VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA 50 FILLÉR 1974. JANUÁR 3.

SZOT-támogatás három vasutas ifjúsági klubnak

Az ifjúsági klubok támogatására egymillió forint hozzájárulást szavazott meg a SZOT titkársága, s az erről szóló határozatot *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára is megkapta.

A SZOT központi alapjából biztosított egymillió forintból a Vasutasok Szakszervezetéhez tartozó ifjúsági klubok közül 20 000 forintot utaltak át a *miskolci csomópontnak*, illetve a miskolci Vörösmarty MÁV Művelődési Ház keretében működő ifjúsági klub részére. Ugyancsak húszezer forintot kaptak *Kiskunhalas* állomás fiataljai klubéletük kultúrális céljaira. A *békéscsabai* csomópont ifjúsági klubja pedig 6000 forintos hozzájárulásban részesült.

A SZOT titkárságától kapott anyagi támogatás rendeltetésszerű felhasználásáról lapunkban a későbbiek során még részletesen beszámolunk.

FARAGJÁK A DOMBOT

Meggyorsul a közlekedés

Húszezer köbméter földet mozgattak meg eddig Nyugat-Magyarország folyamatban lévő legnagyobb vasút-korszerűsítési munkálatánál, az oszkói domb „lefaragása" során. Eredetileg alagutat akartak fúrni a domb gyomrába, ez azonban igen nagy beruházást igényelne. A szombathelyi igazgatóság *110 millió forintot költ a több évig tartó munkára.* Új nyomvonalat építenek a dombon keresztül, amely 1,3 kilométerrel rövidebb lesz a réginél. Bevágással képezik ki az új nyomvonalat, azaz „lefaragnak" valamennyit az oszkói dombból. Mindez hatalmas földmunkával jár. A gépek mintegy félmillió köbméter földet mozgatnak meg.

A korszerűsítés folytán *meggyorsul a közlekedés Nagykanizsa és Szombathely között.*



Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk olvasóinknak, minden vasutasnak, nyugdíjasnak és kedves hozzátartozóiknak!

DECEMBER 13-ÁN

Az Utasellátó Vállalat munkájáról tárgyalt a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetősége december 13-i ülésén az Utasellátó Vállalat szolgáltatásainak színvonaláról, valamint a vállalat dolgozói életés munkakörülményeinek alakulásáról szóló jelentést tárgyalta. A napirend előadója *Tóth László*, az Utasellátó Vállalat főigazgatója volt. Részt vett a tanácskozáson *Rödönyi Károly* államtitkár is.

Mint a jelentés leszögezi, *a vállalat üzletpolitikájának alapja a tömegközlekedésben részt vevők színvonalas ellátása, olcsó árakon. Áruforgalmuk a bázishoz képest 1973-ban várhatóan 6,4 százalékkal emelkedik.* Különös gondot fordítanak az ételforgalom növelésére. A kocsma jellegű üzleteket fokozatosan bisztrósítják. Az ellátás bővítése érdekében egyre több helyen térnek át az előre gyártott, félkész ételek alkalmazására. Az előre csomagolt készítmények részaránya az ételforgalmon belül több mint 60 százalék.

Hátráltatja a még gyorsabb fejlődést a korszerű csomagolóanyagok esetenkénti hiánya. Nem kielégítő az ellátásuk jó minőségű pék- és hentesáruból sem.

Az üdítőital-forgalom fejlődési üteme kiemelkedő. Jelentős összegeket fordítanak a hűtőkapacitás bővítésére.

Sok szó esett a vita során a szeszesital-értékesítésről. *A kulturált formában történő szeszárusítás nem ellentétes a vállalat kereskedelmi feladataival. A vállalat mégis sok helyen megszüntette a szeszesital-kimérést.* Pedig a szeszkivonás negatívan hat a vállalat fejlesztésére, emellett a dolgozók keresetcsökkenését eredményezi.

A vállalat munkájának legfontosabb részét a mozgószolgálat alkotja. Ez okozza a legtöbb problémát is. Nagy gond a kocsipark avultsága. *Fontos fejlesztést jelent a gázüzemre átállás és a bisztrókocsipark kiépítése.* Színvonalemelkedést jelent a modern csomagolású szendvicsek árusítása, s egyes vonalakon a mini bárkocsi beállítása.

Ennél az üzemágnál legnagyobbak a létszámgondok. Nagy a munkaerőhiány és a fluktuáció. *Sok a túlóra, hosszú a távollét.* Baleseti szempontból is nagyobb a veszély, mint a vendéglátóiparban.

A jelentés kiemeli, hogy a szolgáltatás fontos tényezője az eladók kulturált munkája. A munkaerőhiány miatt nem mindig nyílik mód arra, hogy megfelelően szakképzett dolgozók kerüljenek felvételre. Az ellenőrzés szaporításával igye-

(Folytatás a 3. oldalon)

A GONDOS FELKÉSZÜLÉS EREDMÉNYE:

zavartalanul, baleset nélkül bonyolódott le az ünnepi forgalom

A MÁV-vezérigazgatóság üzemi szakosztályai és a vasútigazgatóságok az év végi személyforgalmi célok kitűzésénél, az elmúlt évek tapasztalataiból kiindulva, minden részletre kiterjedően készültek fel a nagy erőpróbára. Ennek egyik eredménye volt, hogy a műszaki szakszolgálat meggyorsította a járműjavító üzemekben és a kocsiszolgálati főnökségeknél a mozdonyok s a személykocsik javítását. *December 21-ig mindenütt teljesítették havi javítási tervüket.*

A budapesti személypályaudvarokon

az ünnepi forgalomra 1850 személykocsi állt rendelkezésre,

ehhez az öt vidéki igazgatóság további tíz szerelvényt küldött kisegítésként. Így az igényeknek megfelelő nagyságú szerelvényeket lehetett kiállítani.

