgatóját.

A beiktatáson megjelent *Klézl Róbert*, az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Osztályának helyettes vezetője, *Rödönyi Károly* államtitkár. Részt vett a beiktatáson *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára is.



A MÁV vezérigazgatója negyven éves, munkás családból származik. Az 1952-ben tett érettségi után felvették az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem* Szolnokon megindúló vasúti közlekedési üzemmérnöki karára. 1957-ben szerzett mérnöki oklevelet, és ezt követően *a MÁV Távközlési- és Biztosítóberendezési Építési Főnökségéhez* került. Az ország különböző területein építésvezetői beosztásban dolgozott. Néhány jelentős nagyállomás építési munkáit vezette, a balatoni és a győr—hegyeshalmi vonal biztosítóberendezésének korszerűsítésében vett részt. Az építési főnökségen öt évig dolgozott, majd a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium pénzügyi osztályára helyezték, és ott az építőipari árhatósági felügyeletet látta el.

1963-tól az *Országos Tervhivatal* Közlekedés- és Postaügyi Főosztályán volt főelőadó. Ebben a munkakörben a távlati tervezéssel, valamint az 5 éves tervek kidolgozásával foglalkozott. Részt vett a közlekedéspolitikai koncepció előkészítésében és kidolgozásában is. Ezekben az években az ÉKME közlekedésgazdasági tanszékén részt vett az egyetemi oktató munkában.

1967 végén az *MSZMP Központi Bizottsága Gazdaságpolitikai Osztályára* került önálló közlekedési és postaügyi kérdésekkel foglalkozó politikai munkatársnak. Ebben a beosztásban közelebbről megismerte a tárca előtt álló gazdasági és politikai feladatokat, aktívan részt vett a tárcát érintő valamennyi nagy horderejű kérdés anyagának előkészítésében.

1973 júliusában a MÁV vezérigazgatójának első helyettesévé nevezték ki, hatáskörébe kerültek a vasút műszaki fejlesztési és beruházási ügyei.

Az új vezérigazgató beiktatása után a MÁV miniszterhelyettesi hatáskörbe tartozó felügyeletét *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi államtitkár látja el.

Nem felejtünk...

Kiskunfélegyháza állomás dolgozói kegyelettel emlékeznek *Csillag Béla* MÁV-raktárnok 54 évvel ezelőtt bekövetkezett mártírhalálára. A hős vasutast 1919 november 17-én gyilkolták meg Héjjas Iván és Francia Kiss Mihály terrorlegényei.

Csillag Béla a Tanácsköztársaság idején *Kecskemét* állomáson volt raktárnok, *és ott töltött be szakszervezeti tisztséget.* Az 1947-ben felvett népbírósági jegyzőkönyv adataiból kitűnik, hogy a Tanácsköztársaság megdöntése után Szeged állomásra került, s Horthy pribékjei onnan túszként visszahurcolták Kecskemétre. A helyi főkapitány jelentése szerint 1919. november 16-án este kihallgatás ürügye alatt két, katonaruhát viselő különítményes 13 társával együtt ismeretlen helyre szállította. A felszabadulás utáni tanúvallomások azonban hitelesebbek: *Csillag Bélát és társait a törvényszékről vitték el, és a szikrai Dömötör-tanyán végezték ki őket.*

A vasutasok több mint fél évszázad múltán sem felejtik a Tanácsköztársaság szakszervezeti funkcionáriusát, aki életét áldozta a dolgozóknak azokért a jogaiért, amelyeknek már valamennyien birtokosai vagyunk.

Miklós László

Határforgalmi rekord Szob állomáson

Nemcsak a répahegyektől függ ◊ Sokrétű feladat ◊ Irányvonatok „kerülő úton" ◊ Hajrá a bányában is ◊ Sok múlik a brigádokon

Öreg, sokat próbált vasutasok körében az a szólás-mondás járja: *„Az őszi forgalom nem tesz különbséget kis, közép- és nagy állomás között, mert a kis állomásnak az egy-két-három cukorrépahegy ugyanannyi, mint a nagynak az öt-hat még magasabb."*

Ezt a mondást emlegetve kérdezzük *Bernát Istvántól*, Szob állomás főnökétől:

— Hát a határállomáson mivel mérik az őszi forgalom nagyságát, hiszen itt nincsenek cukorrépahegyek?

Kétszer annyi vonat

Hasonló tréfás hangnemben válaszol:

— *Az már igaz, hogy nincs cukorrépahegyünk, de csak azért, mert nálunk ott is vonat mozog, ahol a répahegyeknek kellene magasodniok.*

Klein László, a pártcsúcsvezetőség titkára, *Bába Vince* szakszervezeti elnök, *Kalmár János* főnökhelyettes elégedett mosollyal hallgatják a talpraesett választ. Pedig a főnök nem tréfált. Már sorolja is a kijelentését alátámasztó adatokat:

— Tíz év alatt — amióta Szob közös üzemváltó állomásként Sturovó segítségével bonyolítja a magyar—csehszlovák határforgalmat — még nem fordult elő, ami például az október 4-én 0 órakor kezdődő 24 órában: *63 ki- és belépő vonatot tranzitáltunk 2900 kocsival.* A létszámhoz és a vágányok számához viszonyítva a megszokott napi 25—26 pár vonat is elég munkát ad, hiszen a néhanapján előfordult napi 30 vonatpár is kiemelkedő teljesítménynek számított. Az október 4-i rekordot az ősz folyamán bizonyára többször meg kell még ismételnünk...

A főnökhelyettes veszi át a szót:

— Az imponáló szám még többet árul el, ha meggondoljuk, hogy a határállomáson sokféle, speciális feladat hárul a vasutasokra. *Nálunk jóval bonyolultabb a munka, mint a belföldi állomásokon.*

Példaként először is az OPW-kocsik országok közötti kiegyenlítését említi. A belépőkkel ugyan nincs baj, de annál több a kilépőkkel. Ezeket tisztán kell átadni, különben nem veszi át őket a szomszédos vasút. *Nagy részük mégis szemetesen, piszkosan érkezik Szobra, vagy itt derül ki, hogy javításra szorulnak.* Ez aztán alaposan meghosszabbítja a kezelési időt, és „megugráltatja" a kocsirendezőket, a forgalmi szolgálattevőt, meg mindenkit.

Útlevél nélkül?

Másik speciális szobi feladatként említik: *ha Rákosrendező nem győzi az elegy feldolgozását, vagy ha egyébként is mód, alkalom kínálkozik rá, a belépő vonatokból lőkösházi irányvonatot képeznek, és a budapesti pályaudvarok kikerülésével Vác—Aszód irányban küldik el őket.* Ha figyelembe vesszük, hogy a legutóbbi hónapban is 46 irányvonatot képeztek a szobiak, láthatjuk, milyen sokat könnyítenek munkájukkal az egész vonal forgalmán.

Ezzel szemben akadnak, akik fölösleges gondot, többletmunkát, nehézséget okoznak a határállomáson dolgozó vasutasoknak.

Kormos Ferenc rendelkező forgalmi szolgálattevő, szocialista brigádvezető joggal panaszolja, hogy sok kilépő vonat kísérő személyzete útlevél nélkül érkezik. *Huszonnégy óránként általában 8—10 vonatot kell megállítani és személyzetét váltani csupán azért, mert a vonatkísérők elfelejtik magukhoz venni szolgálati útlevelüket.* Az olyan nagy őszi forgalomban, mint a mostani — amikor minden perc drága —, az ilyesmi súlyos felelőtlenség.

Az ezernyi „tranzitgond"-hoz képest szinte semmiségnek tűnik a helyi feladásokhoz üres kocsikat biztosítani a belépő vonatokból, illetve üres kocsival ellátni a vonalat egészen Vácig, pedig ez sem csekély feladat, főként a személyvonat-csoportok időszakában, grafikonos kiszolgálással. *A szobi kavicsbánya, meg a zebegényi ásványőrlő éppen az őszi hónapokban kéri a legtöbb kocsit, hogy az év végi hajrában ők is elegendő anyagot zúdítsanak a nagy építkezésekhez.*

Kőbányai György, a tapasztalt kocsirendező a következőképpen vázolja a helyzetet:

— *Kihúzóvágányunk nincs, fővágányon tolatunk, ezért sokszor magunk sem tudjuk, hogy az isten csudájában csináljuk, de tény:* ötszöri kiszolgálással végül is minden 24 órában beadjuk a bányának az 1600 tonnás rakodáshoz szükséges kocsimennyiséget.

A szobi gyümölcsfeldolgozó sem panaszkodhat. Még soha nem fordult elő, hogy nem kapta volna meg idejében az exportszállítmányokhoz kért hűtővagonokat.

Molnár József vonatvezető hozzáfűzi:

— *Bizony kinőttük már ezt az állomást.* Bővíteni kellene. Ehhez és a 30 fős létszámhiányhoz képest szinte csodálatra késztető bűvészmutatványnak tűnik a napról-napra elért teljesítmény.

Keresik a rejtett tartalékot

Ami a létszámhiányt illeti, mindenekelőtt több szakvizsgás számfejtő, vámkezelő, raktárnok, árupénztáros, átmenesztő, kocsifelíró kellene. No, meg persze kocsirendező, mert a kirendeltek véglegesen nem pótolják a hiányokat.

— *A munka jobb szervezésével szakadatlanul keressük, hol van még rejtett tartalék* — mondja az állomásfőnök. — Sokat segített rajtunk eddig is, hogy nőket foglalkoztatunk olyan posztokon, ahol ugyan férfiakat kíván a munka, de a nők is megállják a helyüket.

A bértömegből a második negyedévben megtakarított 20 000 forintból 83 dolgozó részesült. A harmadik negyedévi megtakarítás is hasonló arányú volt. Eddig jó eredménnyel jártak a különböző tanfolyamok, és a jövőre nézve ezektől ezután is sokat várnak. *A hathetes árufuvarozási tanfolyamot végzett 16 dolgozó már raktárkezelőként végzi munkáját.* Legutóbb indult egy árupénztárosi tanfolyam, ezenkívül segédtiszti tanfolyamra 14 embert küldtek. Sikerrel járt a kocsifelírók toborzása. Az általános iskola nyolc osztályát végzett új felvételeseket *Osváth Józsefné* átmenesztő tanítgatja lelkesen és eredményesen.

Csak a nagyobb nyomaték kedvéért hagytuk cikkünk végére az öt szocialista brigád kiemelkedő munkájának dicséretét. Közülük a *Gál László* vezette Április 4 brigád 3 éve nyerte el a bronz fokozatot, s az elért színvonalat azóta is tartja. Példáját a többiek is követik. Enélkül nem születhetnének meg a jobb eredmények.

Szász Ferenc

KATIKA HÁLÁJA NYOMÁN

Egy felajánlás, amely értékesebb, mint amilyennek a brigádtagok gondolták

Miskolc-Gömöri pályaudvar Kossuth szocialista brigádja ebben a tanévben egy árva kislányt patronál a martintelepi általános iskolában. A vasutasok a 3. osztályos Katikának a tanév kezdetén megvásárolták a könyveket, füzeteket, tanszereket.

A brigád tagjai szerint *ez a vállalás olyan „semmiség"*, amely említésre is alig méltó, hiszen a közösen biztosított anyagiak nem okoztak senkinek különösebb megterhelést. A kislány megmutatkozó hálája, boldogsága azonban — vagyis az az örömteli kijelentése, hogy most már neki is van apukája, méghozzá mindenki az ő édesapja, aki a brigádba tartozik — erkölcsi értékében igen magasra emeli a brigádtagok szeretetre méltó cselekedetét.

A példa nagy hatással volt állomásunk másik szocialista közösségére, a Radnóti brigádra — írja *Szabó József* tudósítónk. — Ez a brigád szintén elhatározta, hogy felajánlást tesz egy árva gyermek patronálására. *Úgy gondoljuk ezek után, hogy a társadalmi segítségnek ez a módja egyáltalán nem tartozik a lebecsülendő, érdemtelen vállalások közé*, még akkor sem, ha kevesebb az árva gyerek, mint ahány szocialista brigád található az országban.

Diákakció a jubileumi tanév alkalmából

„Fővonal ez, ahol robognak a vonatok!"

Egyhetes pályamunkát vállaltak a vasúti szakközépiskolások

A budapest—cegléd—szolnoki fővonalon mindössze néhány perc alatt futja be a gyorsvonat a *Nyugati pályaudvartól Kőbánya—Kispestig* terjedő tizenegy kilométeres szakaszt. Ugyanezt a távolságot a vasúti szakközépiskolás diákok — a forgalmi tagozat IV./c osztályos, illetve a pályafenntartási tagozat IV./a osztályos tanulói — egy hét alatt, pontosabban hétfő reggeltől, péntek délutánig tették meg. Úgy persze — mert ezért vágtak neki a távnak —, hogy közben *megvizsgáltak és utánhúztak minden sincsavart, mind a jobb, mind a bal vágányon.*

Kemény próba

— Nagyszerű munkát végeztek ezek a gyerekek, akarom mondani: fiatalemberek — dicsérte őket az utolsó napon Kőbánya—Kispest bejárati jelzője előtt *Gógán Ferenc* ellenőr, a Nyugatiban székelő I-es pályamesteri szakasz vágánygondozója, aki a munkavezetői teendőket látta el a IV./c osztály jobb vágányon haladó huszonkét diákjánál.

Tőlük nem messze — a bal vágányon — a IV./a húsz tanulója birkózott a csődarabok által hosszabbított sínszöggkulcsokkal, s a jó munka láttán az ő előmunkásuk, *Nagy József* is éppen úgy meg lehetett elégedve, mint Gógán Feri bácsi, vagy a mellette dirigáló osztályfőnök, a vasúti egyenruhát és főtanácsosi rangjelzést viselő *Németh József* tanár úr.

— De, ni csak, nemcsak fiúk, hanem *lányok is* vannak ezen a férfiakat is kemény próbára tevő nehéz munkán!

— Vannak ám! — válaszolja *Szalontai Zsuzsa* és *Bekő Teri* egyszerre, akikről az osztályfőnökük csakhamar elárulta, hogy semmiképpen nem maradtak el a fiúk mögött.

Jut persze a dicséretből mind a kilenc lánynak, amit már a kezdet kezdetén azzal is kiérdemeltek, hogy nem fogadták el a könnyebb munka lehetőségét. A fiúk viszont lovagiasak voltak: az egyéni fizikum figyelembevételével alakították ki a munkabrigádokat. Az egyik csoportban két fiúnak két lány volt a párja, a másikban két lánynak egy fiú segített, a harmadikban egy lány adta a segítséget két erős legénynek, és így tovább. Az osztály kitűnő, valamennyi tárgyból csillagos ötös tanulóját — *Édes Lászlót* — közfelkiáltással választották meg *figyelőőrnek*. A lelkiismeretességéről ismert Laci vigyázott az alkalmi pályamunkások testi épségére: *ha vonat közeledését észlelte, azonnal fújta a „riadót", hogy mindenki idejében elhagyja a pályatestet.*

Átveszik az örökséget

Egy ilyen kényszerszünetben váltottunk szót a kéttagú „szuper-brigáddal", *Csonka Lászlóval* és *Deák Sándorral*. Végig ők ketten haladtak az osztály után, s azokat a sincsavarokat, amelyeken a többiek már nem tudtak semmit sem mozdítani, ők még tekertek rajta feszülő izmaikkal.

— Sajnos, tanulásban nem járunk elől, de *ilyenkor megmutathatjuk, hogy mit tudunk* — szólt mosolyogva és izzadó homlokát törölgetve Deák Sanyi. — *Fővonal ez, ahol szüntelenül követik egymást a jól megterhelt, illetve nagy sebességű vonatok, ezért nem mindegy, milyen alattuk a pálya...*

— *Tavaly ősszel Kigyóspusztán, a téeszben szüretelt az osztályunk, s akkor is mi kettten Sanyival nyertük meg a brigádversenyt* — vette át a szót Csonka Laci. — *Azért kétszáz forint külön jutalmat és osztályfőnöki dicséretet kaptunk. Ha minden jól megy, ez alkalommal sem kell szégyenkeznünk...*

— Az biztos. De vajon van-e vasutas a családban, aki büszkén olvashatna az ujságban a jogos dicséretről? — kérdeztük.

— *Az édesanyám kocsitisztító a Nyugati műszaknál* — válaszolta Sanyi. —*Tizenöt éve ő nevel a húgommal együtt, szerény fizetéséből.*

— *A mi rokonságunkban majd én fogom megalapítani a vasutas dinasztiát* — szólt hetykén Laci, majd hangot váltva folytatta: — *Apám olvasztár a csepeli Vasműben, a Martin-kemencénél, anyám pedig a Magyar Posztógyár szövőnője. A munka szeretetét, amit tőlük örököltem, és a vasút iránti rajongást, amit osztályfőnökünk oltott belénk, érettségi után a MÁV-nál akarom kamatoztatni...*

Közös kiadások

Lényegében ilyenek — szorgalmasak, lelkesek, nemes gondolkodásúak — ezek a diákok. Igazgatójuk — *Tóth István* — és az egész tanári kar *e tulajdonságaik ismeretében ajánlotta fel a budapesti vasútigazgatóságnak, hogy a mintegy 500 főnyi diáksereg egy hétig tartó kisegítő munkát vállal a létszámhiány enyhítése érdekében.*



— Hó-rukk! Húzd meg! — hangzik a vezényszó, s a diákok szorításának sorban engedelmeskednek a csavarok

— Úgy gondoltuk, hogy részt veszünk a személykocsik takarításában — mondotta a IV./c osztályfőnöke. — Azután azt a választ kaptuk a vasút vezetőitől, hogy bár a kocsik tisztítása is fontos, *a közlekedés biztonsága még annál is előbbrevaló*, illetve a pályafenntartásnál még inkább hiányzik a munkaerő. Így lettek a szakközépiskolások október 22-től 26-ig pályamunkások. Az alsó osztályosok a salakolóvágányokat, illetve a rakodókat tisztították Kőbánya-felsőn, Rákospalota-Újpesten, Angyalföldön, a negyedikesek pedig itt dolgoztak. A könnyebb munkáért 5,50, a nehezebbért 6 forint 50 filléres órabért fizet a vasút. Átlagosan tehát 6 forinttal számolva, *öt nap alatt több mint százezer forintot keresnek diákjaink.*

— Mire fordítják a pénzt?

A kérdésre a negyedikes Édes László válaszolt:

— *A kereset felét ki-ki egyéni céljaira használja fel, míg a másik részét a KISZ-ben hozott döntésünk alapján az iskolánk jubileumával kapcsolatos kiadásokra szántuk.* Iskolánk ugyanis húszéves, s ebből az alkalomból megjelentetjük a *jubileumi évkönyvet*. Ezenkívül fedezzük a jubileumi ünnepség költségeit, *vendégül látjuk az iskolából kirült öreg diákokat...*

Kovács József

MUNKAVÉDELEMRŐL MINDENKINEK VI.

Az új Vasúti Munkavédelmi Szabályzat rendelkezései a balesetek nyilvántartásáról

Lapunk előző számaiban részletesen szóltunk a balesetek bejelentésével összefüggő kötelezettségről, az ezzel kapcsolatban felmerült problémákról és tennivalókról. Most arról adunk tájékoztatást, hogy az új VMSz milyen előírásokat tartalmaz a balesetek nyilvántartásba vételére és kivizsgálására.

Ez annál is inkább szükséges, mert ezen a területen van a legtöbb vita, ennek folytán a vonatkozó előírások végrehajtásában a legkülönbözőbb gyakorlatok valósulnak meg. *A szabályozás viszont igényli az egységes értelmezést és végrehajtást.*

Fontos követelmény

A dolgozó számára feltétlenül *fontos követelmény*, hogy a munkaviszonyával összefüggő ténykedése során bekövetkezett sérülése a munkahelyén (szervnél) megfelelő módon nyilván legyen tartva. Ezt a célt szolgálja az *„üzemi baleseti napló"*, más szóval baleset-bejelentési könyv és a „baleset-nyivántartási könyv. –

A 3/1967. (VII. 21.) sz. SZOT-szabályzat 4. §-a és az erre épülő MÁV végrehajtási utasítás szerint minden munkahelyen, minden szervezeti egységben a munkahely közvetlen vezetőjének valamennyi üzemi balesetet — ideértve a munkakieséssel nem járó kisebb sérüléseket is — a szervezeti egység által e célra rendszeresített *baleset-bejelentési könyvbe azonnal be kell jegyezni.* Az előreláthatóan egy napi munkaképtelenséget okozó és ennél súlyosabb balesetekről a vonatkozó előírás szerint azonnal értesíteni kell ügyintézőjét, vagy — 100 dolgozónál kisebb létszámú szervnél — a szerv vezetőjét.

közvetlen vezetőjének nem jelentette, mert a munkáját a sérülés ellenére tovább tudta folytatni. *A baj mindig akkor kezdődik, ha ez a „jelentéktelennek" minősített sérülés bizonyos idő elteltével a dolgozónak hosszantartó munkaképtelenséget okoz.* Ezek az esetek azok, amikor a dolgozók a legkülönbözőbb szervekhez fordulnak segítségért, hogy munkaképtelenségük üzemi eredetű balesetnek legyen utólag elismerve. *Ilyenkor lenne szükség arra, hogy a korábbi sérülésnek valamilyen nyoma legyen.*

Mindez megelőzhető volna, ha a balesetet szenvedett dolgozó a sérülését a balesetbejegyzési könyvbe az adott időben előjegyeztetné. Ebben a sérült munkatársai is segítséget nyújthatnak azzal, hogy maguk is szorgalmazzák a sérülés előjegyzését.

Jó ha tudjuk

Az eddigiek során alig beszéltünk az üzem, főnökség, intézmény, stb. megnevezésekről, annál több szó esett a szervekről és szervezeti egységekről. Hozzá tehetjük: *nem véletlenül.* Még mielőtt a baleset nyilvántartására vonatkozó előírások ismertetésére, illetve az ezzel kapcsolatos teendőkre kitérnénk, feltétlen szükségesnek tartjuk szólni arról, hogy e két kifejezés alatt munkavédelmi szempontból kik értendők.

A VMSZ alkalmazása szempontjából a „szerv" alatt:

- a vezérigazgatóságot;
- a területi vasútigazgatóságokat;
- a központi hivatalokat,
- a szolgálati főnökségeket, üzemeket, intézeteket és intézményeket kell érteni.

Ugyancsak a VMSZ alkalmazása szempontjából a „szervezeti egység" alatt:

- a vezérigazgatóságoknál a szakosztályokat (önálló osztályokat);
- a többi államvasúti szervnél az osztályokat (önálló csoportokat);
- az építésvezetőségeket;
- a pályamesteri, távközlési és biztosítóberendezési szakaszokat;
- kirendeltségeket;
- számadóságokat kell érteni.

A leírt kifejezések ismerete tehát nagyon lényeges, mert az új VMSZ ilyen megnevezések alatt határolja el a különböző feladatokat.

Egyről soha sem szabad megfeledkezni; *a balesetbejegyzési könyvbe a munkahely közvetlen vezetőjének minden sérülést azonnal elő kell jegyeznie, függetlenül attól, hogy a sérülés munkanap kieséssel jár-e vagy sem.*

Napra kész állapotban

A szabályzat 4. §. (2) bekezdése szerint, valamennyi szervnél minden olyan üzemi balesetről, amely munkanapkieséssel jár, *a VMSZ I. sz. függelékében meghatározott módon, baleset-nyilvántartási könyvet kell vezetni.* A baleset-nyilvántartási könyv bizonyos tekintetben eltér a balesetbejegyzési könyvtől. Az eltérés a következőkben mutatkozik:

— amíg a balesetbejegyzési könyvbe minden balesetet elő kell jegyezni, addig a baleset-nyilvántartási könyvbe csak azok az üzemi balesetek kerülnek bevezetésre, amelyek munkanapkieséssel járnak;

— amíg a balesetbejegyzési könyv vezetéséért mindenkor a munkahely közvetlen vezetője a felelős, addig a baleset-nyilvántartási könyv vezetése mindenkor a szerv munkavédelmi ügyintézőjének —

Egy bátor vasutas

Mentette a menthetőt



Acsa-Erdőkürt állomáson tolatott október 9-én delelőtt 9 órakor a 4292. számú tehervonat. Emiatt a Balassagyarmat felől közeledő, fordított állású 324-es sorozatú gőzmozdonnyal vontatott 4265. számú tehervonatot a bejárati jelzőnél meg kellett állítani. A szerelvény azonban meghaladta a „megállj"-t parancsoló jelzőt, s az állomáson beleütközött a 4292-esből már kisorozott, egyenként 70 000 liter gázolajjal rakott, a közeli iparvágányra állítandó öt tartálykocsiba.

— *A nagy csörrenésre figyeltem* oda — magyarázta *Gáspár II. István*, a tolató tehervonat fékezője, akit *Tóth János* vasútigazgató 5000 forint jutalomban részesített a baleset bekövetkezésekor tanúsított bátor magatartásáért. — Amikor a megfutamodott vonat mozdonya nekiütközött a tartálykocsiknak, az első tartály kilyukadt, s a szétfolyt olaj azonnal meggyulladt a gép alatt. A lángtenger elborította a mozdonyt és a tartályokat,

— *Gyorsan a tartályokhoz!* — kiáltott saját vonata mozdonyvezetőjének Gáspár II. István. Azután testi épségének kockáztatásával megpróbálta a lehetetlent. *Berohant az égő kocsik közé, és az utolsó három tartálykocsit lekapcsolta. Így sikerült megóvni a tűztől 270 000 liter gázolajat és az azt szállító négytengelyes járműveket.*

Séra Sándor

KÉRÉS AZ OLVASÓHOZ

Magyarországi barátját keresi egy volt szovjet katona

Olvasóinkat kérjük, segítsenek egy levél címzettjét megtalálni.

A levelet augusztus 22-én adta postára a Szovjetunió messzi tájain *Ivanov Peter Grigorjevics*, aki az ötvenes években katonaidejét töltötte Magyarországon, valószínűleg Debrecen környékén. A borítékon címzettként először is a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya olvasható, alatta pedig *„Lovász László vasúti tiszt, aki körülbelül 55 éves"*. Ennek alapján került a boríték az Északi járműjavítóba, mert ott dolgozik egy hasonló nevű vasutas — Lovászi László —, ő azonban nem azonos az igazi címzettel. Ezek után érkezett szerkesztőségünkbe a levél, a járműjavító szb-titkárának kíséró soraival: *„Üzemünk dolgozoja, Lovászi László arra kéri a Magyar Vasutast, hogy az olvasók közreműködésével segítsen egy húsz éve megszakadt baráti kapcsolatot felújítani, hiszen ennek érdekében egy szovjet dolgozó megtanult magyarul írni..."*

Lássuk ezek után, mi van Ivanov Peter Grigorjevics gondosan papírra vetett, bár néhol nehezen érthető, ezért általunk kissé „kligazított" soraiban.

„A Szovjetunióból üdvözlöm a Magyar Népköztársaság dolgozó népét, és ismeretlenül azt a személyt, aki levelemet felbontja. *Kérem, jutassák el levelemet Lovász László vasúti tisztnek, vagy pedig írják meg nekem lakásának pontos címét.* Legutoljára 1953 nyarán kaptam írást ettől az elvtárstól, s akkor a Hortobágyon vagy Kónya-tanyán dolgozott mezőgazdaságban Debrecen közelében. A felmerülő költségeket az összszövetségi szovjet bankon keresztül szívesen megtérítem, mert semmi költséget és áldozatot nem sajnálok annak érdekében, hogy megtalálhassam az én drága jó magyar barátomat, akit igazságszerető embernek, kommunistának ismertem meg.

Neki szánt levelem így szól:

Kedves Laci bácsi! Bocsáss meg, amiért csak húsz év múltán írok a tőled kapott kis levélre, de én mostanáig tanultam magyarul írni, és a magyar nyelv nagyon nehéz. Sokat és félve gondoltam rád 1956-ban, az ellenforradalom idején. Azután örültem, hogy minden lecsillapodott, és rendben dolgozhattok hazátok felvirágoztatásán.

Tudom, hogy írásomban sok hiba van, nehezen megy a fogalmazás magyarul, de téged, mint barátot és testvért szeretnélek megkérni arra, hogy leveleiddel legyél az én legjobb tanárom, addig is, amí gszemélyesen nem találkozunk.

Drága László! Ölellek családoddal együtt, erőt, egészséget kívánva szeretettel: *Péter.*"

★

Eddig a levél. Kérjük, ha olvasóink közül bárki tud valamit Lovász Lászlóról, arról, akiről feltételezhető, hogy ő lenne a címzett, értesítse szerkesztőségünket. A legjobb lenne persze, ha ő maga jelentkezne, bár ez csak akkor történhet meg, ha még most is a vasútnál dolgozik, illetve ha olvassa újságunkat.

Szabó Béla:

Késői felismerés

Az őrhelyem, ahol szolgálatot teljesítek, kicsiny, olajos és dohos. A rendeletek, amelyeket olcsó keretben raktak a falra, már megfakultak. Mindennek olaj szaga van és ez beivódik a ruha szövetébe is. Soha nem lehet kivenni belőle. A jelzőlámpák katonás sorban állnak a polcon, mintha díszszemlére várakoznának.

Ennek az őrhelynek én vagyok a főnöke. Egy beosztottam van: Tuboly. Ketten alkotunk egy egységet. A váltóőr végrehajtja, amit én elrendelek. Tuboly, akárcsak én magam, fiatal még. Kissé álmos, kalácsképű, lassú, tempós mozdulatokkal. Ám a reggeli vonatcsoport gyorsaságot kíván. Úgy jönnek a vonatok, mint az iskolás gyerekek. Ezek többnyire ablakosak — ahogy mi mondjuk —, de azért bőven ostromolnak bennünket a teher onatok is.

Szeretem nézni a vonatokat. Némelyik elszáguld előttünk, míg a másik kígyó módjára, lassan siklik be az állomásra. Néha arra gondolok: — mi lenne, ha egyik az ívben megtartaná irányát? Elsöpörne bennünket. Tubolyt. engem, meg az őrhelyet.

Hajlamos vagyok a tűnődésre. — Ilyenkor elkapnak gondolataim és le akarják tépni figyelmemet. Ezt még vonatmentes időben sem engedhetem meg magamnak. A főnököm kemény, markáns ember. már az elején megmondta. hog oda legyen a figyelmem. amit teszek. Meg is fogadtam keményen..

A civilek nem is tudják. hogy mennyi minden történik itt nálunk. De hiszen már jelez is a 21-es... Tuboly a 91-est várja. Én küldtem ki. Nem is tudom, hogy történhet itt baleset, Hisz minden olyan egyszerű. Sorban végig kell csinálni a műveleteket. Akárcsak a matematikában. Érettségi után jelentkeztem a vasútra. Apámnak nem egészen tetszett. De nem ellenkezett. Azt mondta, hogy éjjel-nappal kell szolgálni. A balesetekről nem beszélt. Talán nem akart elijeszteni. Vagy azért, mert neki soha nem volt balesete.

Azt hiszem, nekem csengetnek...

No-no, nem kell annyira kétségbeesni! Érdekes, hogy Bárdos csak két évvel járt feljebb a suliba és már a rendelkezőasztalnál ül. Imponál nekem. Az egész pályaudvaron az ő akaratát hajtjuk végre. Reggel sokszor panaszkodik, hogy nehéz éjszaka volt. Ezt én is érzem. ha torlódunk. de nem annyira, mint ők. Másnapra mindig kipihenem magamat.

— Halló... itt a kettes őrhely — szólok a vonalba. S hallgatom az apró kis zúgásokat.

— A 91-es megállás után előrehúz. hogy hátul határ legyen. Megoszt a hétre, a 21-es a kettőre jár! — ismétlem vissza Bárdos rendelkezését. Naponta ezt csináljuk. Az előbb állította be a vágányutat az I-es őrhely is. A vágánvhurkon át csúszik majd be ez a teher. Mindig az utolsó pillanatban, a személyvonatok előtt. Amikor mind a négy irányból jönnek a vonatok. No, semmi az egész egy kis nyüzsgés és kész...

Meg kellene mondanom Tubolynak, hogy a 21-es a kettőre jár... meg a teherrel megosztunk. Eh, úgyis tud mindent. Majd én lezárok a 21-esnek. Két váltót kell csak állítanom... a többi a váltóőré.

Amikor először állítottam váltót, féltem. Nem akartam elhinni, hogy a vonatok oda mennek, ahova én állítok. Az öreg Gelencsér szerint em úgy dobálta őket a tolatásnál, mintha oda sem nézett volna. De a bejáró vonatoknál aprólékoskodott. Kissé neheztelt is rá kezdetben ezért a tapogatásért. Nála nem volt semmi nagyvonalúság... ahogy Takácstól láttam. Az fejből mondta a kulcsokat, mint az egyszeregy. Meg is jegyeztem Gelencsérnek. Azt felelte: „Csak hadd tegye! Az az ő dolga. Ez meg az enyém. Ennek módja van." Aztán hozzátette még: „Mindennek meg kell adni a módját..."

No, bújik már a 91-es. Nurmi hozza... — mégiscsak kiáltanom kellene Tubolynak. nyújtsa meg kissé lomha lépteit. Úgy elszaladt ez a néhány perc. Már a 14-es is jelez. Kifutok és magam állítok a 21-esnek. Szaladni kezdek, hogy még a 91-es kihúzása előtt lezárhassak. Ha eltakarja az őrhelyemhez vezető utat. akkor másznom kell a fékbódékon. Azt nem szeretem. Felkapaszkodni és leugrani.

Lehajolók és elfordítom a kallantyút. A kulcs megakadt. nem tudta kivenni. Úgy gondoltam. hogy az nem okozhat veszélyt. hisz a kallantyút elfordítottam. Éppenhogy elfutottam tekintetemmel a többi váltót. Tuboly már ott elől állított. Kár lett volna a szóért Csinálja ki-ki a maga dolgát magától is. Ez a megszokottság... mint az órajárás. Valaki egyszer azt mondta, hogy ez rutinmunka. A többiek tagadták, hogy így lenne. Egy pillanatra megnéztem a mozdonyt — gyönyörű masina — állapítottam meg ismételten.

Újra csengettem. Bárdos kemény és határozott hangja felelt: — A 21-esnek szabad a bejárat a második... — hallottam. amint a túlsó oldal is hozzájárult. Végül jólesően figyeltem a jelzőblokk berregésére. Olyan volt, mint szitakötő szárnyának felerősített zizzenése.

Amikor meghúztam szabadra a jelzőt, éreztem izmaim feszülését. A 91-es már őrhelyem előtt tolatott. A 21-es pedig úgy szaladt, mint valamelyik Móra-elbeszélés gyermekhőse. Vidám kis vonat. Munkából viszi-hozza az embereket

De mi volt ez a döbben es reccsenés? Bénultan álltam.

Mi az isten történhetett!... Miért állt meg olv hirtelen? Még a 91-es is belérándult, ahogy megállt.

— Ez belement... belement oldalról...

— Mi történhetett? Szétnyílt a váltó? — Törnek fel bennem a gordolatok. Fulladok, és érzem hangom remegését, amikor beszólok az irodának telefonon.

— A 21-es beleszaladt a 91-esbe.

— Micsoda? Ne marháskodj! — hallom Bárdos nyugodt hangját

— Nézz csak ki. nézz csak ki... — ismétlem. mint az egy körön futó gramafontű.

— De hogyan? Mi az istent csináltatok?

Ledobtam a hallgatót. Futni kezdtem a két vonat felé. Mennyi ember.. Olyan lett az egyik behemót kocsi, mint a lótetem. Bordái kilátszanak, a nyuszi-mozdony orra a bordák között. Belülről valami érthetetlenül ráz. Gyomrom remeg és szorítja a mellemet...

— Kitérőbe állt a váltó — hallom már messziről. Nem lehet! — tiltakozik bennem valami... hisz le is kallantyúztam. Később odaért főnököm is. Szokatlanul sápadt arcát néztem. Ideges volt. Valaki azt kiálltotta a szerelvény mellől, hogy nem sérült meg senki! — Az utasok egyre áradtak a kocsikból. A kíváncsiság felkeltett mindenkit a helyéről. Szenzáció lettem. Kínos, szomorú szenzáció. A nagy tolongásban a fejemet forgattam. Arcom égett és a szemeim is... Ott állo az emberek között Érzem. hog tudják, csak én tehettem... de mit tehettem én?! Zsong bennem valami félelmetes érzés. Felismerés...

— Mit csináltatok? — kérdi a főnök. Hát mindenki ezzel kezdi? Hangja komor és viszszafojtott. Ott látom Tubolyt is. Kalács képe fénylik a verítéktől. S jönnek, jönnek a tolatók, lakatosok, szutykosok... Milyen hülyeség, hogy így beszélünk a vasúton. Megpróbálok szemébe nézni a főnökömnek. Nem megy. sehogy sem megy... legalább üvöltene. De szokatlanul csendes. Elkapom arcomat egy rendőr elől. Egy másikra esik tekintetem. Kapkodó mozdulataim olyanok, mint a lihegés.

— Nem tudom... nem tudom... — feleltem.

— No, gyere. ne idegeskedj — karol belém az „öreg". Jóleső, keményszorítását érzem a karomon. Megvünk az őrhelyem felé. A 14-es is ott pipált már a jelző előtt. mintha ráérős lenne az útja. — Lezártál? — Kérdezi a főnököm és áthatóan rámnéz.

— Nem! Csak a kallantyút fordítottam el...

- Szóval csak felhajtottad? — hangján érzem hogy megpróbál uralkodni magán.

— Ember. kitérőbe kallantyúztál le! Hol járt az ész? — már olyan volt köztünk a lélekzet. mint a sínek fölött hevülő levegőé — Mikor maradt úgy a váltód?

— Az előző vonat után — a felismeréstől elállt a remegésem

Olyan lett az állomás, mint egy harctér. A csata már befejeződött. Összefolytak a dolgo Egy világ omlását éreztem. A magam húsz egynéhány évének omló robaját. Akkor tudtam meg. hogy mi a bűn. Nem tudtam megfogalmazni. csak éreztem...

— Hányszor elmondtam, hogy a kulcsokat egyeztetni kell — folytatta a főnök komoran. Én szólni sem tudtam. Lopta a főnök szemeire lestem. Sajnálat és csalódás rémlett belőlük. Mégis bátorságot vettem.

— Én nem akartam — kezdtem — nem így akartam...

— Persze, hogy nem így akartad — szakított félbe —, de így csináltad!

Zsebkendővel törölgettem az arcomat. A hőség fojtó volt. Éreztem a zsebkendőmbe ivódott olaj szagát, s láttam a nyüzsgést. Bár az arcok egybefolytak előttem. mégis éreztem. hogy valakik elindították útjára a rendet. Csak engednének magamra. Csak egy pillanatra. Míg kisírhatnám magamat.

— Ötvenkétezer forint kár — hallom. Egy másik hang intézkedik. hogy szállítsák át az utasokat. Egy leány néz rám sajnálkozva... Engem nem érdemes sajnálni. Belőlem talán soha sem lesz tiszt már.

Aztán megszólal bennem a felismerés Egyetlen mozdulat, az a bizonyos pillanat hiányzott a munkámból. Most ott ülhetnék vonatomon. hisz az utolsó pillanatban történt minden. Mi lesz még ezek után? Ezen már nem tudok segíteni. Próbálok megn :godni és csak nézem szótlanul, mint takarítják el a romokat. Eközben még válaszolgatok is a feltett kérdésekre — de eszem olvan. mint a bombától tönett agyvelő.

Semmi nem hiányzott. Csak az a bizonyos megfontolt. józan pillanat.

Engem különben Káldi váltott le. Az öreg Gelencsér pedig ballagott Tubolyt leváltani...

A Keleti vontatás nyerte a Barátság Kupát

SZOCIALISTA BRIGÁDOK VETÉLKEDŐJE NOVEMBER 7. ÉS A CENTENÁRIUM JEGYÉBEN

November 7. és Pest-Buda egyesítésének centenáriuma tiszteletére az *Északi járműjavító Törekvés Művelődési Központjában* vetélkedőt rendeztek a mozdonyjavító és -üzemeltető szocialista brigádok részére. Mintegy 150 nézőszurkoló is eljött a versenyre, hogy együtt izguljon a hét résztvevő csapattal. A járműjavítót a X. osztály válogatottja képviselte, a fővárosból a Keleti Villamos Vontatási Főnökség, vidékről pedig a győri, szolnoki, székesfehérvári, nyíregyházi és a debreceni vontatási főnökség küldte el versenyzőit. A *Barátság Kupát* — így nevezték el — tavaly rendezték meg először, s akkor az Északi járműjavító csapata győzött.



A vetélkedő első helyezettje: a Keleti Vontatási Főnökség csapata

(Szőnyi Lajos felvétele)

Szakmai kérdéseket húztak először a csapatok. Hogy a főnökség adottságai közti különbségeket kiegyenlítsék, mindenki kapott egy-egy villamos- és egy-egy Diesel-mozdonnyal kapcsolatos kérdést, amelyre másfél perc gondolkodási idő után kellett valamelyik csapattagnak válaszolnia. Az első maximális pontszámot *Radó György* pontos válaszáért a járműjavító csapatának adta a zsüri, amelyben *Kertész Ákos* író, a *Makra* és a *Névnap* című regény szerzője is helyet foglalt. Az ő meghívását az tette indokolttá, hogy az irodalmi kérdések a Névnapból készített színpadi változat köré csoportosultak.

A szakmai kérdések után, s a politikai kérdések előtt 17—17 ponttal a győri és a Keleti brigád állt az élen. Ekkor — a szocialista hazafiság kitűnő megfogalmazásával — a debreceniek is felzárkóztak, sőt a házigazdák és a szolnokiak egy ponttal már mögöttük voltak.

A legutóbbi kajak-kenu világbajnokság és az Újpesti Dózsa ötszáz méteren ének eseményeiből összeállított sportkérdésekre viszont a kőbányaiak válaszát ítélte legjobbnak a zsüri, s ekkor a rendező csapat vette át a vezetést. Két perc zenehallgatás következett, s az eredmény intő jel arra, hogy a kultúra mely területén legkevésbé otthonosak a vasutasfiatalok: *Liszt h-moll* szonátáját csupán egyetlen *csapat ismerte fel!*

Nagy izgalmakat hozott az irodalmi kérdéscsoport. Nagyon helyesen, nem lexikális ismereteket, hanem egy-egy szereplő jellemrajzát vagy a mű alapgondolatainak megfogalmazását kívánták a versenyzőktől. Meglepő — noha a Névnapot a budapesti *József Attila Színház* játssza — a legjobb válaszokat a nyíregyházlaktól és a debreceniektől hallottuk. *A zsüri döntését a válaszok után Kertész Ákos meg is indokolta* — közvetlen szavaiért nagy tapsot kapva.

A soron következő szakmai villámkérdések után ismét *Győr* és *Debrecen* került az élre, 45—45 ponttal, de szorosan mögöttük volt a két fővárosi csapat is. Csupán a székesfehérváriak és a nyíregyháziak voltak kissé leszakadva, a vetélkedő első félidejét záró totószelvény kitöltése azonban jól sikerült nekik, s megkezdték a felzárkózást.

Szünet után, kikapcsolódásként a Törekvés Művelődési Központ népi hagnszeres kisegyüttese adott rövid műsort, majd valamennyi részvevő csapat ismertette munkahelyének rövid történetét.

Újból szakmai kérdések következtek, *s jó válaszaikkal a budapestiek az élre ugrottak.* A második politikai kérdéssorozat viszont a nyíregyháziak sikerével zárult, s jól sikerült nekik a vetélkedő egy játékos feladatának megfejtése is: *két vasutas egyenruhát mutattak be, amelyekről meg kellett állapítani, hogy milyen években viselhették.* Az utolsó kérdéscsoport, a filmkérdések előtt még mindig négy csapat volt esélyes a győzelemre. A téma: a *„Harmadik nekifutás"* című film volt. Jobbnál jobb válaszok érkeztek, s öt tizest osztott a zsüri, a tartalmas szombat délután méltó befejezéseként.

Nagy izgalom közepette hirdették ki a végső sorrendet: *győzött Bp. Keleti csapata 109 ponttal, második az Északi 107, harmadik Nyíregyháza 106 ponttal.* Egy ponttal maradtak le a „dobogóról" a debreceniek, s utánuk Győr, Székesfehérvár és Szolnok következik a sorrendben. A győzteseknek, a helyezetteknek és a többieknek járó díjakat *Kellner István*, a zsüri elnöke adta át. A KPM 7. szakosztálya különdíját a győztesek, a járműjavító igazgatójának különdíját pedig a házigazdák kapták a vetélkedő zavartalan lebonyolításáért és a versenyben való helytállásukért.

Schöffer Jenő

Vasutasok Tapolca város szépítéséért

Tapolca vasúti csomópont dolgozói 31 000 forint értékű társadalmi munkát végeztek városuk fejlesztéséért, szépítéséért. A városi tanács tervosztályán külön-külön is számontartják, hogy melyik szolgálati ág milyen mértékben vette ki részét a város, illetve a lakosság érdekében indított akcióból. *Eszerint a legtöbb munkát az állomásfőnökség dolgozói végezték: társadalmi munkájuk értéke 19 200 forint.*

A vontatási főnökség dolgozóinak nevéhez 3690 forint értékű társadalmi munka elvégzése fűződik, míg a MÁV Építési Főnökség 8. számú kirendeltségének dolgozói 3000 forint értékű társadalmi munkával járultak hozzá a közös ügyhöz. A tapolcai szertárfőnökség — létszámához mérten — ugyancsak derekasan kivette részét az akcióból, mivel dolgozói 1350 forint értékű társadalmi munkát végeztek. *Ehhez képest a pályafenntartásiak 460 forint értékű munkája kevés,* főként ha figyelembe vesszük, hogy a kimutatásban külön említett *Töreki Imre* és *Zoltai János* kocsirendezők egyéni felajánlásként 1500 forint értékű társadalmi munkát teljesítettek.

Jó példával jártak elől ezenkívül az Alkotmány utca 2/a. szám alatti vasutas társasház lakói is. Az itt élő 12 család — *Tombor András* intéző vezetésével — rendbehozta, parkosította a ház környékét, s e munkájuk értéke mintegy 1800 forint, a tanács kimutatása szerint.

Bognár Károly

VEZETŐSÉGVÁLASZTÁS UTÁN

Új lendülettel dolgoznak a vasutas KISZ-szervezetek

Országszerte lezajlottak a KISZ-vezetőségválasztó taggyülések az alapszervezetekben, s a vasútnál dolgozó ifjúkommunisták is megtartották vezetőségválasztó taggyűléseiket. Az eseményről számos levél, tudósítás érkezett szerkesztőségünkbe, többek között a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzemből, ahol a közgyűlés olyan érdeklődést és visszhangot váltott ki, hogy ketten is tudósították róla: *Gazdag András*, a párt- és a KISZ-szervezet összekötője és *Papp Zoltán* műszerész.

Mint tudósításukban írják: az eseményre ünnepi díszbe öltöztetett tanácsteremben október 23-án választották meg az új vezetőséget. Részt vett a közgyűlésen *Timár Gyula* elvtárs, az MSZMP városi bizottságának osztályvezetője, *Sára László*, a városi párt-végrehajtóbizottság tagja és *Gecze Alfréd*, a városi KISZ-bizottság küldötteként.

Kanyó István, az üzemi KISZ-bizottság addigi titkára tartotta meg a beszámolót a szervezet kétéves munkájáról. A beszámolót követő vitákból, hozzászólásokból az derült ki, hogy a KISZ-tagok és a vállalat vezetői egyaránt elégedettek a fiatalok tevékenységével. Sok jó javaslat is elhangzott, többek között az, hogyan lehetne támogatni a fiatalok lakásproblémáinak megoldását. Az üzem új KISZ-titkárának *Kozma Józsefet* választották meg a fiatalok. *Kanyó István* pedig — akinek munkájával eddig igen elégedettek voltak — a városi KISZ-bizottság titkára lett, így továbbra is figyelemmel kísérheti a járműjavító fiataljainak munkáját.

A MÁV Debreceni Építési Főnökség Gépállomásának vezetőségválasztó közgyűléséről *Újvári László* számolt be lapunknak. Mint írja: az eseményen náluk is képviselte magát a városi és a megyei KISZ-bizottság, megjelentek a vállalat gazdasági és társadalmi szervezeteinek vezetői: *Dézsi Zoltán*, az építési főnökség vezetője, *Kiss Sándor*, az üzemi pártbizottság titkára, *Sándor Zoltán*, a gépállomás KISZ-bizottságának titkára, *Kállai János*, a gépállomás vezetője. A debreceni gepállomás fiataljai elégedettek a KISZ-szervezet eddigi tevékenységével, titkárnak újra *Lelesz Istvánt* választották.

Lökösházáról *Pacz József* levelezőnk írta: a MÁV Kultúrotthonban zajlott le ünnepélyes keretek között a vezetőségválasztó taggyűlés. Termékeny vita és megfontolt döntés alapján újraválasztották a régi titkárt: *Varga Lászlót*. A vezetőség tagjai *Büji Mária*, *Venczel Béla*, *Fodor Károly* és *Szász László* lettek. A lökösházi vasutas fiatalok remélik, hogy ez a KISZ-szervezet a jövőben is elismerésre méltó módon végzi majd feladatát, segíti a határforgalom szerteágazó munkáját, az idősebbek pedig — mint ígérték — minden támogatást megadnak a fiataloknak.

Ötös névadó Pécsett

Ötös névadó ünnepséget tartottak Pécsett, a MÁV adatfeldolgozó főnökség 4. számú üzemében. A 28 dolgozót foglalkoztató, folyamatosan 115—125 százalékos teljesítménnyel büszkélkedő üzem mindössze 1970 óta működik, s hogy valóban fiatal ez a munkahely, azt az is mutatja, hogy a dolgozók életkora 18-tól 26 évig terjed. A jelenlegi ünnepséget nemrég előzte meg egy hármas névadó, így ezek után remélhetjük, hogy egy következő, hasonló híradás sem várat magára sokáig . . .

LEGYEN AZ ÚJÍTÓKNAK KÍSÉRLETI MŰHELYÜK!

MUNKAVÉDELMI ÚJÍTÁSI ANKÉT KECSKEMÉTEN

Az elmúlt hónapban Kecskeméten, az ott állomásozó mozgó munkavédelmi kiállítás termes kocsijában jól sikerült munkavédelmi újítási ankétot tartottak. A tanácskozást a KPM Vasúti Főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztálya, munkaügyi és szociálpolitikai szakosztálya, valamint a szegedi vasútigazgatóság tervgazdasági és műszaki-fejlesztési osztálya közösen rendezték, több mint 30 szakvonali munkavédelmi ügyintéző részvételével.

A tanácskozást *Maczkó István*, a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály helyettes vezetője nyitotta meg, majd *Csörgő István*, a tervgazdasági és műszaki-fejlesztési szakosztály képviseletében tartott vitaindító előadást. *Mindketten hangoztatták, hogy a baleseti veszélyek csökkentéséhez több munkavédelmi jellegű újításra van szükség.* Felhívták a jelenlevők figyelmét többek között arra, hogy a helyi és központi újítási feladattervek közé a jövőben minél több munkavédelmi jellegű feladatot vegyenek be, egy-egy nagyobb jelentőségű munkavédelmi probléma megoldását pedig *újítási pályázatok meghirdetésével segítsék elő.* Az úgynevezett újítási hónapok megrendezése is előmozdítja a munkavédelmi újítások további fejlődését.

A vitaindító előadás után *Kasza Lajos*, a szegedi igazgatóság újítási ügyintézője ismertette az eddig elért újítási eredményeket és a további tennivalókat. Elmondotta, hogy a közelmúltban felmérést végeztek, amelynek során azt vizsgálták, hogyan alakult az igazgatóságnál a munkavédelmi újítások helyzete 1971-től napjainkig. *Megállapították, hogy a benyújtott újítások száma az idén már eddig is tizenkettővel meghaladta az 1971. évi 75 javaslatot.* Ennek ellenére: az elfogadott és bevezetett újítások száma nem növekedett, sőt, *az elfogadott újítások száma az 1971. évi 54-ről 47-re, a bevezetett újítások száma 53-ról 46-ra csökkent az idén.* A sok elutasításra való tekintettel felhívta az újítók figyelmét: amennyiben úgy érzik, hogy az elutasítást kimondó döntés nem volt kellően megalapozott, éljenek fellebbezési jogukkal.

Kasza Lajos azt is elmondotta, hogy az egyes, már elfogadott újítások bevezetését is sok tényező akadályozza (anyag- és alkatrészhiány, vagy a megvalósításhoz szükséges kapacitás hiánya). *Ezen sokat segíthet majd az újítók kísérleti műhelyének megvalósítása.*

A felmérés során nemcsak a mennyiség szempontjából vették nagyító alá az újításokat, hanem vizsgálták azok gazdaságosságát is. Megállapították, hogy *az újítók munkavédelmi javaslataikkal — az 1971. évi 12 517 forinthoz viszonyítva — ebben az évben eddig több mint háromszorosára — 45 000 forintra — növelték a kimutatható gazdasági eredményt.* Az eszmeileg díjazott újításokkal együtt — amelyet 5 százalékos átlagos díjkulccsal számítottak ki —, az újítók tevékenysége az idén már félmillió forint hasznot hozott a vasútigazgatóságnak. Ugyanakkor felbecsülhetetlen értékűek ezek az újítások a vasutas dolgozók egészségének, testi épségének megóvása szempontjából. Éppen ezért szükséges a jövőben még fokozottabban igényelni az újítók ilyen irányú tevékenységét, munkáját.

A tájékoztatás alapján többen kértek szót és méltatták az újítók érdemeit, illetve sürgették az ügyintézést, a munkavédelmi újítások hasznosítását akadályozó tényezők megszüntetését.

A sikeres és hasznos tanácskozás után a résztvevők közösen megtekintették a mozgó munkavédelmi kiállítást.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Budapest és Pest megye területén a személy- és áruszállítás zavartalan, kulturált lebonyolítása érdekében,

azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett, 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezést kezelőnek,
vonatfékezőnek,
vonatvezetőnek.

Női dolgozókat
forgalmi szolgálattevőnek,
személypénztárosnak,
jegyvizsgálónak.

A budapesti pályaudvarokon, elsősorban Budapest—Ferencváros és Rákosrendező állomáson kiemelt bérezést, korszerű munkásszállást biztosítunk.

Várjuk a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit bármely budapesti, illetve lakhelyéhez legközelebb eső állomáson.



Nem felejtik Magyarországot

Hazatérésük után a népek közötti barátság propagandistái lettek az osztrák gyerekek

A szakszervezetünk kezdeményezésére három évvel ezelőtt elkezdett gyermeküdültetési csereakciónak az idén is osztatlan sikere volt. Magyar vasutasok gyermekei örömmel mesélgetik a *Szovjetunióban, az NDK-ban vagy Felső-Ausztriában szerzett nyári élményeiket*, ugyanakkor jönnek sorban üdvözlettel és köszönettel azok a levelek, amelyeket a nálunk üdült külföldi pajtások vagy nevelőik írnak.

Ausztriából kaptunk két levelet legutóbb. Egy tartományi szakszervezeti titkár arról számol be soraiban, hogy a szocialista országok elleni usztással még igen gyakran lehet találkozni hazánk nyugati szomszédjában, de ezzel szemben eredményesebben tudnak fellépni azok, akik már jártak a szocialista országokban. *„Örömmel tapasztaljuk* — olvastuk a levélben —, *hogy saját élményeik hatására kiváló propagandistáink lettek azok az osztrák gyerekek, akik a nyári szünidejük egy részét a jól felszerelt, balatonkenesei vasutas gyermeküdülőben töltötték. . ."*

A másik levél írója *Sepp Knasmüller*, aki a Kenesén üdült osztrák gyerekek egyik 12 tagú csoportjának a vezetője volt az elmúlt nyáron. A csoportvezető a gyermekek nevében ismét köszönetet mond a kitűnő ellátásért, gondoskodásért, majd felidézi az üdülő pompás környezetében és kultúrtermében rendezett szórakoztató délutánok feledhetetlen, derűs hangulatát. *„Talán emlékeznek még* — írja többek között Sepp Knasmüller —, *amikor a mi Alfrédünk egy osztrák dallal lépett fel, zongorán egy szovjet kislány, Natasa kísérte. . ."* Alfréd kispajtásai most újabb dalokat tanulnak azzal a szándékkal, hogy egyszer majd azokat is előadhatják a magyarországi gyermekparadicsomban.

Szakszervezetünk vezetősége nagyra értékeli a vendégül látott gyerekek és nevelőik háláját, a növekvő érdeklődést, s részben ezért is határozta el, hogy jövore százzal bővíti a kenesén üdülő gyermekek számát. Ha ez megvalósul, a francia és a csehszlovák vasutasok gyermekei közül is jöhetnek majd néhányan egy-egy turnusban a Balaton partjára.

Elfogyott a BVSC-birkózók ereje?

Palotás József, Bóbis Gyula, Szilágyi Gyula, Kovács Gyula, Szilvási Miklós — legendás hírű nevek a magyar és közelebbről a vasutas birkózósport történetében. Hosszú-hosszú éveken át szerezték dicsőséget a klub színeinek, s ma is szívesen gondolunk viszsza a versenyeikre. Aztán következett az újabb generáció, s még a közelmúltban is akadtak olyan kiváló BVSC-birkózók, akik nemcsak a hazai, hanem a nemzetközi szőnyegeken is győzelmet aratak. *Steer Antal* és *Laták Attila* például egy éve ott volt a müncheni olimpián, több világ- és Európa-bajnokságon is részt vettek. Mostanában viszont borús napokra ébrednek a Szőnyi útiak, s nemcsak a külföldi porondokon, hanem a hazai erőpróbákon is rendre a gyengébbek között végeznek. Rövid emlékeztetőül a kötöttfogásúak legutóbbi ötesztendős eredménylistája:

1969: első hely az NB II-ben,

1970: bajnoki cím az NB I-ben,

1971: II. hely,

1972: VI. hely,

1973: VII. hely a bajnokságban.

Az eredménygrafikon tehát 1971-től, évről évre lefelé haladt, amíg eljutott az idei mélypontig. De miért? Talán nem szeretik már a vasutas berkekben a birkózósportot? Vagy a versenyzőkben van a hiba? Esetleg a szakemberek rontottak el valamit? — többek között ezek a kérdések is elhangzanak mostanában. Válaszokért fordultunk az érdekeltekhez.

Pintér István, a szakosztály vezető-edzője, aki rövidesen nyugállományba vonul:

— *Eredményeink valóban visszaesést mutatnak, s ráadásul balszerencsés körülmények is hozzájárultak, hogy idén csak a hetedik helyen végeztünk. Néhányan például nem tudták hozni a súlyukat, ezzel biztos pontokat vesztettünk. Úgy látszik a formaidőzítés sem volt a legsikeresebb, s az utánpótlás még nem érett be arra, hogy az első vonalban szerepeljen. Sajnos, a fiatalok sem mutatnak olyan érdeklődést a birkózás iránt, mint régebben, kevés a 10—15 éves gyerek, aki vállalja a havonkénti 14—15 edzést. Igaz, hogy az idén megalakult birkózószakosztályunk sportiskolája, de gyors sikert ettől sem várhatunk.* Azt hiszem, 4—5 év kell ahhoz, hogy újból felzárkózzunk az élmezőnybe.

Steer Antal, olimpiai helyezett:

— *A mi korosztályunknak a három év előtti bajnokság megnyerése jelentette a csúcsot, azt már megközelíteni sem tudjuk. De nemcsak az „öregedés" hozott visszaesést, hanem a szakosztályon belüli szellem, hangulat sem olyan jó, mint régebben volt.* A válogatott edzései miatt elég keveset járok a Szőnyi útra, de így is látom, hogy *bajok vannak, az utánpótlás nevelése sem olyan jó, mint a korábbi években volt.*

Matura Mihály, a Magyar Birkózó Szövetség elnöke, a nemzetközi szövetség alelnöke:

— Szomorúan látom, hogy így visszaesett a vasutasoknak ez a szakosztálya, amely a múltban mindig vezető szerepet töltött be a magyar birkózósportban. *Nem akarok utólag „okos lenni", de már évekkel ezelőtt felhívtam arra a figyelmet, hogy sok múlik azon is, miként választják meg az edzői gárdát, s olyan szakembereket állítsanak be, akik példaképek lehetnek a fiatalok előtt.* Egy idő óta hiányos az utánpótlással való foglalkozás, lehet hogy a három év előtti bajnokság megnyerése kicsit „elvakította" a vezetőket. Szeretnék egy tanácsot adni, és ezt jó szívvel teszem azért is, mert nemcsak a BVSC-ügyről, hanem — a klub hagyományai miatt — a magyar birkózás ügyéről is szó van. *Egyetlen napot se veszítsenek abban, hogy hozzákezdjenek az utánpótlás szervezéséhez, sok-sok fiatal bevonásához, akik közül majd kiválaszthatják a legtehetségesebbeket.* Az is biztos viszont, hogy a lemaradást nem lehet egy-két év alatt pótolni, így például az 1976. évi olimpiára sem, de 1980-ra ismét ott lehetnek a legjobbak között.

S hogy teljes legyen körkérdésünk, utoljára — szándékosan — *Berecz Zoltánt*, a klub ügyvezető elnökét szólaltattuk meg.

— *Nincs mit szépítenünk, tudjuk, válságos helyzetbe került a szakosztály, s ezzel a klub vezetősége már foglalkozott* — válaszolta. — *Készülnek terveink, maximális erőfeszítést teszünk, hogy megváltozzon a jelenlegi helyzet, a BVSC birkózói visszanyerjék erejüket és hírnevüket.*

Azt az erőt, amelyről mindig híresek voltak.

Kozák Mihály

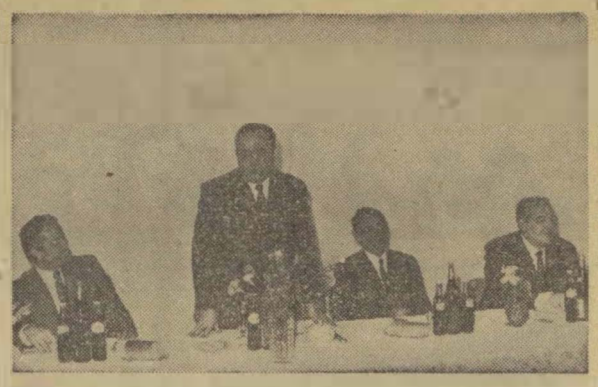


November 7-e alkalmából a BVSC vezetői, edzői, szakvezetői és élsportolói a vasutasszakszervezet tanácstermében tartottak ünnepségüket. Az ünnepi megemlékezés után megjutalmazták azokat a szakembereket és sportolókat, akik kiemelkedő eredményeket értek el 1973-ban. Képünkön: Németh Pál, az egyesület párttitkára ünnepi beszédét mondja.

(Laczkó Ildikó felvétele)

A TATAI ÚTON

19 egyesület 250 teniszezője versenyzett



Szabó Antal főtitkár értékeli a teniszversenyt, és méltatja a szervezők érdemeit

(Tenta György felvétele)

A BVSC teniszszakosztálya nagyszabású versenyt rendezett októberben a Tatai úti pályán. Nyolc napon át 19 egyesület 250 teniszezője mérkőzött egymással. Az első és második osztályú versenyzőkön kívül a fiú- és a leánykategóriába tartozók, valamint a veteránok is indultak.

A versenysorozat befejeztével — október 14-én — a Tatai úti pálya klubtermében osztották ki a legjobb helyezést elérők díjait. Az ünnepélyes hangulatú eseményen megjelent *Nyers Rezső*, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, (aki ez alkalommal is versenyzett a veteránok között), *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Tóth János* vasútigazgató, a BVSC elnökhelyettese és több más sportvezető.

Képünkön: a díjak kiosztása előtt *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára méltatja a verseny rendezőinek és nagyszámú résztvevőjének érdemeit, az egyesület nemes sporthagyományainak ápolását.

Atlétikai bajnokság Olaszországban

Női csapatunk harmadik, a férfiak a kilencedik helyen végeztek az USIC versenyén

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) megbízásából október 18—20 között az olaszországi Pistóiában került megrendezésre a VIII. Nemzetközi Vasutas Atlétikai bajnokság. A csodálatos környezetben megbúvó kisváros ideális idővel, de nagyon kemény bitumenes pályával várta a versenyre benevezett tizennyolc nemzet, mintegy 500 atletáját.

A hét egyesületből — *BVSC, Haladás VSE, PVSK, SZVSE, MVSC, Nyíregyházi VSC, Szolnoki MÁV* — válogatott magyar csapat az erős mezőnyben jól szerepelt. *A női csapat 35 ponttal a harmadik, míg a férfiak 21 ponttal a kilencedik helyen végeztek.*

Egyéniben *Szabó Ildikó*, távolugrásban 623 centiméteres ugrásával aranyérmet, míg a férfi súlylökésben *Tégla Ferenc* 16.47 méterrel ezüstérmet nyert. A 4x100 méteres női váltó — *Bata—Szabó—Halmosiné—Albis* összetételben — 47,9 mp-es idővel; a férfi diszkoszvetésben *Tégla Ferenc* 55.56 méterrel, a női 400-on *Halmosiné Séfer Rozália* 55,7, a női 200-on *Szabó Ildikó* 24 másodperces idővel a negyedik helyen végzett.

Női magasugrásban *Schütz Katalin* 168 centiméterrel, női 800-on *Bata Erzsébet* 2:15,3, női 100 méteren *Albis Zsuzsa* 12,4 másodperccel, férfi gerelyvetésben *Szabó József* 64.66 méterrel ötödik lett.

Pontszerzés szempontjából végeredményben két első, négy második, négy negyedik és három ötödik helyet szereztek versenyzőink. Ez a nem várt eredmény — mint utólag kiderült — jobb is lehetett volna, ha sajátos sérülések nem jönnek közbe.

Sz. Gy.

Székely Péter sikere Nizzában

Október 28-tól november 6-ig nemzetközi ifjúsági sakkversenyt rendeztek *Nizzában*, 10 ország húsz sakkozójának részvételével. A kilencfordulós versenyen az első helyet *Székely Péter* mester, a BVSC 19 éves sakkozója, a MÁV Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozója szerezte meg. A fiatal mester kilenc játszmából 6,5 ponttal veretlenül végzett az élen, megelőzve a kétszeres svéd bajnok *Ornsteint* és az ismert angol *Bellint*.

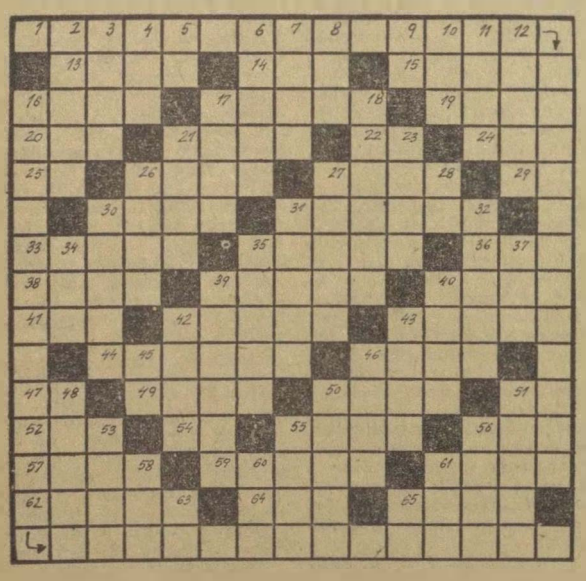
— **November 7. tiszteletére.** Ünnepi műszakot tartott október 29-től november 10-ig a békéscsabai vontatási főnökség 18 szocialista brigádjának 240 tagja. Ez alatt, beleértve a november 4-i kommunista vasárnapot is, a résztvevők teljesítették külön vállalásaikat, amelyek lényegében a munkahelyi rend és tisztaság kialakítására irányultak.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—872
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII. Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Beküldendő sor. (Folytatása a függőleges 16-ban). 13. A növény része. 14. Rombol. 15. Új-zélandi bennszülött. 16. ... Aart van der (1603—1677) németalföldi festő. 17. Sztyenka..., doni kozák vezér. 19. Ága ikerszava. 20. Kelme közepe. 21. Finom toll. 22. Fordított fa. 24. Lebúj. 25. M. É. 26. Tó Olaszországban. 27. Egészséges ital, névelővel. 29. S. Y. 30. Európai félsziget. 31. Régi germán törzs. 33. Cs h gépkocsimárka. 35. Riadó! 36. Tibeti házállat. 38. Egyetemi díszterem. 39. Női név. 40. Lónév. 41. Aktában van! 42. Bámulatba ejtő. 43. Idegen újság. 44. Magányos ember. 46. Történelmi puszta. 47. Osztályfőnök. 49. Híres francia író. 50. Századeleji Roosevelt-program rövidítése. 51. Morse-hang. 52. ... conda, Mona Lisa. 54. Skálahang. 55. Vízi növény. 57. Az őszi levél teszi. 59. Olasz költő (1544—1595). 61. Olasz tűzhányó. 62. Francia—svájci író (1821—1881). 64. Nem dombos. 65. Az élet.

Függőleges: 2. Gyümölcskocsonya. 3. Gyár. 4. Lakat. 5. Német személyes névmás. 6. Az USA egyik állama. 7. ... Eleonóra (1859—1924) kiváló olasz színésznő. 8. Becézett férfi név. 9. Orom szélei. 10. Hegycsúcs a Bakonyban. 11. Keverve oroz. 12. A mitológia százszemű óriása. 17. Szlovákiai folyó. 18. Latin természet. 21. Adriai kikötő. 23. Svéd öttusa olimpiai bajnok. 26. Zenében befejező függelék. 27. A hőhér. 28. Megfelelő. 30. Az Újpesti Dózsa játékosa. 31. Kiváló idegen szóval. 32. Nem téli. 34. Víznyerő. 35. Japán porcelánfajta. 37. Becézett női név. 39. Nem földszint. 40. Testünket takarja. 42. A szerelem istene. 43. Orosz folyó. 45. Íme. 46. Spanyol folyó. 48. Rijeka. 50. Német szociáldemokrata politikus (1868—1946). 51. Nagynéni. 53. Vissza: görög sziget. 55. Folyó Romániában. 56. Vízbejáró! 58. Lyuk a hajón. 60. Alagi Sport Egyesület. 61. Nem mögé. 63. Puskával teheti. 65. Az arzén kémiai jele.



Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 16. Beküldési határidő: 1973. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szocialista demokratizmus biztosítja a társadalmi tettet.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 20. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Susits Tamás 1016 Bpest, I., Naphegy u. 23. Farkas Andrea 1029 Bpes, II., Dimitrov u 204. Bognár Zoltán 8226 Alsóörs, József A. u 4. Takács Lászlóné 8200 Veszprém, Viola u 12. Csuhay István 5322 Tiszaszentimre vasútállomás.

HÍREK

— **Üdülő épül Beregfürdőn.** A záhonyi átrakókörzet dolgozói részére hétvégi kabinok és szobák építését kezdték el Beregfürdőn a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére. A vontatási főnökség dolgozói felajánlották a műszaki munkák kivitelezését, a többi szolgálati ág dolgozói pedig az egyéb társadalmi munkát biztosítják.

— **Nyugdíjba vonuló vasutasokat búcsúztattak Salgótarjánban.** Az ünnepélyes eseményen Kiss Zoltán, az állomás párttitkára köszöntötte az idős dolgozókat, majd Tóth István kereskedelmi állomásfőnök-helyettes méltatta érdemeiket. A szakszervezeti bizottság ajándékát Hámori Károly szb-titkár adta át Kovács Pálnak, Katona Istvánnak, Kecskés Lászlónak, Kakuk Károlynak, Pós Pusztai Istvánnak, Kuker Györgynek, Balogh Lajosnak, Ládeczki Ferencnek és Mórócz Sándornak.

— **Dombóvárlak az Országházban.** Dombóvár állomás szakszervezeti bizottsága kirándulást szervezett Budapestre. A 35 dombóvári vasutas a Parlament megtekintése után a Közlekedési Múzeumot is felkereste. A jól sikerült program tapasztalatai alapján a jövőben nagyobb létszámmal tervez fővárosi kirándulást a szakszervezeti bizottság.

— **Pinceklub Szombathelyen.** A szombathelyi járműjavító KISZ-szervezete legutóbb már saját pinceklubjában látta vendégül a Szovjetunióból látogatóba érkezett Komszomolfiatalok csoportját. A nagyrészt társadalmi munkával létesített pinceklub igen kedveltté vált az üzemi fiatalok körében. A közelmúlt napokban ott találkoztak Molnár János veteránnal, a Vörös Hadsereg egykori katonájával, a Tanácsköztársaság politikai biztosával, hogy meghallgassák élménybeszámolóját.

A szerkesztőség üzeni

Pál István, Sepsi Gyula, Kisvárdai János, Szabó József, Uglyai Sándor Miskolc; Tóth Tibor Kiskunhalas; Radányi György Szombathely; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Bódogh Mihály Dombóvár; Szűcs Ferenc Hatvan: Geisz Mihály. Pusztai Lászlóné Pécs; Marosán Pál. Óvári László Debrecen: Murányi Tibor Bánréve: Pacz József Kétegyháza; Papp Zoltán. Gazdag András Szolnok: Egeressi Zsigmond Záhony: Bognár Károly Tapolca: Miklós László Kiskunfélegyháza: *leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.*

Bognár Károly Tapolca. Illés Gyula Pécs: *leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.*



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1973. DECEMBER 1.

Az acélvonatok nem késhetnek

Mostoha körülmények között, de szívvel, hivatástudattal dolgoznak az ózdi vasutasok

Különleges, sajátos helyzetben van Ózd állomás: itt véget ér a Miskolc felől jövő sínpár, minden vonatot vissza kell fordítani. A forgalom mégis nagyobb, mint bármelyik szárnyvonalon. Sok munkát adnak a kohászok a vasutasoknak.

— *Nálunk mindig csúcsforgalom van ugyan, de ilyenkor, év végén jön aztán a „csúcsok csúcsa"* — mondja *Hájas Béla* állomásfőnök. — A kohászok igyekeznek pótolni a lemaradást, jobban szorgalmazzák a kiszállításokat, hogy vállalásukat — elsősorban exporttervüket — teljesítsék. *Mi alkalmazkodunk ehhez, rajtunk nem múlik...* Évről évre több acél és hengerelt áru hagyja el a gyárat. Idei tervük szerint már több mint egymillió tonna acélt öntenek — s természetesen, ehhez több alapanyagra, ércre, szénre, ócskavasra van szükségük.

Ércszállító irányvonatok

Egyszóval: a szállítási igény nőttön nő. Külön feladat a Borsodi Ércelőkészítő és a Kohászati Üzemek között „ingázó" speciális 60 tonnás kocsik továbbítása. *Naponta 4—5 ilyen ércrel megrakott célvonat érkezik Ózdra.* Tudjuk, átérezzük a menetrendszerűség fontosságát, a határidők tartásának súlyát, hiszen nem akármilyen szállítási feladatról van szó, hanem népgazdasági érdekekről. Mindent megteszünk, ami rajtunk múlik, hogy ezek az érdekek ne szenvedjenek csorbát.

— Hogyan lehet ezt számokkal is illusztrálni?

— *Állomásunk négy éve folyamatosan élüzem szinten dolgozik.* Az idei év tíz hónapjában a személyvonatok menetrendszerűsége százszázalékos volt, a tehervonatoké pedig 89 százalékos. *Nálunk az elegy mindig készen áll, legfeljebb a továbbító gépek késnek egy kicsit.* De ez nem okoz nagy problémát, végül is az ózdi „acélvonatok" időben eljutnak *Bánrévére*, a közeli határállomásra és *Záhonyba, Hegyeshalomra* egyaránt. Munkánkkal elégedett az igazgatóság és a kohászat is.

Kevés a vágány

Az állomás régi, elavult. *Kevés a vágány, nehéz a tehervonatok összeállítása.* Tervbe vették már az állomás rekonstrukcióját, de a megvalósítás nem olyan könnyű. A felvételi épület romos, a felette levő lakásokat már 1969-ben ki kellett üríteni. Azt mondják a szakemberek, legalább 10—20 millió forintba kerülne az új épület. De csakhamar másra terelődik a szó.

Ózd iparváros, s a gyárban jól fizetnek. Van-e munkaerőgondjuk?

— *Nem mondom, nehéz az utánpótlás biztosítása. A fiatalok nem nagyon tolonganak, hogy vasutasok legyenek, inkább mennek a gyárba, ahol a nyolc óra leteltével veszik a kalapjukat és hátra sem néznek.* Ahhoz, hogy valaki vasutas legyen, szív kell, hivatástudat. Van jó néhány fiatal, akiket mi neveltünk, oktattunk. Most például öten vesznek részt — egyéni tanulással — személypénztarosi kiképzésben, hárman pedig árupénztárosi, illetve raktárnoki vizsgára készülnek. Sokkal nehezebb a kocsirendezők pótlása. Úgy látszik, új kezdeményezésünk — miszerint az utánpótlást a fiatalkorúak közül kell verbuválnunk — bevált: *16—17 évesek tanulják a „szakmát", s mire betöltik 18. évüket, már teljes „vértezetben" állhatnak szolgálatba. S rögtön be is kapcsolódhatnak a brigádmunkába...*

Lendítő erő: a brigádmozgalom

— Milyen szerepük van a szocialista brigádoknak?

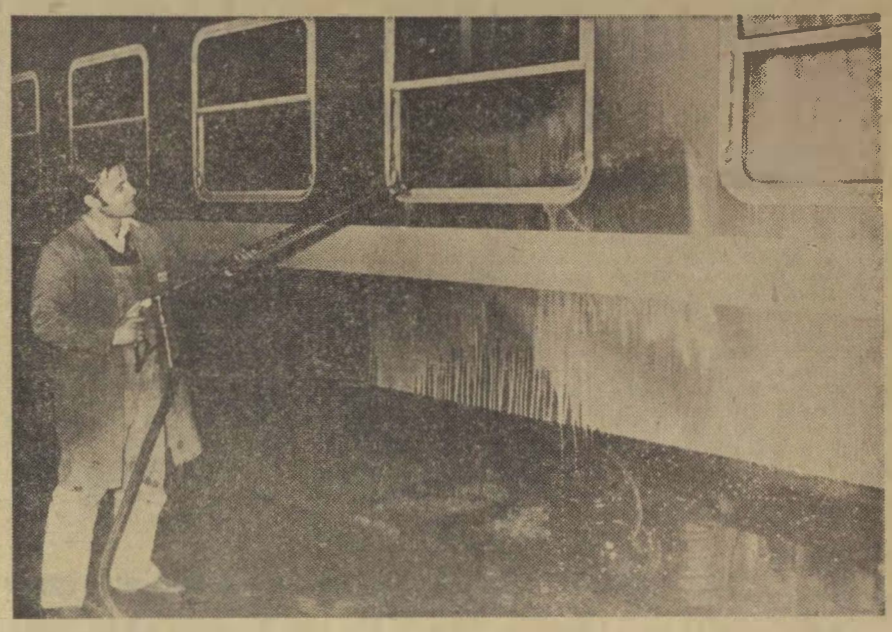
— Azt hiszem, nem árulok el nagy titkot: *a létszámunk 139 fő, s ebből 107-en szocialista brigádban dolgoznak.* A hét brigád vállalásának, illetve a felajánlások teljesítésének nem kis szerepe van abban, hogy munkánkat eredményesen végezzük. 1972-ben egy-egy brigád érdemelte ki az arany-, illetve ezüstkoszorús címet, kettő a bronzot, három pedig zöldkoszorús kitüntetésben részesült. Az idén is rászolgálnak a megtisztelő címre, hiszen jó munkájuk révén szállítási tonnatervünket 101,8 százalékra teljesítettük. *A brigádmozgalmat a lendkerékhez tudnám hasonlítani, valami olyan erő van benne, ami folyton előreviszi a dolgokat.* Bízom abban, hogy a brigádok energiája a későbbiekben sem apad el, hogy a kohászokkal továbbra is jó lesz az együttműködés, s jól zárjuk az évet.