A budapesti vasútigazgatóság központi takarítócsoportja jóval az ünnepek előtt elvégezte a Keleti, a Nyugati, a Déli, a Kelenföldi pályaudvar és Józsefváros állomás nagytakarítását. Hasonló módon jártak el a vidéki vasútigazgatóságok a nagyobb gócponti állomásokon is. A személykocsik külső és belső takarítását ugyancsak jól megszervezték.

A személypénztárak előtt is megszűnt a torlódás, a sorbanállás. A budapesti pályaudvarokon és az utazási irodákban

elővételben eladott menetjegyek mennyisége az 1972. évi 110 ezerrel szemben — december 23-ig — elérte a 206 ezret.

A helybiztosítással közlekedő belföldi expresszvonatok helyjegyeinek 90 százalékát, több mint 31 ezret adták el elővételben. Az ünnepek alatt közlekedő belföldi helyjegyes vonatok kihasználtsága 93,9 százalékos volt.

Az ünnepi forgalom már december 21-én, pénteken délben megkezdődött, valamivel előbb, mint ahogy a központilag szabályozott ünnepi munkarendből következtetni lehetett volna. Emiatt kisebb zsúfoltság keletkezett a budapest—miskolci vonalon közlekedő 2314 és a 2316 számú vonatoknál. *Az utaslemaradásokat azonban gyors intézkedésekkel megelőzték, a Hatvanból Nyíregyházára indított 416/2316 II. sz. vonat tervenkívüli forgalomba helyezésével.* A továbbiakban csak a tervezett mentesítő vonatokat indították.

A belföldi távolsági vonatok kihasználtsága 100—110 százalék között váltakozott. Ilyen módon az utasok 95 százaléka részére tudtak ülőhelyet biztosítani. December 23-ra már csökkent a forgalom, ennek következtében a kelebiai vonalon négy mentesítő vonatot nem indítottak el.

A nemzetközi forgalomban rendkívül erős utasáramlás jelentkezett *Bécs—Budapest—Belgrád, Bécs—Budapest—Bukarest*, valamint észak—dél irányban *Berlin—Belgrád* között. A kényelmes utazás érdekében a vonatokat 20 kocsiból álló szerelvényekkel indították. December 21-én Belgrádba, 23-án pedig Bukarestbe a *Meridián*, illetve a *Balt—Orient expressz* vonatot mentesítették.

Az *Utasellátó Vállalat* december 23-án 0 órától 26-án 24 óráig a belföldi vonatokon teljes egészében szüneteltette a szeszes italok árusítását.

A vonatokon bőséges üdítőitalellátásról gondoskodott, a büfékocsikban poharas tejet és kakaót is kiszolgáltak.

December 21—25. között, noha csaknem 100 mentesítő vonat közlekedett, a vonatok menetrend szerinti közlekedése 96,3 százalékos volt. Jelentős része volt ebben a kedvező időjárásnak is. Az ünnepi forgalom alatt személyszállító vonattal baleset nem történt. Ez a végrehajtó szolgálat fegyelmezett, utasítás szerinti szolgálatát dicséri. Utasbaleset sem fordult elő.

Mindent egybevetve az előző évinél nagyobb ünnepi személyforgalom, amelyet a pénzügyi eredmények is igazolnak, sikeresen zajlott le. A budapesti személypályaudvarok pénztári bevétele december 21—24. között *az 1972. évi 12 millió 210 ezer forinttal szemben az idén 15 millió 940 ezer forint volt.*

Szász Ferenc

A legkorszerűbb technika is igénvli az újítók ötleteit, javaslatait

Január 16-án tartják országos tanácskozásukat a vasutas újítók és feltalálók

Kétszeresen időszerű most, hogy méltassuk az újítók érdemeit: 1973-ban volt huszonöt éves az újítómozgalom és *1974 január 16-án tartják or-, országos tanácskozásukat a Törekvés Művelődési Központban a vasutas újítók, feltalálók.*

A székesfehérvári vontatási főnökségnél — új, korszerű mozdonyóriások között járva — azt kutattuk, kérdezgettük: *mi szükség van újításra, észszerűsítésre*, amikor a modern vontatójárművek gyártásánál, sőt, már a tervezésénél is kiváló szakemberek, kollektívák legjobb ötleteit hasznosítják?

A válaszokból egyértelműen kiderült, hogy *nagyon is nagy szükség van minden jó elgondolásra, újítási javaslatra*, mert csak így érhető el, hogy a milliós értékű gépek minél rövidebb ideig álljanak, olykor csupán egy-egy kisebb javítás miatt.

Németh Judit, a főnökség újítási előadója elmondta, hogy az újítómozgalom első évében — 1949-ben — tizennégy újítást adtak be a fehérvári vontatásnál, ebből három került megvalósításra. Tizenöt évvel később, 1963-ban, a benyújtott 21 javaslatból 17-et fogadtak el és valósítottak meg, egy évvel ezelőtt pedig 45:29 volt az arány. *1973-ban mintegy 80 újítást adtak be a főnökség dolgozói*, s ebből 15 az októberi újítási hónap idejére esik.

A legjobb újítók közé tartozik Heresznyei Ferenc, a tmk csoportvezetője Neki 32 díjazott újítása volt eddig, s ezekért 14 000 forint újítási díjat kapott. Legjelentősebb észszerűsítése mintegy 50 000 forint haszonnal járt. Azelőtt targoncán szállították az olajat a mozdonyokhoz, most pedig az ő javaslata nyomán a gőzfűtési csőhálózat közbeiktatásával pillanatokon belül megkezdhető a Diesel-mozdonyok feltöltése. Ugyanez a vezeték a fáradtolaj leszívására is alkalmas.