Befejezésül — bár szubjektív megítélésről van szó — hadd álljon itt, ami az interjúból eddig szándékosan kimaradt. Az állomásfőnök említette: *„A Budapestig naponta közlekedő két gyorsvonat szerelvényeinek nagytakarítását itt végezzük."* Nos, az esti gyorson e sorok írója épp ezért szemügyre vett mindent, teljes alapossággal.

Nagyvostak a kocsik.

Paládi József

KOCSIMOSÁS — BEMUTATÓ JELLEGGEL



A külföldi cég egyik szakembere a magasnyomású Exact-gép bemutatása közben tisztára mossa egy vasúti személykocsi oldalát.

(Tenta György felvétele)

Bár a vonatok utasai még nem nagyon tapasztalják a MÁV takarításgépesítési programjának megvalósítását, ismét nagyszabású gépbemutatót tartottak a *Keleti pályaudvaron.* Ezúttal a CIMEX angol cég, osztrák leányvállalata sorakoztatta fel az eddig gyártott, legkorszerűbb, 14 fajta takarítógépét.

A szakemberek tetszését főképpen az úgynevezett *Exact univerzális, magasnyomású alváz- és homlokzatmosógép nyerte meg.* Ez gázolajjal működik, felmelegíti a mosásra használt vizet, és óránként 3000—4000 négyzetméternyi felületet képes tisztára mosni.

Bemutatták a legújabb kárpittisztító-gépet is, amely a vasúti kocsik belső takarításához megfelelne.

A bemutató után előzetes tárgyalást folytattak a MÁV, illetve az angol cég megbízottai a későbbi üzletkötések lehetőségeiről. *Török Mihály* mérnök-intéző, a Vasúti Főosztály megbízottja tájékoztatta szerkesztőségünk tudósítóját arról, hogy *az Exact típusú gépből vásárolt egyet a vasút.* Ha a használat során beválik, sor kerülhet újabb gépek beszerzésére.

A PÁLYA KORSZERŰSÍTÉSE UTÁN:

M62-es Diesel-mozdonyok a baja–kiskunhalasi vonalon

A *Bátaszék—Baja—Kiskunhalas* közötti vasútvonal szegedi igazgatóságához tartozó szakaszán befejezéshez közeledik a pálya korszerűsítése. Az elvégzett munkák során, illetve a tervek szerint a vonalon, Baja—Kiskunhalas állomások között nagy teljesítményű Diesel-mozdonyokkal továbbított vonatok közlekedjenek. *A vonal forgalmi és vontatási dolgozói, idejében felkészültek az M62-es sorozatú Diesel-mozdonyok fogadására és közlekedésére.* Felmérték azt is, hogy az állomásokról milyen áruféleségeket lehet távolabbi helyre irányvonattal továbbítani úgy, hogy a korszerű mozdonyok teljesítménye gazdaságos legyen.

E gondos előkészítő munkának köszönhető, hogy a forgalmi szolgálat már a közlekedés engedélyezésének első napjától *irányvonattal továbbítja Baja térségéből a szolnoki cukorgyár részére feladott cukorrépát,* naponta 40—50 rakott kocsit.

A szervezési intézkedések helyesnek bizonyultak, hiszen az M62-essel továbbított vonatok menettartama 5—6 órával csökkent. A *Baján, Bácsbokodon és Mélykúton* megrakott lépcsőzetes irányvonatok este 21 órai indulás esetén *Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza* és a ceglédi delta érintésével, hajnali 3—4 óra tájban már kilépnek az igazgatóság területéről. A korábbi gőzvontatással ez megvalósíthatatlan volt.

A répairányvonatokhoz hasonlóan *Diesel-mozdonnyal továbbítják Bajáról Szegedre a söderrel rakott irányvonatokat is.* ugyancsak tetemes időmegtakarítással. Ezzel együtt lényegesen javult egy-egy mozdony napi haszonkilométer-teljesítménye is.

Új felvételi épület Veszprémvarsányban

Veszprémvarsány állomáson október utolsó napján átadták a négymillió forintos költséggel létesített új felvételi épületet. Ezzel egy dunántúli kis vasúti csomópont korszerű, az üzemi és az utasforgalmi igényeket egyaránt kielégítő állomásépületet kapott. *Azon túl, hogy az itt dolgozó vasutasok munkakörülményei lényegesen javultak, a szolgálati lakások száma is nőtt eggyel.* A párt- és a szakszervezet szintén kapott egy helyiséget, s van egy 100 főt befogadó oktatóterem is.

Az építési munkálatokat, illetve mindenekelőtt a régi, elavult épület lebontását márciusban kezdte el a pápai pályafenntartási főnökség, majd bekapcsolódott a kivitelezésbe a XIII. számú magasépítményi és hidász pályamesteri szakasz is, négy szocialista brigád közreműködésével. A munkálatok irányításáért *Mészáros István* főintéző érdemel dicséretet.

Az elismerés azért is jogos, mert a veszprémvarsányi építkezéssel egyidőben folytatták a pályafenntartásiak *Pannonhalma, Ménfőcsanak* állomások felvételi épületének felújítását, *Győrszemere* állomáson két szolgálati lakás tatarozását, illetve befejezték a *celldömölki vontatási* főnökség műhelyépületénél korábban elkezdett munkálatokat, nem is szólva az egyéb fenntartási és beruházási munkákról.

Az ünnepélyes átadás alkalmával *Pammer László*, a szombathelyi igazgatóság II. osztályának vezetője méltatta a jól végzett munkát, és 30 000 forint jutalmat osztott ki az építésben kitűnt dolgozók, szocialista brigádok között. A belső takarítást, ablaktisztítást, felmosást, végső csinosítást végző veszprémvarsányi szocialista brigádok tagjai szintén rászolgáltak a dicséretre társadalmi munkájukkal.

Irányvonatok a BCM-ből nagy teljesítményű mozdonnyal

A *Beremendi Cementmű* avatására november 6-án került sor, s ezen a napon lehetővé vált az is, hogy az új cementgyár iparvágányain, illetve a gyártelepre vezető vasútvonalon nagy tengelynyomású kocsik és vontatójárművek, köztük M—62-es Diesel-mozdonyok közlekedjenek.

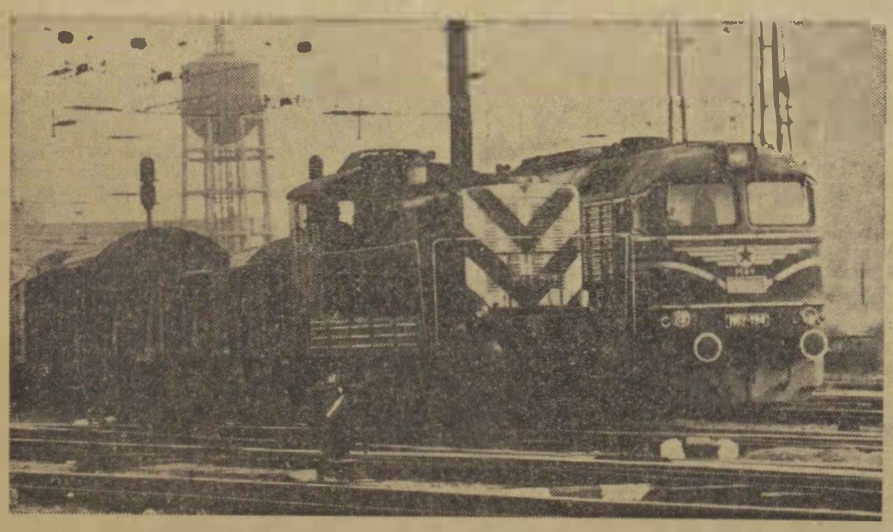
Igaz, hogy a BCM ipartelepének vágányai, szolgálati helyei, biztosítóberendezései és a *villány—nagyharsányi* elágazás már ez év elejére elkészültek, de a pályaépítőkre még nagy munka várt, hogy teljes egészében megvalósuljon a 341 millió forintos költséggel előirányzott beruházás: *a Pécsbánya-rendező és Villányi elágazás közötti 30 kilométeres pályaszakasz átépítése,* amely 1970 márciusában kezdődött, s amely munkálatok során 11 új hidat, átereszt kellett építeni, valamint 19 hasonló műtárgyat átalakítani.

A munkálatokra jellemző, hogy a pályaépítők megmozgattak, összesen 108 és fél ezer köbméter földet, felhasználtak 54 750 köbméter zúzottkövet, 29 100 köbméter bányakavicsot, beépítettek 46 260 darab betonaljat. *A vonal korszerűsítése azért is kiemelkedő eredménynek számít, mert elősegíti a Magyarboly állomáson át irányuló magyar—jugoszláv határmenti forgalmat.*

A vasútépítők mindvégig becsülettel teljesítették a megállapított határidőket, így az ő érdemük is, hogy a BCM avatáskor már M62-es Diesel-mozdonnyal vontatott irányvonat indulhatott az új cementgyárból az Alföldre.

PANASZKODNAK A MOZDONYVEZETŐK:

Indokolatlanul sok az ácsorgó vonat



Várakozó szerelvények a ferencvárosi rendező-pályaudvaron

(Laczkó Ildikó felvétele)

(Riport a 3. oldalon)

Aláírták a GySEV új alapszabályát

November 16-án a magyar és az osztrák kormány megbízásából *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint *Ervin Lanc* szövetségi közlekedési miniszter aláírta a *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút Részvénytársaság* új alapszabályzatát.

Az új szabályzat szerint a részvénytársaság a jövőben mindkét országban az idegenforgalommal is foglalkozik. Szállodákat, éttermeket épít és üzemeltet. Mindkét országban *GySEV Utazási Iroda* nyílik.

Az első GySEV szálloda és étterem ez év nyarán nyílt meg Sopronban, a Löverekben. A részvénytársaság a jövőben bővíti szállítási tevékenységét is.

Az idén többen tanulnak, mint tavaly

SZEGED ÁLLOMÁSON NÉPSZERŰEK A POLITIKAI ISKOLÁK

Október 19-én tartották a szakszervezeti propagandisták első idei tájékoztatóját a szegedi csomóponton, a *MÁV Petőfi Sándor Kultúrotthonban.* Szeged állomás politikai iskoláinak megnyitására az idén mégis *Röszkén* került sor, ahol *Szalai István* állomásvezető, aki közel 15 éve szakszervezeti propagandista, már október 20-án megtartotta az első idei politikai iskolai foglalkozást.

317 HALLGATÓ

— *Röszkén kívül, amely alapszervezetünkhöz tartozik az idén is szerveztünk politikai iskolát Kisteleken, Balástyán és Szatymazon is* — mondotta az új oktatási év megkezdéséről *Bodor Ferenc*, Szeged állomás szakszervezeti bizottságának titkára. — *A legtöbb politikai iskolánk, természetesen, itt helyben, állomásunk területén működik. A tavalyi 18-cal szemben most 19 iskolán kezdődött meg a tanulás.* Célszerűnek láttuk most két csoportra bontani Szeged rendező politikai iskoláját, amelyik a múlt évben több mint 40 hallgatóval működött. Amíg tavaly 308 hallgató fejezte be politikai iskoláinkat, *az idei szervezéssel 317-re emelkedett politikai iskoláink összlétszáma.*

— Melyik témakör a legkedveltebb a szegedi politikai iskolákon?

— *Változatlanul a társadalmunk időszerű kérdései, amellyel nyolc politikai iskolánk foglalkozik.* Növekedett az érdeklődés a világpolitika időszerű kérdései iránt, így ezzel a témakörrel hat iskolát indíthattunk — felelte a titkár. — A többiek a munkahelyi élet időszerű kérdéseivel foglalkoznak. Megjegyzem, a hallgatók létszámát még nem tekinthetjük lezártnak, mert propagandistáink még önállóan folytatják a szervezést, s a párt-, valamint a KISZ-oktatás szervezésének befejezése után még utószervezésre is lehetőségünk lesz.

Szeged állomáson az ebédlő, a három oktatóterem és több irodahelyiség is a politikai iskolák rendelkezésére áll, a foglalkozásra megadott időben. *A 19 propagandista között kilenc a párttag, három kivételével érettségizett vasutasok és többségük már tapasztalt előadónak számít.* Rendszeres felkészítésüket az új oktatási évben is *Szücs Imre* végzi, aki már a szegedi igazgatóságon dolgozik ugyan, de fontos pártmunkáját, mint vezető propagandista, változatlanul az állomáson végzi.

ÍRÁSOS MEGHÍVÓK

— Hogyan biztosítják a hallgatók rendszeres, pontos megjelenését a foglalkozásokon?

— *A tavaly már jól bevált módszert alkalmazzák propagandistáink, az írásos meghívót. Ez pontos eligazítást ad az iskola helyéről és idejéről, elfelejteni sem lehet és így nem ad okot a magyarázkodásra.* Az utazóknál, akik köztudottan a legelfoglaltabb dolgozóink, tavaly is elértünk 88 százalékos megjelenést a politikai iskolán. A rendszeres tanulás nyomán vitakészségük is sokat javult mindkét politikai iskolájukban — felelte Bodor Ferenc, majd arról beszélt, hogy a központi vezetőség határozatának megfelelően az oktatás, a tömegpolitikai munka egyéb területein is igyekeznek előbbre lépni.

Változatlanul nehéz a dolgozók általános iskolájának szervezése. Ide tavaly mindössze két állomási dolgozót tudtak beszervezni. Új kultúrfelelősük, *Antal Mihály* műszerész, május óta már ennél többet elért: *12 tanulót szervezett a dolgozók általános iskolájába.*

KÖZÉPISKOLÁBAN 27-EN TANULNAK

— A jövőre vonatkozóan elősegíti általános iskolai szervezésünket — folytatta a titkár —, hogy most már pontos névsorral rendelkezünk dolgozóink képzettségét illetően. *Tudjuk, hogy állomásunknak 82 olyan 40 évnél fiatalabb dolgozója van, aki még nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát.* A szervezésnél elsősorban velük foglalkozunk, bár az idősebbek jelentkezését is szívesen vesszük.

Középiskolába 27-en jelentkeztek Szeged állomásról. Többségük a vasútforgalmi szakközépiskolában folytatja tanulmányait. *Négyen tanulnak most a felsőfokú vasútforgalmi technikumban, hárman a Marxista—Leninista Esti Egyetemen.* A tisztképző levelező tagozatán tavaly hárman végeztek, az idén négyen tanulnak.

A tanulás, egyéni továbbképzés, az állandó művelődés forrása, a könyvtár ugyancsak népszerű Szeged állomáson. Az állomási dolgozók sűrűn keresik fel a szomszédos kultúrotthonban működő góckönyvtárat. *Ördögh János*, a könyvtáros saját készítésű, ötletes plakátjait rendszeresen elhelyezi az állomás területén, hogy az új könyvekre is felhívja olvasóinak figyelmét.

L. J.

POLITIKAI OKTATÁS:

A „kettős információrendszer" egyik fontos eszköze

Tizenhétezer hallgató a budapesti területen szervezett szakszervezeti tanfolyamokon

Szakszervezetünk budapesti területi bizottságának politikai tömegoktatási tevékenységében érezhető, hogy sikerült hasznosítani a korábbi években szerzett gyakorlati tapasztalatokat. Másképpen ezt úgy is mondhatjuk, hogy a dolgozók körében a megváltozott témák népszerűek és közérdekűek, s az oktatás szervezésében közreműködő szakszervezeti bizottságok — a területi bizottság útmutatásai nyomán — jól alkalmazkodtak a tanfolyamokra beosztott hallgatóság igényeihez, érdeklődési köréhez.

A számok is ezt bizonyítják. A budapesti területen működő 160 szakszervezeti bizottság 85 százaléka szervezett tanfolyamot az idén, *így az elmúlt évi 719-nél 75-tel több, vagyis 794 politikai iskolán kezdődött meg az oktatás ez év őszén.* Az új elnevezésű és témájú tagozat. — A munkahelyi élet időszerű kérdései — a legnépszerűbb tanfolyammá vált, s ez egyben a dolgozóknak az üzemi demokrácia kérdései iránt mutatkozó mind élénkebb érdeklődését is mutatja. *A fejlődésre utal az a számadat is, hogy a szakszervezeti oktatásba a dolgozók 28 százaléka kapcsolódott be,* míg tavaly az összlétszámnak csak a 25 százaléka vett részt a tanfolyamokon.

A hallgatóság összetételében bekövetkezett változások is kedvezőek. A 16 882 részvevő 70 százaléka munkásállományú, a fiatalabb korosztályokhoz pedig a hallgatók 60 százaléka tartozik. Elmondhatjuk továbbá, hogy a részvevők háromnegyed része szocialista brigádban dolgozik.

Javult ezenkívül az oktatásban részt vevő nők aránya. *Az elmúlt oktatási évben 3600 leány és asszony tanult a szakszervezeti tanfolyamokon, az idén viszont 300-zal több,* ami azt jelenti, hogy a budapesti területen dolgozó vasutasnők 31 százaléka bekapcsolódott a politikai képzésnek ebbe a formájába.

Az előadók kiválasztásához messzemenő segítséget adtak a helyi pártszervezetek, s ennek eredményeként *a szakszervezeti bizottságok a jelenlegi oktatási évben 778 propagandista lelkes, önzetlen munkájára számíthatnak.* A propagandisták 44 százaléka már elvégezte a marxista—leninista egyetemet, vagy most szerez magas politikai képzettséget. Más részük — pontosan 46 fő — egyéves pártiskolán tanult. 194-en pedig egyéb időtartamú párt- vagy szakszervezeti iskolán fejlesztették politikai tudásukat. Az általános műveltség tekintetében is jó a propagandisták összetétele, mivel *százhatvanhatan egyetemi és főiskolai végzettségűek, s 425-en érettségiztek.* Gyakorlati tudásuk, tapasztalataik szempontjából is álljon itt egy sokat mondó adat: a propagandisták 63 százaléka vezetői, illetve középvezetői beosztásban dolgozik.

Mindezek bíztató jelei annak, hogy a budapesti területi bizottság irányításával a szakszervezeti bizottságoknál folyó tudatformálás az idei oktatási évben tovább javul, és mind hatékonyabbá válik, ugyanakkor a tömegpolitikai oktatás az úgynevezett *kettős* információrendszer fontos eszköze is lesz.

Szőnyi Lajos

Jutalomműsor a Vidám Színpadon

Élenjáró vasutasok, szocialista brigádtagok részére adta elő a Vidám Színpad kitűnő színészegyüttese november 25-én délelőtt 11 órai kezdettel a nagysikerű politikai kabarét, amelynek címe: Lassan a Pesttel! Ezzel az előadással zárult a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság által szervezett idei teltházakció, amelynek során ez év tavaszától mostanáig, több száz budapesti és vidéki vasutasnak rendeztek előadást a fővárosi színházakban.

Ez utóbbi előadáson jólesett hallani Szuhay Balázs spontán fogalmazott üdvözlő szavait, amint a társulat igazgatósága és művészei nevében köszöntötte a vidéki vasútigazgatóságok dolgozóit, s ennek nyomán a nézőtéren helyet foglaló, az ország minden részéből összesereglett váltókezelők, vonatkísérők, kocsirendezők, térfelvigyázók, pályamunkások, műhelyi és hivatali dolgozók joggal érezhették, hogy a konferáló Brachfeld Siegfried hozzájuk szól, és a többi színész — Kabos László, Horváth Tivadar, Csala Zsuzsa, Thury Éva, Lorán Lenke, Kibédi Ervin, Hlatky László (Hacsek és Sajó), Dobránszky Zoltán, Balogh Erzsi, Kőszegi Péter, Viola Mihály, Pálfy Gabi, Cseh Viktória, Forgács László, Verebély Iván, Faragó Vera, Csonka Endre, Madaras Vilma, Zana József, Zentay Ferenc — az ő tiszteletükre játszik.

A búfelejtő és kedélyfakasztó jelenetek közben gyakran felcsattant a taps, majd az előadás végén itt is, ott is, hallottunk olyan beszélgetéseket, amelyek egyértelműen kifejezték, hogy a résztvevők szép ajándékot kaptak a meghívással a szakszervezettől, illetve a vezérigazgatóságtól.

G. J.

JAPÁN VASUTASOK LÁTOGATÁSA

Dunakeszin és szakszervezetünk székházában

A SZOT elnöksége meghívására, *Fumio Kitajimának*, a Japán Nemzeti Vasutak Szakszervezete vb-tagjának vezetésével, a közelmúltban *35 tagú szakszervezeti küldöttség tartózkodott Budapesten.* A küldöttség november 9-én megtekintette a Dunakeszi Járműjavító Üzemben folyó új személykocsik gyártását és javítását, valamint az üzem szociális, kulturális és sportlétesítményeit.

Az üzem megtekintése után *Bakó Károly* igazgató tájékoztatást adott az üzem fejlődéséről, termelési eredményeiről és válaszolt a feltett kérdésekre. A baráti légkörben folytatott megbeszélésen részt vettek az üzem párt-, szakszervezeti és KISZ-szervezetének vezetői.

A küldöttség ellátogatott szakszervezetünk központjába is, ahol *Szabó Antal* főtitkár baráti beszélgetés keretében tájékoztatta a vendégeket a magyar vasút fejlődéséről, valamint a személy- és áruszállítás eredményeiről. Ismertette továbbá a szakszervezet szerepét a vasutasdolgozók életszínvonalának, élet- és munkakörülményeinek javításában, szociális, kulturális, egészségügyi ellátottsága rendszeres fejlesztésében.

A küldöttség vezetője *Fumio Kitajima* válaszában megköszönte azt a szívélyes, baráti fogadtatást, amelyben szakszervezetünk a küldöttség tagjait részesítette. Köszönetét tolmácsolta azokért a szolidaritási akciókért, amelyekkel szakszervezetünk elősegítette a japán vasutasdolgozók érdekében kifejtett eredményes harcukat.

HATÁROZAT, 18 PONTBAN

Lapunk előző számában tudósítóink beszámolója alapján cikket közöltünk Új lendülettel dolgoznak a vasutas KISZ-szervezetek címmel. Ennek nyomán *Gazdag András*, a szolnoki járműjavító párt- és KISZ-szervezetének összekötője közölte, hogy az üzemben dolgozó fiatalok hozzáfogtak a vezetőségválasztó küldöttértekezleten hozott 18 pontos határozat végrehajtásához, ami azt mutatja máris, hogy a járműjavító ifjúsági szervezete a következő két évben is erős, „ütőképes" lesz az újonnan megválasztott KISZ-titkár, *Kozma József* vezetésével.

A vezetőségválasztó küldöttértekezleten egyébként részt vett *Timár Gyula*, az MSZMP városi bizottságának osztályvezetője, *Száraz László*, a városi párt-végrehajtóbizottság tagja, *Gecse Alfréd*, a járműjavító szakosztály munkatársa, míg a városi KISZ-bizottságot *Lakatos Lajos* képviselte.

A cikkünkbe csúszott névelírások miatt ismételjük meg a fenti neveket, helyesbítve azt is, hogy *Kanyó Sándor* — az üzem ifjúsági szervezetének eddigi titkára — a városi KISZ-bizottság titkára lett.

Elismerés a Törekvésnek

Budapest főváros Tanácsa és a Hazafias Népfront budapesti elnöksége elismerő okirattal tüntette ki a Törekvés Művelődési Központot a centenáriumi évben végzett kimagasló munkájáért, kulturális tevékenységéért.

VEZETŐKÉPZÉS MISKOLCON

Miskolcon október 22-én kezdődött a B-típusú vezetőképző tanfolyam, illetve folytatódott a vasúti vezetők továbbképzése. A hallgatók azóta szorgalmasan tanulnak, de az oktatási főnökségről már azt mondhatjuk, hogy a kezdet kezdetén is kitűnőre vizsgázott.

Az ország minden részéből érkező hallgatókat az állomáson várták az oktatási főnökség vezetői és dolgozói, mégpedig kis autóbusszal. Csomagjaikat szállítanák, de még csak tájékoztató eligazítást sem kapnak a pályaudvaron. *„Úgy látszik* — mondták —, *hogy a vasútnál nincs baj az emberek megbecsülésével".*

Ugiyai Sándor

Változatos koncertprogram

Tizenhat hangverseny a MÁV Szimfonikusok új bérleti műsorában

Ha némi iróniával és számolva az összehasonlítás tetszetős, de mindig sántikáló kockázatosságával, szimfonikusainkat például a magyar futball jelenlegi helyzetével hasonlítanánk össze, akkor elmondhatnánk, hogy bőséges kárpótlást kapunk a hangversenytermekben, a pályákon átélt bosszúságokért.

A legjobbak között

Igen, minden önelégültség, elfogultság nélkül büszkén állíthatjuk, hogy a *MÁV Szimfonikusok*, akik működéséről az utóbbi években olyan sokat, és csaknem mindig elismerően írtunk, s akik mind a hazai, mind a külföldi szaksajtóban egyre gyakrabban hallatnak magukról, *az élvonalban vannak.* S jóllehet a művészetben általában nem állítanak fel szigorúan pontozott minőségi sorrendet, de a zeneértő és zenekedvelő közönség értékítélete sokszor szigorúbb követelményeket támaszt bármilyen versenyfeltételnél. *Ezért ha a közvélemény a MÁV Szimfonikusokat a legjobb hazai együttesek között tartja számon, akkor ez vitathatatlanul magas művészi rangot jelent.*

S hogy ez így van, mi sem igazolja jobban, mint az a széles körű igénybevétel, amelynek ez a — kezdetben csaknem kizárólag vidéki művészeti missziót betöltő — együttes ma már csak nagy erőfeszítések árán tud eleget tenni. A *Budapesti Művészeti Hetek* keretében megrendezésre kerülő nemzetközi versenyeken való állandó közreműködés, a győztesek gála koncertje, az *Országos Filharmónia* ifjúsági hangversenyei, különböző bérleti koncertjei, a rádió, a 6-os stúdiójában megrendezett nyilvános hangversenyek, a vasutas bérleti hangversenyek (idén 16 koncert), s nem utolsósorban a számtalan vidéki meghívás, bérlet és kötelezettség a zenekar vezetésétől, de minden egyes tagjától is magasfokú művészi-szellemi munkát igényel.

Egyetlen bérletben öt nagy oratórium

De egyetlen nagy zenekar vagy énekkar sem létezhet kizárólag a repertoárból. Nem lehet megrekedni egy korszaknál, sem a zene — elismert — klasszikusainál, sem a kizárólag klasszikus értékű műveknél. *A zene éppúgy fejlődik, amint fejlődik és nő a közönség igényessége is.* Az állandó közönséggel rendelkező együtteseknek emellett még elő kell segíteniük ezt a zenei fejlődést. *alakítani, befolyásolni kell a közönség művészi igényét* és ez további nagy feladatot ró a vezetésre. A műsorok változatossága mellett, az évekre előre tekintő műsorpolitikának határozottan karakterisztikusnak is kell lennie. Ezért lehet a jól összeállított programban mindig valamely markánsan fogalmazott egységet, irányt találni.

Pécsi István, a MÁV Szimfonikusok közkedvelt, kitűnő karmestere az idei műsor 5 nagy oratóriumára hívta fel a figyelmünket. Egyetlen bérletben a zeneirodalom öt ilyen méretű oratórikus műve önmagában is nagy megpróbáltatás elé állítja a zenekart és közönségét. Különösen, ha figyelembe vesszük azt a 400 évet, amit ez az öt gigászi mű Purcell: *Arthur királyától* Sztravinszkij: *Oedipus Rex*, *Oedipus királyáig* felölel. S közben a klasszikus Haydn, *Évszakok* c. műve, Schubert *G-dur miséje*, a romantika szellemének tipikus zenei egyenértéke és a ma zenéje, Orff: *Carmina Buranája*. Ez a műsor gerince, amely köré a gazdag zeneirodalom itt fel nem sorolható számtalan remeke éppúgy felsorakozik, mint néhány bemutató, jubileumi aktualitás, vagy ami korunk zenéjének megismertetése (és megszerettetése) érdekében elengedhetetlen.

Új kezdeményezés

Az előadások magas színvonalát az igényes művészeti vezetés biztosítja. A 16 hangverseny közül hetet *Lukács Miklós*, az Operaház igazgatója, hármat *Pécsi István* dirigál, s a többit is a hazai és nemzetközi zenei élet ismert kiválóságai. Merészen újszerű, hogy az oratóriumokban a tradicionális kórusok mellett az új, fiatal énekkarokat léptetik fel. Így: *az Ifjú Zenebarátok Énekkarát, a Szabó Ferenc Énekkart, a KISZ Központi Művészegyüttes Egyetemi Énekkarát*, valamennyi művészetkedvelő, zenét szerető, amatőr énekegyüttes. Csak gratulálni tudunk a kezdeményezéshez.

Megfelelő próbaterem szükséges

A MÁV Szimfonikusok 1948 után a vidéki zenekultúra fejlesztésében jártak élen, *s ma mint az ország egyik legrangosabb zenekara szereznek elismerést maguknak, éppúgy, mint az egész vasutasságnak.* Hírük bejárta egész Európát, s átgondolt koncertprogramjukban nem felejtkeznek meg továbbra sem alapvető feladatukról: a vasutasság zenei műveltségének mind magasabb színvonalú fejlesztéséről. S ha figyelembe vesszük, hogy a fejlődés felfelé ívelő vonala töretlen, jóllehet évek, évtizedek óta megoldatlan a próbaterem kérdése. — ma is rossz világítás szellőzés mellett, egy olyan kis helyiségben gyakorolnak, ahol két zongorás versenyműre fel sem lehet készülni. — akkor nem minősül szerénytelenségnek a zenekar vezetőinek megoldást sürgető kérése.

Dr. Csillag Ferenc

FERENCVÁROSI MOZDONYVEZETŐK PANASZA:

A forgalom gyakran indokolatlanul elfekteti a tehervonatokat

A ferencvárosi vontatási főnökség vöröstéglás új irodaháza előtt kisebb csoport beszélget a csípős szélben. Kilétüket tudakolni fölösleges lenne, látnivaló: *mozdonyvezetők, beöltözve, útra készen.* Rögtön az is kiderül, nem jókedvükben koptatják a szót. Vonatra várnak. Ki reggel 8, ki pedig 9 óta. Most pedig már 13 felé tart az óramutató.

„Várt gépre"

Lipták Vladimir mondja:

— Elég rég csinálom ezt a mesterséget, tudom mit jelent vonatra várni. De sosem birok beletörődni, ha szolgálatban tétlenségre kárhoztatnak. *Igazán ideje lenne már megtalálni a módját, hogy az őszi forgalom csúcsidőszakában is jobban haladhassunk a TEEM vonatokkal, és a fontosabb belföldi áruszállító szerelvényeinkkel.* Sokszor gondolom, hogy hasztalanul szerelték fel az M 62-eseket rádióval, mert hiába magyarázom a helyzetemet a menetirányítónak. Nem mondom, ha Sturovóba megyünk, a szobi áthaladásig nincs probléma, de a Sturovo előtti Kamenicán azonban két-három órát könnyen elácsoroghat az ember. *Hazafelé jövet pedig már Dunakeszi, Rákospalota, Rákosrendező is nagy „elfektető" hely.* A két utóbbi állomás szinte csaknem minden esetben a félelmetes „lokál" vágányon fogadja a vonatot, ami rendszerint elfektetést jelent. Ha pedig induló vonatra jelentkezünk, a menetlevélre már előre ráírják: *„Várt gépre".* Sajnos, egyes állomások kényük-kedvük szerint adják be a gépet, s amíg nem jön meg, nem tudunk kijárni a vonatra. Hiába van valahol közelben a gép, nem küldik. Józsefváros egyidőben rendszert csinált belőle, hogy összevárt öt-hat gépet és így küldte. Szerencsére Józsefvárost már nem mi, hanem a rákosi vontatási főnökség szolgálja ki.

Szekeres Ferenc, aki hol Diesel-mozdonnyal, hol gőzmozdonyal jár Kelebiára, Dombóvárra, Szolnokra, a lassú jeleket, a vágányzárakat nem kellően figyelembe vevő forgalomirányítást bírálja. *Október 25-én Dombóvárra menet 8-tól 11-ig ácsorgott M 62-es gépével vágányzár miatt,* végül önköltségben is alig tudott hazaérni a maximális 18 óra szolgálatban.

Mozdony és ember kihasználatlanul

Borbás Sándor friss példával szolgált. Ma, 9 órakor jelentkezett szolgálatra egy TEEM vonatra. *Immár a negyedik órája várakozik, mert Kelebiáról még nem érkezett meg a gép, amellyel indulnia kellene.* Már felkészült, hogy ugyanúgy jár mint pár napja, amikor négyórai várakozás után 13 órakor indulhatott el Sturovóban, de Gödön félretették, mert beleesett a személycsoportba. Nem is tudott eljutni a célállomásra. Szobon leváltották, nehogy túllépje a 18 órát.

— *Ilyen utak után sokszor úgy érzem, hogy aznap nem csináltam semmit, pedig azért jövünk szolgálatba, hogy a vasút hasznosítsa a munkánkat* — jegyzi meg Borbás Sándor.

Bíró Gyula reszortos is úgy összegezi a beszélgetést, hogy az utazószemélyzet tekintélyes részének a szolgálati ideje nincs kihasználva, *a tényleges teljesítményi órák száma általában 5—6 óra, a többi acsorgas.* Ilyen körülmények között a dolgozók keresete nem nő, hanem csökken, a főnökségnek pedig problémát okoz, hogy az emberek egy része a kollektív szerződésben megállapított 12 órai szolgálati idő túllépése miatt nem vezényelhető, amikor szükség lenne rá. Pedig az őszi forgalomban minden percet ki kellene használni.

A mozdonyfelvigyázói helyiségben *Farkas László* felvigyázó a következőket mondta:

Jelenleg képtelenség fordát készíteni

— *Több, alaprendszerben közlekedő biztos vonatra lenne szükségünk, hogy állandó fordákat csinálhassunk, a vonali utazószemélyzetet tervszerűbben, állandóbb rendszerben vezényelhessük. A jelenlegi vonattovábbítási rendben többnyire nem lehet fordát kidolgozni.* A távolléti idő az őszi forgalom növekedésével együtt nő, a tényleges szolgálat pedig nem emelkedik vele arányosan. Nem beszélve arról, hogy nagyon sok önköltségi út válik szükségessé, ami rontja a gazdaságosságot. *Az erre a rendszerre épülő bérezés nem ösztönzi a dolgozókat,* mert nagy részük a hónap elején képtelen kiszámítani, hogy mennyit keres. Senki sem látja előre, hogy a hosszú menettartamok miatt, a kollektív szerződésben meghatározott havi maximális 270 óra keretén belül, milyen teljesítményt ér el. Ilyen körülmények között a pihenőidőt is nagyon nehéz kiadni.

Más az átállítós gépek személyzetének a helyzete, ők biztosak lehetnek benne, hogy a keresetük a havi négyezret mindig eléri. A gurítósok is számíthatnak közel négyezer forint keresetre.

Hogyan látja a gondokat *Giczei István*, a főnökség vezetője és *Kurucz Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára?

— Tudjuk, hogy az őszi forgalom minden évben nehéz feladat elé állít bennünket. Ennek megfelelően készültünk fel az idén is, de ekkora forgalomra nem számítottunk — mondják. — *Különösen megnőtt a TEEM vonatok forgalma, s ez alaposan igénybe veszi a gépállományt meg a személyzetet,* hiszen törvényszerű, hogy minél nagyobb a szállítás, minél telítettebbek a vonalak, annál lassúbb a forgalom.

A vezetők időben gondoltak erre és a kollektív szerződésben eredetileg havi 300 órában szabályozták a szolgálati órák felső határát. A szakszervezeti bizottság azonban a 285 órás maximális terhelést látta jónak, a budapesti igazgatóság és a területi bizottság pedig még mérsékeltebb, *a 270 órás havi, illetve napi 18 órás maximális igénybevételt találta helyesnek.* A kollektív szerződés függeléke most eszerint szabja meg a felső határt.

A főnök úgy látja, hogy ez a szabályozás nincs összhangban a ferencvárosi vonóerő- és létszámkapacitással. Annál kevésbé, mert — mint mondja — sok a „mellékmunka" is, ami persze csak idézőjelbe téve az, mert állandó szolgálati kötelessége Ferencvárosnak. *A villamos-felsővezeték javítások gépeinek, a hidprovizóriumok darugépeinek, a váltóátépítések, vágányfelújítások, a hegyeshalmi vonali rekonstrukció anyagvonati vontató járműveinek kiállítása is számottevő kapacitást köt le.* A vezényelhető személyzeti létszámot csökkenti az is, hogy 25—30 ember állandóan tanfolyamon van, mert a Diesel-mozdony vezetői utánpótlást sem lehet elhanyagolni.

Maximális üzemkészség

Ennyi munka, gond, nehézség, probléma közepette sincs azonban szó arról, mintha a ferencvárosi vontatási főnökség nem tudna helytállni az őszi forgalomban. Legszemléletesebben tanúsítja a derekas helytállást, hogy az idei csúcsidőszakban a nagyobb vontatási főnökségek elé fő célul kitűzött feladat, a maximális mozdonyüzemkészség elérésében példamutató eredményekre hivatkozhat. *Gépállományának üzemkészsége minden kategóriában magasan meghaladja a célkitűzést,* ami dicséri a motorműhely kitűnő javítómunkáját és a mozdonyszemélyzet gondosságát, gépével szembeni felelősségét. *Keszthelyi János, Kovács II. Lajos, Zsiros István, Gábor István. Marosvölgyi István, Horváth Imre, Vikor István* mozdonyvezetők és brigádjaik, de a többiek is példamutatóan dolgoznak M 44-es és M 62-es gépeiken, amelyekre a munka legnagyobb súlya nehezedik.

A kocsijavító műhely is derekasan kiveszi részét az őszi forgalmi feladatok teljesítéséből. Kocsijavítási tervét szeptemberben is, októberben is túlteljesítette, teljesítménye 112 százalék körül mozgott. A naponta kétszeri, délbeni és délutáni kihúzást pontosan megtartották. *Szedmák István* Leninről elnevezett szocialista brigádja és *Zsíros Ferenc* Dózsa brigádja jár elől a jó munkában.

Nem lenne teljes a kép, ha figyelmen kívül hagynánk a tmk-műhely áldozatkész munkáját. A kocsimosó fővezetéke az idén már annyira megrongálódott, annyira folyt, spriccelt, csöpögött, hogy ilyen állapotban nem maradhatott az őszi forgalomra. A pályafenntartás munkaerőhiányra hivatkozással nem vállalta a 400 méter csővezeték teljes cseréjével járó munkát. *A tmk-sok vállalták, s másfél hónap alatt elvégezték a csőcserét,* sőt, még az egyik rossz kazánt is kicserélték, hogy télen meleg vízzel lehessen tisztítani a kocsikat.

Szász Ferenc

KGST-tanácskozás Budapesten a konténerforgalom jövőjéről

A KGST-országok konténer-fuvarozási szakemberei, az úgynevezett *Meghatalmazottak Tanácsának* tagjai november 23-án hazánkban tartották harmadik ülésüket. A különböző közlekedési ágazatokat képviselő vezetők ez alkalommal a *Budapest—Józsefváros* állomáson épülő konténer-pályaudvart is megtekintették.