Jónevű párost alkot *Varga János* és *Kozár János*. Ők szinte mindig együtt újítanak. *A közelmúltban az úgynevezett „királycsapfészek"-hez ügyes gépet szerkesztettek*, amivel nyolc órán belül ki lehet javítani az M40-es és az M44-es Diesel-mozdonyok forgócsapjait.

Rákos István, a Diesel-villamosságiak művezetője meg sem tudja számolni, hány újítása volt már. Érdekes szokása, hogy a munka közben előforduló problémákat gyorsan papírra veti, s azt a szemüvegtokjába teszi. Amikor segélykocsira osztják be *ügyeleti szolgálatra*, akkor van ideje a problémák megoldásán gondolkozni. *A legutóbbi ügyelet alkalmával hat újítási javaslat pattant ki a fejéből.* Tapasztalta például, hogy javítás esetén igen nehéz a motort kivenni a mozdony alól, ezért megfelelő *süllyesztőt szerkesztett*, amely lényegesen könnyíti, egyszerűsíti a munkát.

Az újítók általában harmincon felüli, tapasztaltabb szakemberek. *Fodor György* motorszerelő azonban 24 évesen is „beállt a sorba". *Októberben, az újítási hónapon hat javaslatot nyújtott be*, s szinte valamennyi igen sikeresnek ígérkezik.

Mészáros Gyula, a fehérvári vontatási főnökség többször kitüntetett kiváló újítója számos megvalósult javaslata közül arra a *hóekére* a legbüszkébb, amelyet a szovjet gyártmányú M62-es mozdonyokra konstruált. *Hóekéjét már a csehszlovák vasutakon is alkalmazzák*, ezenkívül több európai vasút is élénken érdeklődik iránta.

Folytathatnánk tovább a sort az újítók és újításaik ismertetésével, de úgy gondoljuk, meggyőzően válaszoltunk így is a cikkünk elején feltett kérdésre. *Újítani érdemes és szükséges.* S mindenütt úgy kell segíteni a mozgalom részvevőit, ahogyan ezt Székesfehérváron teszik.

Balogh József



Új létesítménnyel gazdagodott a MÁV Budakeszi Tüdőgyógyintézete. December 14-én Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes ünnepélyesen adta át a külsőleg is szép, jól felszerelt rehabilitációs pavilont.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Egy életen át a munkás-paraszt hatalomért

Hetvennyolcadik születésnapját ünnepelte december 7-én *Bodnár Lajos* MÁV-nyugdíjas, az egykori vörös-katona.

— *Kevesen vagyunk, egyre fogyunk* — szól, amint leülünk beszélgetni, azután előveszi a szegedi veteránok május elsejei felvonulásairól az utóbbi években készített fényképeket. Valamennyi felvételen ő, a szálfa termetű, büszke tartású Bodnár Lajos halad az élen, aki még most, 78 éves korában is őrzi fiatalos vonásait, derűs kedvét és tenniakarását. Csak akkor komorodik el az arca, amikor a képen rámutat egy-egy idős emberre: *„Ez az elvtárs tavaly halt meg; aki mögötte lépdel, még előbb távozott..., aki itt, a bal szélen halad, már a következő május elsején sem érte meg... Hej, nagyon sok szenvedésen ment át a mi generációnk..."*



Reménytelen sorsuk volt

— Kérem, meséljen a saját életéről.

— Beszélek is én arról szívesen — mondja, majd kifejti, hogy a világnak többet kellene tanulnia a történelemből, a sokat megélt emberek, a forradalmárok tapasztalataiból.

Cigarettával kínálom, de ő elhárítja mozdulatomat.

— *Én 1919 óta nem dohányzom* — jegyzi meg. — Inkább igyunk egy kis bort. Azt mindig tartok idehaza, s megiszom belőle naponta egy vagy két decit. De soha sem többet, mert úgy érzem, a kevéske bor jót tesz...

A poharakba Lajos bácsi felesége tölti ki az italt, aki éppen *negyven évvel ezelőtt vállalt sorsközösséget az akkoriban „reménytelen sorsú", százszor és ezerszer megalázott, a váci fegyházban eszténdőket töltött, majd később is többször meghurcolt emberrel, a Horthyék „feketekönyvében" nyilvántartott „veszedelmes" kommunistával.*

— A feleségem varrónő volt, amikor házasságot kötöttünk — szól Lajos bácsi ellágyult hangon, amiből érződik, milyen fogalmai lehetnek a házastársi hűségről, az asszonyok hősiességéről, áldozatvállalásairól. S mintha csak a feleség ihletné további gondolatait, így folytatja szavait:

— *Az én anyám tizenhárom gyereknek adott életet, miközben bolyongott családunk az országban. Pontosan kilenc helyen laktunk. Apám pályaőr volt a vasútnál,* s leghosszabb ideig Mikepércsen teljesített kiadóőri szolgálatot. Véglegesen azután Bárándon telepedtünk le. A kilenc életben maradt gyermek közül négy fiú szintén vasutas lett...

A négy fiú: *János* (aki távirász volt a szegedi vasútigazgatóságon), *Béla* (ő a debreceni üzletvezetőség irodakezelőjeként tett hitet a forradalom mellett, s később emigrációban, Moszkvában halt meg), *Károly* (a legfiatalabb Bodnár gyerek, aki raktárnoki beosztásból ment nyugdíjba Hódmezővásárhelyen, de már jó ideje szintén Szegeden lakik) és Lajos bácsi, aki most a régmúlt időkre, az egykori küzdelmekre emlékezik.

A királyi törvényszék előtt

— *Engem 1913-ban, 18 éves koromban vettek fel a vasúthoz pályamunkásnak Debrecenben, miután már többször dolgoztam a pályafenntartásnál fűtisztítő gyerekként.* Az első világháború kitörésekor már vonatfékező voltam Nyíregyházán, s két évvel később kerültem vissza Debrecenbe, ahol ugyancsak vonatkísérőként teljesítettem szolgálatot, amikor kapcsolatba léptem a kommunistákkal...

Regényben lehetne csak leírni a sok érdekes élményt, epizódot, amelyek öntudatos forradalmárrá, a Tanácsköztársaság katonájává érlelték a fiatal vasutast.

— *Nem ártana, ha tisztáznánk azt a fogalmat, hogy kit nevezhetünk méltán a Tanácsköztársaság katonájának* — mondja Lajos bácsi. — Ezt ugyanis még az ellenforradalmárok vészbírósági is fontosnak tartották; persze, a saját szempontjaik szerint. Számomra viszont ez azért fontos, mert *nem szívesen azonosítom magam azokkal a „veteránokkal", akik ugyan beléptek a Vörös Hadseregbe, de semmi áldozatra nem voltak hajlandók azért, hogy a Tanácsköztársaság valóban fenn is maradjon,* később azonban mellüket veregetve hivatkoztak arra, hogy ők a Vörös Hadseregben szolgáltak.

A hetvennyolc éves férfi előveszi a szépen berendezett lakás egyik szekrényének fiókjából a régi dokumentumokat, amelyek a tovatűnt ifjúság nagyszerű tetteit idézik. Vaskos iratköteget nyújt át.

— Olvassa csak! — szól közben.

S olvasom: *Vádindítvány az egri királyi ügyészségtől.* Ügyiratszám: 7329. kü. 1920. A tizenhét vádlott — köztük Bodnár Lajos debreceni vonatfékező a hetedik — mind 21—28 éves fiatalember. Foglalkozásukat tekintve: *munkások.* Cipészek, asztalosok, lakatosok, gépészkovácsok, napszámosok, illetve van közöttük egy földműves, valamint egy karcagi felírónő: *Cz. Nagy Etel,* aki akkor volt 21 éves. A vád ellenük: tíz-, kilenc-, hétrendbeli gyilkosság, rablás, lázadás és még több mondva csinált ürügy annak érdekében, hogy ezeket az ifjakat halálra ítélhessék.

Azután az egri királyi törvényszék B. 3100./1920. számú ítélete következik: *„Vádlottak valamennyi cselekményüket, mint a Tanácsköztársaság fegyveres erejének tagjai, a Tanácsköztársaság fenntartása érdekében követték el."* Ezért, vagyis csak azért, mert nevezettek az ítélet indoklása szerint sem nem öltek, sem nem raboltak, csupán „vörös terrorcsapat" tagjai voltak, életfogytiglani vagy annál kevesebb időtartamú börtönbüntetést kaptak, egyetlen személy, a parancsnok — *Nagy József* őrmester, debreceni hentesegéd — kivételével. Őt ugyanis halálra ítélte a királyi törvényszék „a Btk. 153. §-ába ütköző, a 155. § szerint minősülő, s ugyanezen § 1. tétele szerint büntetendő lázadás büntettében való vezetői közreműködés miatt."

— Nézze csak az ítélet 18. oldalán, hogyan vélekedett rólunk az ellenforradalom vészbírósága! — mondja Bodnár Lajos.

„Köztudomás szerint a Vörös Hadsereg is a régebbi háborúkban szolgált rendes hadseregből lett kialakítva, és csak később. fokozatosan fejlődött a proletárdiktatúrát védő osztályhadsereggé. Mivel azonban eme hadseregben sokan voltak, akik csak kényszerből, mondhatni: csak színleg szolgálták a Tanácsköztársaságot, a királyi törvényszék álláspontja szerint a rendes frontszolgálatra kirendelt ilyen vöröscsapatok nem tekinthetők az uralkodó osztály fegyveres megtámadására alakult csoportosulásnak. *De más elbírálás alá esnek az úgynevezett terrorcsapatok,* amelyekhez a vádlottak is tartoztak. *Ők már a belépéskor tudatában voltak annak, hogy a proletárdiktatúra megteremtésére vállalkoztak, s amellett tűzzel-vassal kitartanak, ha kell, életük feláldozásával is..."*

— Ennyi maradt tehát a vádból?

— Igen, ennyi maradt, mire a csendőrök agyonkínozva, megvasalva végighurcoltak bennünket a dicső harcok színhelyén, Debrecentől Hajdúszoboszlón, Karcagon, Cegléden, Szolnokon, Hatvanon, Tiszafüreden, Poroszlón, Rábolyon, Tilajpusztán át Borsodivánkáig, hogy szembesítsenek bennünket a lakossággal. A községek, falvak lakói azonban mindenütt a pártfogásunkra keltek. *„Kenyeret, lisztet, cukrot osztottak, az éhségtől mentettek meg bennünket"* — mondták a csendőrök szemébe. *„A rablást és a fosztogatást ők akadályozták meg"* — vallotta a borsodivánkai plébános...

Harc, mindig másképpen

Bodnár Lajos 1924-ben szabadult feltételesen a váci fegyházból, de a harcot soha többé nem adta fel.

— *Utoljára 1944 márciusában tartóztattak le, miután az újszegedi kendergyárban, ahol akkor dolgoztam, tűz ütött ki, s az újonnan vásárolt gépek is leégtek...*

A felszabadító szovjet hadsereg Ausztriában érte utol az őt elhurcoló, sok-sok társát halomra gyilkoló fasisztákat. Bécs közelében szabadult ki a nácik és a nyilasok karmaiból.

— Sokszor csak a csodával határos módon maradt meg az életem — foglalja össze elbeszélését Lajos bácsi.

Egy pillanatra elhallgat, majd még egy fényképet mutat.