A vendegeket *Tóth János* vasútigazgató fogadta, majd tájékoztatta őket a megvalósuló tervekről. A kérdésekre válaszolva elmondta, hogy a MÁV jelenleg 436 öttonnás és 71 húszlábas konténerrel bonyolítja a szállítótartályos forgalmat. A közeljövőben újabb 50 darab, öttonnás konténerrel bővíti a vasút a meglévő parkot.

Oroszváry Lászlót

MÁV vezérigazgató-helyettessé nevezték ki

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter *Oroszváry Lászlót*, a Vasúti Főosztály gépészeti szakosztályának vezetőjét november 21-én MÁV vezérigazgató-helyettessé nevezte ki.

A megbízatás átadásánál megjelent *Rödönyi Károly* államtitkár, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, *Györffy József*, az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának munkatársa, *Gábor Zoltán*, a KPM Pártbizottságának titkára és *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára.

A MÁV új vezérigazgató-helyettese 1923-ban született, a *Budapesti Műszaki Egyetem* gépészmérnöki karának villamos tagozatán végzett, itt szerzett mérnöki oklevelet. 1949 óta dolgozik a vasútnál. Egy rövid ideig a *Landler Jenő Járműjavítónál* volt, s több mint 23 éve a MÁV Vezérigazgatóságán dolgozik különböző műszaki irányító beosztásokban.

Előbb a vasútvillamosítás, majd a villamosmozdonyok műszaki problémáival foglalkozott, *1970 decemberétől mostani kinevezéséig a 7. Gépészeti Szakosztály vezetője volt.*

Szerencsen még tart a répaszezon

A VEZETŐK FONTOS FELADATNAK TARTJÁK A VAGONOK GYORS KIRAKÁSÁT

A naponta érkező 120—160 vagon cukorrépa, ezenkívül a sok egyéb szállítmány tetemes munkát ad ősszel Szerencs állomás mintegy 220 dolgozójának. Erről beszélgettünk legutóbb *Sárvári László* állomás-



Kassai István

főnök-helyettessel, *Kassai István* szb-titkárral és *Goda Irén* üzemgazdásszal.

— A cukorrépa többsége a debreceni igazgatóság területéről érkezik hozzánk — mondotta *Sárvári László*. — A borszállítmányok Miskolcon át, valamint Tokaj környékéről jönnek, ezenkívül sok volt a szőlő is a leadási kocsik között.

A legfőbb feladatnak tartjuk a vagonok gyors kiürítését, hogy azok ismét minél előbb megrakásra kerülhessenek. *A répaszezon előreláthatólag január közepéig tart,* mivel a gyár előrejelzése szerint most 25 százalékkal több cukorrépa kerül feldolgozásra, mint egy évvel ezelőtt.

— *A szállítás és a rakodás gyorsítását a kocsihiány indokolja* — vette át a szót az üzemgazdász, majd elmondta, hogy ebben az évben az építőanyagok szállítása is növekedett. Kész cukorból naponta 15—16 fedett kocsit rak meg a gyár, s a répaszelet, valamint a melasz fuvarozásához ugyancsak biztosítani kell a szükséges vagonokat.

Az ablakon kitekintve is látható a vasutasok serény munkája. Mozognak a tartalékok, zászlójukkal integetnek a kocsirendezők, vagonokat ólmoznak a raktáriak, s kissé távolabb vonatot meneszt a forgalmi szolgálattevő.

— Van-e elegendő ember? — adódott a kérdés.

— *Igen, létszámgondunk már nincs* — válaszolta az szb-titkár. — *Bizony, ez is nagy eredmény a korábbi évekhez képest.* Ezen túlmenően kijelenthetem, hogy állomásunk 15 szocialista brigádját képesnek tartjuk a megnövekedett feladatok elvégzésére. Ezekben a brigádokban a nők a férfiakhoz hasonlóan jól megállják a helyüket. A létszám biztosításához nagyban hozzájárult, hogy megfelelő szociális körülményeket teremtettünk. *Új fürdőt, mosdót létesítettünk, bővítettük az étkezőt, a kulturális igények kielégítése érdekében jól működő klubot hoztunk létre.* A munkavédelmi feladatok végrehajtásában is sikerült jócskán előbbre lépnünk...

A szakszervezeti bizottság titkára nem mulasztotta el, hogy meg ne említse név szerint azokat a vasutasokat, akik az őszi forgalom idején máris kiérdemelték az elismerést:

— *Tóth András* tolatásvezető, *Nyitrai Győző* és *Fábián Tibor* forgalmi szolgálattevő, *Hajdú András* és *Rimán István* kocsirendező, *Deme András* váltóőr és még jó néhányan rászolgáltak a dicséretre példás szolgálatuk révén...

Kesztyűs Ferenc

Kommunista szombat az Északiban

„Vendégmunkások" is érkeztek Záhonyból – Fiatalok és idősebbek egy sorban – A KISZ-szervezet jövő évi költségvetésének alapja

Zsúfolt 28-as villamosok álltak meg reggel fél hatkor az *Északi járműjavító* előtt. Mikor tovább indultak, már alig ücsörgött valaki a kocsik belsejében. Az üzem bejárata pillanatok alatt megtelt munkába siető emberekkel. Ha a portás nem ugrik félre, akkor talán elsodorják a beözönlők.

Mindez november 10-én történt.

★

Szabad szombat.

A kerítésen kívül, a *Kőbányai út* pázsitját 20 tagú rohambrigád csinosítja. A portánál vasútőrök forgatják a malteros kanalat: téglát húznak a kéttáblás ablak alá. Az Óhegyre már elindult a *Barátság Park* építésénél közreműködő ötven fiatal. Az osztályokon kék mundérban serénykednek a szerelők, a próbateremben búgnak a motorok. kék-fényt vet az ívhegesztő pisztoly.

A délelőtti műszak jelzője: *kommunista.*

★

A vállalat KISZ-bizottságán adatokat hallok.

— *Ezerkétszáznyolcvanan jelezték részvételüket* — mondja *Nyulász János* titkár. — *Ezzel szemben legalább 1400—1500-an jöttek be.* A KISZ-tagok 90 százaléka itt van, s ugyancsak szerszámot fogtak az adminisztrátorok, a műszakiak, sőt az osztályvezetők is. Ma csak kimutatható, azaz könnyen elszámolható produktív munkát lehet végezni. *A teljesítményért kapott pénz KISZ-szervezetünk 1974-es költségvetésének alapját képezi.*

— Hogy sikerült ehhez az idősebb korosztályt megnyerni?

— *Nálunk nincs csak párt-, csak szakszervezeti vagy csak KISZ-rendezvény.* Ötven plakátot már hetekkel ezelőtt elhelyeztünk a faliújságokra, az üzemek falaira. Az idősebb szakik tehát jól tudták mire készülünk, s nem felejtették azt sem, hogy korábban a fiatalokat sem kellett unszolni, amikor ők voltak a kezdeményezők, s többek között a vállalati óvodáról, az Egy üzem — egy iskola akció sikeréről volt szó. *Most például a párttagok elsőnek jelentkeztek, a többiek utánuk.*

★

A XII. osztályon „vendégmunkásokkal" találkozom. A *Petőfi Sándor* és a *Kinizsi Pál* szocialista brigád tagjai Záhonyból érkeztek. Otthon becsomagolták a munkásruhát, s pénteken megérkeztek Budapestre. Még aznap szétnéztek a fővárosban, a járműjavítóban, és szombaton már az M—62-es Diesel-mozdonyokon a forgórészek bekötését végezték.

— *Szerződést kötöttünk a XII. osztály két szocialista brigádjával* — mondja a záhonyi vontatási főnökség párttitkára. — *Vállaltuk, hogy közösen részt veszünk egymás kommunista műszakjain. A fogadalmat szeptember 7-én írtuk alá, és máris bizonyíthatjuk, hogy nálunk az adott szó kötelez...*

★

A XIV. osztály vadonatúj csarnokában *Ecsedi Ernő* osztályvezető csiszolóvászonnal dörzsöli a forgórészt. Tréfás kedvében van.

— *„Ma szép termés" várható* — állapítja meg jó gazdaként. — *Akik itt vannak, azok termelnek is.*

A mellette dolgozó hegesztőre mutat.

— Jól nézze meg ezt az embert, és ne felejtse el a nevét. *Sereg Józsefnek* hívják. Tegnap szinte kétségbeesett hangon jelentkezett, azon keseregve, hogy elfeledkezett feliratkozni. Mit csináljak, kérdezte, majd hozzátette, hogy nagyon szeretne bejönni. Összehúztam a szemöldököm, s azt mondtam: *„Szerencséd Jóska, hogy rendes ember vagy. Ezért, de csakis ezért megbocsátunk. Gyere csak nyugodtan."*

Valaki odakiált Ecsedi Ernőnek:

— *A darut ne felejtse ki főnök!*

Az osztályvezető bólint.

— *Reggel elromlott a darunk.* A IX. osztály szakemberei fél óra alatt megjavították...

— És ha nincs kommunista műszak?

Mosolyog, s rövid gondolkodás után válaszol:

— *Olyankor néha egy napba is belekerül, amíg sikerül rendbehozni.*

★

A X. osztály egyik KISZ-alapszervezetének titkárától, *Hajdú Sándortól* kérdem:

— *Kik nem jöttek be?*

— *A vidékiek egy része és a délutánosok.*

— Mi a titka a jó hangulatnak?

— Valóban jobb a kedv, mint más munkanapokon. Talán azért, mert ez rendkívüli esemény. Nincs ellenőrzés, és önmagát senki sem akarja becsapni. Az pedig külön „hecc", hogy a főnökök is beszálltak a „melóba". Hétfőn lesz mivel „húzni" őket.

★

A pontos értékelés későbbi feladat. De a találgatás, az előzetes becslés sem jár messze az igazságtól: *a november 10-én megtartott kommunista műszak 1400—1500 résztvevője olyan értékű teljesítményt végzett, mint máskor a teljes létszámmal dolgozó műszakok.*

Horváth Kálmán

Nincs fogorvos Sárospatakon

Sárospatak forgalmi, kereskedelmi és vontatási dolgozói elismerésre méltóan és állandóan élüzem-szinten végzik munkájukat. Ez alkalommal azonban nem erről, hanem egy jogos sérelmükről írunk: *nincs fogorvosuk.*

A jól felszerelt rendelő gazdátlan és a négyszobás orvosi lakás is lakatlan. Ötszáz ember — tényleges vasutasok és nyugdíjasok, valamint a hozzátartozók — kívánsága, hogy a probléma megoldódjon, *s ne kelljen Sátoraljaújhelyre utazniok,* gyakran eredménytelenül visszatérni, ha fogorvosra van szükségük.

Uglyai Sándor

MUNKAVÉDELEMRŐL — MINDENKINEK VII.

Amit a balesetek üzemiségének elbírálásáról és nyilvántartásba vételéről tudni kell

A fennálló rendelkezések értelmében *az üzemi balesetet az a szerv tartozik nyilvántartásba venni, amelynek a létszámában van a sérült dolgozó.* Más a helyzet a kirendelésben levő dolgozó esetében. A kirendelt dolgozó üzemi balesetét az a szerv köteles nyilvántartásba venni, ahol a dolgozót foglalkoztatják. Például, ha egy Dombóvár állomás létszámába tartozó dolgozót Ferencváros állomásra rendelnek ki kocsirendezőnek és a kirendelés helyén baleset éri, *akkor a balesetet Ferencváros állomás munkavédelmi ügyintézője tartozik nyilvántartásba venni.*

A baleset üzemiségét el kell bírálni

Ahhoz, hogy egy munkanapkieséssel járó sérülés a balesetnyilvántartási könyvben elő legyen jegyezve, előzetesen az adott szervnek *el kell bírálni a baleset üzemiségét.* Ennek gyakorlati lebonyolítását a vonatkozó előírások alapján a következőképpen kell eszközölni:

Minden szerv betegnyilvántartási könyv vezetője köteles a táppénzfizetéssel egyidejűleg betegnyilvántartási és balesetnyilvántartási könyvet vezetni azokról, akik üzemi baleset vagy nem üzemi baleset miatt táppénzben részesülnek.

A szerv munkavédelmi ügyintézője — ahol nincs munkavédelmi ügyintéző, ott a szerv vezetője — *köteles az általa vezetett „üzemi balesetnyilvántartást" a „betegnyilvántartási és balesetnyilvántartási könyvvel" kéthetenként egyeztetni.* Az egyeztetés időpontját a betegnyilvántartási könyvbe elő kell jegyezni. Abban az esetben, ha az üzemi balesetnyilvántartás és betegnyilvántartási, valamint balesetnyilvántartási könyv között eltérés mutatkozik, akkor a sérülésből eredő betegség körülményeit megfelelően tisztázni kell.

Feltétlenül szükségesnek tartjuk hangsúlyozni, hogy a baleset körülményeinek tisztázása mindenkor a szerv munkavédelmi ügyintézőjének — ahol ilyen nincs — ott a szerv vezetőjének a kötelessége.

Hogyan kell a baleset üzemi vagy nem üzemi voltát tisztázni?

Amennyiben a szerv munkavédelmi ügyintézője vagy a szerv vezetője a sérült állításával egyezően *azt állapítja meg, hogy a keresőképtelenséget üzemi baleset okozta, akkor köteles az üzemi baleset utólagos bejelentéséről, nyilvántartásba vételéről és kivizsgálásáról gondoskodni.*

Mikor kell a sérülttől nyilatkozatot kérni?

Ha azonban a szerv munkavédelmi ügyintézője vagy a szerv vezetője a sérült állításától eltérően, *azt állapítja meg, hogy a baleset nem üzemi eredetű, akkor jegyzőkönyvet kell felvenni,* amelyben meg kell indokolni, hogy a sérült állítása miért nem volt elfogadható. A jegyzőkönyvben hivatkozni kell a sérült állításával ellentétes tanúvallomásra, orvosi kórismére, egyéb bizonyítékokra. A jegyzőkönyv egy példányát a baleseti táppénzes jegyzékhez kell csatolni, egy példányát pedig a sérült rendelkezésére kell bocsátani. Ugyanakkor a sérültnek átadott példánynak azt is kell tartalmaznia, hogy az esetleg további panaszaival elsőfokon a helyi szakszervezeti bizottsághoz, míg másodfokon a területi bizottsághoz fordulhat. *Ugyanis a 3/1967. VII. 21. sz. SZOT-határozat hatálya alá tartozó balesetek üzemiségének elbírálásánál a döntés joga a szakszervezetek kezében van.*

A balesetek üzemiségének tisztázására azért hívjuk fel nyomatékosan a munkavédelmi ügyintézők és a szervek vezetőinek figyelmét, mert ennek elmulasztása szabálysértési eljárást vonhat maga után.

Takács József

AZ IDÉN:

Több újítás a Szegedi TBFF-nél

A szegedi távközlési és biztosítóberendezési fenntartási főnökségen a közelmúltban tartották meg a második félévi újítási ankétot, a területi újítási ügyintézők és a legeredményesebb újítók részvételével. A tanácskozáson *Rakita István,* a TBFF vezetője elmondotta: *a jövőben fontos feladatnak tekintik a benyújtott újítások átfutási idejének rövidítését, a szakvélemények gondos elkészítését.* Ennek érdekében a főnökségen szakvéleményező biztottságot szeretnének létrehozni.

Az idén nagyon eredményes volt a szegedi TBFF újítóinak tevékenysége. Míg tavaly 21 benyújtott újításból hetet fogadtak el, az idén harminc újítást nyújtottak be elbírálásra, és ezek közül tizenegyet el is fogadtak. Az újítások gazdasági eredménye a tavalyinak több mint négyszeresére nőtt. A további jó munka érdekében tervbe vették Szegeden egy újító klub létrehozását.

A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGON:

Kitüntették a legjobb újítókat



Tóth János vasútigazgató átadja a Kiváló Dolgozó oklevelet Tóth IV. István lakatos csoportvezetőnek. (Tenta György felvétele)

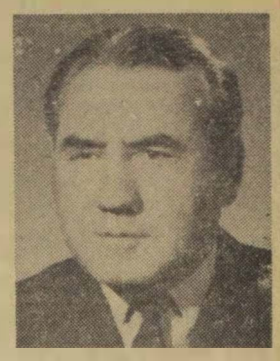
A budapesti vasútigazgatóság legjobb újítói november 22-én tanácskozást tartottak, az igazgatóság kultúrtermében. A tanácskozás jelentőségét növelte, hogy a meghívott újítók mindegyikének *Kiváló dolgozo* kitüntetést, illetve igazgatói dicsérő oklevelet adott át *Tóth János* vasútigazgató.

A 33 kitüntetett és megjutalmazott résztvevő közül a legtermékenyebb újítónak *Csapó II. Jánost,* a szolnoki vontatási főnökség üzemlakatosát nevezhetnénk, aki húsz éve dolgozik a MÁV-nál, s *ez alatt mintegy 240 újítását fogadták el.* Ugyanezt a címet érdemelné ki *Tóth IV. István,* Rákos vontatási főnökség lakatos-csoportvezetője, ha csak a legutóbbi újításának gazdasági hasznát, az általa elért megtakarítást vennénk alapul. A Diesel-motorok főtengelycsapágyához használt fúrógép átalakításával ért el igen értékes eredményt.

S—R

Huszonhárom éve újít

Orbán Sándor gépcsoportvezető



Az iskolakapu alig csukódott be mögötte, már újabb tanulásnak, a műszerészképesítés megszerzésének látott neki *Orbán Sándor,* a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség tmk gépcsoportjának vezetője, aki 1947-ben lépett vasesztergályosként a vasút szolgálatába.

A tmk gépcsoport hét tagja alkotja a „Petőfi" szocialista brigádot. Orbán Sándornak nem kis része van abban, hogy *már megszerezték a zöldkoszorús jelvényt* és számos oklevéllel is elismerték érdemeiket. A brigád „Sanyi bacsija" 59 esztendős, de kiegyensúlyozott lénye, ruganyos járása ráczáfol korára. Két és fél évtizedes vasutas múltját a törzsgárdajelvény ezüst fokozata, valamint két *Kiváló Dolgozó* jelvény és megannyi oklevél dokumentálja.

Orbán Sándor nem sokkal az újítómozgalom kibontakozása után már 1950-ben eljegyezte magát a jobbra, tökéletesebbre törekvő újítani akarással. Első, kiemelkedő újítása — a *„Hidraulikus emelőberendezés kábelfektetéshez"* — azonnal jelentős népgazdasági hasznot eredményezett. Újító múltjának legszebb emlékei közé tartozik a *„Szulavidob excentrikus csapja"* újítás, amelyet ugyancsak már 1950-ben kiállításon mutattak be a szakmának. Huszonhárom benyújtott újítási javaslata közül tizennyolcat fogadtak el és ezeket be is vezették. *Egyik legjelentősebb újítása 19 600 forintos népgazdasági hasznot jelentett.*

Orbán Sándor újító a közelmúltban rendezett jubileumi ünnepségen — ahol az újítómozgalom 25. esztendős évfordulójáról emlékezett meg a MÁV Vezérigazgatóság — kapta meg a *Kiváló Újító* jelvény bronz fokozatát.

Felesleges mondanunk, hogy szereti a munkáját. Szerinte a munkához úgy hozzátartozik az újítás, mint a traktorhoz a szántóföld. Amikor a műhelybe javítás céljából alkatrész kerül be, Orbán Sándor már a munkadarab „fogadásakor" azon töri a fejét: *hogyan is lehetne másként, jobban, tökéletesebb darabbal pótolni a rosszat.*

Kedvenc időtöltése az utazás. Amikor hozzájut — kocsit vezet. Másik szenvedélye a könyv. Kedvenc írója: *Hemingway.*

A Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség „Sanyi bácsija" szeretné, ha újítani akarását, töretlen hitét az újban még sokáig gyümölcsöztethetné. Mert a hagyományost jobbal felcserélni — ez előbbre viszi a világ fejlődését is...

Gáspár Judit

Az egykori térkőzőr

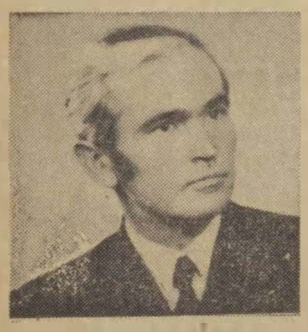
Bajcsy-Zsilinszky Endre szellemi örökségét kapta

Szarka István műszaki felügyelő, a tapolcai pályafenntartási főnökség egykori pályamunkása, majd pályamester, később személyzeti, illetve műszaki előadója 36 évi szolgálat után nyugalomba vonult.

Indokolja ennek a ténynek a nyilvános említését, hogy Szarka Istvánt annak idején *Bajcsy-Zsilinszky Endre, a neves ellenzéki képviselő segítette világnézete formálásában.* Barátságuk akkor kezdődött, amikor a fiatal vasutas Balatonrendes megállóhelyen teljesített térköz- és jegykiadóőri szolgálatot, ugyanakkor az antifasiszta politikus, illetve lapszerkesztő a feleségével együtt gyakran megfordult a vasúti megállóhelyen, mivel annak közelében, Pálkövén volt a nádtetős, népies stílusban épített családi üdülőjük. Az így kialakult szívélyes viszony éveken át tartott, és *Szarka István mindenkor szívesen látott vendég volt Bajcsy-Zsilinszky Endre „tanyáján".* Az ellenzéki lapszerkesztő folyamatosan ellátta vasutas barátját tiszteletpéldánnyal és egyéb sajtótermékkel.

Az olvasottság, a politikai tisztánlátás és az állandó önképzés különösen hasznára vált Szarka Istvánnak a felszabadulás után. Munkahelyén például ő volt a szocialista brigádok első szervezője és a Batsányi János brigád alapítótagja. *A mozgalmi munkából mindig kivette részét, és nagy megbecsülésre tett szert a dolgozók körében.* Számos tisztséget viselt, s a városi pártbizottságba is beválasztották. A munkásőrségben szakaszparancsnokként szerzett érdemeket. Kiemelkedő munkájáért többször kitüntették a kiváló vasutast.

Bognár Károly



A HŐSÖK NYOMÁBAN

Nem pihenhetünk a babérokon

A *Kiskunhalas* és *Bátaszék* közötti vasútvonal korszerűsítése során nyújtott kiemelkedő teljesítménye elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter a *Közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetésben részesítette *Ambrus János* felvigyázót, a szentesi építési főnökség létszámába tartozó előmunkást.

A fiatal, mindössze 40 éves vasutas sötét hajában ősz tincs húzódik. Élénk tekintete, határozott beszéde is sajátos egyéniségét mutatja.

— Mióta dolgozik a vasutnál?

— *Ezerkilencszázötvenhat óta, és mindvégig a szentesi építési főnökségnél...*

Ezen kívül tudni kell róla, hogy szakvonali munkája mellett fontos társadalmi megbízatása is van: *a bajai építésvezetőség szakszervezeti műhelybizottságának a titkára.*

— Ezt pártmegbízatásnak tekintem, hiszen kommunista vagyok — jegyzi meg szerényen.

Beszélgetés közben szóba került, hogy az elmúlt években milyen sok nehézséggel kellett megküzdeni. Gondokat okozott a létszámhiány, az anyagszállítások pontos szervezése, vagy például elég arra gondolni, hogy az említett vágánykorszerűsítés szinte mindvégig a forgalom zavartalan fenntartása mellett zajlott le.

— *Azt hiszem, a bajai építésvezetőség nehéz, de jól végzett munkájának elismerését jelenti az, hogy a legjobbak — köztük én is — kitüntetésben részesültek* — mondja Ambrus János.

— Így igaz, ám tulajdonképpen mi volt az elért sikerek titka?

— *Mindenekelőtt az, hogy sokat javult a kapcsolat a gazdasági vezetés és a munkacsapatok között.* Ez persze, egymagában kevés lett volna, ha hiányzik a munkabrigádok jó hozzáállása, lendülete, munkakedve, a sokéves szakmai gyakorlat, a törzsgárda tagjainak rutinja...

— De vajon elegendő mindez a jövőre is?

— Aligha. Nagy hiba volna, ha most elbíznánk magunkat és nem látnánk, hogy a szocialista brigádokban még mennyi kihasználatlan energia rejlik. Szerintem — folytatja a megkezdett gondolatot az előmunkás — *a gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti tisztségviselőknek, pártmunkásoknak arra kell törekedniük, hogy ezeket az erőket jobban kiaknázzuk, illetve méginkább hasznositsuk a további feladatok megoldásánál...*

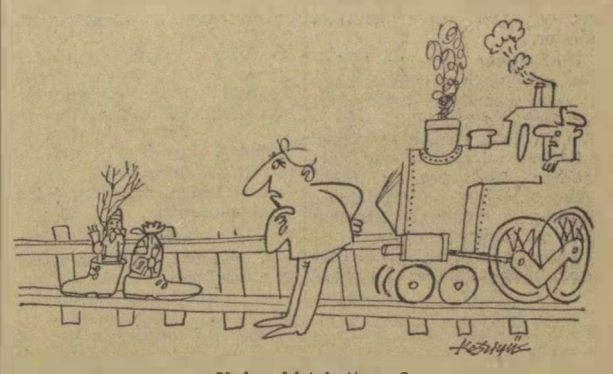
— Mit jelent ez pontosabban?

— Azt például, hogy a társadalmi szervek az eddiginél nagyobb részt vállalhatnának a munkák szervezéséből. A külső szervek, illetve társszolgálati ágak gyakran támaszthatnak nehézségeket, ezért kívánatos lenne a szorosabb kooperáció. Ebben a szocialista brigádok is kereshetnék a jobb együttműködés lehetőségét. *Szükségesnek tartom azt is, hogy az előmunkások és a társadalmi tisztségviselők tovább bővítsék gazdasági, politikai ismereteiket, fejlesszék általános műveltségüket.* Ezáltal mélyebben láthatják munkájuk értelmét, célját, s véleményükre jobban alapozhat a gazdasági vezetés...

Ambrus János mindebben példát mutat. Élénk figyelemmel kíséri a politikai és gazdasági élet napi eseményeit. Sokat olvas. *Saját magának mintegy 150 kötetes kis könyvtára van.* A könyvekből merített tudásnak is szerepe van abban, hogy megkapta a miniszteri kitüntetést.

Fogas Pál

PAJKOS MIKULÁS



— Vajon, ki tehette...?

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Elismerés A LEGJOBB AKTIVISTÁKNAK

A debreceni vasútigazgatóságnál mintegy 70 dolgozót — a párt- és a szakszervezetben, a munkásőrségben, valamint az MHSZ-ben tevékenykedő aktivistát, szocialista brigádtagot — tüntettek ki, illetve jutalmaztak meg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulóján.

Közülük a *Tűzrendészeti Érem* arany fokozatát ketten, az *MHSZ Kiváló munkáért* arany- vagy ezüstjelvényt hatan kapták, ezenkívül a munkásőrség országos és megyei parancsnoksága is dicsérő oklevéllel jutalmazott egy-egy igazgatósági dolgozót.

A kitüntetéseket, jutalmakat *Szegedi Nándor* vasútigazgató és *Fábián Andor*, az igazgatóság pártbizottságának titkára adta át.

Dévényi Gyula

— **Termelési tanácskozáson búcsúztatták** Abony állomás dolgozói nyugdíjba vonuló munkatársukat, Szabó Béla főellenőrt. A MÁV szolgálatában 34 évet eltöltött vasutas 1946 óta dolgozott az állomás közösségében, s a Kossuth szocialista brigád aranykoszorús és Kiváló dolgozó jelvénnyel is kitüntetett tagja volt. A búcsúzáskor kávéskészlettel és nyugággyal ajándékozták meg az eddig fáradhatatlannak ismert Szabó Bélát az állomásiak.

KESZTHELYI HÉTKÖZNAPOK

Rozsnyai László főfelügyelővel, Keszthely állomás főnökével véletlenül hozott össze a sors, éppen a takarítónők munkáját ellenőrizte.

— Tiszta ez az állomás! — mondom.

Elismerés a takarítónőknek

— *Ha ez a véleménye, nagyon köszönjük az elismerést.* Pedig, ha tudná, hányan fordulnak meg itt naponta. Minden elismerés a takarítónőké, hogy ilyen rendet tartanak a váróteremben, a mellékhelyiségekben és a peronon. *Igaz, háromszor is takarítanak naponta, mire befejezik, kezdhetik újra.*

— Nagy a forgalom?

— *Nyári időszakban, naponta 14—15 ezer ember fordul meg az állomáson. De ilyenkor is megvan a napi 8 ezer utas.* Itt van a közelben Hévíz, az ország legforgalmasabb gyógyfürdője, kórházzal, SZOT-szanatóriumokkal, MÁV-gyógyházzal és számos más intézménnyel. Nagyon jó, hogy a SZOT a szanatóriumi váltásokat széthúzta. Most a turnusváltás a fővárosi gyárak, üzemek kezdéséhez hasonlóan lépcsőzetes és ez a mi forgalmunkat is kiegyensúlyozottabbá teszi. Hogy mit jelent ez az utastömeg, cigarettacsikkekben, szétdobált sztaniolpapírban és egyéb szemétben, azt csak derék takarítónőink tudják, akik mindennap megküzdenek vele.



Gyakori kép a főnöki irodában: Rozsnyai László állomásfőnök (középen), Pető Ernő párttitkár és Kiss István szb-titkár társaságában a napi feladatokról beszélget.

— Hogyan győzik az utasok kiszolgálását?

— *Állomásunk hat pénztárral rendelkezik. Egy nyári hónapban 52 ezer jegyet is kiadnak.* Van mit csinálni napjainkban is. Szerencsére régi kipróbált vasutasok dolgoznak Keszthelyen. Azt is elmondhatom, hogy a szombathelyi igazgatóság messzemenően segítségünkre van, munkánkat elismeri és a jutalmazáshoz anyagi alapot is teremt.

A jó közérzet titka

Kiss István szb-titkár elmondja: — a dolgozók minden ügyes-bajos dolgát kollektíván tárgyaljuk meg, a legkisebb probléma mellett sem megyünk el úgy, hogy arra megnyugtató elintézést ne találnánk. Ez a magyarázata a dolgozók jó közérzetének, a keszthelyi vasutasok összeszokottságának.

A vasutasok lakásviszonyai sem rosszak, *lakásgondja senkinek sincs.* A közelmúltban épített a MÁV hét új szolgálati lakást, egy dolgozó lakásügye most van a városi tanácsnál, elintézés alatt, ő vidékről költözik be Keszthelyre. A dolgozók egyharmada valamelyik közeli faluban lakik, legtöbbjének szép családi háza van.

— Óvodai, bölcsődei gondok?

Egy napi fizetés óvoda-bölcsődére

Erre a kérdésre *Pető Ernő* párttitkár ad választ:

— Mikor felvetődött a városban egy óvoda-bölcsőde kombinát építésének a gondolata, *a vasutasok javasolták, hogy járuljanak hozzá az építkezéshez egy-egy napi fizetésükkel,* így szerezzünk helyet a dolgozók gyermekeinek. Elindult a mozgalom, más vállalatok és üzemek is csatlakoztak hozzá, egymillió forint gyűlt így össze. *Húsz gyerekünk van óvodában és tizenöt bölcsődében.*

Az üzemi étkeztetést az Utasellátó szolgáltatja. Az ebédet helyben is el lehet fogyasztani, de el is lehet vinni.

Hogy Keszthely állomáson rend, fegyelem és jó munkahelyi közérzet tapasztalható, arra magyarázatképpen talán azt is el kell mondani: *a szervezettség 100 százalékos.* Az állomás szakszervezeti bizottságához tartozó hivatali gyorshoz, *Balatonmenti Balatonederics és Vonyarcvashegy* vasutasaival együtt 180 szakszervezeti tag és 130 nyugdíjas szerepel a szakszervezeti tagok névsorában.

Balogh József

Megjegyezzük:

A szabályok nem tiltják az emberséges tetteket

Egyszerű és könnyű lenne az élet, ha a szabályok, rendeletek, paragrafusok alkotásával mindent egycsapásra elrendezhetnénk. Az élet azonban bonyolult, ezért hiába készít az ember jobbnál jobb rendeleteket, a dolgok „elrendezése" sokszor megköveteli, hogy *a paragrafusokat tisztelő és alkalmazó ember — érezzen, értékeljen, gondolkozzon is!* Nem véletlen, hogy aki a *„szabály az szabály"* elvet mindig mereven alkalmazza, gyakrabban kerül összeütközésbe a társadalom értékítéletével, mint az, aki soha nem felejti el, hogy ő is embernek született, s világosan látja: *nem lehet szabályokat ugy alkalmazni, hogy a tettekért csakis a szabályok, utasítások szövegezőire hárítsuk az egyéni felelősséget.*

A fenti gondolat még érthetőbbé válik, amint közreadjuk *Zemen János* ellenőr, ferencvárosi vonatvezető szerkesztőségünkhöz küldött alábbi levelét:

„Ne vegyék rossz néven, amiért elkeseredésem miatt egy jelentéktelennek látszó üggyel foglalom le idejüket. *Én Martfűn lakom, és Budapest-Ferencváros állomáson teljesítek szolgálatot 1951 óta.* A feleségem szülési szabadságon van, mivel még csak 14 hónapos a kisfiam. Jelenleg azonban a feleségem ezen túlmenően is beteg, máj- és epebántalmakkal fekszik odahaza. Rajtam kívül senki nincs, aki valamit tudna segíteni neki...

Október 20-án reggel 18 órai szolgálattal váltottak le, de még taxival sem tudtam elérni a békéscsabai gyorsot, amely 7 óra 10 perckor indul a Keletiből. Pontosan 7,26-ot mutatott az óra, amikor a taxiból berohantam a csarnokba. Ott állt még a négy perc múlva induló 2502-es moszkvai gyors.

Megpróbáltam nagyon szépen megkérni a vonat két jegyvizsgálóját, akik a Keleti pályaudvar létszámába tartoznak: *„Legyenek szívesek, vigyenek el Szolnokig, a vonat végén levő üres kalauzkocsiban..." Ridegen elutasítottak, s nem engedtek felszállni. A szovjet hálókocsikalauz segíteni akart rajtam — ezúton is köszönöm nagyszerű emberségét —, de a MÁV-jegyvizsgálók nem adták beleegyezésüket, hogy a szovjet vasutas elvigyen...*

Tulajdonképpen csak ennyi, amit mondhatok. S talán még azt tehetném hozzá, hogy huszonhárom évi szolgálati időm során körülbelül egymillió kilométert tettem meg a gondjaimra bízott vonatokon, *s tisztában vagyok azzal, hogy mit tehet meg egy vasutas emberségből,* úgy, hogy azzal ne sértse meg az utasítás szabályait, hanem inkább aláhúzza a szabályok helyességét. Én például jól tudom, hogy a vasút legfelső vezetői — ha lett volna idő és lehetőség engedélyt kérni — parancsba adták volna a személyzetnek, hogy vigyenek el Szolnokig, s így jussak minél előbb haza, pici gyermekemhez és beteg feleségemhez, akik mellől csupán kötelességem teljesítése szólított el.

Amint biztos vagyok ebben, ugyanúgy kétlem, hogy a két jegyvizsgáló valaha is utazott zárféken Ferencvárostól Hegyeshalomig, dermesztő hideg éjszakákon, amint mi tesszük. Vagy ha mégis volt benne részük, akkor már rég elfelejtették. *Akárhogy áll a dolog, nekem annyira rosszul esett a segíteni nem akarás ilyen durva megnyilatkozása, hogy vasúti pályafutásom alatt talán most csalódtam legjobban az emberekben.* Szeretném ugynakkor, hogy másokat soha ne érjen hasonló csalódás..."

A levél nyomán véleményt kértünk a Keleti pályaudvar vezényletétől, s elmondhatjuk, hogy nem dicsérték a név szerint említett két jegyvizsgáló jelen esetben tanúsított magatartását. Egyébként tapasztalt sok éves helytállásuk ismeretében csak egyetlen „mentő körülményt" tételeztek fel róluk: — *Attól félnek, hogy a legkisebb szabálytalanság miatt elveszthetik jó poziciójukat, vagyis kieshetnek a nemzetközi fordából...*

Kovács József

Gasztronómiai kiállítás a Nyugati Utasellátó éttermében

A KGST Közlekedési Állandó Bizottsága a közelmúltban határozatot hozott a vasúti háló- és étkezőkocsik szolgáltatásainak egységesítéséről. Az Utasellátó, e határozat szellemében és a vállalat fennállásának 25. évfordulója alkalmából november 16-án Nemzetközi Gasztronómiai Kiállítást rendezett a Nyugati pályaudvar Utasellátó Éttermében. A kiállításon részt vettek a szovjet, csehszlovák, NDK és lengyel háló- és étkezőkocsi társaságok, valamint az Utasellátó étszolgálatának szakácsai, felszolgálói és cukrászai.

A kiállítást *Tóth László* főigazgató bevezető szavai után *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg. A nagyszabású versennyel egybekötött kiállítás az Utasellátó dolgozóinak sikerét hozta. A szakácsok és cukrászok versenyében ugyanis az első helyen végeztek, a felszolgálók versenyében a második helyet szerezték meg. A csapatversenyt az Utasellátó nyerte.



Szabó Miklós a Keleti, és ifj. Gyuricza László, a Nyugati Étszolgálat főpincérei második helyezést értek el a felszolgálók versenyében. Képünkön Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója, és Tóth László főigazgató ifj. Gyuricza Lászlóval beszélget az ízlésesen terített asztalnál.



Pál Lajos és Fehér Károly, a Nyugati Étszolgálat két szakácsa első díjat kapott csodálatosan szép hidegtál készítményeikért

Szöveg: Visi Ferenc
Fotó: Laczkó Ildikó.

Tiszta váróterem, ragyogó ablakok

Várpalota vasútállomása nem fekszik idillikus, festői környezetben. A szellő is többnyire port és kormot hoz a bányák, üzemek felől. A felvételi épület sem új, s mi több: néhol a falon lehullni készül — vagy már le is hullott — a vakolat.

Az utasnak azonban nem ez tűnik a szemébe, hanem azt veszi először is észre, hogy a váróhelyiségek rendkívül tiszták, mindenütt ragyognak az ablakok, s a széntüzelésű öreg kályhák barátságos meleget árasztanak. Sehol egy eldobott cigarettacsikk, elhasznált jegy vagy egyéb szemét, papírdarabka. Kevés ilyen állomás található az országban.

Kíváncsian utánajártunk, hogy személy szerint kit lehet ezért a tisztaságért dicsérni.

— *Csepi Istvánné vagyok* — mutatkozik be néhány perccel később az állomás takarítónője, majd szerényen elhárítja az elismerő szavakat: — *Kérem, ez természetes, csak a kötelességem teljesítem.* A forgalmisták, a váltókezelők, kocsirendezők becsülettel végzik a maguk munkáját, az én dolgom pedig a takarítás. Ki-ki azt végzi el rendesen, ami a feladata. Én azért kapom a fizetésemet, hogy rend és tisztaság legyen...

— Mióta dolgozik ebben a beosztásban?

— *Éppen november elsején múlt tizenkilenc éve, hogy Várpalotán takarítónő vagyok. A nyugdíjig még négy évem van hátra...*

— A fűtés is az ön feladata?

— *Nem, a kályhat a málházó gondozza, de megegyeztünk, hogy én is besegíthetek.*

— Hogy ne fagyoskodjanak az utasok?

— Elsősorban azért. S az igazsághoz tartozik az is, egy nő jobban tud a tüzelésnél és a hamu kiszedésénél vigyázni, mint a férfiak. Tetszik látni, nálunk egy szem hamut sem találni a kályha előtt...

— S az utasok megbecsülik-e a gondos munkát? Nem szoktak szemetelni, csikkeket szétszórni?

— Azzal számolunk, hogy az utasok között mindenféle ember akad. Többségük már megszokta, hogy a rendre vigyázni kell, de olyanok is akadnak köztük, akiket nem árt figyelmeztetni. *De végső soron kizárólag rajtunk, vasutasokon múlik, hogy milyen a rend és a tisztaság egy-egy állomáson.* Ha például nálunk naponta csak egyszer, esetleg kétszer söprögetnénk, takarítanánk, akkor olyan lenne a váróterem, a peron, az előcsarnok, mint sok helyen...

— Miért, itt hányszor söprögetnek?

— *Minden vonat után. Most is arra várok, hogy elmenjen a pesti és a szombathelyi gyors. Ha valaki véletlenül eldob vagy elhullat valami szemetet, azt könnyű mindjárt összekapkodni, a tisztaságot megőrizni. Utána folytatom a munkát az irodákban...*

Azt hiszem, a várpalotai Csepi Istvánnétól sokan tanulhatnának.

(kovács)

Író—olvasó találkozó Kiskunhalason

Zsigray Júlianna írónővel, a Szűts Mara házassága, a Lázadó szív, a Sugár úti palota, a Tragikus keringő című regények szerzőjével találkozott november 14-én Kiskunhalas állomás több szocialista brigádja. A jól sikerült író—olvasó találkozó létrehozását az állomásiak *Zrínyi Ilona* szocialista brigádja kezdeményezte, s ezáltal egyben kulturális programot teremtettek minden brigádtagnak.

A sikeres találkozó a szakszervezeti klubkönyvtárban zajlott le. Zsigray Júllanna többek között elmondta, hogy szívesen tett eleget a meghívásnak, s szemlátomást örömmel beszélt az alkotás „műhelytitkairól" a vasutas brigádtagok körében.

Tóth Tibor

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Budapest és Pest megye területén a személy- és áruszállítás zavartalan, kulturált lebonyolítása érdekében,

azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett, 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezést kezelőnek,
vonatfékezőnek,
vonatvezetőnek.

Női dolgozókat
forgalmi szolgálattevőnek,
személypénztárosnak,
jegyvizsgálónak.

A budapesti pályaudvarokon, elsősorban Budapest—Ferencváros és Rákosrendező állomáson kiemelt bérezést, korszerű munkásszállást biztosítunk.

Várjuk a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit bármely budapesti, illetve lakhelyéhez legközelebb eső állomáson.

Szerényen, csendesen, de eredményesen dolgozni...

Ez Utassy József, a CVSE kitüntetett elnökének hitvallása

Ma is fáj on vetődik fel emlékezetében: a birkózószőnyegről a szülői féltés, az atlétikai pályától az orvosi intelem parancsolta le. Így nem lett sportoló a ma 49 esztendős *Utassy Józsefből*, a Ceglédi Vasutas SE elnökéből, akit az OTSH elnökének javaslatára a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa az évforduló alkalmával tüntetett ki a *Magyar Népköztársasági Sportérdemérem arany fokozatával.*

A sportegyesületért, a sport fejlődéséért eddig végzett, sikerekben gazdag negyedszázados pályafutás elismerését jelenti ez a szép kitűntetés, amely osztatlan elismerést váltott ki a CVSE házatáján, éppúgy, mint a vasutasok sportéletében.



Utassy József

Tíz szakosztály

Éppen 30 esztendeje annak, hogy vasutas lett Utassy József, aki évekig a ceglédi állomáson a kereskedelmi szolgálatban tevékenykedett. Amikor 1948. június 1-én hazakerült a tisztképzőről, mint a birkózószőnyegek világának szerelmesét, felkérték a szakosztály vezetésére. Ez volt a kezdet, az elindulása egy soha el nem múló szerelemnek...

Két ízben került a Ceglédi Vasutas SE élére, először 1950-ben, majd hatéves munka után újból csak a birkózóknál tevékenykedett. 1960 óta ismét a sportegyesület első embere, aki a sport kiváló dolgozójaként és a SZOT kitüntetettjeként most eljutott a Magyar Népköztársasági Sportérdemérem arany fokozatáig is.

— *Nálunk, Cegléden a CVSE a város minőségi sportegyesülete, amely nagyon népszerű* — mondta. — Tíz szakosztályunk van: *asztalitenisz, atlétika, birkózás, kézilabda (női), labdarúgás, ökölvívás, teke; torna, úszás és vízilabda.*

Elmondta, hogy a magyar sport jelenlegi élvonalában a CVSE asztalitenisz szakosztálya a legismertebb, hiszen jól állta meg a helyét az NB I-ben is. Érdekesség, hogy egy nagy szerelem járult hozzá a CVSE sikereihez, a fehér kaucsuklabda sportágában. Kolozsvárról hazatelepült *dr. Réti Albert*, az egykori román válogatott egyik legeredményesebb játékosa, aki két éve Cegléden kötött házasságot *dr. Horváth Ágnes* orvosnővel. Az ő játéka, edzői munkája, több kitűnő játékos — *Lukács, G. Biró, Farkas* és a volt ifjúsági válogatott *Bodrogi* — tehetsége járult hozzá ahhoz a szép sikerhez, hogy a csapat megkapaszkodott a sikerekben gazdag magyar asztalitenisz sport élvonalában.

A legkedveltebb sportág

— De hagyományaink is vannak, — teszi hozzá Utassy József —, hiszen Cegléről indult el a sokszoros válogatott és Európa-bajnokságokon is sikerrel szerepelt *Lukácsné Máté Sári*, akinek eredményei sok fiatalt vonzottak a szakosztályba.

Még nagyobb hagyományokra tekinthet vissza a sportköri elnök legkedveltebb sportága: *a birkózás.* Az NB II-ben szereplő szakosztályt annak idején az tette naggyá, hogy a válogatott versenyzők egész sorát adta. A CVSE színeiben szerepelt az 1950-es stockholmi világbajnok *Gál József*, aki most is a. egyesület vezetőségében tevékenykedik. Kívüle *Reznák János, Soltész László, Kenéz Béla, Balla István* és *Fábri Tibor* voltak a válogatott keret ceglédi tagjai. A szakosztályban ma is jó és eredményes munka folyik Fábián, Kenéz és Balla edzők vezetésével. Most lett országos serdülő bajnok *Kovács Béla*, az ifjúságiak sorában *Pálinkás Miklós* és *Jurászik Béla* a jövő nagy ígéretei. Az évről évre elért 40 pont ebben a szakosztályban előkelő helyet biztosít a ceglédiek számára, a nevelő egyesületek sorában.

— Mi a helyzet az NB II-es labdarúgásban?

— Három esztendeje nagyon fontos sorsfordulóhoz érkeztünk — mondja az elnök. — Nem sok választott el bennünket attól, hogy felkerüljünk a második vonalba, az NB I B-be. A hazai 1:0-ás vereség a Jászberényi Lehel csapatától — sajnos — szertefoszlatta álmainkat. Azóta is sokat emlékezünk az elszalasztott nagy lehetőségre...

Idő és türelem

Ezt a bajnoki évet kísérleti esztendőnek tekintik; időt és türelmet szavaztak meg az új edzőnek, *Nagy Jánosnak*, hogy tehetséges, fiatalokból álló gárdát szervezzen, amely a következő bajnoki évben talán a felkerülés lehetőségével is számolhat.

Jelenleg három olyan játékos is helyet kap az együttesben, aki megjárta az NB I csapatait is: *Oláh József, Cseh Sándor* és *Pintér István*. Mellettük a jó helyzetfelismeréssel rendelkező *Kabak József, Liptai János* csatár, *Zátonyi László, Kesják János* védők, a 19 éves *Dobozi János* és *Varga István* az együttes legjobbjai. A középhátvéd poszton kitűnően szereplő *Lenduai* Törtelről — egy falusi csapatból — került az NB II-be, s kitűnően megállja helyét.

Nagy figyelem fordul Cegléden a CVSE ökölvívói felé is, akik közül *Pákozdi László*, aki a Zalka HSE-ben versenyzett, ma már a város színeit a válogatott keretben képviseli a nehézsúlyban: *„A szakvezetők számítanak rá a montreáli olimpiára készülő csapatban,* — mondja az elnök — *s sikerei bűvkörében egyre erőteljesebb a fiatalok érdeklődése e nagyon kemény embert kívánó sportág iránt."*

A CVSE a húsz kiemelt sportegyesület közé került, s mind a vasutas-szakszervezet, mind a bázisszerv, a MÁV Budapesti Igazgatósága részéről megkap minden támogatást.

Szerényen, csendesen, de eredményesen dolgozni... Ez a cél lebeg Utassy József és kollektívája előtt, amely — mint mondta — ugyanúgy megérdemelte a sportolókkal együtt a kitüntetést, amelyet ő vehetett át a Népstadion press-termében.

Maros László

KÖVETENDŐ PÉLDA

Torna a tanítás szünetében

A torna, a munkahelyi testnevelés rendkívül hasznos és egészséges. A *Miskolci Oktatási Főnökségen* már tavaly óta tornáznak a tanulás szüneteiben a hallgatók. Azóta nemcsak megszokták, de meg is szerették a frissítő mozgást, pedik voltak, akik kezdetben idegenkedtek tőle.

A munkahelyi torna sikere nagyrészt *Simon Mátyásné* felügyelőnek, a tanfolyam egyik tagozatvezetőjének köszönhető. Ő egyébként *Eördögh József* testnevelő tanártól tanulta a gyakorlatokat, amelyeket a hallgatókkal végeztet. Közben mindig figyelembe veszi a résztvevők korát, testalkatát, egészségi állapotát, úgy, hogy az „aktív pihenés" valóban jót tesz a padokban napi 8—9 órát ülő hallgatóknak.

A „tornázók" is úgy nyilatkoztak: *a gyakorlatok elvégzése után szellemileg és fizikailag egyaránt felfrissülnek.* Remélik, hogy példájukat még nagyon sok helyütt követik országszerte a vasútnál is.

Meghívásos lövészverseny

A miskolci vontatási főnökség MHSZ lövészklubja *november 7-e tiszteletére* meghívásos lövészversenyt rendezett a Csokonai utcai lőtéren. A versenyen Miskolc-Tiszai pályaudvar, Szerencs állomás, a miskolci járműjavító, valamint a versenyt rendező vontatási főnökség csapatai vettek részt.

A verseny a vontatásiak sikerével zárult, mind az egyéni, mind a csapatversenyt megnyerték. Egyéniben első *Fekete László*, második *Kókai Sándor*, harmadik *Szabó Gusztáv*. A verseny szervezéséért, valamint lebonyolításáért *Zalán Ferenc* és *Lassu László* mozdonyvezetőket illeti dicséret.

Sepsi Gyula



A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan: Hoffmann József, Veszprémvarsány; Uglyai Sándor, Miskolc; Illés István, Gyöngyös; Halmai János, Pécs; Bognár Károly, Tapolca; Tóth Tibor, Kiskunhalas: Sztrókay József, Abony; Drégelyi Ferencné, Északi Jj. Ü.; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Pacz József, Curtici: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Juhász Istvánné, Budapest: **levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

A 43. számból: 100 956/1973. Utasítás a költségvetési intézmények dolgozói lakásépítésének támogatásáról.

111 483/1973. A lakbér-hozzájárulás 1974. január 1-én esedékes csökkentéséhez szükséges keresetszámítás.

111 548/1973. Végrehajtási utasítás a MÁV Kollektív Szerződés 4. sz. mellékleteként közzétett, a lakásépítés vállalati támogatásáról szóló szabályzathoz.

A 44. számból: 112 584/1973. Egyes munkaügyi rendelkezések kiegészítése.

A 45. számból: Előkészítő tanfolyam a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola felvételi vizsgáira.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném másfél szoba, komfortos (40 négyzetméter) szekszárdi tanácsi főbérleti lakásomat — Budapestre történt áthelyezésem miatt —, budapesti tanácsi vagy MÁV szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a 16—87 üzemi telefonon, 6.30—16 óra között, valamint 17—19 óra között a 258—257 városi telefonon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI. Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—872
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII. Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **EGYRE TÖBB FIATAL.** Curtici magyar—román közös határállomáson az utóbbi évben megkétszereződött a fiatal vasutasok létszáma. A KISZ-szervezet annak érdekében, hogy elősegítse az újfelvételesek beilleszkedését, a közelmúltban ismerkedési estet rendezett Lökösházán. A jól sikerült összejövetelt hamarosan újabb ismerkedési est követi, s azon az ifjúsági törvény végrehajtásának tapasztalatait vitatják meg a fiatalok.

— **Tanácskozást tartottak a szocialista brigádvezetők a** békéscsabai vontatási főnökségnél. A felajánlások teljesítésének értékelésekor kiemelkedőnek minősítették a Dózsa György szocialista brigád eredményeit. A Váli István vezette közösség tagjai kiváló szakvonali munkájukat igen sok társadalmi munkával tetézték. aminek csupán töredékét képezi, hogy egy nyugdíjas lakásának rendbehozására 550 munkaórát fordítottak.

— **Az Anakonda folk-rock nevű fővárosi együttes** önálló koncertet rendezett a kiskunhalasi vasutas klubkönyvtárban. A magyar és amerikai népzenei motívumokra épült saját szerzeményű, három- és négyszólamú énekszámokat bemutató csellót, hat- és tizenkéthúros gitárt, hegedűt, furulyát, congadobokat és egyéb ritmushangszereket használó együttes nagy sikert aratott a fiatal vasutasok körében.

— **Ünnepélyesen értékelték** a szakszervezeti aktivisták évi munkájának eredményeit a budapesti területi bizottságon. Az igazgatóság kultúrtermében megtartott ünnepségen Rékasi István, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának titkára ez alkalommal 210 jól dolgozó aktivistának adott át oklevelet, illetve pénz- és tárgyjutalmat.

— **Kommunista szombat Záhonyban.** November 24-én, szombaton különvonat vitte Debrecenből Záhonyba a vasútigazgatóság, a MÁV Rendelőintézet és az oktatási főnökség 253 dolgozóját. hogy a záhonyi átrakókörzet KISZ-fiataljaival együtt részt vegyenek a Szovjetunióból érkező küldemények átrakásában. A társadalmi munkások összesen 93 széles nyomtávú kocsit raktak át, s a munkáért járó bért, részben a debreceni sportcsarnok építésére, másrészt a KISZ-szervezet céljaira ajánlották fel.

BRAVÚROS GYŐZELEM A TF ELLEN

NB I-be jutott a Dunakeszi VSE férfi kézilabda csapata

A közel ötvenéves jubileumához közeledő *Dunakeszi VSE* sportélete, a többi vasutas egyesületéhez hasonlóan sikerekben gazdag múltra tekinthet vissza.

A labdarúgók az NB II. északi csoportjában a középmezőnyben tanyáznak. Egy újinc csapattól ez szép teljesítmény. Kitűnően szerepeltek a kézilabdázók is. *Az idei bajnoki évben, végig szoros küzdelemben biztosították az NB I-be jutást.* Ez egyébként, a Testnevelési Főiskola elleni, idegenben elért 13:12 arányú győzelemmel vált lehetségessé. Jellemző, hogy a küzdelem az utolsó percig nyílt volt. A győztes gól a mérkőzés befejezése előtt 25 másodperccel esett.

A sikert növeli, hogy ezen a döntő mérkőzésen kétszer is több gólos hazai vezetés után egyenlítettek a dunakesziek. Mi sem természetesebb, mint az, hogy az örömmámorban úszó szurkolók, berohanva a pályára, vállukon vitték le a játékosokat. A mérkőzés után szinte talpalatnyi hely sem volt a csapat öltözőjében. Mindenki kezet akart szorítani a győztesekkel.

Ilyen sem volt még az egyesület fennállása óta, hogy egy évben két sportág, *a labdarúgó- és a kézilabda-szakosztály legjobbjai magasabb osztályba jutottak.* Nagy az öröm tehát a Dunakeszi VSE kézilabdázóinak háza táján.

— *Három évet töltöttünk az NB II-ben, további hármat az NB I B-ben, és most elértük, amiről egykor csak álmodtunk* — mondotta örömtől sugárzó arccal *Gendur Pál* edző, akinek 1957 óta, 16 éves munkája érlelte most meg gyümölcsét. — Egységes csapatmunka tükröződik az eredményességben. Az őszi dél. kezdetén sérülések nehezítették munkánkat, de végül is sikerült a második helyet megszereznünk, ami az NB I-be jutást jelentette.

— Köszönet a szurkolóknak, akik az egész bajnoki idényben, idegenbe is, szép számmal elkísértek bennünket, s a hazai mérkőzéseken is lelkesítették a fiúkat — folytatta. — S külön köszönjük az üzem vezetőinek a segítségét.

A sikerben az edző mellett a csapat másik két lelkes vezetőjének, *Bazsó Sándor* szakosztályvezetőnek és *Váradi József* intézőnek is nagy szerepe volt.

A kézilabda-szakosztály vezetőségét most a téli program lebonyolításának és időrendi szervezésének munkálatai foglalják le.

Szőnyi Lajos



A Dunakeszi VSE NB I-be jutott férfi kézilabda-csapata. Álló sor balról jobbra: Gendur Pál edző, Zsiga Imre, Szabó István, Kalossa Károly, Édelman György, Czipó István, Márta István. Guggolnak: Merkl Aladár, Németh Zoltán, Pákozdi Imre, Gergye Lajos, Gákovics Gábor, Szénási László.
(A szerző felvétele)

Savanyú a szőlő — már akinek...

Az MNK tizenhatos döntőjében a Ferencvárosi VSK

A Ferencvárosi Vasutas SK labdarúgó csapata a Budapest II. osztályban szerepel, de a *Magyar Népköztársasági Kupa* küzdelmei során már négy NB III-as csapatot fektetett két vállra. Az Ikarus, az EVIG, a Tűzoltó Dózsa és a Budapesti Vegyiművek legyőzésével előkelő helyezést vívott ki magának., bekerült a legjobb 32 csapat közé.

A legyőzött ellenfelek nemes és sportszerű magatartását példázza, hogy valamennyien gratuláltak a ferencvárosi játékosoknak. Kivétel csupán egy akadt: a Bp. Vegyiművek. Ennek csapata és közönsége az alacsonyabb osztályba tartozók tüntető lebecsülésével, öntelt viselkedésével is próbálta „megfélemlíteni" a ferencvárosiakat, akik azonban mégis kiharcolták a győzelmet.

Ilyenkor szokták azt mondani: *„Savanyú a szőlő..."*

P. F.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1973. DECEMBER 17.

NAPIRENDEN

a szakszervezeti bizottságok balesetvizsgálati tevékenysége

December 7-én ülést tartott a szakszervezet elnöksége

A szakszervezet elnöksége december 7-i ülésének napirendjén négy jelentős téma szerepelt. Elsőként a *Közlekedéstudományi Egyesület* és a *Vasutasok Szakszervezete* közötti együttműködési megállapodás tervezete került vitára.

A téma aktualitását alátámasztja, hogy a szakszervezet kezdettől fogva nagy jelentőséget tulajdonít a vasutas műszaki és gazdasági értelmiség munkájának. A tudományos-technikai forradalom hatására szerepük, jelentőségük, létszámuk egyre növekszik. *A műszaki-gazdasági dolgozók fontos szerepet töltenek be a szállítási feladatok tervezésében és szervezésében*, a műszaki-szervezési intézkedések, a korszerű technológiák kidolgozásában, a korszerű technika hatékony működtetésében.

Fentieket szem előtt tartva döntött úgy a két szervezet vezetősége, hogy a jövőben jobban összehangolja tevékenységét, kidolgozandó program alapján szorosan együttműködik. *Mindkét testület rendszeresen vizsgálja, hogyan tudja az együttműködést folyamatosabbá tenni*, és ezzel is segíteni a vasúton a népgazdasági, illetve tudománypolitikai célkitűzések megvalósítását.

Szorosabb együttműködést biztosítanak:

— *a vasúton dolgozó műszaki és gazdasági értelmiségiek aktivitásának széles körű kibontakoztatásában;*

— *a vasút műszaki haladását meghatározó fejlesztési tervek, intézkedések társadalmi bírálatában;*

— *az értelmiségi dolgozók munkájának hatékonyabbá tételében.*

A tárgyalás során lefektették az együttműködés főbb elveit, tartalmát, szervezeti formáját. A határozat szerint kidolgozzák a közös programot. Intézkednek arra vonatkozóan, hogy *a szakszervezeti alap- és középszervek a megállapodás alapján szükség szerint kössenek hasonló megállapodást a KTE helyi szerveivel.*

Napirendre került a szakszervezeti bizottságok balesetvizsgálati munkájáról szóló jelentés. Az anyag tárgyalásának szükségességét az indokolta, hogy a szakszervezeti bizottságok balesetvizsgálati tevékenysége, a balesetek alakulásának javuló tendenciája ellenére sem éri el a kívánt színvonalat.

Az üzemi balesetek bejelentése, nyilvántartása, kivizsgálása, az előidéző okok feltárása és megszüntetése, a közreható személyének megállapítása, felelősségrevonása elsődlegesen a gazdasági szervek jogszabályokban meghatározott kötelessége. De ebben a különböző szintű szakszervezeti szerveknek is vannak sajátos feladataik *(ellenőrzés, üzemiség elbírálásával kapcsolatos vitás ügyek intézése, intézkedések kezdeményezése stb.)*

A központi szervek határozatai alapján ez a tevékenység kétségkívül egyre eredményesebb. Ennek ellenére szólni kell azokról a fogyatékosságokról, amelyek gátjai a jobb munkának.

Az alapszervezetek vezető testületei elé kerülő beszámoló jelentések legtöbbször csak a baleseti helyzet számszerű alakulását taglalják. Kevés szó esik a balesetvizsgáló bizottság munkájának értékeléséről.

A baleseteket nem elemzik kellő alapossággal. *Nem tárgyalják kellő szigorral a balesetek újbóli előfordulásának megakadályozását célzó intézkedések hatékonyságát.* Ez is kozrejátszik abban, hogy gyakran csak a sérült magatartásának tudják be a balesetet, megelőző intézkedésként pedig — a tárgyi feltételek biztosítása helyett — megelégszenek a sérült újbóli oktatásával.

A jelentés leszögezi: *a szakszervezeti bizottságoknak arra kell törekedniök, hogy a társadalmi munkavédelmi felügyelők a balesetet követő összefoglalók készítése alkalmával önálló véleményt alakítsanak ki, ne csak aláíróként szerepeljenek.* A jelentés készítésénél a kiindulópont az ok és az okozat összefüggésének feltárása legyen.

Ezután került sor *az építési, a pályafenntartási, a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat területén dolgozó bizalmiak tevékenységének értékelésére.* Az eredmények és hiányosságok összevetése után az elnökség az alábbi határozatot hozta:

— A központi vezetőség osztályai helyszíni, segítő ellenőrzéssel fokozzák az elnökségnek a bizalmiak tevékenységére vonatkozó határozata végrehajtásának szervezését.

— A gazdasági szervezet változásakor és a soron következő választásoknál nyújtsanak segítséget a területi bizottságok útján az alapszervezeteknek, hogy azok a sajátosságoknak legmegfelelőbb szervezeti keretekkel *biztosítsák a szakszervezeti csoportok rendszeres, tartalmas szervezeti életét.*

— A bizalmiak oktatásának előkészítéséhez, lebonyolításához, a propagandisták felkészítéséhez nyújtsanak módszerbeni segítséget. A központ szervezésében lebonyolítandó tanfolyamok tematikájában biztosítsák a bizalmi munka javítását szolgáló elő dásokat. konzultációkat és gyakorlati foglalkozásokat.

— A területi bizottságok a soron következő választásoknál *segítsék a bizalmiak es bizalmihelyettesek körültekintő kiválasztását.*

— Az alapszervezetektől követeljék meg az alapszabály szerinti tevékenységet, a bizalmiak irányítását, segítését illetően.

— Azokon a helyeken, ahol a szakszervezeti bizottságok nem tudják biztosítani a bizalmiak rendszeres, szervezett oktatását, *a területi bizottságok gondoskodjanak a személyi, tárgyi feltételekről.*

— A helyszíni segítő, ellenőrző munka során az eddigieknél rendszeresebben vegyenek részt a bizalmiak értekezletén.

— Az alapszervezetek a szakszervezeti demokrácia erősítése érdekében a megalapozottabb testületi döntések kialakításához igényeljék jobban a bizalmiak és szakszervezeti csoportok véleményét, javaslatát.

— A szakszervezeti bizottságok, műhelybizottságok a munkamegosztásnak és a szabályozásnak megfelelően *erősítsék a bizalmiakat jog- és hatáskörük gyakorlásában*, ezzel is növeljék tekintélyüket. Biztosítsák, hogy a bizalmiak közvetlenül képviselhessék a csoportjukhoz tartozó dolgozók érdekeit.

— A két szolgálati ág nagymérvű széttagoltsága szükségessé teszi, hogy azok az alapszervezetek, amelyek eddig nem éltek a patronálás lehetőségeivel, körültekintően válasszák ki az arra alkalmas aktivistákat, s készítsék fel őket a bizalmiak segítésére.

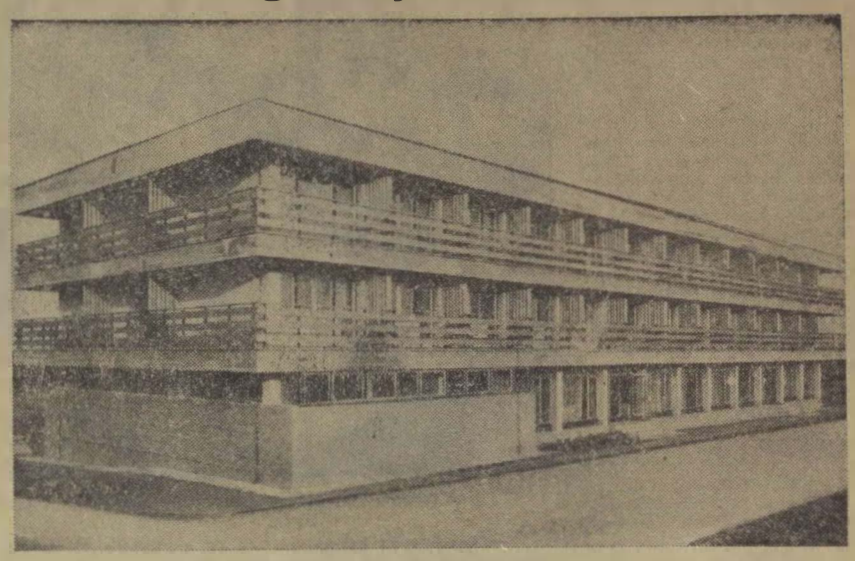
— A szakszervezeti és műhelybizottságok a kapcsolatok erősítése, a szervezeti élet biztosítása érdekében *nyújtsanak az eddiginél hatékonyabb segítséget a bizalmi csoportértekezletek előkészítéséhez és rendszeres megtartásához.*

— A bizalmi tanfolyamok propagandistáit — a központilag biztosított tematika mellett — a helyi jellegű kérdések megvitatására is készítsék fel, ahhoz adjanak érvanyagokat.

— A szakszervezeti és műhelybizottságok fokozottabban gondoskodjanak a bizalmiak anyagi és erkölcsi megbecsüléséről.

Az ülésen a *Budapesti Vasutas Sport Club* elnöksége beszámolt a klubnál folyó erkölcsi, politikai, szakmai nevelőmunkáról. Erről lapunk más helyén számolunk be.

Zalakaroson felavatták a 80 ágyas vasutas gyógyházat



A MÁV-dolgozók új gyógyháza Zalakaroson

A zalai dombok között, Nagykanizsától 18 kilométerre, egy ma még alig ismert helyen, *Zalakaroson* pár évvel ezelőtt, 2000 méter mélységből feltörő 93 C fokos hőmérsékletű, ásványi anyagokban gazdag hőforrást találtak. A hőforrást gondos elemzés után, hivatalosan gyógyvízzé nyilvánították. A községben ezután szálloda és több nyitott medence épült, amelyet strandolás és gyógyulás céljából vettek igénybe elsősorban a környéken lakók.

A Zala megyei Tanács a gyógyvíz melletti területeket felparcellázta és szállodával együtt eladásra felkínálta. *A Vasutasok Szakszervezete a megyei tanacs ajánlatára a vasutas biztosítottak jobb egészségügyi ellátása érdekében, a már felépített és felszerelt szállodát gyógyház céljára, a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alap és a MÁV Vezérigazgatóság együttes összefogásával megvásárolta.* A gyógyház háromszintes, a szobák kétágyasak. Minden szinten van társalgó, közös étterem, orvosi rendelő, klubhelyiség. 1975-ben a gyógyházhoz tartozó fedett medence is megépül, amelyhez a gyógyházból zárt folyosó vezet. Így a gyógyvíz jótékony hatását fedett helyen télen is igénybe vehetik majd a beutaltak. Amíg azonban a fedett medence elkészül, a téli időszakban gyógyfürdőkezelést nem igényló betegeket utalnak be. A zalakarosi gyógyházhoz tartozik mintegy 3000 négyzetméter terület, amelynek parkosítása folyamatosan történik.

Az új, 80 ágyas, korszerű létesítményben a vasútegészségügyi szolgálat évenként közel ezer mozgásszervi bántalmak, nőgyógyászati, neurotikus megbetegedések gyógyítását, valamint egyéb betegségek utókezelését biztosíthatja a rászoruló betegeknek. Ezzel, figyelembe véve az eddigi MÁV gyógyházak befogadóképességét — *Harkány 120, Hévíz 56 fő — 50 százalékkal több különféle betegségben szenvedő gyógyítása válik lehetővé.*

A vasutas biztosítottak nagy tábora örömmel veszi tudomásul, hogy már most és a jövőben, a hévízi gyógyház átépítési munkáinak befejezése után, nagyobb létszámban, rövidebb várakozás után utalják be a rászoruló betegeket.

A zalakarosi új vasutas gyógyházat — a MÁV hatodik gyógyházát — november 27-én a Zala megyei tanács, a nagykanizsai járás, Zalakaros község vezetőinek jelenlétében — *Szabó Antal* főtitkár adta át *dr. Tari András* igazgató főorvosnak, a MÁV egészségügyi igazgatóság vezetőjének.

BRIGÁDOK AZ ÜZEMÉRT

Útépítés Gyöngyösön, társadalmi munkában

Gyöngyösön, a MÁV kitérőgyártó üzemben 13 éves múltja van a szocialista brigádmozgalomnak. 1959-ben alakult az első brigád, s hat évvel később már 12 brigád 205 tagja versenyzett a hármas jelszó valóraváltásáért. *Jelenleg 46 brigádban 548 dolgozó küzd a felajánlások teljesítéséért.*

A szocialista brigádmozgalomnak kiemelkedő szerepe van abban, hogy a kitérőgyártó üzem évről évre teljesíti termelési feladatait, elősegítve ezzel is a vasútüzem egészének munkáját. Ez azonban természetes, ezért inkább arról a nagyarányú társadalmi munkaakcióról ejtünk most néhány szót, amelyet az üzem szocialista brigádjai indítottak, és amelynek a jutalmazására *ez év márciusában az üzemvezetés, illetve a szakszervezeti bizottság által kitűzött 15 000 forint jutalmat utólag 25 000 forintra emelték fel.*

Tudni kell ezzel kapcsolatban, hogy az üzem több pontján tárolják a gyártás során felhasznált anyagokat, a belső szállítási útvonalak azonban eddig hiányoztak. *Amint beálltak az esős idők, a targoncák elakadtak*, sőt még jó idő esetén is nehézkes volt a közlekedés.

A brigádok társadalmi munkája révén lassan mindez a múlté lesz. *Már elkészült, mintegy 126 méternyi útszakasz, s ehhez csatlakozva még egy 73 méternyi utat is építenek a brigádok.* Ezenkívül salakkal töltik fel az úgynevezett geo-lemezek gyártásához szolgáló szálanyagok rakodóterét is. Ez utóbbi munka elvégzésére külön 10 000 forint jutalmat tűzött ki az üzem igazgatója.

Illés István

SZÁLLÍTÁSI REKORD A VASÚTON:

Az év tizenegy hónapjában 112 millió 171 ezer tonna áru

A november második felében hidegre fordult időjárás ellenére is derekasan dolgoztak a vasutasok. A MÁV Vezérigazgatóságán elkészült előzetes elemzés szerint a személyszállító vonatokat *30 millió 450 ezer utas vette igénybe.* Ezzel a MÁV az utasfoben kitejezett személyszállítási tervét 100,5 százalékra teljesítette. Az utaskilométer terv várhatóan 104,8 a menetdíj bevételi terv pedig 104,5 százalék körül alakul.

Az év eddig eltelt időszakában, vagyis

januártól november végéig a MÁV összesen 332 millió 303 ezer utast szállította.

Ez a tervezettnél ugyan kevesebb, de ennek ellenére az utaskilométer tervet 100,8, a menetdíjbevételi tervet pedig 101,3 százalékra teljesítettük. *A menetdíjbevétel 1.3 százalékos túlteljesítése 30,6 millió terven felüli bevételnek felel meg.*

Ha a személyszállítás minőségét vizsgáljuk, már korántsem ilyen jó a helyzet. Sajnos, a menetrendszerűség az egész hálózaton romlott. Az egy késsetten közlekedett személyszállító vonatra jutó *késési idő 31,5 perc*, ami a bázisnál 26,5, az októberi eredménynél 24 százalékkal rosszabb.

A hidegre fordult idő az áruszállításnál kevésbé érezte a hatását. Zahonyban és a nagy rendezőpályaudvarokon előfordultak kisebb-nagyobb zökkenők, de ezek alapvetően nem befolyásolták a szállítási teljesítmények alakulását. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy

a MÁV novemberben 10 millió 871 ezer tonna árut szállított.

A bázishoz képest az elszállított árutonna 3,2 százalékkal emelkedett. Az árutonnakilométer pedig a bázisnál 4.1, a tervezettnél 6,3 százalékkal jobb.

Kedvezően alakult a novemberi fuvardíjbevétel is. A terven felüli fuvardíjbevétel abszolút értéke mintegy 46 millió forint.

Mint már korábban is jeleztük, az áruszállításban eddig még nem tapasztalt rekord teljesítmény várható. Ezt mutatja, hogy

11 hónap alatt 112 millió 171 ezer tonna árut szállított a MÁV.

Ha december második felében a tél nem bénítja meg a vasúti közlekedést, egészen biztos, *hogy 122 millió tonna áru elszállításával zárjuk az évet.* Ez 4 millió tonnával haladja meg az eddigi rekordot.

Számítástechnikai kiállítás Szolnokon

Tíznapos számítástechnikai kiállítás nyílt december 10-én a szolnoki Galériában. Tizennyolc számítógépeket gyártó és felhasználó vállalat, intézmény bizonyítja, hogy a számítástechnika mind nagyobb tért hódít korunkban.

A *„Barátunk a számítógép"* című kiállításon helyet kaptak a MÁV Budapesti Igazgatóság kibernetikai berendezéseinek képei, modelljei is. A vasút szakemberei a többi között bemutatják a hazai viszonylatban egyedülálló — a szolnoki rendezőpályaudvaron üzemelő — SELEX berendezést. Az érdeklődők megtekinthetik továbbá a majd ugyancsak Szolnokon üzemelő, rendezőpályaudvari számítógépes irányítórendszer szervezőberendezésének modelljét is.

A kiállítás keretén belül 14-én került sor az igazgatóság szakmai napjára, amelyen *Tóth János* vasútigazgató, *Somogyi Imre* osztályvezető-helyettes és *Földi István* rendszerszervező tartottak előadást a vasútnál alkalmazandó számítógépek felhasználásáról.

„Többek leszünk, mint amik vagyunk...”

LÁTOGATÁS A LANDLER MŰVELŐDÉSI HÁZ ESTI ISKOLÁIBAN

Több mint egy évtizeden át a Nemzeti Színház színésze volt. Három éve a Landler Művelődési Ház igazgatója *Sándor Géza*, aki nem kis büszkeséggel adhat számot arról, hogy két évvel ezelőtt a kultúrházban megkezdődöttt a dolgozók általános iskolai és gimnáziumi esti iskolája. Ez a fordulat régebbi, nagyon fontos hagyományok újraélesztését jelenti, szinkronban a kormány határozatával és a művelődésügyi miniszter utasításával. *Ma már mindenki tudja, hogy az általános műveltség magasabb szintre való emelése egyben a szakmai műveltség fejlesztésének is alapja.*



A dolgozók gimnáziumának elsőosztályosai (Gyergyói János felvétele.)

Frontáttörés

Helyileg a IV. kerülethez tartozik, de közigazgatásilag a XV. kerület legnagyobb üzeme a Landler Jenő Járműjavító, amelynek művelődési otthona nagyon kellemes és otthonos körülményeket biztosít a dolgozók tanulása számára:

— *Kezdjük azzal, hogy a mi üzemünk 2000 dolgozója közül mintegy 700-an nem végezték el az általános iskolát.* Közülük 250 főre már nem is számíthatunk, hiszen koruk már meghaladja az 50 évet. Ez a generáció már nagyon nehezen ültethető az iskolapadokba. Kétségtelen: *nem volt könnyű egyébként is „frontáttörést” végrehajtani*, hiszen a nehéz fizikai vagy szellemi munkával eltöltött nap után az esti iskola idősebb korúak számára nem kis áldozatvállalás.

Sándor Géza elmondta, hogy az általános iskola és a gimnázium megszervezése nem sikerülhetett volna az üzem szakszervezeti bizottságának segítsége nélkül. *A szakszervezeti bizottság nagy odaadással járt el a gazdasági vezetőknél*, s például az általános iskola életrehívását azzal segítette, hogy anyagi előnyt is biztosított a tanulásban részt vevők számára:

— *Az általános iskolások a sikeres vizsga után* — folytatta — *200 forint jutalmat kapnak, s ehhez jár az egyébként is biztosított háromnapos tanulmányi szabadság. A két tanulmányi évet tekintve ezek az előnyök megkétszereződnek. Örömmel regisztrálhattuk, hogy az 1972/73-as évben a tanulmányi átlag 3,7 volt, senki sem bukott meg, pedig a Czabán Samu téri általános iskola tanári karából alakult vizsgabizottság alaposan számon kérte a tanultakat.*

Az esti iskolák tanulóinak szervezésében *Simon László* szb-titkár és *Judovits Lajos*, kultúrfelelős ad nagy segítséget, egyénileg is elbeszélgetnek azokkal a dolgozókkal, akikre számíthatnak a beiratkozás szempontjából.

A szeptemberben kezdődött általános iskolai tanfolyam létszáma 18. A kezdeti lemorzsolódás után — minden jel arra mutat —, hogy ez az együttes már eljut a vizsgáig. *A javarészt férfiakból álló osztály 25—40 éves korúakat tanult fel*, nemcsak a Landler járműjavítóból, hanem a Hámán Kató vontatási főnökségről és a rákospalotai Bőrkonfekciógyárból is.

Könnyes szemmel

Az általános iskolában öt tárgyat tanítanak, s a tanítás ideje: hétfőn és csütörtökön 16 órától 18.30-ig tart. Ad-e élményt, örömet a tanulás a résztvevőknek?

— *Feltétlenül!* — hangzik az igazgató határozott válasza. — Májusban vizsga utáni fehér abrosz nélküli „villám-banketet” tartottunk az egyik előadóteremben. *Többen is szinte könnyezve beszéltek arról, hogy milyen hálások a pedagógusok fáradozásáért, s arról, hogy a tanulás hónapjai során milyen kedves kollektívát alakítottak ki maguk között.*

Sokat jelentett a tanítás sikere szempontjából az az 5000 forintos támogatás, amelyet a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Bizottsága adott taneszközök vásárlása céljából. Két politikai világtérkép, egy nagy szögmérő, körző, világatlaszok, kémiai és biológiai kísérletezésekre alkalmas felszerelések könnyítik a tanárok dolgát.