— *Látja, 1956-ban, hatvan-egy esztendős koromban ismét magamra öltöttem az egyenruhát: beálltam a karhatalmisták közé, hogy fegyverrel szálljunk szembe azokkal, akik fegyvert emeltek a munkás-paraszt hatalomra...*

Amikor helyreállt a rend és újra jöttek az ország építését, gyarapítását szolgáló feladatok, Lajos bácsi is mindig megtalálta a maga tennivalóját. *Korábban a városi pártbizottság és az SZMT tagja volt, most a megyei pártbizottság tagjaként vesz részt a fegyelmi bizottság munkájában.* Az emberek, elsősorban a kommunisták egyéni helyzetállásának megítélésében sokat számít az 54 éves párttagsága idején szerzett meganyni tapasztalata. Pártmunkának tekinti azt a tevékenységet is, amit — 55 éves szakszervezeti tagságához híven — a vasutas-szakszervezet területi bizottságában a MÁV-nyugdíjasok érdekében végez.

Áldozatos munkáját, harcos kiállását társadalmunk számos kitüntetéssel is elismerte. Tulajdonosa a Tanácsköztársasági Emlékéremnek, a Magyar Partizán Emlékéremnek, a Munkás-Paraszt Hatalomért Emlékéremnek, a Szocialista Munkáért Érdeméremnek, a Szocialista Hazáért Érdeméremnek, a Felszabadulási Jubileumi Emlékéremnek, és megkapta a Munka Érdemrend arany fokozatát, valamint a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatát is.

— Egy ilyen gazdag, eredményes életút láttán bennünket, fiatalabbakat is a büszkeség érzése tölt el, s megerősödött hittel valljuk: dolgozni, élni csak Lajos bácshoz hasonlóan szabad — mondom búcsúzóul, mire ő csendesen így válaszol:

— *Kell is, hogy a veteránok egykori tettei az utánunk jövő nemzedékben tovább éljenek...*

Kovács József

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése a Vasúti Főosztály kultúrtermében

Bensőséges ünnepség színhelye volt december 21-én a Vasúti Főosztály kultúrterme: az 1973. év második felében nyugalomba vonult mintegy 2500 vasutas közül 88 hosszú szolgálati időt eltöltött kiemelkedően dolgozó vasutasnak kitüntetéseket adtak át.

Az ünnepséget *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg, majd *Tóth Györgyné dr.*, a vasutasok szakszervezetének alelnöke, a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának titkára mondott ünnepi beszédet. Megköszönte a nyugalomba vonulók hosszú, odaadó munkáját, hűségüket a vasúthoz. Kérte őket; ne szakítsák meg kapcsolatukat volt szolgálati helyükkel s gyermekeiket, unokáikat neveljék a vasút szeretetére, hogy a vasutas dinasztiák tovább erősödjenek.

Ezután *Rödönyi Károly*, közlekedési államtitkár, a nyugalomba vonulók érdemeit méltató szavak kíséretében átadta a kormány, majd pedig a közlekedés- és postaügyi miniszter által adományozott kitüntetéseket.

Dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály MSZMP Bizottságának titkára szólott ezután, majd *Urbán Lajos* a vezérigazgatói kitüntetéseket nyújtotta át.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Hámoros Imre műsz. főtanácsos (Bp. Keleti Műsz. Kocsi szolg. Főn.) A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapták: Kovács Ferenc főfelügy. (Debrecen áll.); Mihályi József műsz. főell. (Szeged Vont. Főn.); Rendes Péter főfelügy. (TBFF Pécs); Hajesz Tihamér műsz. főfelügy. (Miskolc Vont. Főn.).

A közlekedés- és postaügyi miniszter

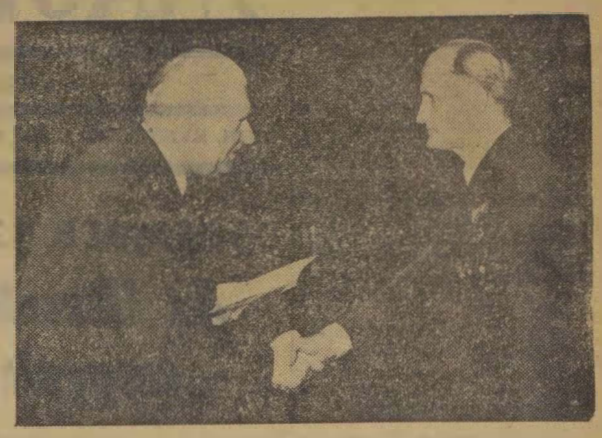
MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Baranyai József műsz. főfelügy. (Szombathely Jj. Ü.); Csabai István főell. (Szolnok Jj. Ü.); Darázsi József főfelügy. (Dombóvár Ép. Főn.); Debreczeny Imre főfelügy. (MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös); Dobos Ferenc főell. (Debrecen áll.); Falusy István főell. (Landler Jenő Jj. Ü.); Füllöp Ferenc mérnök főtan. (Vas. Főosztályi 8. Szakoszt.); Füllöp Nándor főell. (Nagyszentjános áll.); Gábor Pál főell. (Szentes Vont. Főn.); Grót László főfelügy. (Vas. Főoszt. 10. Szakoszt.); Héja Gyula főfelügy. (MÁV Építési Géptelep Főn. Bp.); Héja Gyula főfelügy. (BVKH); Horváth Lajos főfelügy. (Szombathely Vasútig.); Karezsi Pál felvigy. (Debrecen Déli Pft.); Király Sándor felvigy. (Szombathely áll.); Kocsis János felvigy. (Szertárfőn. Nagykanizsa); dr. Kollár Lajos főorvos-főtan. (MÁV Ter. Egészségügyi Közp. Pécs); Kozma Zoltán főfelügy. (Miskolc Tiszai pu.); Kuhajcsik József főell. (Baja áll.); Lajtos Dezső felvigy. (VIII. Fenntart. Főn. Bp.); Macsuga László főell. (Miskolc Tiszai pu.); Nagy István ell. (MÁV Házkezelési Főn.); Németh Benedek felvigy. (MÁV Bp. Ép. Főn.); Sófalvi Ferenc felvigy. (Északi Jj. Ü.); Sóvágó Sándor műsz. főell. (Debrecen Vont Főn.); Szalay Béla főfelügy. (BVKH); Szunyogh László műsz. főfelügy. (Miskolc Vasútig.); Tancsik Lajos főfelügy. (Pécs Vasútig.); Tivadar János főfelügy. (Debrecen Vasútig.); Tose Béláné főell. (Bp. Ferencváros áll.).