— *Nagyon jól érzem magam a hallgatók között, hálásak, hogy tanítjuk őket*, szívesen jönnek, szorgalmasak, az órákon figyelnek, pedig nehéz munkanap után ülnek a padokba — mondja *Horváth Györgyné*, a XV. kerületi Pattantyús utcai általános iskola igazgatója, aki két éve tanít az esti általános iskolában. Az órákon van számonkérés, ellenőrizzük a házi feladatokat.

— *Szeretek idejárni* — mondta erről az iskolatípusról a 40 esztendős *Makai István*, a VII. o. Cserejavító műhely hegesztője. — *Nem beszélt rá senki, hogy iratkozzam be, s nem bántam meg.* A tanárokban megértést tapasztalok, tudják, mit lehet elvárni egy fizikai munkában elfáradt embertől. Ahhoz, hogy valóban többek legyünk, mint amik vagyunk, megadnak minden elképzelhető segítséget.

A 33 esztendős *Kákos István* műveles, a járműjavító IX. karbantartó osztályán: *„Nehezen szántam rá magam, de végül mégis csak kötélnek álltam* — mondta. — Hajnali 4 órakor kelek, Erdőkertesről járok munkahelyemre, s hetenként két alkalommal még este is van elfoglaltság. Most már minden áldozatot meghozok, hogy elvégezzem a nyolc osztályt.”

Az ötödik nekifutás

A gimnázium tanulóival is beszélgettünk. A hallgatók ebben az iskolában anyagi áldozatot is vállalnak: *a tandíj 600 forint egy évre*, s meg kell vásárolni a könyveket is. Másodéves hallgató *Árvay Anikó*, 25 esztendős, a művelődési ház adminisztrátora: *„Nagyon jó légkörben folynak az órák* — mondta kérdésünkre — *a tanárok kitűnően adják le az anyagot.* A tempó eléggé gyors, sokat kell otthon tanulni, s négyéves gyermekem mellett ez nem könnyű feladat. A történelmet szeretem a legjobban, s ha leérettségiztem, levelező tagozaton a könyvtárosságot szeretném kitanulni.”

A TIT tanárainak a vezetésével folyó esti gimnázium hallgatója *Istvánfi Gyuláné*, aki a Landler könyvelési osztályán tevékenykedik:

— *Huszonhárom éve dolgozom a járműjavítóban, azért határoztam el, hogy tanulok, mert régebben két kis gyermekem miatt erre nem nyílt lehetőségem, most már ők 16, illetve 20 évesek* — mondja. — Könyvelési tanfolyamot végeztem ugyan, de ez a mai életben önmagában nem elég. Osztályunkban jó a hangulat, sok a fiatal.

Amikor távozóban visszanéztem az épület első emeleti ablakaira, a kéndioxidos, szürkés, egészségtelen levegő mögött nagyon fényesek voltak az ablakok...

Maros László

VONATON

Acélúton — micsoda vágta
nappalokba és éjszakákba!

Minden célunk holnapba-vívő.
A tegnap csak intésnyi idő.

Acélutak. — élet-vonatok:
álom-terhű, végtelen napok.

S utunk mellett fölzúgnak a fák,
mint reggel az ébredő világ.

Fazekas Lajos

Jóbarátok

Szilasligetnél fölszáll minden reggel
egy komoly, nagy legény egy kisgyerekkel.

Pöttöm Dávid kiséri Góliátot.
Furcsa, de elválhatatlan barátok.

A kisnövésű kamasz beszél folyton,
izeg-mozog, nevet. Az rá néz morgón,

elmosolyodik végül s tovább hallgat.
Azért látszik, nagyon jól s vígan vannak.

A nagy legény bal kezén gyűrű fénylik.
Törpe társa gyermekes fecsegését

hallgatja mégis, mintha érdekelné,
s mert az játszani óhajt, leül mellé.

Csak papír, toll kell s kezdődhet a móka.
E fejtörősdit játszák tavaly óta.

Ha megnősül a legény s nő kíséri,
barátságuk is más lesz, nem a régi.

Kis pajtása majd búsulhat magában.
Vagy körülöttük tiblábol vidáman,

mint kiscsikó a nagyok körül? — Játszik.
S abba se hagyják a végállomásig.

Hegedűs László

A FAVÉD Vállalatnál

anyagilag is ösztönzik a tanuló munkásokat

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat vezetői párt- és kormányhatározatok nyomán indították el azt a folyamatot, amelynek során — a technikai és műszaki követelményekhez igazodva — mindjobban előtérbe került a fizikai dolgozók szakmai és általános műveltségi szintjének emelése.

Mit jelent ez a gyakorlatban?

Azt, hogy az előző években az oktatásban elsősorban az alkalmazotti állományba tartozó dolgozókat vonták be — őket is csak korlátozott keretek között —, *ma pedig az a jellemző, hogy a fizikai dolgozók is egyre nagyobb számban tanulnak, méghozzá a vállalatvezetés által biztosított kedvezmények felhasználásával. Sőt, anyagilag is ösztönzik azokat, akik tanulnak.* Ennek eredményeként tudható be, hogy az 1972/73-as oktatási évben Dombóvárott 31, Püspökladányban 36, Tokodon 4, összesen tehát 71 vállalati dolgozó fizikai munkás pótolta a hiányzó általános iskolai végzettséget, ketten gimnáziumban folytatták tanulmányaikat.

A vállalatvezetőség által kidolgozott idei állami oktatási terv szerint már 11 fizikai dolgozó tanul gimnáziumban, kettő közgazdasági szakközépiskolában, ezenkívül két munkás jár műszaki szakközépiskolába, egy vegyi-gépipari felsőfokú technikumba. *Általános iskolába járó dolgozója jelenleg 36 van a vállalatnak. A legtöbben — 26-an — a püspökladányiak közül végzik az általános iskolát, ebben a tanévben.*

Az 1972—73-as oktatási évben 18 fizikai dolgozó végezte el a vállalatnál szervezett számviteli gépkezelő tanfolyamot, ezenkívül húszan szerezték hasonló tanfolyamon gázpalackkezelői ismereteket. *Az új tanévben már 87 munkás tanul különböző szaktanfolyamon a 37 alkalmazotti állományú dolgozóval együtt.* Közülük — az idei oktatási terv szerint — tizennégy munkás és ugyanannyi munkásnő végez faipari művezetői tanfolyamot, és ugyancsak *14 nő és 14 férfi részére szervezett a vállalat faipari gépkezelői tanfolyamot.* Faipari szerszámélező tanfolyamra tíz dolgozót küld a vállalat, ezenkívül a szárító- és telítőgép-kezelői tanfolyamon is 14 dolgozót képez tovább. Négy fizikai dolgozót — megyei pártbizottsági határozat alapján — munkahelyi vezetőképző tanfolyamra irányítottak a vállalat vezetői, egy munkás pedig felsőfokú munkavédelmi tanfolyamot végez.

Az adatok végső soron azt mutatják, hogy az állami oktatásban és a különféle szakmai tanfolyamokon részt vevő vállalati dolgozók száma évről évre nő és a tervszerűen végbemenő oktatásszervező munka eredményeként 1971/72-ben 124, a következő oktatási évben 148, *az idén pedig 195 dolgozó beiskolázása történt* meg a különböző oktatási formákra a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalatnál.

A MUNKÁSMOZGALOM HALADÓ HAGYOMÁNYAIT ŐRZIK

75 éves a debreceni járműjavító Egyetértés férfikórusa

A debreceni járműjavító fennállásának 75. évfordulóját az idei vasutasnapon ünnepeltük. Most az üzem Egyetértés férfikórusa jubilált, gazdag programmal, két egymást követő nap délutánján emlékezve a megalakulás óta eltelt 75 esztendőre. A jubileumi ünnepségén részt vettek az üzem párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői, s elküldte képviselőjét a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége. Debrecen város pártbizottsága, a városi tanács, a Szakszervezetek Hajdú-Bihar megyei Tanácsa és több testvérkórus.

A járműjavító férfikórusának múltja eseményekben és eredményekben egyaránt gazdag. Az egykori vagongyár dolgozóinak kezdeményezésére 1898 novemberében megalakult az *Egyetértés Önképző és Segélyegylet*. Magában a névben is bennefoglaltatik a munkások kulturális igénye, az összetartozás gondolata. Az egyesület munkáskórusa *célul tűzte ki, hogy tagjaival és Debrecen város munkásaival megismerteti a magyar népdalkultúrára épülő kórusművészetet*, ezen túlmenően vállalja, hogy a tagságot egységes közösséggé formálja és *a haladó munkásmozgalmi hagyományok őrzésére neveli.*

Az Egyetértés férfikórus kitűzött céljainak eléréséért mindig következetesen harcolt. 1905-ben a Szombathelyen rendezett országos dalosversenyen első díjat nyert. Az 1908-ban rendezett zászlóavató ünnepségén részt vettek a Debreceni Petőfi Dalkör, a Debreceni Kossuth Dalkör, a Debreceni Munkás Dalegylet, a Budapesti Dal- és Önképzőegylet, a Testvériség, a MÁV Miskolci Dal és Önképzőköre, Szegedről a MÁV Hazánk Dal és Olvasókör. A zászlóavató ünnepség tehát *a munkások országos dalos találkozójává nőtt.*

Az Egyetértés férfikórust 27 évig *Mácsai Sándor* vezette, aki korának országos hírű szakembere volt, s méltán soroljuk őt a munkás dalkultúra szervezői és vezetői közé. Halála után a kórus szakmai vezetését az akkor még ifjú, de lelkes *Szigethy Gyula* vette át. Ő még ma is szívesen eljár a kórushoz, és a dalosok már csak *szeretett Gyula bácsiként* emlegetik.

Az elnyomás éveiben elsőként tanulta és mutatta be a kórus *Kodály műveit*, a Karádi nótákat, a Felszállott a páva, *Halmos—Ady:* Isten harsonája című kórusművét. Ebben az időszakban több országos dalosversenyen vettek részt és mindig az első három helyezett között szerepeltek a debreceni dalosok.

Hazánk felszabadulása, a munkáshatalom kivívása a kórus életében is nagy változást hozott. 1944 decemberében az üzemi nagygyűlésen a kórus először mutatta be szabadon, négy szólamban a munkásság himnuszát, az *Internacionálét*. Már nem kell őröket kiállítani, tartani az esetleges rendőri atrocitásoktól. A munkáshatalom persze megteremtette a kórus számára a gazdasági alapot is. Az anyagi támogatással ugyanakkor állandóan magasabbak lettek a követelmények is, ám a kórus *lépést tudott tartani ezekkel a követelményekkel.* Ezt bizonyítja a dalosok egész további tevékenysége.

Rendszeresen szerepelnek az üzemi rendezvényeken, részt vállalnak Debrecen város és az ország kórusainak kulturális megmozdulásain. *Repertoárjuk igen széles skálájú*, amelyben egyaránt megtalálhatók a régi és mai munkásmozgalmi dalok, Bartók, Kodály művei, a „patinás” preklasszikus művek és az élő zeneszerzők alkotásai.

A művészeti színvonal egyenletes emelésével párhuzamosan javul a kóruson belüli nevelő tevékenység, amely kihat az üzem dolgozóira, a gazdasági munkára is.

A kórus szakmai vezetését viszonylag rövid ideig, de eredményesen látta el *Potyók Balázs*. 1968-ban az énekkar országos minősítésen *ezüstkoszorús diplomás kórussá* fejlődött, s ezt követően nagy sikerrel szerepelt *Finnországban*. 1971-ben a kórus élére a fiatal, igen tehetséges *Tarnay György* karnagy került. Az ő szakmai és nevelői hozzáértése révén újabb sikerek következtek. 1972-ben, a minősítő hangversenyen, *kiérdemelték az aranykoszorús minősítést.*

Az eredményekhez nagyban hozzájárul, hogy az üzem párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői elismerik, támogatják munkájukat. Az erkölcsi és az anyagi elismerés feltételei adottak, *s a kórus tagjaiban él a magyar dalkultúra iránti szeretet, lelkesedés. Mindez biztosítja a kórus további fejlődését, az újabb sikerek elérését.*

Az ünnepi közgyűlés alkalmával sor került kitüntetések, jutalmak átadására is. A művelődésügyi miniszter *Husi Józsefnek*, a művelődési ház igazgatójának, *Makai Kálmánnak, Kovács Gyulának, Nagy Gyulának* a „Szocialista Kultúráért kitüntetést adományozta, *Sárközi Istvánt* és *Fekete Józsefet* „Miniszteri Dicséret”-ben részesítette. A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége a kórust értékes emlékvázával ajándékozta meg. Az üzem vezetősége és szakszervezetünk, illetve a debreceni területi bizottság pénzjutalmait is az ünnepségen adták át. A meghívott testvérkórusok szintén köszöntötték és megajándékozták a jubiláló kórust.

Kaszás István

Vetélkedő Hajdú-Biharban

Ismét első helyezést ért el a járműjavító Április 4. brigádja

A Hajdú-Bihar megyei szocialista brigádok szellemi vetélkedőjét az idén is megrendezték, *Korunk valósága '73* címmel. A debreceni járműjavító *Április 4.* brigádja — amely 1971-ben az első, 1972-ben a második helyezést szerezte meg a megye 375 brigádja közül — az idén ismét kivívta az első helyezést, és az azzal járó 15 000 forint jutalmat. Ezúttal tehát egymásután immár harmadszor kapták meg az aranykoszorús jelvényt a vasutas szocialista brigád tagjai.

A győzelemhez gratulálunk mind a brigádtagoknak, mind a járműjavító és a művelődési ház vezetőinek, akik messzemenő segítséget nyújtottak a brigádtagoknak a felkészülés során.

MUNKAVÉDELEMRŐL MINDENKINEK VIII.

A baleseteket előírás szerint kell kivizsgálni

Mint köztudott, a balesetek kivizsgálásának, az előidéző okok feltárásának legközvetlenebb célja, hogy az egészségvédelemben és a biztonságtechnikában egyaránt érvényesüljön a tervszerűség és a megelőzés. Ez alapvetően a gazdasági jogszabályokban meghatározott kötelessége, *de ebben a különböző szintű szakszervezeti szerveknek is vannak sajátos feladataik.* (Ellenőrzés, üzemiség elbírálásával kapcsolatos vitás ügyek intézése, intézkedések kezdeményezése stb.).

Ha ebből a szemszögből vizsgáljuk az 1973. évi tevékenységet, megállapítható, hogy számos olyan intézkedés történt, amely hozzájárult a vasút személyi és üzemi baleseti helyzetének javulásához, a balesetvizsgáló bizottságok hatékonyabb munkájához.

Kerüljük a párhuzamos ügyintézést

A SZOT munkavédelmi osztályának szervezésében ez évben megtartott országos munkavédelmi felügyelői tanácskozást követően négy igazgatóságnál — *Budapest, Miskolc, Debrecen, Szeged* — a munkavédelmi felügyelőség, a SZOT és a MÁV Vezérigazgatóság munkavédelmi osztályával *együttesen megvizsgálta a baleseti jegyzőkönyvek felülvizsgálatával kapcsolatos tevékenységet.* A párhuzamos ügyintézés elkerülése és az ügymenet meggyorsítása érdekében intézkedés történt, hogy a jövőben elsődlegesen az igazgatóságok munkavédelmi csoportjai kötelesek a követelményeknek nem megfelelő balesetvizsgálati iratokat a szakvonali szervek vezetőinek újabb vizsgálatra visszaadni.

Az intézkedések célja nyilvánvaló. Kényszeríteni a szakvonali szerveket — ezen belül a balesetvizsgálattal megbízott személyeket — *a balesetek előírás szerinti vizsgálatára,* az ok és az okozati összefüggések feltárására, a hasonló balesetet megelőző intézkedések megtételére.

A balesetek megelőzése és a balesetvizsgálat színvonalának emelése érdekében a MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának munkavédelmi osztálya rendszeresen és folyamatosan biztosította az újonnan megjelent óvórendszabályokat.

Megszervezték a *6/1972. KPM sz. Utasítás* alapján a biztonságtechnikai vizsgákra való felkészülést, ezzel is elősegítették valamennyi vezető és irányító munkakörben foglalkoztatottak részére a szükséges munkavédelmi ismeretek elsajátítását.

A munkavédelmi felügyelőség az elnökség által biztosított lehetőségekkel élve *fokozott gondot fordított a tisztségviselők szervezett oktatására, munkavédelmi ismereteik bővítésére.* Az előadásokban és az ezt követő vitákban jelentős helyet foglalt el az elnökségi határozatok ismertetése, a balesetek vizsgálatával kapcsolatos munkamódszerek átadása, a vonatkozó szabályok értelmezése stb.

Szemléletbeni változásokra van szükség

Még hosszan sorolhatnánk azokat az intézkedéseket és kezdeményezéseket, amelyek végső soron jelentős segítséget adtak a különböző szakszolgálati szerveknek és szakszervezeti bizottságoknak a balesetvizsgálati tevékenység javításához, a balesetek megelőzéséhez.

A felsorolt intézkedések és kezdeményezések azonban csak a jobb munka lehetőségét biztosítják — a végrehajtást nem. *Ahhoz, hogy ezen a területen eredményesebb munka alakulhasson ki, szemléletbeli változásokra van szükség.* Ezt az elnökség december 7-i ülésén is határozottan megfogalmazták a vitában felszólalók.

Ma eléggé jellemző, hogy ha egy vasúti kocsit kíméletlen tolatás vagy szabálytalan gurítás következtében összetörnek, akkor az igazgatóság illetékes vezetői a vizsgálatot a leggyorsabban elvégzik és a mulasztást elkövetőkkel szemben sürgősen meghozzák a fegyelmi határozatot. *Ha a tárgyi baleset olyan jellegű, hogy a vonatközlekedésben zavart idéz elő, akkor szinte az igazgatóság teljes vezérkara kivonul a helyszínre.* Ez érthető is, mert a vasúti közlekedés folyamatosságának biztosítása gyors és határozott intézkedést igényel.

Az viszont már kevésbé érthető, hogy *ez a gyorsaság és személyes jelenlét a vasutas dolgozót ért halálos vagy csonkulásos balesetnél nem mindenkor tapasztalható.* Ennek igazolására szolgáljon az alábbi eset.

I. L. vonatfékező Tatabánya-alsó állomás dolgozója 1973. július 31-én 21 órakor az állomásfőnökség távirati jelentése szerint *ismeretlen körülmények között elhalálozott.* Az 1973. augusztus 14-i rendőrorvosi boncjegyzőkönyv szerint a halál okát nagy erejű tompa ütés okozta. A főnökség ezen megállapításról értesült, ennek ellenére *a baleset bejelentését, valamint a balesetvizsgálatot elmulasztotta.* Miután erről az igazgatóság is tudomást szerzett, 1973. augusztus 31-én megkezdték a baleset vizsgálatát. A vizsgálatot az igazgatóság munkavédelmi csoportjának egyik munkavédelmi főelőadója vezette. A vizsgálatban az igazgatóság III. osztálya részéről senki sem volt jelen, annak ellenére, hogy a vasúti munkavédelmi szabályzat az osztályvezető jelenlétét előírja A III. osztály vezetésének tevékenysége csupán *„véleményes jelentés"* aláírására szorítkozott. *A vizsgálatból hasonló módon kimaradt a helyi szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője.*

Sorozatos mulasztások

A vizsgálati anyag beérkezése után a munkavédelmi felügyelőség, a MÁV Vezérigazgatóság, munkavédelmi osztályával és az igazgatóság munkavédelmi csoportjának főelőadójával vizsgálatot tartott. Miután számos olyan mulasztást tapasztaltak, amelyet a véleményes jelentés korábban nem tartalmazott, ezért az ügyben újabb vizsgálatot rendeltek el.

Az újabb felülvizsgálat lefolytatásának, valamint a mulasztásokat elkövetők felelősségre vonásának határidejét 1973. november 15-ében jelölték meg. *A felülvizsgálat 1973. október 26-án meg is történt.* Az ezzel kapcsolatos megállapításokat, az elkövetett mulasztásokat az igazgatóság munkaügyi-szociális-ellátási osztályának vezetője 1973. november 22-i keltezéssel a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály munkavédelmi osztálya részére megküldte. Viszont nem került sor az újabb véleményes jelentés összeállítására, az újabb jegyzőkönyv (baleseti jegyzőkönyv) módosítására, valamint a mulasztást elkövetők felelősségre vonására.

Úgy gondoljuk, hogy az ügyhöz nem kell kommentárt fűzni. A munkavédelmi felügyelőség részéről a mulasztók felelősségre vonása folyamatban van.

Takács József

(Folytatjuk)

Sej-haj, feketevonat...

Milyen tanulságokkal zárult a hét végi munkásvonatok ellenőrzése?

A MÁV — az egymást követő tervidőszakoknak megfelelően — következetesen valósítja meg a személyszállítási célkitűzésekben körvonalazott feladatokat. Korszerűsíti vasútvonalait. Elektronikus berendezésekkel növeli a vonatforgalom biztonságát. Óvja az utasok életét és a milliós értékű népi vagyont. Nagy teljesítményű gépeket állít a vonatok elejére, hogy a gyorsaság és a pontosság növelhető legyen. A 4 tengelyes személykocsik közlekedtetése már nemcsak a fő-, hanem a mellékvonalakon is általánossá válik. A korszerű technika alkalmazásával a szemünk előtt emelkedik mind magasabbra a személyszállítás színvonala.

„Keresztmetszet" a képernyőn

Naponta mintegy egymillió utas száll fel a 2500—2600 személyvonatra, s ennek folytán olyan munkafeladatok hárulnak a vasutasságra, amelyeket nem képes érzékeltetni semmiféle statisztika. Az utazóközönség mégis elismeri és értékeli a vasút törekvéseit. Új élete kiteljesedésének egyik eszközét látja ebben. Ezért megbecsüli a vasúti kocsikat ás megtartja a vasút rendelkezéseit. Egy jelentéktelen — egyáltalán nem jellemző kisebbség — magatartása mégis alkalmas arra, hogy egy-egy vonatról rossz vélemény alakuljon ki.

A forgalmi szakosztály személyszállítási osztálya eddig is figyelemmel kísérte a személyforgalmat. Reagált az érkező panaszokra. Intézkedéseket tett, növelte ellenőrzéseinek számát. Szervezési korrekciókkal javított a helyzeten. A kereskedelmi szakosztály és a Belügyminisztérium szerveinek igen aktív támogatása, együttműködése is kedvezően járult hozzá az ellenőrzés sikereihez.

De miről is van szó? Nem másról, mint az úgynevezett *„feketevonatokról"*, az 1716, 1716 b, 1736, 1720, 6708 stb. vonatok pénteki napokon tapasztalt állapotáról.

A televízionézők milliói döbbenettel láthatták november 24-én a megjelenő képsorokat. *A BM az „alkoholizmus elleni harc" jegyében kérte fel a Magyar Televíziót közreműködésre, az 1716. sz. vonaton.*

Bár a riporterek csupán Szolnokig kísérték el a szerelvényt, az adás mégis teljes keresztmetszetét adta az eluralkodott állapotoknak. *A bor-, pálinka- és vermutgőzös interjúk, a tántorgó interjúalanyok kommentár nélkül bizonyították az alkohol romboló erejét.* A dáridós hangulat, a hangoskodás, a részegek vitái elviselhetetlen zajjá fokozták a csendet. A józan utas fáradtságot, kimerültséget érzett. Örült, hogy láthatta a megálljt parancsoló ellenőrzést.

Utánfizetés, leadás

A személyvonat semmi szín alatt nem lehet „guruló kocsma". A tettek felelősségének súlyát nem tompíthatja el az alkohol mámora. Ezt igazolta a november 16-i és 23-i átfogó ellenőrzés is. *Húsz vizsgáló főkalauz és a BM ugyananyi dolgozója szállt fel 10—10 vonatra,* hogy megpróbálják helyes útra terelni a magukról megfeledkezett, „beszeszelt" utasokat. Mert nem könnyű óvni a szolgáltatás megbízhatóságát, védeni annak hitelét. Erről vall beszédesen *a két napon megirt 311 utánfizetés,* amely 10 530 forintot hozott „vissza" jogosan a vasút konyhájára.

Ezeknek az utánfizetéseknek „minőségére" jellemző: menetjegy nélküli utazás, helyjegyhiány, rövid menetjegy, szemetelés, 1—2 osztály közötti különbözet, ajtók önhatalmú felnyitása, pótdíj nélküli felszállás gyorsvonatra, dohányzási tilalom megszegése, hangos magnózás, vállalati igazolás hiánya dolgozók menetjegyénél és menetkedvezmények jogtalan igénybevétele.

Nem volt jobb a helyzet az utasleadások tekintetében sem. Ötvenhat esetben éltek a jegyvizsgálók és a vizsgáló főkalauzok a legszigorúbb személydíjszabási szabály alkalmazásával: *az utas leadásával, jegyzőkönyveltetéssel.* E mögött is mintegy 5000 forint követelés húzódik. Az ok majdnem teljesen ugyanaz, mint az utánfizetéseknél. Csupán a figyelmeztető és felszólító hangra való reagálás nem. A „csak azért is szabályszegés" miatt kényszerültek leszállni a vonatról azok, akik mások nyugalmát nem átallották zavarni.

Az elmondottak mélyen elgondolkodtatóak. A megállapított tények elemzése és értékelése a jövő feladata. Olyan következtetések levonására ösztönöznek, hogy *növelni kell a menetjegy-ellenőrzés és általában a jegyvizsgálói munka hatékonyságát, szaporítani ezeken a vonatokon az ellenőrzéseket.*

A vizsgáló főkalauzok — akik derekas munkát végeztek —, jelentéseikben leírták, hogy az ellenőrzésben segítséget nyújtó belügyi dolgozók megjelenése miként éreztette hatását. Csupán a jelenlétük egy árnyalattal visszafogottabbá tette a hangulatot. *Az ellenőrzés ugyanakkor feltárta az intézkedéseket követelő problémákat is.* Ezt példázza többek között; hogy már a következő pénteken mentesítéssel indult az 1716-os távolsági személyvonat.

Az *Utaselláto Vállalat* is gyorsan intézkedett. Három egymást követő pénteken megszüntette előbb 4, majd 6 személyvonaton a sör és a vermut árusítását. *De már hallatszott olyan vélemény, hogy „sebaj, amíg a Nyugattal szemben a Közért!"*

Az ilyen vélemények is arra figyelmeztetnek, hogy a személyszállítás kultúráltsága érdekében sok még a teendő. Mindenekelőtt társadalmi összefogásra lenne szükség. Arra az átható erőre, amely a nagy feladatok megoldását mindig előre viszi.

Hogyan tovább?

A szakszervezetek, a vállalati szakszervezeti bizottságok, a párt- és KISZ-szervezetek, a szocialista brigádok, a jobbérzésű utasok összefogása befolyásolhatja az emberi magatartást, még mielőtt az alkohol eltorzítaná a tudatot, a gondolkodást!

A vasút nem vállalkozhat nevelésre. Ez szolgáltatói céljától eltérő terület. De az erkölcsi érdekek védelmében *keresnie kell az utakat, amelyeken az utazóközönség kulturált és pihentető utazását biztosíthatja.* Azon túlmenően, hogy a Személydíjszabás előírásait visszatartó erőként szigorúan alkalmazni kell, jó lenne, ha a budapesti és a debreceni vasútigazgatóság a pénteki napokon e vonatok továbbítására teljes létszámú, férfiakból álló jegyvizsgálói szakaszokat vezényelne. A kalauzok munkáját pedig ezután is segítsék az e napokra koncentráltan összevont fővizsgálói ellenőrző együttesek. Kétségtelen ugyanis, hogy csak átgondolt és következetes munka vezethet sikerre, amihez erőt ad, hogy az elmúlt évek során sokkal nehezebb feladatokat is megoldottak már a vasút dolgozói.

Szabó Béla

Új M41 sorozatú mozdonyokat kapott a MÁV

A Ganz-MÁVAG az év utolsó negyedében *további 10 darab 1800 lóerős teljesítményű Diesel-hidraulikus mozdonyt gyártott a MÁV számára.* A mozdonyok átvételére az előírt ellenőrző vizsgálatok és terhelési próbák után decemberben kerül sor.

A mozdonytípusból az első 5 darabos nullszériát ez év elején szállították. Az üzemi tapasztalatok alapján a Ganz-MÁVAG-nak a MÁV időben átadta a módosításokra vonatkozó feltételeit. *A sorozatmozdonyoknál már a gyártás során figyelembe vették a szükséges változtatásokat.* Az átalakítások főleg a villamos fűtés szabályozására és üzembiztos berendezések beépítésére vonatkoznak, amelyeket a már üzemelő mozdonyoknál visszamenőleg is át kell vezetni.

Szertári brigádok dicsérete

Jó munka, udvariasság a jelszavuk

Bár a vasúti csomópontok munkaversenyében a szertárfőnökségek is részt vesznek, a szertári dolgozók munkájáról, helytállásáról, az értékelésen túl, viszonylag kevés szó esik.

— *Megérdemlik pedig az elismerést* — mondja *Vermes Lajos,* Kisterenye állomás szertárfőnöke. — *Nálunk például négy szocialista brigád dolgozik a szertárnál — a Hámán Kató, a Lenin, a Petőfi és a Kossuth brigád —, s nagyon elégedett vagyok a brigádtagok lelkiismeretes munkájával.* Nekik is kiemelkedő szerepük van abban, hogy Kisterenye élüzemszint fölött teljesítette eddig is a szállítási feladatokat. Ezenkívül brigádtagjaink gyakran meglátogatják a községi szociális otthon idős lakóit, hogy derűt, kellemes hangulatot adjanak életükhöz...

A salgótarjáni szertár vezetője, *Ózse Gábor,* ugyancsak elismeréssel beszélt a szolgálati hely két szocialista brigádjáról: — *A Vörös Októbernek nyolc, a Béke brigádnak hat tagja van, ezenkívül mindkét brigádra jellemző még, hogy a létszám fele férfi, a másik fele nő.* A Vörös Október, például megalakulásától, 1967 óta, *Somoskői Árpádné* vezeti. A végzett munka alapján viszont nem lehet különbséget tenni, hiszen mind a két közösség tagjai nagy hozzáértést tanúsítanak a szolgálati helyek anyaggal történő ellátásában, s ha kell, bármikor közreműködnek az önkezelési vasúti kocsik gyors kirakásánál...

A *Budapest Nyugati pályaudvar* 6-os szertárában dolgozó Szabadság szocialista brigád munkájának elismerését bizonyítja, hogy ez a közösség a közelmúltban már kétszer nyerte el a bronzkoszorús jelvényt, a brigád vezetője pedig — *Lukács Istvánné* — a MÁV Vezérigazgatóságtól kapott jutalomképpen utazott két hétre a Szovjetunióba. Ez a brigád október 15—16-án ismét kitűnőre vizsgázott. A Bizományi Áruház egyik pénztárosának közreműködésével kiárusítást rendeztek.

A „bolt" a szertár volt, s mondhatjuk, hogy a brigádtagoknál udvariasabb kereskedelmi dolgozókat keresve sem lehetett volna találni. A vevőközönséget tényleges és nyugdíjas vasutasok alkották, s ha valakire nem illett a kiválasztott ruha mérete, mindjárt készségesen segített a gondon *Mundi Antal,* a szertári brigád szabómestere.

Szűcs Ferenc

Nem jó ez az egyenlősdi!

Rákosrendező pályaudvaron már hónapok óta fosztogatta a vagonokat egy négytagú banda. Az általuk okozott több mint 50 000 forintos kárért már-már súlyos felelősség terhelte az ott szolgálatot teljesítő vasútőröket, saruállítókat, kocsirendezőket is.

A fosztogatóknak végül lealkonyult, mert egy októberi éjszakán megzavarta őket, sőt egyikük el is fogta, élete kockáztatása árán *Fischer János* vonatvezető és *Kohajda Ferenc* vonatfékező. *Az éber és bátor vasutasoknak megérdemelten ki is utalt 2000 forint jutalmat az igazgatóság illetékes osztálya.*

Nálunk azonban annyira mereven tartja hadállásait az egyenlősdi, hogy a jutalomból egyaránt 400—400 forintot kaptak történetünk hősei is, meg azok is, akik csak a póruljárt fosztogató kézrekerítésének hírére jelentek meg a térfőnöki irodánál, ahová a két vasutas vitte a jómadarat.

Vajon a jutalmazók nem éreztek lelkiismeretfurdalást, amikor olyanoknak adták át az anyagi elismerést, akiknek az orruk előtt szinte naponta sétálgattak be a banda tagjai a pályaudvar területére zsákmányszerző útjaik alkalmával?

(k)

MÁV dunakeszi járműjavító üzem

Feliratkeres

ASZTALOS,
JÁRMŰSZERELŐ,
ÁLTALÁNOSLAKATOS,
FÉNYEZŐ-, MÁZOLÓ
VILLANYSZERELŐ,
ELEKTROMŰSZERÉSZ,
LÁNG-, ÍVHEGESZTŐ,
SZAKMUNKÁSOKAT,
BETANÍTOTT MUNKÁSOKAT
ÉS FÉRFI SEGÉDMUNKÁSOKAT.

Üzemünk rekonstrukciós beruházások révén mind jobban fejlődik, korszerűbbé válik.

Ez a fejlődés vonatkozik a szociális, kulturális és sportlétesítményekre, ellátottságra is.

Balatonlellei és királyréti üdülőnkben üdülési lehetőség.

Dolgozóink és családtagjaik számára ingyenes, illetve kedvezményes belföldi és külföldi utazás.

Munkásszállást biztosítunk.

44 órás munkahét.

Kéthetenként szabad szombat.

Felvilágosítás a munkaügyi osztályon, munkanapokon 7—15 óráig.

MÁV DUNAKESZI JÁRMŰJAVÍTÓ ÜZEM
Dunakeszi Gyártelep.

Készül a vasút fejlesztési koncepciója az V. ötéves tervidőszakra

Az ötödik ötéves tervidőszak fejlesztési elképzeléseivel már most foglalkoznak a vasút vezetői. Negyedik ötéves tervünk tapasztalataiból okulva egy hosszabb tervidőszak feladatainak kidolgozásához alapos, megfontolt előkészítés, műszaki és gazdasági elemzés szükséges. Ez az előkészítés különösen nálunk fontos, mert a vasút nemcsak a következő öt évben, de később is a közlekedés gerince marad. Törekvésünket az is indokolja, hogy *egyetlen gazdasági vezető sem nélkülözheti a dolgozók észrevételeit a vállalati tervek kialakításában.*

A tervkoncepció kidolgozásánál a vasúti közlekedéssel szemben támasztott mennyiségi igények kielégítése mellett a minőségi színvonal, a forgalom-, a személy- és árubiztonság további fokozását tűztük ki célul.

A tervidőszakban a vasúton elszállítandó utasok mennyisége kisebb mértékben — *öt év alatt 1—2 %-kal* — csökken, de ezen belül növekednek a hosszútávú utazások, különösen a nemzetközi utasforgalomban. A kisebb mérvű csökkenés ellenére a személyszállítás vasúti közlekedésre háruló feladatai növekednek, mivel az egyre sürgősebben jelentkező minőségi követelmények — *az utazási idő rövidülése, a zsúfoltság csökkentése, a fokozott tisztaság és kényelem, az udvarias magatartás stb.* — lépnek előtérbe.

A vasút áruszállítási feladatai tovább növekednek. *Öt év múlva várhatóan 2—3 %-kal több árutonnát kell szállítani, mint 1975-ben.* Növekszik az átlagos szállítási távolság is, ami viszont nagyobb szállítási teljesítményeket eredményez.

Az áruszállítás nemzetközi forgalmában is nagyobb feladatokkal számolhatunk. *Az import volumene 15 %-kal, az exporté 16 %-kal, és a tranzit forgalomban elszállítandó áruk mennyisége 12—14 %-kal bővül.* A számokban kifejezett növekedésnél azonban nagyobb feladatot jelent a várható áruszállítási igény kielégítése. Változik ugyanis az áruösszetétel struktúrája, és az arányok a speciálisan szállítandó árufeléségek felé tolódnak el. *Az áruszállítás fokozódó egyenlőtlensége ugyancsak nehezíteni fogja az áruszállítási feladatok megvalósítását.*

A várható szállítási feladatok, a közlekedéspolitikai célkitűzések, valamint a műszaki fejlesztési és rekonstrukciós feladatok következetes végrehajtása érdekében — az igények és lehetőségek egymáshoz történő közelítésében — az alábbi alapelveket kell érvényesítenünk:

— az állóeszközök hatékonyabb kihasználása céljából törekedni kell a fenntartási igények maradéktalan kielégítésére;

— a vonatkozó párt- és kormányhatározatok alapján az anyagi eszközök koncentrálásával és a komplexitás fokozásával csökkenteni kell a befejezetlen állóeszközállományt;

— a vasútüzem termelékenységének fokozására, a meglévő szűk keresztmetszetek feloldására — az egyenkapacitás kialakítására — és a forgalombiztonság növelésére irányuló beruházásoknak elsődlegességet kell biztosítani, ugyanakkor — *a szociális és munkavédelmi célokat szolgáló beruházásokat kivéve* — a nem termelő jellegű magasépítéseket csak korlátozott mértékben lehet előirányozni;

— a belső aránytalanságok részleges felszámolására mintegy 1600 km — elsősorban törzshálózati — pályakorszerűsítés elvégzése szükséges, az egyenkapacitás biztosításához elengedhetetlen állomásfejlesztésekkel együtt;

— fokozni kell a vasútüzem biztonságát elsősorban a hagyományos biztosítóberendezések telepítésével és a számítástechnika reális ütemű fejlesztésével;

— *elengedhetetlen a vontató- és vontatott járműpark további korszerűsítése*, a gőzvontatás részesedésének fokozott ütemű csökkentése, a karbantartó és javító bázisok fejlesztésének arányosítása a korszerű járművek beszerzéséhez;

— a nehéz fizikai munka könnyítése és a hiányzó létszám pótlása érdekében fokozott mértékben kell gépesíteni;

— összehangolt intézkedések szükségesek, hogy a nagyobb volumenű beruházások kivitelezése szakaszosan valósuljon meg az egyes önálló üzemrészek kellő időben történő üzembehelyezésével, *és törekedni kell a folyamatban levő nagyberuházások minél előbbi befejezésére.*

Legnagyobb problémánk a pályakorszerűsítéseknél mutatkozó lemaradás, melynek felszámolása érdekében *évente mintegy 300—320 km vágánycserét kell végrehajtani.* Ennek előfeltétele a rendelkezésünkre álló építőipari kapacitás jelentős bővítése. Ehhez fokozottabb gépesítés és hatékony munkaszervezési intézkedések szükségesek.

Vasúthálózatunk szűk keresztmetszeteinek felszámolása érdekében nélkülözhetetlen néhány budapesti és vidéki nagyállomás, elágazó állomás, valamint határállomás fejlesztése. A fejlesztési koncepcióban szerepel:

— Záhony és körzetének továbbfejlesztése,

— a szolnoki rekonstrukció II. ütemének befejezése.

— Budapest egyes állomásainak — *Bp. Kelenföld, Bp. Nyugati pu., Rákosrendező, Kőbánya—Kispest* — korszerűsítése,

— *Debrecen, Hegyeshalom, Murakeresztúr, Biharkeresztes* állomások teljes és végleges rekonstrukciójának megkezdése, illetve végrehajtása.

Az élet- és vagyonbiztonság fokozása, a sebesség növelése, és nem utolsósorban a munkaerő-tartalékok kimerülése *megköveteli a vonalak és állomások korszerű biztosítóberendezésekkel történő felszerelésének meggyorsítását, a vasúti munkafolyamatok komplex gépesítését és automatizálását.* A magyar vasút e tekintetben nem csupán külföldi összehasonlításban hanem a belső műszaki felszereltséget tekintve is elmaradt.

Az elmaradás részleges felszámolása érdekében *700 km-en önműködő térközbiztosító berendezés építését, a pályaszinti keresztezések biztonságának fokozására mintegy 400—500 önműködő sorompó létesítését, körülbelül 35 állomáson korszerű vágányfoglaltság-ellenőrzéses, egyközpontos biztosítóberendezés üzembe helyezését tervezzük.* A korszerű információs szolgálat technikai alapját a vasútüzemi hírközlőhálózat korszerűsítése jelenti. Számottevő beruházási összeg áll rendelkezésünkre a vasúti üzemirányítás operatív munkájának segítésére, és a vasút gazdálkodásával kapcsolatos ügyviteli feladatok gépesítésére.

A vontató járműpark további korszerűsítésével a gőzvontatás részesedése folyamatosan csökken. Igaz, hogy *vonalvillamosítási programunk valószínűleg szerényebb lesz a IV. ötéves tervidőszakénál, és egyes hálózati pontokon úgynevezett „gőzös szigetek" fennmaradásával számolunk.* Ennek ellenére 1980-ban vontatási teljesítményeink 95—97 %-át, és tolatási teljesítményeink 80—85 %-át korszerű járművekkel kívánjuk biztosítani. E cél elérése érdekében *60 villamosmozdony, 125 nagy-, és 100 kisteljesítményű Diesel-mozdony beszerzését tervezzük.* Teherkocsiparkunk szállítókapacitását 7500—8000 teherkocsi beszerzésével növeljük, a személyszállítás kulturáltságát pedig 1000 korszerű, új személykocsi szolgálná.

A tervidőszak egyik legfontosabb feladata, hogy a korszerű járművek beszerzésével összhangban fejlesszük járműjavító üzemeinket, vontatási telepeinket és kocsijavító részleginket. E feladatok körébe tartozik az *Északi járműjavítóban* a villamos- és Diesel-mozdonyjavító bázis rekonstrukciójának, *Szolnokon* pedig a korszerű Diesel-bázis munkálatainak befejezése. A *Landler Jenő járműjavítóban* a nyitott teherkocsi javítást, *Miskolcon* a többtengelyes teherkocsi javítást, *Debrecenben* pedig a tartálykocsi javítást és tisztítást szolgáló beruházásokat kell megvalósítani. Korszerűsíteni kell többek között *Dombóvár, Békéscsaba, Szombathely és Záhony* vontatási telepeit, *Debrecenben, Szegeden, Pécsbánya-rendezőn* a kocsijavító üzemeket.

A vasutas dolgozók szociális ellátásának további javítását — a nagyberuházások keretében megvalósuló szociális és kulturális fejlesztéseken kívül — *többszáz millió Ft összegű beruházás szolgálja.* A vállalati lakásépítési hozzájárulások és fejlesztések céljaira is többet fordítunk, mint a IV. ötéves tervben. A jelen tervidőszakhoz viszonyítva nagyobb összeget biztosítunk jóléti beruházásokra, vagyis üdülők, gyermekintézmények fejlesztésére, kulturális és sportlétesítmények korszerűsítésére.

Vasutasaink egészségügyi ellátásának javítását szolgálná *mintegy 500 millió Ft értékű létesítmény építése.* Jelentős összeget kell fordítanunk oktatási célokra, valamint a nehéz fizikai munkát gépesítő és munkavédelmi fejlesztésekre.

A felsorolt fejlesztési program — a teljességre való törekvés nélkül — csak tájékoztató jellegű, de alkalmas arra, hogy átfogóan körvonalazza a MÁV ötödik ötéves tervidőszakának célkitűzéseit.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

UNIVERZÁLIS MOTORSZERELŐK

Huszonévesek, akikre mindig számítani lehet

A szombathelyi vontatási főnökségen 14 fiatalból áll a *Luganszki Diesel-mozdonygyár* nevét viselő ifjúsági szocialista brigád. 1970 óta dolgozik együtt ez a munkáskollektíva. Vezetője *Bata Ottó.* Irigylésreméltóan fiatalok: *25 év az átlagéletkoruk.* Valamennyien univerzális motorszerelők, értenek a motor minden részéhez, s ismerik az összes motorfajtát. A régi műhelyben dolgoznak, s hogy nem rosszul, bizonyítja: *tavalyi munkájukért elnyerték a szocialista brigádjelvény bronz fokozatát.*



A szombathelyi vontatási főnökség Bata Ottó által vezetett ifjúsági szocialista brigádja

Ahogy feletteseik elmondották, mindig lehet rájuk számítani. Amikor a főnökség előtt álló egy-egy időszak legfontosabb feladatait megbeszélik a szocialista brigádvezetőkkel, *ezek a fiatalok elsők között jelentkeznek társadalmi munkára, a rendkívüli feladatok elvégzésére.* Így történt ez akkor is, amikor a főnökség 15 db M62-est kapott, s D3-as javításuk összetorlódott, hiszen a kilométer-teljesítmények nagyjából azonosak voltak. Intézkedni kellett, hogy a nagyteljesítményű mozdonyok ne álljanak kihasználatlanul. javításra várva. *Az ifjúsági szocialista brigád tagjai társadalmi munkában munkaidőn túl is dolgoztak, s társaikkal együtt hozzájárultak a javítási idő csökkentéséhez.* Részt vettek munkahelyük környékének csinosításában, s a dolgozók tájékoztatását célzó, a balesetveszélyt megelőző hangosbemondó szerelésében. Az idén *az első félévben 139 óra társadalmi munkát végeztek* a brigádnapló tanúsága szerint. Nem riadnak vissza a téli időjárás okozta nehézségek soron kívüli leküzdésétől sem.

Az ifjúmunkások nemcsak a munkában, hanem az emberi kapcsolatokat illetően is összeforrtak. Ahogy elmondták, *így teljes az életük.* Közösen készülnek az egyik brigádtag kislánának a névadó ünnepségére. A nyáron két alkalommal voltak családostul balatoni kiránduláson. *Horváth János* családi házat épít, s a brigádtagok egy emberként segítettek a fészekrakásban. Közösen adnak vért a betegek gyógyításához. Tavaly három litert adtak, az idén 3,6 litert szeretnének adni. Ha valamelyikük betegágynak dől, rendszeresen meglátogatják. Közös pénztárukból két színházbérletet vásároltak. Eljárnak a városban nemrégen indult munkás-filmklubba is.

A tanulásban szintén példát mutatnak. Hárman marxista középiskolába, ugyanennyien a Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskolába járnak. Emellett a brigádtagok háromnegyed része társadalmi funkciókat tölt be; *aktívan részt vesznek az üzemi párt-, szakszervezeti és KISZ-munkában.* Erre az évre három közös újítást vállaltak. Valamennyi a nehéz fizikai munka könnyítését, a fokozott biztonságot célozza. Nemrégen adták be a kollektívan született ötleteket, s valószínű kettőt közülük be is vezetnek. A brigád közös büszkesége, hogy közülük *Bohus Sándor* kiváló dolgozó lett.

Annak ellenére, hogy a brigád tagjai valamennyien fiatalok, de máris *bekapcsolódtak az utánpótlás nevelésébe.* Négy ipari tanuló dolgozik mellettük, akiket igyekeznek a szakma minden fogásába bevezetni, mindennel megismertetni. Emellett a nyáron a Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola négyhetes üzemi gyakorlaton levő diákjaival is foglalkozott a brigádvezető.

Nem szabad elhallgatni — a brigádot is állandóan foglalkoztató kérdés —, hogy *nagyon várják a megígért új műhely építését.* Mostani munkahelyük ugyanis zsúfolt, korszerűtlen. Fűthető, ugyan, de télen gyakran huzatos, egyes részei hidegek. Az öltöző sem megfelelő, de már épül az új 650 személyes, közös használatra a szertárakkal. S amíg elkészül türelemmel várnak. Az azonban bizonyos, *ha korszerűbb körülmények között dolgozhatnak, teljesítményeik is tovább fokozódnak.*

Sz. T.

CIKKÜNK NYOMÁN:

A síp is anyag

A Magyar Vasutas augusztus 1-i számában megjelent *Csizma és jelzősíp* c. cikk nyomán a MÁV Anyagellátási Igazgatóság részéről javasoltuk a Vezérigazgatóság 12. B. osztályának, hogy a jelzősípokat ne felszerelési tárgyként, hanem anyagként kezelje a vasút.

Javaslatunk eredményeként a 47. számú MÁV Hivatalos Lapban már meg is jelent a közlemény, miszerint az eddig fogyóeszközként nyilvántartott sípokat anyaggá minősítették, így a jövőben a dolgozók részére kiadott jelzősípokat nyugdíjba vonuláskor nem kell visszaszolgáltatni.

Hajós Jenő
osztályvezető
Anyagell. Igazgatóság

Fiatalok üzeme Jászkiséren

Együtt az ifjúságért, az ifjúsággal

Nem túlzás, hogy szinte csodákra képes az az erő, amely egy-egy munkahelyen a gazdasági vezetők, a párt-, a szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet aktivistáinak összefogásában rejlik. Ezt bizonyítják a *MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzemében* szerzett tapasztalataink is.

Hazatértek a gépláncok

Ez az üzem 1964-től 1968-ig *mezőgazdasági gépjavító állomásként működött,* majd átvette a vasút. Azóta egyre fontosabb szerepet tölt be a pályafenntartási és építőgépek elterjedésével együttjáró üzemeltetési, illetve karbantartási feladatok megoldásában. Az ország különböző vasútvonalairól éppen most térnek „haza" főjavításra a kitéráló gépek, valamint az egyenként 6—6 munkagépből álló géplánc-sorok, s amíg előkészítik őket a „befagyás" elmúltával újra kezdődő rohamra, addig sem szünetel az üzem dolgozóinak másik fő tevékenysége: *a pályafenntartási főnökségektől beérkezett, megszámlálhatatlan mennyiségű, mintegy 30 féle kisebb-nagyobb gép generálozása.* Nem mellékes ezenkívül a *gyártási* tevékenység sem, hiszen Jászkiséren *Diesel-motoros teher-vágánygépkocsikat, a felsővezetékeseknek létrás mozgóállványokat, egyéb célra kisebb darukocsikat stb. készítenek.* Kapcsolatban vannak nem vasúti üzemekkel is. Rendelőjük közé tartozik a Budapesti Közlekedési Válalat, a Metró, a Ganz-MÁVAG, a konzervgyárak, hőerőművek és még számos más vállalat.



Zacher Ferenc

Az egykori mezőgazdasági gépjavító tehát rohamosan fejlődött, s ma már mintegy ezer környékbeli lakosnak biztosít állandó megélhetési lehetőséget.

Az erre vonatkozó számok, adatok lepik meg a kívülállót először. Kezdjük talán azzal, hogy az üzem teljes létszámába 1024 dolgozó tartozik, ezzel szemben jelenleg például csak 850 a tényleges munkát végzők száma. Miért? *Mert ötszázan vannak a 30 éven aluliak, akik közül elég sokan katonai idejüket töltik.* Ezenkívül a szülési- és gyermekgondozási szabadságon levő kismamák száma is jóval magasabb egy ilyen üzemben, ahol a dolgozók átlagéletkora mindössze 31 év.

Bízni kell a fiatalokban

Pethes Sándor, az üzem igazgatója 42 esztendős, tehát már az idősebb korosztályt képviseli. Mégis: november 7-re a KISZ Központi Bizottságától megkapta az *Ifjúságért Érdemérem* kitüntetést.

— *Nem tettem én mást, csak mindig azt, amit a szívem diktált* — mondja szerényen. — *Tapasztalatból tudom, hogy bízni kell a fiatalokban, és mindig sokszorosan megtérül az a bizalom, amit nekik adunk...*

Az igazgató szavait a következő számok is alátámasztják: *A jászkiséri üzemben az utóbbi néhány évben 87 fizikai dolgozót helyeztek irányító munkakörbe. A kiemeltek 60 százaléka 30 éven aluli.* Azt is elmondhatjuk, hogy a vezetők mind itt kezdték a munkát, itt tanították őket, és a szakismereteikhez 97 százalékuk megszerezte az érettségit, illetve elvégezte a marxista—leninista esti egyetemet.

Az emberekről való gondoskodás természetesen nem reked meg a következetes vezetőképzésnél. Erről *Csőke Pál,*

Családi körben

Kedves, hangulatos összejövetelt tartottak november utolsó napján *Rákos vontatási főnökség* dolgozói a helyi kultúrteremben. Milyen alkalomból?

Nem volt ennek semmi különleges oka, csak egyszerűen érezték, hogy nem árt néha fehér asztalnál összeülni, beszélgetni, közben egy jóízűt enni, hozzá valamit kortyolgatni, aztán hazamenni, s másnap újult erővel munkához látni. Otthon sem szokták keresni az okát a családtagok, hogy miért ülnek le együtt a terített asztalhoz, márpedig szaladt a kapuból a kertbe, Rákoson régóta vallják a vontatásiak, hogy ők valamennyien egy nagy család tagjai.

A rendezvény költségeire a pénzt az emberek összeadták, a többit *Zombori Jánosra,* a szakszervezeti bizottság titkárára bízták, de a szervezésben nem maradt egyedül.

Kocsis Sándor, a motorrészleg művezetője az összejövetel napjának reggelén — mielőtt munkába indult hatvani lakásáról — még visszamert eszébe jutott, hogy biztosan sokan szeretik a tormát. Kiásott egy jó ölre valót... *Beke József, a kocsijavító műhely vezetője, aki a disznótorok híres mestere, ízletes kolbászt készített...*

Mire minden készen állt, benépesült a nagyterem és *Buzár Ferenc* vontatási főnök üdvözlő beszédként csak ennyit mondott: — *Az évi tervet október 15-re teljesítettük, most tehát a terített asztalnál „dolgozzunk" ugyanolyan lelkesen. Jó évágyat, jó szórakozást!*

K. J.

Ünnepen is menni kell...

Vasutas-karácsony mozdonyon, vonaton, pénztárfülkében

Ilyenkor, karácsony tájt a családi szeretet, az ajándékozás, a gazdagon terített asztalok „fesztiváljának" közeledtével, a fél ország a menetrendet búja: miként utazhat övéihez, barátaihoz, behavazott tájak ölén rejtőző pihenőhelyekre, az ország másik fele pedig a postást lesi: mikor jelenti érkezését a szeretett gyermek, testvér, szülő, rokon. jóbarát. A vasutas ugyanakkor a vezénylési könyvet tanulmányozza, a vezénylet értesítését várja. Mert a vasutasok ünnepnapokon is munkába indulnak.

Közéjük tartozik *Bertalan István* is, a Keleti Vontatási Főnökség mozdonyvezetője, a Dózsa György brigád helyettes vezetője, az utazószemélyzet műhelybizottságának elnöke.

A hivatás tudatával...

— Nincs ebben semmi rendkívüli. Megszoktuk már, nekünk ez így természetes — mondja. *— Ünnep, nem ünnep, menni kell, ez a vasutas dolga, ez a vasutas élete.*

Mosolygós, nyílt tekintetéből látni, nem szólam. Ez a hivástudat megnyilvánulása. Neki, a keszthelyi szegényparasztszülők gyermekének már kicsi korában a mozdony volt minden vágya. Ezért tanult lakatosnak, *ezért kérte felvételét 1949-ben az első adandó alkalommal az Északi fűtőházba, a mai Hámán Kató vontatási főnökségre.*

Ma már meg sem tudná mondani, hány karácsonyestét töltött azóta úton. Most is szolgál majd az ünnepen. Bár, mint említi, a főnökség, a mozdonyfelvigyázók, a szakszervezeti bizottság aktivistái ismét nagy gonddal állították össze az ünnepi „stratégiai" tervet, vigyázva, hogy azok, akiknél kisebb gyerek van a családban, karácsony este lehetőleg otthon legyenek vagy a három napból legalább egyet otthon töltsenek.

— Az én fiaim már nagy legények, tudják, megértik mi az apjuk dolga...

Nőtlen ember

Budapest Nyugati pályaudvaron is elv, hogy a családosok lehetőleg otthonukban töltsék a karácsonyt és helyettük a fiatalok, közülük is elsősorban a nőtlenek vegyék át a szolgálat nagyobb részét.

Horváth József ugyan nem fiatal ember már, hiszen egy évvel meg is haladta a negyvenet, de még nőtlen és most is zokszó nélkül vállalja az ünnepi szolgálatot. 1957-ben jött a vasúthoz. Kirakó lett a vonatkíséretnél, majd jegyvizsgálói és vonatvezetői vizsgát tett. *Azóta már nem egy olyan karácsonya volt, hogy tehervonatra osztották be.* Egyébként távolsági személyvonatokat, rangos nemzetközi gyors- és expresszvonatokat kísér.

— Tavaly karácsony estéjén utastájékoztató szolgálatot teljesítettem a Nyugatiban, több jegyvizsgáló társammal együtt, de készen álltunk arra is, hogy mozgó jegypénztárosként működjünk közre, ha tumultus lenne a pénztáraknál — mondja.

Az idén, 24-én *Ugrai Mihály* vonatvezető szakaszában a 8.30-kor induló *Hungária Expresszen* jegyvizsgálóként teljesít majd szolgálatot, *Morvai Sándorral* együtt. Vissza a *Balt Orienttel* érkezik, utána a vonatkísérő laktanyában szobatársával, *Vendel Gyulával* és baráti körének többi tagjával töltheti el a karácsonyestét. Másnap szülővárosába, Győrbe utazik, hogy meglátogassa elhunyt bátyjának családját és ajándékot vigyen 17 éves kis unokahúgának.

Megkérdeztük Horváth Józsefet, mire hívja fel a fiatalabb jegyvizsgálók figyelmét a karácsonyi szolgálatban, úgy is mint tapasztalt régi vasutas, úgy is, mint párt-alapszervezeti szervező titkár, nemkülönben mint a KISZ-szervezet egykori vezetőségi tagja.

— Karácsonykor igyekezzenek öltözködésükben és egész megjelenésükben még választékosabbak lenni — mondja. *— Legyenek még figyelmesebbek, még udvariasabbak, még segítőkészebbek, mint máskor.* Ügyeljenek arra, hogy az utasokat a legcsekélyebb idegesítő benyomás se érje, hadd lássák, érezzék, hogy a vasutasok igyekeznek ünnepi légkört teremteni.

A pénztárosnő

A pályaudvarokon legtöbbször a személypénztárnál lehet észrevenni az ünnepek közeledtét. Most is, hogy a december 9-i újságokban megjelent a MÁV-nak az utazóközönséghez intézett kérése — elővételben váltsák meg karácsonyra a jegyeiket — egyszeriben megélénkült a pénztárak környéke. A Keleti pályaudvar alagsori pénztárai előtt már vonatmentes időben is sorok képződtek.

— Pedig ez még nem az igazi ünnepi forgalom — mondja *Józsa Ferencné* személypénztáros, a 7-es pénztárfülkében —, de már jelzi, mi következik és mutatja azt is, hogy nem hiábavaló a pár éve megkezdett előváteli propaganda. Az utasok lassan belátják, hogy nekik is jobb, ha előre megváltják jegyüket és így elkerülhetik a torlódást, az indulás előtti idegeskedést. Évről évre több az utas és nyilván az idén sem csökken az utazási láz. 17-én, 18-án indul a roham, s 22-én válik a legerősebbé. *Ekkor aztán helyén kell legyen a pénztáros szeme, esze, keze. 398 féle jeggyel dolgozunk, s ezeket egytől-egyig pontosan ismerni kell, vonatnemenként, kocsiosztályok szerint, különböző távolságokra, figyelembe véve a kedvezményeket.* Addig nincs is zűr, amíg valaki egyké személyre vált jegyet, hanem amikor egész család utazik három négy gyerekkel és majdnem minden családtagnak más-más jegy jár, akkor jön a neheze. Pillanatok alatt öt-hat számot összeadni, szorozni, jegyet kiadni, pénzt beszedni, visszaadni, útbaigazítani. *De mindennél fontosabb a nyugalom. Elveszett az a pénztáros, aki ilyenkor kapkod, idegeskedik.* Az ünnep után következik a zárlatkészítés, ami sokszor 6—8 órai munka, s csak azután mondhatjuk, hogy túljutottunk a nehezén.

Az ünnep első napján

— Család? Van-e?

— A férjemtől elváltam, szüleimmel, kislányommal élek Tatabánya-Újvárosban, háromszobás lakásban. Onnan járok a Keletibe. Édesanyám évek óta munkaképtelen, fekvő beteg, a kislányom 11 éves iskolás. Szerencsére a karácsonyi ajándékokat már megvettem. De nem mondom meg, ki mit kap tőlem, mert haza szoktam vinni az újságot, ha elolvassák, oda a meglepetés. *Különben az ünnep első napján jövök szolgálatba, 15 órára, éjszakai műszakra...*

Ami bizonyos, nehéz szolgálat a személypénztárosé is, különösen karácsonykor. De *Józsa Ferencné* — ez a jó megjelenésű, csinos asszony, aki 1951-ben váltókezelőként itt, a Keletiben kezdte a vasutat, majd a segédtiszti tanfolyam elvégzése után távírász, forgalmista, illetve személypénztáros volt Tápiószelén, Tatabánya-Felsőn — az ország legnagyobb személypályaudvarán is derekasan megállja a helyét, sok nőtársával együtt.

Akik a karácsonyi ünnepeket végig otthon tölthetik, gondoljanak rájuk...

Szász Ferenc

Téli utazás hideg kocsiban külföldre

Varsóba utaztam november 23-án a *Báthory Expresszel*, amikor is mínusz 6—8 C-fok volt a külső hőmérséklet. Bent, a 26. sorszámú MÁV-kocsiban — első osztályon — csaknem ugyanolyan hidegben tettük meg az utat. Komáromban a Csehszlovák jegyvizsgáló még kedelyesen biztatta az utasokat: *„Mi majd rendesen fűtünk!"* Később sajnálkozva közölte: *„Hibás a MÁV-kocsi fűtőberendezése."*

Lengyel kollégáink sokkal prózaibb megoldást választottak: egyszerűen nem vették át, hanem kisorozták Petrowicében a magyar kocsit. Innen ezért állva utaztunk, de a jól fűtött, 2. osztályú lengyel kocsiban legalább átmelegedhettünk.

Visszafelé, november 26-án a *Polonia Expressz* MÁV-kocsija (az 1. osztályú) már Varsóból lezárva indult, mivel nem volt fűthető. Kérdezem ezek után, kiknek a lelkiismeretlenségén múlik, hogy hideg télen 16—18 órás útra elindítanak vagonokat, tele utasokkal, hibás fűtőberendezéssel? Ki a felelős azért, hogy a MÁV-kocsikat „rezsiben" kell hazaküldeni külföldről?

Schubert Gyula
műszaki vezető

MESSZE-E A MESSZE?

Milyen messze van Hatvan Budapesttől? Nagyon messze, legalábbis időben, *tehervonattal.*

Bódi Ottó hatvani vonatvezető utazási naplójával bizonyította, hogy november 16-án 15 órakor jelentkezett a honállomásán szolgálatba, majd 16 óra 48 perckor indult el Budapest-Ferencvárosba a 6377. számú vonattal. Pontosan *kilenc óra és hat perc telt el, amíg megtette a 66 kilométeres távolságot. Vissza önköltségben küldték a 312-es személyvonattal,* tehát 18 távolléti óra kellett egy fél fordulóhoz.

Sz. F.

Kellemes ünnepeket

Sokszor elhangzik a jókívánság ezekben a napokban. Rokonok, barátok, ismerősök, munkatársak kívánnak egymásnak kellemes karácsonyi ünnepeket, boldog új évet.

Az, hogy valóban mennyire lesz kellemes százezrek, milliók számára az ünnep, rajtunk, vasutasokon is múlik. Sok év tapasztalatai, statisztikái alapján készült a közlekedés, a MÁV ünnepi programja. A tervet egyeztettük a Volánnal is, hiszen az utasok közül sokan autóbusszal érkeznek a pályaudvarokra, s a célállomásokról ezekkel folytatják útjukat. A járműjavítókban a szakemberek mindent elkövettek, ami tőlük tellett: több százzal kevesebb személyszállító kocsi vesztegel most a műhelyekben, mint más időszakokban. Ez a jól szervezett munkának köszönhető. A menetrendben már egész sor olyan vonat szerepel, amely csak közvetlenül az ünnepek előtt és után közlekedik. Ezenfelül Budapestről 200 mentesítő vonat indul, illetve érkezik ide az ünnepi időszakban. Megerősítjük a jegypénztárakat, az információs szolgálatot, s a vidéki csomópontokról üres szerelvények robognak majd a főváros felé, hogy legyen itt elegendő kocsi, amely a vidékre igyekvőket viszi. Az is sokéves tapasztalat, hogy a nagyobb feladatot a karácsonyi ünnepek előtt forgalom lebonyolítása jelenti, mert a visszautazás megoszlik, sokan ilyenkor veszik ki szabadságukat, több tízezer gyerek vidéken vakációzik, s csak az ünnepek után, január elején térnek vissza.

Az igazgatóságok részletes intézkedési terveket készítettek. Tehát a műszaki, és ami még fontosabb, a személyi felkészülés megtörtént. A feladat azonban rendkívül nagy. Sokéves tapasztalat: a karácsony előtti napokon elsősorban a fővárosban és a megyeszékhelyeken a forgalom legalább megduplázódik. Hirdettük, felhívtuk a figyelmet: váltsák meg elővételben a jegyeket. Ezzel sokan éltek, de még mindig nem elegen. Így az utasok döntő többsége közvetlenül a vonatindulás előtt akarja megváltani a jegyét. Sokan vannak, akik csak egy évben egyszer utaznak, tájékozatlanok, elvárják tőlünk, vasutasoktól, hogy készségesen álljunk rendelkezésükre, adjunk információt. A vasutasok év végi vizsgája. nehéz napjai következnek. A teherforgalomban igen jelentős eredményeket értünk el. Most azonban millók előtt vizsgázunk. A vasút 144 ezer dolgozóján, pontosabban azon a mintegy negyvenezer emberen múlik, akik a személyszállítás közvetlen lebonyolításában vesznek részt, hogy hogyan kívánunk a MÁV nevében kellemes ünnepeket az országnak.

Jólesik majd a pihenő a karácsonyi roham után. Minden vasutasnak ezúton családjukkal együtt sok sikert, boldogságot, jó egészséget és nagyon kellemes ünnepeket kíván:

A MÁV Vezérigazgatóság
(x)

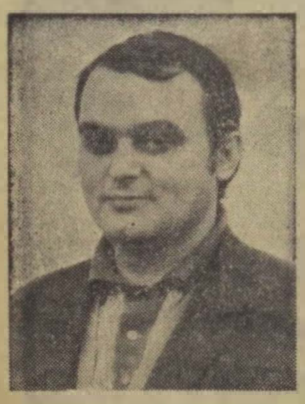
Távközlősök társadalmi munkája a II. számú váci bölcsődében

Vác város Tanácsa II. számú bölcsődéjének dolgozói és a szülők nevében ezúton köszönjük a MÁV 230 120-as távközlési szakasz 12 tagú közösségének, a *Dunakanyar szocialista brigádnak* mintegy 20 000 forint értékű társadalmi munkáját, amelyet bölcsődénkben végzett a brigád.

Őszintén szólva, nagy gondban voltunk, amikor a ránk bízott gyermekintézmény 500 méter hosszú kerítésének, illetve az évek folyamán megrongálódott kapunak a felújítása szükségessé vált. Ekkor közölte velünk *Schultz Róbert*, a távközlési szakasz művezetője, hogy a Dunakanyar szocialista brigád tagjai elvállalják a munkát, sőt bölcsődénk patronálását.

Szabad szombatokon és vasárnapokon attól kezdve bölcsődénkben dolgoztak a műszerészek. *Rozsdátlanították, majd alapozták és eredeti, zöld színűre festették a hosszú kerítést, valamint a vaskapu alkatrészeit, s kijavították a zárakat.* A szorgos társadalmi munka eredményeként megtakarított anyagiak is hozzájárulnak ahhoz, hogy intézményünkben több gyereket tudjunk elhelyezni és részükre még jobb ellátást biztosíthassunk.

Csáki Györgyné,
a bölcsőde vezetője



Csőke Pál párttitkár

az üzem 26 éves párttitkára beszél:

— Igazgatónkkal és Ivanics Gyula szb-titkárral, Rideg Istvánnéval, az üzemi KISZ-bizottság titkárával sokat gondolkoztunk azon, mit tehetünk annak érdekében, hogy az itt dolgozó embereknek olyan munkahelyi körülményeket teremtsünk, amilyet joggal elvárhatnak becsületes munkájukért. A vasút felső vezetősége segítségével az idén korszerű szerelőcsarnokot és szociális létesítményeket avathattunk, de saját erőből, a dolgozók nagyarányú társadalmi munkájával is sok mindent sikerült megvalósítanunk.

Nagyrészt így készült el az üzemi óvoda, ahol 34 kisgyermeket tudnak elhelyezni. *Az úgynevezett kismamabusz minden reggel járja a környéket, és az anyukákkal együtt viszi a gyerekeket a munkahelyre, illetve az üzem területén levő óvodába.* A Jászapátiból bejáró (nem gyermekes) dolgozók reggelenként különvonattal érkeznek. A kölcsönös segítőkészség alapján az üzemi konyha biztosítja Jászapáti állomás vasutasainak étkeztetését, méghozzá úgy, hogy az ebédszállítás céljára az építőgépjavítók átalakítottak egy selejtezett tehervágány-gépkocsit, amely minden szempontból megfelel a közegészségügyi előírásoknak. *A gépegységekkel télre bevonult mintegy 170 dolgozó kellő elszállásolását ERDÉRT-faházakból készült kényelmes munkásszálláson biztosítják,* és még hosszan sorolhatnánk az ehhez hasonló eredményeket.

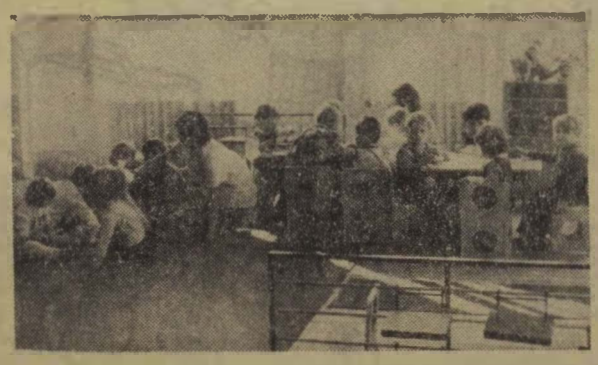
Elismerés a KISZ KB-tól

Mindennek megvalósításához a szocialista brigádok és a KISZ-esek, szakmunkástanulók — többségükben vasutasok gyermekei — csaknem félmillió forint értékű társadalmi munkát végeztek. Most éppen 600 facsemete elültetése van soron...

— A KISZ Központi Bizottságtól is elismerést kaptunk legutóbb a jól végzett gazdasági és ifjúságpolitikai munkáért — mondja *Zacher Ferenc*, a Váci Mihály nevét viselő KISZ-alapszervezet titkára. — Az öt alapszervezet közül a miénk is elnyerte a KISZ KB dicsérő oklevelét, egyénileg pedig 11 fiatal kapta meg ugyanezt a kitüntetést november 7-re.

— Meg kell hagyni, szép eredmények születnek nálunk a közös munka nyomán — szól *Csillik Ferenc*, aki 12 évig volt az üzem párttitkára, s most őt is felkérték a fiatalok, hogy a téli KISZ-oktatásokon tartson előadásokat. — A legfőbb mondanivalóm ott is csak az lesz, hogy ezen az úton kell tovább haladnunk, a tömegszervezetek és a gazdasági vezetők összefogásával...

Jurklevicz Tibor



Kicsinyek az üzemi óvodában

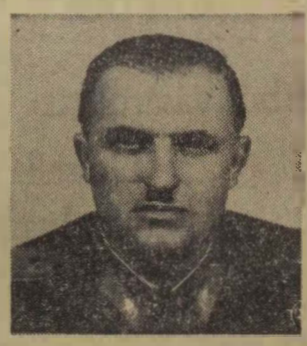
Szolgálatban, túl a hatvanon...

Dunavarsány már nem állomás, csupán megállóhely, s az ide beosztott öt vasutas *Délegyháza* állomás létszámába tartozik. Ez a tény azonban semmit nem változtatott azokon az érdemeken, amelyeket a Dunavarsányban szolgálatot teljesítő dolgozók a korábbi években szereztek.

— Bizony, annak idején ötször nyertük el a kiváló címet — mondja *Cziráki József* kereskedelmi tartalékos, aki már vagy három éve „üres állás"on helyettesíti a nyugdíjba ment *Csaplár Pista* bácsit. Az igazsághoz tartozik persze, hogy jó esztendeje Cziráki József is betöltötte a 60. életévét, de még hallani sem akar arról, hogy végleg letegye a szolgálatot.

— Hány éve dolgozik a vasútnál? — kérdezem.

— *Kilencszáznegyvenben kezdtem, tehát 33 évvel ezelőtt szegődtem a MÁV-hoz* — szól csendesen. — Előbb pályamunkás voltam a Nyugatiban, azután raktári munkás lettem. Akkoriban le kellett tagadnom, hogy elvégeztem a polgári iskolát. Később kocsifelíró beosztást kaptam, s elhelyeztek Szabadkára. A forgalmi önállósító vizsgát csak a felszabadulás után tehettem le, amikor már Dunakeszi állomáson dolgoztam. Utána több állomáson voltam forgalmi szolgálattevő, végül Kiskunlacházán kötöttem ki...



Józsi bácsi jelenleg is a közigazgatásilag Lacházához tartozó Pankházáról jár szolgálatba, s ott nevelte fel a két fiát is. Ma már — ahogy ő mondja — boldog nagyapa.

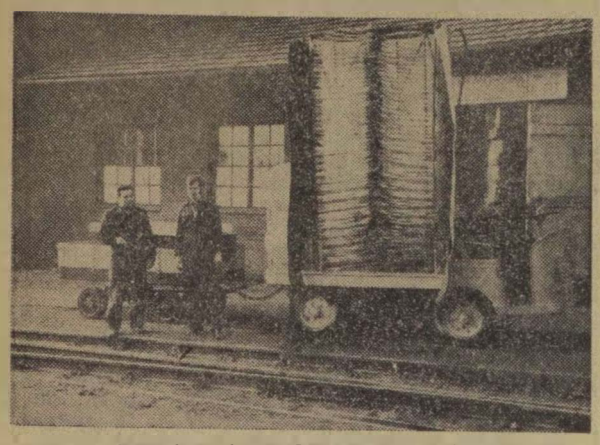
— Végeredményben nehéz volt a 33 évi szolgálat?

— Először nagyon nehéz, később mind könnyebb. Az ötvenes évek végén egy szívtrombózist is átvészeltem, miután a kórházi orvosok minden tőlük telhetőt elkövettek teljes gyógyulásomért. Azóta nincs semmi baj, nyugodtan dolgozom. *A munkámért megbecsülnek, többször kiváló dolgozó kitüntetést is kaptam...* Egyetlen óhajom van csupán: egy fürdőhelyre szeretnék üdülési beutalót kapni. Erre a taksonyi szakszervezeti bizottságtól már ígéretet kaptam, s remélem, ez meg is valósul...

L. Simon Zsuzsa

Pörgő kefék a villamostargoncán

Önjáró kocsimosót szerkesztett két pécsi újító



„Bevetésre kész" a fürge kocsimosó jármű

Lapunk előző számában fényképes tudósítást közöltünk a CIMEX angol cég osztrák leányvállalata által a MÁV-nak megvételre ajánlott takarítógépekről, köztük az Exact univerzális magasnyomású kocsimosó gépről. Most viszont a pécsi igazgatóságról, a Pécs állomáson már munkába állított mozgó kocsiszekrénymosó gépet mutatjuk be, amelyet két ujító — egy idős és egy fiatal szakember —, *Szabó Gyula* nyugdíjas műszaki főellenőr és *Fülöp György* mérnök-intéző szerkesztett.

A villamostargoncára szerelt forgó kefék, miközben a jármű kis szerkocsijával végighalad a vágányok között, *15-20 perc alatt tisztára mosnak egy 6-8 kocsiból álló szerelvényt.* Ugyanezt a munkát négy ember csaknem négy óra alatt képes elvégezni. Az újítás kipróbálása közben már bebizonyosodott, hogy *az állomást érintő szerelvények mindegyike lemosható 24 óránként.* A külső mosástól mentesített dolgozókat ugyanakkor a belső takarításra lehet átállítani.

Amennyiben az újítás a kísérleti időszak további részében is beváltja a hozzá fűzött reményeket, akkor — a szakemberek véleménye szerint — minden olyan állomáson érdemes egy-egy ilyen gépet beállítani, ahová személykocsik vannak állomásítva, illetve ahol nem kerülhet sor műszaki pályaudvar építésére.

Az okos, ötletes gép előállítási költsége — a villamostargonca értékével együtt — *nem haladja meg a 300 000 forintot*, és kezelése sem kíván különösebb szakismeretet.

A moszkvai béke-világkongresszus a világ népeinek közgyülése volt

December 6-án, a vasúti főosztály kultúrtermében *Nagy Mária*, az MSZBT főtitkára, az Országos Béketanacs elnökségének tagja beszámolót tartott a moszkvai béke-világkongresszusról. Az előadáson részt vettek a vasúti főosztály, a Nyugati-pályaudvar, a BVKH, a Nyugdíjhivatal meghívott dolgozói és a Hazafias Népfront VI. kerületi aktivái. Jelen volt *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója is.

Dr. Pethes Imre, a vasúti főosztály MSZMP bizottsága titkárának bevezetője után *Nagy Mária személyes élményei alapján elevenitette fel az október végi nevezetes esemény napjait.* Beszélt a részvevőkről, akik a világ szinte valamennyi országának haladó erőit képviselték. Emlékeztetett *Romes Csandrának*, a Békevilágtanács főtitkárának beszédére, aki a kongresszust a világ népeinek első közgyüléseként jellemezte.

Elmondta, hogy rendkívüli hatást tett rá *Hortensia Allendének*, a fasiszta puccsistákkal vivott harcban elesett chilei elnök özvegyének szenvedélyes hangú felszólalása, melyben személyes fájdalmát egy szóval sem említve, *a chilei nép nevében megköszönte a békeszerető erők szolidaritását* és kérte, hogy összefogásukkal segitsék a chilei hazafiak életének megmentését.

A kongresszus legfontosabb eseményeként emelte ki *Leonyid Brezsnyev* beszédét —, amely azokban a napokban érthetően — a Közel-Keleten éppen dúló háborúval, és az ezzel kapcsolatban kialakult világpolitikai helyzettel is foglalkozott. A szovjet párt főtitkára felszólította a béke híveit: *küzdjenek a még meglévő fegyveres konfliktusok igazságos rendezéséért, a kollektív biztonsági rendszerek megteremtéséért, a fegyverkezési hajsza felszámolásáért,* az egyenjogúságon és kölcsönös előnyökön alapuló gazdasági, tudományos és kulturális együttműködés megteremtéséért a világon.

ELISMERÉS A FŐVÁROSI TANÁCSTÓL

Mit tettek a vasutasok Budapestért?

„A szép, tiszta Budapestért!" mozgalomhoz a múlt év márciusában az elsők között csatlakozott a MÁV Budapesti Igazgatósága. Az azóta eltelt 19 hónap eredményeit nemrég értékelték az igazgatóság kultúrtermében.

Az ünnepélyes hangulatú eseményen részt vettek az akcióban kitűnt vasutasok, szocialista brigádok, s megjelent körükben *Voller Ferenc*, a Magyar Vöröskereszt budapesti titkára is. Bejelentette, hogy a Fővárosi Tanács megállapítása szerint *a budapesti vasutasok tették a legtöbbet azért, hogy Budapest tavaly ugyan szép, tiszta volt, mint rendezett legyen.* Ezért a MÁV Budapesti Igazgatósága Centenáriumi Emlékérmet kapott.