A MÁV vezérigazgatója

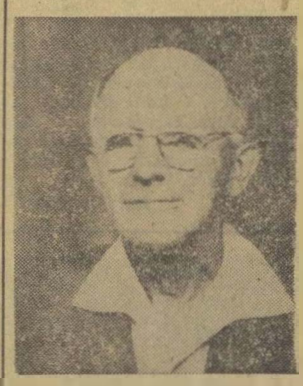
VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Aszódi József főell. (Bp. Józsefváros áll.); Bagdács Gyula munkás (Debrecen Osztószertárfőn.); Balla István műsz. főell. (Szeged Vont. Főn.); Baranyi István főell. (Szentes Vont. Főn.); Benedek Jenő főell. (MÁV Gépjav. Ü. Bp.); Bolbás Miklós felvigy. (Bp. Keleti pu.); Csikós József főell. (Miskolc Jj. Ü.); Csóka István főell. (Szob áll.); Debreceni József főell. (Székesfehérvár Vont. Főn.); Dér Imre műsz. felvigy. (Tapolca Vont. Főn.); Érchegyi János műsz. főfelügy. (Vas. Főoszt. 6. Szakoszt.); Farkas Sándor műsz. főfelügy. (Bp. Építési Főn.); Fehér János felvigy. (Miskolc Ptf. Főn.); Filep Miklós főell. (Bp. Déli pu. Szertárfőn.); Garamszegi Dezső főell. (Bp. TBÉF); Hegyi István felvigy. (Celldömölk Ép. Főn.); Hegyi Józsefné ell. (Pécs Szertárfőn.); Holló István főell. (MÁV Anyagell. Ig.); Horváth Gyula főell. (Dombóvár áll.); Horváth Lajos műsz. felvigy. (Vác Vont.Főn.); Huszár Benedek főell. (Északi Jj. Ü.); Illés József főell. (MÁV Ép. Géptelep Főn.); Iván József főell. (Vas. Főoszt. 7. Szakoszt.); Jacob Györgyné főfelügy. (BVKH); Kiss Kálmán műsz. főfelügy. (Kaposvár Ptf. Főn.); Király Zsigmond főtan. (Vas. Főoszt. 4. Szakoszt.); Kolozs Sándor főell. (Debrecen áll.); Kovács Géza ell. (Hódmezővásárhely Ptf. Főn.); Láng Erzsébet főell. (BVKH); Lezényi István főell. (Szeremes áll.); Magyar Imre főell. (Kiskunhalas áll.); Magyar László főfelügy. (Miskolc Vasútig.); Major Lászlóné műsz. felvigy. (Miskolc TBFF); Máté Sándor műsz. főell. (Hámán Kató Vont. Főn.); Mike István főfelügy. (Kaposvár áll.); Molnár Sándor felvigy. (Győr Ptf. Főn.); Nagy István műsz. főell. (Debreceni TBFF); Ócsai László főell. (Miskolc Tiszai pu.); Pördi János ell. (Szeged áll.); Sajti Mátyás felvigy. (Vésztő Vont. Főn.); Sándor Ferencné főell. (MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.); Schlesser Sándor főell. (Pápa Ptf. Főn.); Simonyi Mihály főell. (Dunakeszi Jj. Ü.); Solymosi Gyula műsz. főfelügy. (Bp. Távközlési Fenntart. Főn.); Szabó Károly műsz. felvigy. (Szombathely Vont. Főn.); Szalma Géza felvigy. (Székesfehérvár Jj. Ü.); Szával Gyula főfelügy. (Hatvan—Füzesabony Ptf. Főn.); Szendrői József főfelügy. (Dunaújváros áll.); Tiborc Sándor műsz. főell. (Szombathelyi Vont. Főn.); Tóth György főell. (Szolnok áll.); Tóth István műsz. felügy. (Debrecen Vasútig.); Tóth László műsz. főfelügy. (Debrecen Jj. Ü.); Új Endre felvigy. (Kisújszállás Ptf. Főn.).



Rödönyi Károly államtitkár átnyújtja a kormánykitüntetést Hámoros Imre műszaki főtanácsosnak.

(Laczkó Ildikó felvétele)



A Győri Vagon- és Gépgyár egykori esztergályostanonca a század első éveiben nemcsak szakmát tanult, hanem a munkásmozgalommal is megismerkedett. Az inasévek vége és *szakszervezeti tagságának kezdete* egyaránt *1905.* A felszabadulását követő vándorévek során dolgozott Bécsben, Berlinben, Hannoverben, Londonban és Glasgowban, s kalandos hajóúton, Trieszten keresztül került ismét haza Győrbe, majd Szombathelyre. Ahol megfordult, részt vett a vasasszakszervezet és a szociáldemokrata pártmozgalom tevékenységében.

1912-ben került a csepeli Weiss Manfréd-gyárba, 1913 májusában pedig a *MÁV Északi Főműhelybe.* Itt *aktívan dolgozott a Landler Jenő vezetésével illegálisan működő Vasutasok Szabad Szervezetében. Az első világháború éveiben egyik szervezője a háborúellenes nagy vasutassztrájkoknak.* A Magyar Vasutas szerkesztőségében ismerkedett meg későbbi feleségével, a Landler Jenő mellett adminisztrátori teendőket végző Székely Margittal.