Ezekről az eredményekről *Tóth János* vasútigazgató szólt be részletesen. Többek között *elismeréssel szólt a forgalmi osztály szocialista brigádjáról*, amelynek tagjai sok száz órás társadalmi munkájukért külön dicséretet kaptak a Fővárosi Tanácstól. Hasonlóan *kimagasló munkát végeztek az épületfenntartási főnökség kertészei is, a MÁV Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség dolgozói is.* Nekik köszönhető többek között, hogy az úttörővasút fevételi épületei megszépültek, s az azokat övező parkokat szintén rendbehozták a kisvasút fennállásának 25. évfordulójára.

A vasutasok által végzett mintegy 12 000 óra társadalmi munkában olyan feladatok elvégzése szerepel, mint például a főváros területén levő vasúti telepek, pályaudvarok 60 kilométer hosszú kerítéseinek festése, felújítása, átépítése, parkok fásítása, nem vastúi iskolák, oktatási intézmények belső tatarozása mintegy 200 000 forint értékben stb. A dolgozók kollektív mozgósításában *követésre méltó példát mutatott a ferencvárosi vontatási főnökség,* amelynek dolgozói — több szocialista brigáddal — nemcsak munkahelyükön, hanem a IX. kerület területén is kiemelkedő munkát végeztek. *Négy szocialista brigádjuk ezért a kerületi tanácstól kapott Centenáriumi emléklapot vagy emlékplakettet.*

A dolgozók ilyen szellemű vasútigazgatóság anyagi erőfeszítésével párosult. *Az idén 1,3 millió forintot fordítottak az állomások, állomási előterek virágositására.*

Séra Sándor

Jobb szemet hunyni...?

Egy fegyelmi büntetés margójára

November 28-án *fütetlenül* indult el Budapest-Déli pályaudvarról Pécsre az 1902-es számú gyorsvonat. A vonat második felébe sorozott I. osztályú kocsiban mínusz 8 C fokot mért egy didergő utas. A többi kocsiban is szidta mindenki a kalauzt, ő viszont türelmesen magyarázta a zúgolódóknak, hogy nem tehet a fűtés hiányáról. *Jelentést tett indulás előtt a hideg kocsikról*, s remélhető, hogy később melegebb lesz.

A hideg azonban Pusztaszabolcsig sem mérséklődött, mert a harmadik kocsinál nem ment tovább a gőz. A kalauz kérte a kocsivizsgálók beavatkozását. *„Nem számit a hideg, gyerünk: gyerünk, ne verjük el a vonatot!"* — szólt a forgalmi szolgálattevő, s már lendítette is a tárcsáját.

A még meg nem fagyott utasok ismét a kalauzra támadtak, ám ő megint türelmesen nyugtatgatott mindenkit, elnézést kérve a vasút nevében. Közben a nőket, gyerekeket, a gyengébben öltözött időseket átsegítette az első kocsikba. A további zaklatástól azonban nem ez mentette meg, hanem az, hogy a gyorsvonat befutott Sárbogárd állomásra, ahol aztán az utasok végső segítséget reméltek a vasúti személyzettől.

Megállás után a jegyvizsgáló ismét rohant a vonatvezetőhöz és a forgalmistához, mire el is kezdődött a futkározás annak érdekében, hogy valaki megtalálja a gőz elakadásának okát. Csakhogy az eredmény bevárása nélkül az állomásvezető utasítást adott az indulásra. Kalauzunk azonban kifogást emelt, amit az ügyeletes tiszt cseppet sem méltányolt.

— *Nem lehet szórakozni, itt az igazgató!* — kiáltotta.

A jegyvizsgáló — mivel egyáltalán nem tartotta szórakoztatónak, amit az utasok érdekében próbált tenni — dühösen kifakadt: *„Azért vagytok begazolva, mert itt az igazgató? Annál inkább intézkedni kellene...!"*

A gyorsvonatot az állomás elküldte, a jegyvizsgálónak sem esett bántódása, s Dombóvár állomáson a műszakiak végre elhárították a hibát.

A sárbogárdiak felháborodva jelentették a történteket a Déli Pályaudvar állomásfőnökségének és ott meghozták a 2838/73. számú fegyelmi határozatot.

Az olvasó persze téved, ha azt hiszi, hogy széles körű vizsgálat alapján megbüntették mindazokat, akik vétkesek a fűtés elmaradásában. Ehelyett csak egyetlen dolgozót sújtottak: *Kelénsz István* jegyvizsgálót, az 1902-es gyorsvonat kalauzát, aki legalább próbált valamit tenni a hiba megszüntetéséért.

— Milyen jogcímen büntették meg?

Azon a címen — olvashatjuk *a fegyelmi eljárás mellőzésével hozott határozatban* —, hogy „megengedhetetlen érintkezési formát használt Sárbogárd állomáson az ügyeletes tiszttel szemben". Igen, ezért kapott *szigorú megrovást*, miután a fegyelmi jogkör elsőfokú gyakorlója enyhítő körülményként figyelembe vette, hogy a jegyvizsgáló még csak két évet töltött el a vasútnál *(nem szokhatta meg, hogy a mulasztások fölött jobb szemet hunyni?)*; továbbá, hogy érettségizett; hogy ez alatt a két év alatt az összes megszerezhető forgalmi és keres-

kedelmi szakvizsgát letette és már forgalmi önállósító vizsgára készül. Végeredményben tehát *nagyon karakán fiatalember.*

Kérdés ezek után, vajon miféle büntetést kapott volna, ha csupán olyan lenne ő is, mint a többiek, akik miatt a vonat fűtetlenül közlekedett? *Akik büntetlenül úsznak meg súlyos, napirenden ismétlődő mulasztásokat...*

(kovács)

UTASELLÁTÓ

Utazás előtt
és utazás után

KARÁCSONYI AJÁNDÉKOT:
szaloncukrot, csokoládét,
emléktárgyakat, könyveket,

nagy választékból vásárolhat
az Utasellátó
pályaudvari
pavilonjaiban



UTASELLÁTÓ

A Magyar Vasutas társadalmi munkásai

Levelezők, tudósítók és lapterjesztők jutalmazása a sajtónap alkalmából

A magyar sajtó napja alkalmából ismét találkoztak a szerkesztőségünk által december 6-án rendezett ankéton lapunk levelezői, tudósítói, a *Magyar Vasutas* legjobb terjesztői. A baráti és bensőséges hangulatú összejövetelen részt vett *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára is, aki már két évtizede vesz részt a vasutas sajtó irányításában.

A Magyar Vasutas társadalmi munkatársait *Visi Ferenc* felelős szerkesztő üdvözölte, s megköszönte áldozatos, hozzáértő és igen hasznos segítségüket, majd *Gulyás János tájékoztatta a részvevőket a vasút jelenlegi gazdasági helyzetéről, az abból adódó szakszervezeti feladatokról, az elért eredményekről, amelyeket a sajtó munkatársainak is érdemes szem előtt tartani feladataik teljesítése közben.*

A szerkesztőség és a szakszervezet vezetőinek a levelezők, tudósítók, lapterjesztők iránti megbecsülését fejezték ki az ankét végén kiosztott pénz- és tárgyjutalmak, ajándékok is.

Az ankét után, fehér asztalnál sok olyan vasutas foglalt helyet, akik már nagyon régen tartoznak a levelezők, tudósítók népes gárdájába. Köztük az egyik legrégibb, legismertebb:

SZILÁDI SÁNDOR



Még az ötvenes évek elején kezdte írni a mindig figyelemre méltó eseményekről hírt adó, a vasutasok problémáival, ügyes-bajos dolgaival foglalkozó, feltétlenül segíteni szándékozó leveleit a szegedi igazgatóság területéről. Most, két évtizedes tudósítói tevékenysége után, *nyugdíjasként is ugyanolyan fiatalos energiával, ügybuzgalommal szolgálja tollával a vasutat, a szakszervezeti mozgalmat, az embereket, mint ahogyan annak idején elkezdte.*

Reméljük, a jövőben sem fárad el, és még sokáig közölhetjük mindig gondosan papírra vetett sorait.

Egy másik hasonló korú és szorgalmú tudósító-levelezőnk:

PINTÉR LAJOS



Nyugdíjas főfelügyelő, aki hosszú ideig Vácrátót állomásfőnöke volt. Két évtizedes levelezői munkássága is bizonyítja, hogy nemcsak igazgatósági kozpontból, csomópontról, nagy üzemből lehet sok érdekes, közérdekű levelet küldeni, hanem mellékvonali, kis szolgálati helyről is. *„Csak" az kell hozzá, hogy a tudósító észrevegye cseppben a tengert, a környezetében dolgozó emberek jó tulajdonságait, törekvéseit, gondjait,* és általános érvényűvé, érdekessé tudja tenni az első pillantásra jelentéktelennek tűnő „apróságot".

Pintér Lajos képes erre, s ez a képessége is szerepet játszott abban, hogy 1958 óta tagja szakszervezetünk központi vezetőségének.

UGLYAI SÁNDOR



Az egykor sportemberként ismert miskolci tudósító bámulatos aktivitással végzi önként vállalt sajtómunkáját is.

Jó kedélyű, tréfálkozó ember, ám ha jó ügy előbbreviteléről, a dolgozók érdekeinek felkarolásáról van szó, nem ismeri a tréfát. Érdekes persze, hogy ez fordítva is igaz: *amikor komolyan, szívvel-lélekkel dolgozik, ezt is jókedvében teszi.*

Gergely—Szász

VARGA GYUSZI

A Rákóczi szocialista brigád fogadott gyermeke

A *Hámán Kató szertárfőnökség* húsztagú Rákóczi szocialista brigádja egy évvel ezelőtt került közelebbi kapcsolatba a MÁV kőszegi nevelőotthonnal. *Szabó József* brigádvezető és *Mészáros Imréné* raktáros javaslatára egy olyan gyereket „keresett" az ezüstkoszorús közösség, akinél a brigádtagok pótolhatnák a szülői szeretetet.

A „fogadott fiú" *Varga Gyula* lett. Azóta Gyuszi már elkerült Kőszegről Ikervárra, s ott tanul hegesztőszakmát az állami gyermeknevelő otthonban, de a kapcsolat továbbra is megmaradt. A budapesti brigád tagjai felváltva látogatják a fiút új helyén, s együtt örülnek a jó tanulmányi előmenetelnek, Gyuszi szorgalmának, példás magatartásának. A látogatók soha nem mennek üres kézzel, legutóbb is *Gazdálkodj okosan* társasjátékot vitt a brigádtagok nevében ajándékul Mészáros Imréné.

Gyuszit persze nem is kell különösebben biztatni az okos tervezgetésre. Elmondta, hogy két év múlva — amikor már szakmával kikerül az életbe — *olyan otthont próbál teremteni, ahol a jelenleg nehéz körülmények között élő édesanyja és három testvére is ellakhatna.*



Mészáros Imréné, a brigád küldötte ez alkalommal sem ment üres kézzel látogatóba Varga Gyuszihoz

— *Szép terv* — helyeselnek a brigádtagok, s a cél eléréséhez, a kedv fokozásához ők is hozzájárulnak. Takarékbetétkönyvet váltottak Gyuszi nevére, s havonta 200 forintot tesznek be, hogy annak idején legyen némi induló összeg, amit azután is tovább lehet szaporítani.

Képünket Ikervárott, az Állami Nevelőotthon parkjában készítette *Tenta György*, miközben a Hámán Kató szertárfőnökség Rákóczi brigádjának ajándékát Mészáros Imréné átadta Varga Gyuszinak.

(séra)



Tizenöt gyermek névadó ünnepségét tartották meg ismét a Vasuti Főosztály kultúrtermében. A szakszervezeti bizottság és a KISZ-vezetőség által rendezett ünnepségen úttörővasutasok avatták tiszteletbeli kisdobossá a kis állampolgárokat.
(Laczkó Ildikó felvétele.)

Születésnap

Urbán Szabó Gergely november 17-én volt 80 éves. Ebből az alkalomból otthonában keresték fel és virággal, ajándékokkal köszöntötték a Vasutasok Szakszervezete, a szakszervezet budapesti területi bizottsága, valamint a Budapest-Keleti Állomásfőnökség nyugdíjas csoportjának képviselői.

Gergely bácsi ezen a napon ünnepelt volt. Máskor is szeretettel, féltéssel vették körül a család tagjai, de most minden fokozott formában jelentkezett. Több volt a meleg, a figyelmesség, s lám vendégek is érkeztek, hogy kezet szoríthassanak vele és a további esztendőkhöz jó egészséget kívánjanak.

Nyolcvan év. Ma már nem ritkaság ilyen magas életkor, mégis tiszteletre méltó. S ha még ráadásul olyan szorgalmas múltat is takar, mint Gergely bácsié — feltétlenül szót érdemel.

Látta Lenint

Beszélgetés közben, az ünnepi asztal mellett, elhalványult emlékek elevenedtek meg, s keveredtek a jelen eseményei közé. *Harcos, nehéz idők cseleteményei bontakoztak ki az ünnepelt legszebb emlékeiből.*

Az első világháború idején, sok magyar hadifogollyal együtt. Oroszországba került, s ott aktív szereplője volt a szocialista forradalom kivívásának. Szívvel, lélekkel segítette az orosz nép ügyének győzelemre jutását. *Omszkban politikai biztosként tevékenykedett,* vörös igazolványt kapott. A fehér terror idején, testvérként harcolt az orosz munkások mellett. Élete egyik legnagyobb élménye: *látta, hallotta Lenint.* Több mint fél évszázad távlatából is élő, világos a kép, a hang ahogy lelkesít, magyaráz Lenin az új életről.

Sok minden végképp a feledés homályába merült már Gergely bácsi életéből, ez az időszak azonban kitörölhetetlen nyomot hagyott benne. S, hogy a szavak mellé bizonyíték is legyen, a testvéri szolidaritás jegyében elkövetett tettei elismeréséül, Urbán Szabó Gergelynek a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnöksége 1970-ben *„Harci Érdemekért Érdemérem"* kitüntetést adományozott.

Három évvel Lenin halála előtt — 1921-ben — orosz elvtársak segítségével, Hamburgon keresztül, hazai földre érkezett. Itthon 10 évig rendőri felügyelet alatt tartották, s ő a zaklatások ellenére sem adta fel meggyőződését. *Kommunistának vallotta magát és aszerint élt, cselekedett is.* Mindennapi munkája mellett, mozgalmi tevékenységének három fő szakasza volt: a hadifogság, a második világháború s a magyarországi ellenforradalom alatti, utáni időszak. *Olyan évek voltak ezek, amikor méltóképpen bizonyíthatta hovatartozását.* S ami saját maga előtt egy percig sem volt kétséges, világossá vált a környezete számára is. Őszinte, mély barátság, elvtársi kapcsolat fűzte a szovjet néphez, melynek fiaival 1944-ben ismét találkozott.

Harc helyett munka

Akkoriban családjával együtt *Törökszentmiklóson* lakott. Kis vályogháza volt, amelyet maga épített. Otthonát a visszavonuló németek szétlőtték, így aztán váratlanul fedél nélkül maradt a család. *1944 októberében a szovjet csapatok felszabadították a városi és neki hamarosan új otthona lett.* A Németországba menekült jegyző lakását kapta meg, s a ház udvarán páncélkocsi-javító műhelyt állítottak fel. Urbán Szabó Gergely a hadműveleti parancsnokság, később a városparancsnokság tolmácsa lett, segített a helyi rendőrség szervezésében is.

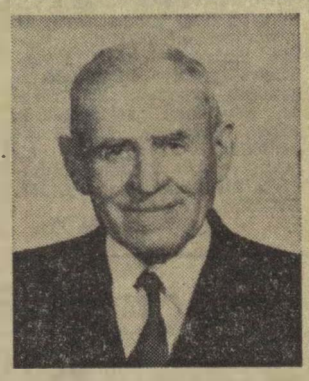
Egy alkalommal magasrangú szovjet tiszt részére kellett szállást biztosítania. Ahogy a tábornok megérkezett, vizsgálódva szemlélték egymást. Úgy tűnt — régi ismerősök. *Csakhamar kiderült, hogy Omszkban szövődött a barátság, ahol a szovjet tiszt vörös ezredparancsnok volt.* Alvás helyett ezen az éjszakán, régi emlékeket idéztek.

Az évek gyorsan múltak. A hétköznapok egyhangúságát alig váltotta fel egy-egy érdekes esemény. A nehéz időkhöz szokott ember elégedetlen volt önmagával. Tétlenségnek vélte saját, békés, építő munkáját. Ezért is bocsátotta fiát önálló útjára, a következő szavakkal: *légy különb ember, mint az apád volt.*

Béla, a fiú nem felejtette el ezeket a szavakat. Azóta cselekedetein keresztül bizonyította, hogy *méltó apja életéhez, hitvallásához. Maga is a kommunisták számára kijelölt úton jár, 21 éves korában már pártitkár, majd 17 éven keresztül függetlenített pártmunkás volt.* Amit édesapja a gyakorlati életben, tapasztalatok útján szerzett meg, azt ő elméleti tudással, állandó továbbtanulással pótolja.

A nyugalom évei

A magyarországi ellenforradalmi események apát és fiát nem tették tanácstalanná. Szívük mélyén érezték, hova tartoznak s ez megmutatta azt is, mit kell tenniök.



Ebben az időben Urbán Szabó Gergely már a vasutasok nagy családjához tartozott, a MÁV Magasépítési Főnökség munkásállományán belül. Innen is ment nyugdíjba 1957-ben.

A jól megérdemelt pihenést nehezen szokta meg. Ma már egyetlen feladata van: *gondoskodik arról, hogy mindennap friss kenyér kerüljön a családi asztalra.* A bevásárlást egészségügyi séta keretében végzi el, így köti össze a hasznosat — a kellemessel.

Két évtizeddel ezelőtt fia legnagyobb vágya az volt, hogy apja 80. születésnapját megérje. Kívánsága teljesült. A vörös szegfűkkel díszített ünnepi asztalnál, édesapja főhelyen ült, fogadta a gratulációkat, derűsen, viszonylag egészségesen. Edzett szervezete a nagy betegségeknek még ellenáll.

Amikor a vendégek a család tagjaival együtt, koccintásra emelték poharukat, őszinte jókívánságaik, szívük mélyéből, megbecsülésből, igaz szeretetből fakadtak:

— Éljen még sokáig erőben, egészségben, kedves Gergely bácsi!

Pálinkás Kati

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Budapest és Pest megye területén a személy- és áruszállítás zavartalan, kulturált lebonyolítása érdekében,

azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett, 18–40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezést kezelőnek,
vonatfékezőnek,
vonatvezetőnek.
Női dolgozókat
forgalmi szolgálattevőnek,
személypénztárosnak,
jegyvizsgálónak.

A budapesti pályaudvarokon, elsősorban Budapest–Ferencváros és Rákosrendező állomáson, kiemelt bérezést, korszerű munkásszállást biztosítunk.

Várjuk a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait ismerőseit bármely budapesti, illetve lakhelyéhez legközelebb eső állomáson.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Segítse Ön is a korszerű vasút megteremtését.

Szolnok–Békéscsaba vasútvonal villamosítási munkáihoz felveszünk vasipari szakmunkásokat, férfi és női segédmunkásokat.

Jó kereseti lehetőség, állandó szabad szombat, díjtalan szállást biztosítunk dolgozóinknak.

Telephely: Mezőtúr és Gyoma állomás.

MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség Budapest X., Kőbánya-felső pu.

A BVSC LEGJOBBJAI

az egyetemes vasutas sportot is képviselik a hazai és a nemzetközi versenyeken

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége december 7-én megvitatta a *Budapesti Vasutas Sport Clubnál* folyó erkölcsi, politikai és szakmai munkáról szóló jelentést. Mielőtt ismertetnénk a vitában elhangzott megállapításokat, a jelentésből idézünk:

A klub elnökségének irányításával 14 szakosztály működik. Ezekben 1471 igazolt versenyző sportol, akiknek nevelését, szakmai oktatását 13 főállású és 57 mellékfoglalkozású edző látja el. A sportolók nagyobb része diák, a felnőttek közül a kiemelkedő eredményeket elérők többsége vasúti dolgozó, köztük sok a diplomás. A felnőtt versenyzők jelentős része a MÁV Budapesti Igazgatósága által biztosított munkahelyen dolgozik. *Az edzők többsége jól képzett és nagy részük korábban a BVSC sportolója volt.* Az egyesület szakosztályai a legmagasabb szintű országos bajnokságokban vesznek részt, kivéve a felnőtt labdarúgó és a felnőtt kézilabdacsapatot, amelyek az NB II-ben szerepelnek. A szakosztályok elnökei és vezetői MÁV-dolgozók. *A vezetőségi tagok 90 százaléka vasutas.* Sok segítséget nyújtanak a sportolók nevelésében csakúgy, mint a klub párt- és KISZ-szervezete.

Előbbre léptek a pontversenyben

A jelentés megállapítja azt is, hogy nagy eredmények elérésére csak szilárd jellemű, politikailag is képzett sportolók képesek. *Az elnökség is egyetértett azzal a célkitűzéssel, hogy a BVSC-nek olyan fiatalokat kell nevelni, akik áldozatkészek, szeretik a sportot, becsületesen dolgoznak munkahelyükön és sporteredményeikkel megbecsülést szereznek a klubnak, a vasutas társadalomnak, a legjobbak pedig a világversenyeken a Magyar Népköztársaságnak.*

A vita részvevői elismeréssel szóltak a BVSC-ben folyó nevelő munkáról és az eredményekről. *Obranovics József*, az OTSH főelőadója az olimpiai sportágakban elért eredményeket méltatta. Ezeknek köszönhető, hogy a klub előbbre lépett az egyesületek közötti pontversenyben. *A tavalyi 488 ponttal szemben ez évben 517,5 pontot gyűjtöttek a BVSC sportolói.* Kiemelkedően szerepelnek az asztaliteniszezők is, különösen a fiatal *Gergely* nagyszerű hazai és külföldi sikersorozata érdemel említést. Szólt arról is, hogy az egyesület vezetői ez évben segítséget nyújtottak a KSI úszóinak, amikor rendelkezésükre bocsátották a Szőnyi úti létesítményeket. A vívótermet a környező iskoláknak adták kölcsön, hogy elősegítsék az iskolai sporttevékenységet. Egy honvédségi alakulattal közösen autóparkolót alakítottak ki a sporttelep mellett. Az OTSH képviselője megállapította, hogy *a Vasutasok Szakszervezete erkölcsileg és anyagilag egyaránt kedvező lehetőségeket biztosít a sportoláshoz a BVSC-ben.*

Az egyetemes sportérdek legyen a meghatározó

A vitában részt vevők többsége arról is szólt, hogy egyre javul a fővárosi és a vidéki vasutasegyesületek kapcsolata, de az együttműködést még szilárdabb alapokra lehet helyezni. A kisegyesületekben felnövekvő tehetséges versenyzőket a helyi sportvezetők a BVSC-be irányíthatnák, ha náluk már nincsenek meg az adott sportág gyakorlásának hagyományai és feltételei.

Gulyás János, a szakszervezet titkára megemlítette, hogy a BVSC a hazai és a nemzetközi küzdőtereken az egyetemes vasutas sportot is képviseli. Rámutatott, hogy az egyesület elnökségére nehéz feladat hárul a következetes irányítás megvalósításában, mert néhány szakosztályban egy-egy vezető hajlamos arra, hogy az eredményeket a maga számlájára könyvelje el. Ezek a vezetők igyekeznek kivonni magukat a klub elnökségének irányítása alól. *Hangoztatta, hogy nem az egyéni, hanem az egyetemes sportérdek a meghatározó az irányító munkában.*

Nagyobb gondot a létesítményfejlesztésre

A BVSC maradjon meg nevelő egyesületnek is. Ez még abban az esetben is helyes célkitűzés, ha tudjuk azt, hogy néhány „anyagilag jobban megalapozott" klub a BVSC neveltjeit igyekszik átcsábítani.

A sportvezetők felelősségéről szólt *Szabó Antal* főtitkár. *Felelősek a BVSC vezetői és támogatói a budapesti vasutas közvéleménynek, amely eredményeket vár a klubtól. Az eredményes munkához feltételek is kellenek.* Az ötvenes évek elején elkezdődött egy rekonstrukció, ez azonban megrekedt és a labdarúgó-pályát, az uszodát szánalmas állapotban levő öltözők és egyéb épületek veszik körül. Létesítményfejlesztés vonatkozásában *a BVSC messze elmarad a jelentősebb vasutas egyesületek mögött.* Lehetetlen helyzet, hogy például az európai élvonalhoz tartozó asztaliteniszszakosztály eddig egy bérelt és programmal túlzsúfolt tornateremben tartotta edzéseit. Ez való helyzet és ugyanakkor meg kell küzdeni egy olyan szemlélettel is, mely szerint a vidéki és a kisebb fővárosi vasutas egyesületek úgy vélik, hogy a BVSC a bázisszervtől több anyagi juttatást kap az ő rovásukra.

Berzi Sándor, a SZOT sportosztályának vezetője az elemző módszertani munka fontosságára hívta fel a figyelmet. Az egyesület eredményes felmérő munkát végzett — külső segítséggel — a labdarúgók körében. Ezt követelően bizonyította az intenzívebb edzésmunka fontosságát. Hasonló elemzésre van szükség a többi sportágban is — így például az úszóknál —, ahol adva vannak a jó tárgyi feltételek, megfelelő számban foglalkoztatnak edzőket, mégis elmaradnak az eredmények.

Az elnökség elfogadta a BVSC-ben folyó munkákról szóló tájékoztatót és meghatározta saját feladatait.

Kőhidi László

Társadalmi munkaakció Eperjeskén



Eperjeskei brigádvezetők: Simon György, Galambos János, Pécsi Ferenc és Furda Géza. Az általuk vezetett közösségek is kitűntek a társadalmi munkák végzésében. (Jurkievicz Tibor felvétele.)

Eperjeskén nagyon sokat tettek a záhonyi átrakókörzet szocialista brigádjai a pályaudvar és környéke rendezéséért, csinosításáért. *A helyben dolgozó 51 brigád 254 tagja személyenként átlagosan tíz óra társadalmi munkát vállalt ebben az évben, de ezt túl is teljesítették.*

Végh László, az eperjeskei műhelybizottság titkára elismeréssel szólt a társszolgálati ágak közreműködéséről is. A záhonyi gépesített rakodási főnökség 129 dolgozója végezte többek között a szükséges betonozási munkálatokat, *1200 munkaórát teljesítve ezáltal.* Azt megelőzően a záhonyi pályafenntartási főnökség VII. szakasza — a debreceni építési főnökség 3. számú építésvezetőségének dolgozóival együtt — *a földmunkák elvégzésében jeleskedett.* A 4-es építésvezetőség KISZ-brigádja a szökőkút tervezésében, majd kivitelezésében vállalt tevékeny szerepet. Ez utóbbi három szolgálati hely dolgozói 260 munkaórával pótolták az eperjeskeiek által végzett 2540 óra társadalmi munkát, amelynek értéke mintegy 400 000 forint.

Az elkészített parkokba virágok, dísznövények is kerültek. A választék bővítését az tette lehetővé, hogy az 51 eperjeskei brigád egy-egy széles nyomtávú vagon átrakását vállalta, hogy az érte kapott pénzből szerezzenek be különleges rózsatöveket, fenyőfákat és más, szemet gyönyörködtető növényfajtákat. A parkok gondozása felett hét KISZ-brigád vállalt védnökséget.

J. T.

A Hivatalos Lapból

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

A 48. számból: 101 079/1973. Az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálásának, a kocsirakomány- és idemények rakodási idejének és a rakodásszervezés ösztönző módozatainak (premizálású imazás) szabályozása.

114 566/1973. Nyíregyháza-Kisvasút Vontatási Főnökség önálló jellegének megszüntetése.

A 49. számból: 114 304/1973. Vállalati-hivatali üdülők ügyviteli szabályzatának módosítása.

114 426/1973. Új mintájú nemzetközi menetkedvezményi okmányok rendszeresítése.

114 427/1973. MÁV-alkalmazottak, nyugdíjasok és mindezek családtagjai külföldi utazási kedvezményére jogosultsága.

114 870/1973. Az egyenruhaértékelés összegének megállapítása.

LAKÁSCSERE

— MÁV-bérleményű, szoba, konyha, éléskamra, kertes lakásomat elcserélném egy szobakonyhásra a Keleti pályaudvar környékén. Érdeklődni lehet: kedd, csütörtök délután 18–19 óra között a 341—975 telefonszámon.

Önkéntes rendőrök Kisterenyén

A salgótarjáni városi és járási rendőrkapitányság az önkéntes rendőrök évi munkájának értékelésekor kitüntető jelvénnyel ismerte el *Kovács Márton* helyettesét, ezenkívül pénzjutalomban részesítette *Soós Jánost* és *Tamás Pétert*.

Mindhárman tíz éve önkéntes rendőrök, és Kisterenye állomáson teljesítenek vasúti szolgálatot.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Dömötör Ferenc Győr; Nagy Antal Géza Nagykanizsa; Vörös Gyula Székesfehérvár; Halmai János Pécs; L. Varga Lajos Debrecen; Radányi György Szombathely; Tóth Tibor Kiskunhalas; Szűcs Ferenc Hatvan; Gellért József Szeged; Pál István Miskolc: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szűcs Ferenc Hatvan; Várszegi György Vecsés; Németh Lajos Környe; Miklós László Kiskunfélegyháza: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK



— A mi karácsonyfánk mégiscsak nagyobb, mint a szom. szédéké . . . (Kesztyűs Ferenc rajza.)

— *VILLAMOSÍTOTT ORHÁZ. December 4-én kigyúlt a villany a pécs—mohácsi vasútvonal Boly állomása közelében levő 15. számú őrházban. Az 1858-ban épített szolgálati hely lakásában a kétgyermekes Dávid József pályaőr lakik, akinek felesége a pécsi vontatási főnökség dolgozója.*

— **Csillagászklub.** A kiskunhalasi vasutasok csillagászklubja legutóbbi összejövetelén vendégül látta dr. Kulin Györgyöt, az Uránia Csillagvizsgáló Intézet igazgatóját a csomóponti klubkönyvtárban. A neves tudós 70 vasutas előtt tartott érdekes előadást, majd válaszolt a hozzá érdeklődésekre, közben elégedetten nyugtázta, hogy a MÁV-nál is ekkora érdeklődés nyilvánul meg e tudományág és az űrkutatás iránt.

— *NYUGDÍJAS-BÚCSÚZTATÓ. A székesfehérvári pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága által rendezett ünnepségen Murányi István pft-főnök 36 nyugállományba vonult dolgozónak köszönte meg a vasútnál eltöltött több évtizedes szolgálatot, majd Kiss János szb-titkár megajándékozta őket. A szórakoztatásról Kiss Lénárd kocsivizsgáló-lakatos dzsessz-zenekara gondoskodott.*

— **Fénysorompó.** A pécsi vasútigazgatóság ebben az évben 50 millió forintot fordított a közlekedés biztonságát növelő berendezések létesítésére. E fejlesztési program keretében, december 7-én adták át Pecsett, a 17-es autóbusz útvonalát keresztező bátaszéki vasútvonal Pécsújhegy megállójánál a 600 000 forintos költséggel létesített önműködő fénysorompót. Ezzel 58-ra emelkedett az igazgatóság területén üzemelő fénysorompók száma.

— *ÖTVENSZERES VÉRADÓ. Lázár József vésztői lakos, a XVI-os pályamesteri szakasz Rakéta szocialista brigádjának aranykoszorús tagja december 4-én ötvenegyedszer adott vért, s ebből az alkalomból szeretettel köszöntötték munkatársai. Lázár József 1950 óta vesz részt az életmentő akcióban.*

— **Klubavató.** Győrben, a MÁV Arany János Kultúrotthonban felavatták a budapesti területi bizottság és a csomóponti szakszervezeti bizottságai által létrehozott nyugdíjasklubot. Az idős vasutasok klubja egész nap a tagok rendelkezésére áll, s a kultúrotthon vezetősége nemcsak gazdag programról gondoskodik, hanem kedvezményes étkeztetést is biztosít a nyugdíjasoknak.

Kapcsolat az éter hullámain

CQ CQ CQ de HA 5 KKP. Ezek a csak beavatottak számára érthető jelek mind gyakrabban hangzanak fel a világ különböző részein, a rádióamatőrök vevőkészülékeiben. A vasutasok egyik új, MHSZ rádiós klubjának, a *BVKH Puskás Tivadar Klubnak* a hívójele ez, amellyel összeköttetéseket keresnek különböző országokkal, távoli földrészek amatőrjeivel.

Rövid, egyéves működésük alatt jelentős eredményeket értek el versenyeken, *részt vállaltak a honvédelmi előképzés segítésében, a rádiózás népszerűsítésében.*

Az idén, a XXIII. vasutasnapon, nagyszámú érdeklődő előtt mutatták be a rádiózás szépségeit, technikai fogásait. Ezzel párhuzamosan jól sikerült szemléltető kiállítást rendeztek a rádiótechnikai eszközökből, tablók segítségével mutatták be a klub tevékenységét.

A nyáron eredményes vízitúrát rendeztek. *A Dunán végighajózva létesítettek összeköttetéseket már ismert és ismeretlen amatőrökkel.*

A klub vezetőinek az a törekvése, hogy megismerjék az országban működő más vasutas klubok munkáját, a vasutas egyéni rádióamatőrök gondjait, eredményeit. Szívesen nyújtanak segítséget és adnak tanácsokat minden érdeklődőnek. Levelezési címük: *Puskás Tivadar Rádióklub. 1394 Budapest Pf. 358. BVKH.*

Sz. Gy.

KERESZTREJTVÉNY

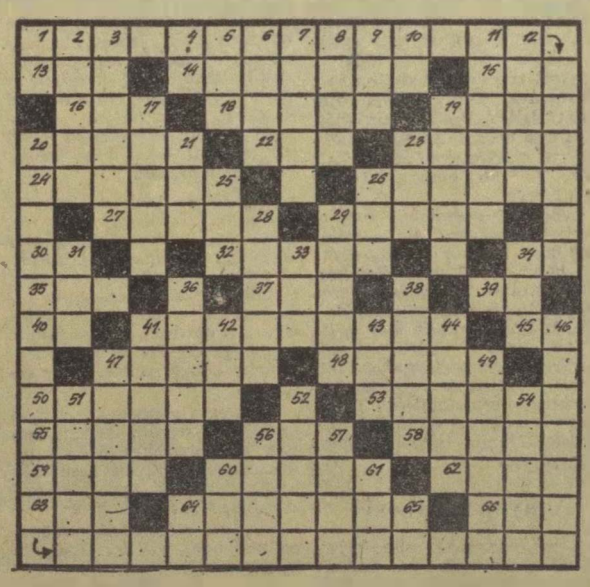
Vízszintes: 1. Beküldendő sor. (Folytatása a függőleges 20-ban.) 13. Nóta 14. Francia orvos. A vältóláz okozójának felfedezője (1845—1922). 15. Jugoszláv város. 16. Német névelő. 18. A Gellérthegy régi neve. 19. Francia festő (1832—1883) fonetikusan. 20. Kereskedelmi vállalat nevének rövidítése. 22. Visszakézi! 23. Drasztikusan eltávolít. 24. Vulkán az Antarktiszon. 26. Felesben végtelenül. 27. A Bug mellékfolyója. 29. Régi fonógép. 30. Téli csapadék. 32. Dél-afrikai holland telepesek. 34. Fémes elem. 35. Régi űrmérték. 37. Átjáró a folyón. 39. Európai nép. 40. Kettőzve bányaváros. 41. Csapás, latinul. 45. Nyugati hírügynökség. 47. Amerikai regényíró. 48. Talppont. 50. Ázsiai főváros. 53 Olasz tartomány. 55. . . . zus baljóslatú, idegen szóval. 56. . . . st, pohárköszöntő. 58. A bécsi rádióvállalat rövidítése (ék. fel.). 59. Dunántúli megye. 60. Locsoláshoz használjuk. 62. Két rag. 63. Kevert dió. 64. Török csapatparancsnok. 66. Félig landol.

Függőleges: 1. Juttat. 2. Francia rajzoló, író, aviatikus (1820—1910). 3. Nagyon mozgékony gyerek. 4. Igekötő. 5. Kis ház. 6. Körülvesz. 7. Érc a kövek között. 8. Vérszállítók. 9. Létezik. 10. Személyes névmás. 11. Etiópiai tartomány. 12. Semiramis férje. 17 Afrikai főváros. 19. . . . Vilmos, neves sebészorvos volt. 21. Az egyik hangsor. 23 Közép-európai Kupa. 25. Heg a testen. 26. Beosztás a hőmérőn 28. Kínai város. 29. Francia szobrász (1840—1917). 31. A Volga mellékfolyója. 33. Versszorok összecsengése. 34. Időmérő. 36. Tiencsin kikötője. 38. Pincelejárat. 41. Betűcserés női név. 42. Ipari növény. 43. Nógrád megyei község. 44. Kietlen, kopár 46. A-val a végén előreálló állkapocs (latin). 47. Festékalapanyag. 49. Nagyot kiált. 51. . . . László (1703—1764) dalkötő. 52. Harcászati eszköz. 54. Szlovákiai folyó, 56. Belegyömöszöl. 57. Testrész, névelővel. 60. Kerek szám. 61. Régi. 64. Igekötő. 65. Aroma.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 20. Beküldési határidő: 1974. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az üzemi demokrácia gyakorlása nemcsak jog, hanem kötelesség is.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 22. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Balázs Ferencné, 8852. Zákány. Gyékényes vasútállomás. Kiss Tibor, 9025. Győr. Cinka Panna út 2. Winecker Henrik. 8600. Siófok, Frankel L. u. 2. Pitz Mária, 7523. Kaposfő. Kossuth Lajos u. 78. Ladányi Károly, 3292. Adács, József Attila u. 12.



Tokaj Expressz — negyedszer

A BVSC vívószakosztálya kezdeményezésére az egyesület évről évre megrendezi a *Tokaj Expressz nemzetközi párbajtőrviadalt.* Először 1970-ben találkoztak a fegyvernem évzáróján Európa legjobbjai, s azóta a verseny tekintélye, a külföldiek érdeklődése mind nagyobb mértékben növekszik.

Nedeczky László dr., aki kezdettől patrónusa a találó nevet kapott versenynek, idén is elégedett lehet, mert tíz ország legjobbjai indulnak a december 15—16-i erőpróbán. A mezőny élén a nyáron egyéni világbajnokságot nyert svéd *Rolf Edling* áll, aki már hetekkel ezelőtt elküldte nevezését, s mint írta: *„Boldogan jövök Budapestre, annál is inkább, mert tavaly én nyertem ezt a nagyszerű versenyt, és most szeretném megvédeni elsőségemet."*

Edling mellett honfitársa, a világbajnoki döntős *Jacobsson* is a Játékcsarnok vendége; teljes létszámban indul a VB-aranyérmes nyugatnémet válogatott; svájci, osztrák, francia, román, csehszlovák, olasz, jugoszláv és magyar párbajtőrözők alkotják a mintegy százfős elit mezőnyt.

A házigazda BVSC-nek *Fenyvesi Csaba dr.* az egyik legnagyobb reménysége, aki nem csinál titkot abból, hogy szeretné megismételni három év előtti bravúrját: *újból megnyerni a versenyt.* Érdekességként ide kívánkozik az is, hogy a jelek szerint az idei egyéni világbajnokság hatos döntőjének valamennyi részvevője pástra lép a budapesti találkozón. Emlékeztetőül pedig a Tokaj Expressz eddigi győztesei: 1970: *Fenyvesi Csaba dr.*, 1971: *Kulcsár Győző*, 1972: *Rolf Edling* (Svédország)

K. M.

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: 10—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VIII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Levélcím: 1964 Budapest
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
Szikra Lapnyomda