Miklós Imre 85 éves

1918 végén *az elsők között csatlakozott a Kommunisták Magyarországi Pártjához és részt vett a KMP Északi főműhelyi üzemi szervezetének megalakításában.* A proletárforradalom győzelmét követően *a Belügyi Népbiztosság politikai megbízottja volt Bihar megyében.* Nagyvárad román megszállása után *Kunszentmiklós járás politikai megbízottja* lett.

A Tanácsköztársaság leverését követően Bécsbe *emigrált.* Hazatérése után, 1921. május 20-án *letartóztatták,* majd 1921. október 7-én — mint a toloncházban szervezett éhségsztrájk egyik vezetőjét — a zalaegerszegi internálótáborba szállították. 1922 augusztusában szabadult. Először kisebb üzemekben dolgozott, majd a Ganz-gyárba került, ahol ismét bekapcsolódott a munkásmozgalomba. 1924 januárjában sztrájk szervezése miatt azonban elbocsátották, feketelistára került, ezért nem helyezkedhetett el szakmájában. Sorsa úgy fordult, hogy külföldön élő testvérének támogatásával textil-kiskereskedést nyitott. A forradalmi munkásmozgalommal való kapcsolata azonban ezután sem szakadt meg. *Tagja volt a Magyarországi Szocialista Munkáspártnak, támogatta a Vasas Sport Clubot, az 1930-as évektől pedig rendszeres anyagi támogatást nyújtott a Vörös Segélynek.* Első felesége 1942-ben elhunyt, 17 éves fiát és 19 éves leányát 1944-ben meggyilkolták a nyilasok.

A felszabadulást követően Miklós Imre részt vett az MKP szervezésében. Rehabilitálták, és visszakerült a MÁV Északi Főműhelyébe mint főművezető. De 1945 végén, amikor megbetegedett, a MÁV nyugdíjazta. Újra kereskedő lett. 1948 végén mint osztályidegent kizárták a pártból. Eredménytelenül fellebbezett. 1952-től ismét esztergályosként dolgozott az Építőgépgyárban, majd az ATRA gyárban, ahonnan 1959-ben — 71 éves korában — mint segéddiszpécser ment nyugdíjba.

Az 1956-os ellenforradalom leverését követően részt vállalt a párt újjászervezésében. Magas kora ellenére még ma is aktívan dolgozik az MSZMP V/1-es pártszervezetében és a Vasutasok Szakszervezete Keleti pályaudvari nyugdíjasszervezetében.

1969 márciusában megkapta a *Tanácsköztársasági Emlékérmet* és a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát. 85. születésnapja alkalmából a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés ezüst fokozatával tüntette ki.

Amikor 85. születésnapján — december 21-én — szeretettel köszöntjük s jó egészséget kívánunk Miklós Imrének, kanyargós, sok megpróbáltatást tartogató életútjának legfőbb tanulságát a szocialista munkásmozgalom iránti hűségében keressük és találjuk meg.

Gadanecz Béla

Az Utaselátó Vállalat munkájáról tárgyalt a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról)

keznek elejét venni a vendégek, a vásárlók megkárosításának. Az egészségügyi szervek általában megnyugtatónak találták a munkahelyek tisztaságát. A még jobb eredmény érdekében fokozzák a takarítás gépesítését.

A vállalat állandóan szem előtt tartja a több mint 6000 dolgozó élet- és munkakörülményeinek javítását. A dolgozók személyi jövedelme 1970 óta 12.1 százalékkal emelkedett. Céljuk a teljesítményekhez egyre jobban igazodó bérezési formák alkalmazása. Az előző években a szeszkivonás miatt nem tudták az előirányzott átlagbér-növekedést elérni. *1973-ban a tervezett bérfejlesztést teljesíteni tudták.*

Az év első kilenc hónapjában védőételre, védőitalra 35 ezer, munkaruhára, védőruhára, védőfelszerelésre 840 ezer forintot fordítottak. A vállalati segély összege 1972-ben 386 ezer forint volt.

A dolgozók közül állami oktatásban 165, szakmai oktatásban 250, továbbképző tanfolyamokon 124, marxista—leninista egyetemen 71 tanul. Jelenleg 218 szakmunkástanulót foglalkoztatnak. Közülük 64 kap tanulmányi ösztöndíjat. Eddig 252 dolgozó tett alapfokú nyelvvizsgát, akiknek 80 forint nyelvpótlékot fizetnek. Jelenleg 40-en járnak nyelvtanfolyamra. A felsoroltakon kívül több százan vesznek részt politikai szemináriumokon.

A vállalat vezetősége a szakszervezeti bizottsággal együtt kidolgozta a munkaverseny-szabályzatot. *A szocialista brigádmozgalomban 213 brigád 1881 fővel versenyez.* Gondot fordítanak az üzemi demokrácia szélesítésére.

Az elmúlt évek során 1971-ben volt a legkedvezőbb a baleseti helyzet. 1972-ben romlott, 1973-ban ismételten javult. *A balesetek túlnyomórészt az étszolgálatnál a büfés, az egyéb vendéglátóipari egységekben a segédmunkási, kézilányi, szakképzettséget nem igénylő munkakörökben fordulnak elő.* Legtöbbjük elcsúszás, forrázás, kézelvágás következménye. Az üzemi balesetet szenvedetteknek mintegy 90 százaléka részesült teljes kártérítésben. A megelőzés érdekében évente 1.1 milliót fordítanak a műszaki hiányosságok felszámolására, 1 millió forintot érintésvédelmi mérések végzésére és a hibák kijavítására.

Az új és a korszerűsített üzemekben már mindenütt biztosítottak öltözőt, zuhanyozót. Ezenkívül 18 régi üzemben szereltek fel meleg vizes zuhanyozót. Az utóbbi években 255 korszerű fűtőberendezést szereltek be. Száznégy olyan üzemben szereltek fel meleg vizes bojlert, ahol a közeljövőben korszerűsítésre nincs lehetőség. 1971-ben 362 hűtőberendezést, 88 konyhagépet, 74 söntésberendezést és 144 egyéb gépet vásároltak.

Kialakították a munkavédelmi apparátust. *Létrehozták a központi munkavédelmi csoportot, országszerte megszervezték a munkavédelmi megbízottak hálózatát.* Igazgatói tanácsülésen évenként értékelik a vállalat munkavédelmi tevékenységét és főigazgatói utasításban határozzák meg a munkavédelmi és egészségügyi tennivalókat. A féléves helyett negyedévenkénti balesetelhárítási oktatást vezettek be. 1970—72-ben 1243 fő tett eredményes egészségvédelmi és biztonsági vizsgát.

A vállalatnál 65 százalékos a nők aránya, ezért megkülönböztetett figyelmet fordítanak érdekvédelmükre. Kidolgozták az erre vonatkozó intézkedési tervüket. *Meghatározták azokat a munkaköröket, amelyekben nőket nem szabad foglalkoztatni.* Az iskolaév kezdete előtt a többgyermekes és a gyermeküket egyedül nevelő anyáknak beiskolázási segélyt adnak. Gyermekeik részére önköltséges étkezést biztosítanak. Éjszakai műszakban való foglalkoztatásukat megszüntették. *Hatévesnél fiatalabb gyermekét gondozó anyát csak rendkívüli esetben szabad túlóráztatni.* Intézkedéseik elősegítették, hogy a nők szakmai, általános és politikai műveltsége növekedett. Emelkedett a vezető beosztásba állított nők száma. Ez azonban még nem áll arányban a vállalatnál foglalkoztatott nők számával.

Az ifjúsági törvényből adódó feladatokra kidolgozták a vállalat intézkedési tervét. *Megtiltották a fiatalkorúak foglalkoztatását az utazószolgálatnál, a szeszes italt árusító üzletekben és az önálló gépkezelést igénylő munkakörökben.* Rendeztek az éjszakai foglalkoztatásukat. A korábbinál kedvezőbb lehetőségeket biztosítottak a fiataloknak a továbbképzést, külföldi kiküldetést és tapasztalatcserét, a sportolási lehetőségeket illetően. Több ifjúsági klubot rendeztek be. Támogatják a lakásépítési akciójukat.

A további tennivalókat az alábbiakban foglalta össze a vállalat vezetősége:

— A mozgószolgálat továbbfejlesztése keretében folytatják a kocsitípusok korszerűsítését.

— Az arra alkalmas söntés-üzemeket étkezést biztosító modern bisztrókká alakítják át.

— Gyorsítják a gyorsfagyasztott ételek saját üzemben történő előállítását és forgalmazását.

— Minden tervévben külön meghatározzák a munkakörülmények, a biztonsági, a szociális és az egészségügyi helyzet javítására szükséges teendőket.

— Bővítik az oktatási formákat, a kulturális ellátottságot.

— Ha engedélyt kapnak rá, úgy vezetik be az 5 napos munkahetet, hogy az üzletek nyitvatartási ideje, a szolgáltatások színvonala és a dolgozók jövedelme ne csökkenjen.

A központi vezetőség elismerését fejezte ki az Utaselátó Vállalat vezetőségének az utazóközönség egyre színvonalasabb kiszolgálását elősegítő intézkedéseiért, s a vállalat dolgozói élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében kifejtett erőfeszítéseiért. Méltányolja azokat a nehézségeket, melyet a színvonalasabb szolgáltatás, a szeszesital-árusítás több üzemben történt beszüntetése a bevétel alakulására gyakorol. A vasutas-szakszervezet közreműködik, segít minden olyan intézkedés meghozatalában, amelyet fontos ellensúlyozása érdekében szükséges foganatosítani annak érdekében, hogy a bevételkiesésnek a dolgozók ne lássák kárát.

Társadalmi őrjárat Kecskeméten

Kecskemét állomás szocialista brigádjai 1973-ban eredményesen küzdöttek a vasútnál évről évre emelkedő árukárok, dézsmálások okozta veszteségek csökkentéséért. A *Petőfi brigád* tagjai például — felajánlásaikat teljesítve — *rendszeresen tartanak éjjeli őrjáratot az állomás területén.*

Az ehhez hasonló társadalmi segítség nyomán Kecskeméten tavaly egyszer sem keletkezett dézsmálásból eredő árukár, s az egyéb okból bekövetkező árukárok is a felére csökkentek, az előző évi károsszegekhez képest. Az érdemek közül feltétlenül ide sorolható az is, hogy *a személy- és kalauzkocsikat soha nem tárolják lezáratlanul az állomáson,* s a kocsik lezárásában, őrzésében szintén részt vállaltak a szocialista brigádok tagjai.

Felvétel az Úttörővasútra

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút üzemfőnöksége felvételt hirdet az 1974. január 31-én induló úttörővasutas tanfolyamra. Jelentkezhetnek a budapesti és 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 erre a kitüntetésre javasolja. A felvétel ideje és helye: 1974. január 21—30-ig, naponta 9—18 óráig az Úttörővasút üzemfőnökségén, Hűvösvölgyben. Felvilágosítás: üzemi telefonon 52—74 8, városi telefonon 167—621. Felvételi lapot kívánságra küldünk. Vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

Fenyőfaünnep a szakszervezetben

Karácsonykor kicsik és nagyok az ajándékozás és az ajándékvárás izgalmaival vannak teli. Így volt ez december 15-én a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházának tanácstermében is. *Ezen a napon rendezték meg a már hagyományos fenyőfaünnepséget,* melyre a szakszervezet vezetői a MÁV-nevelőotthonokban tanuló árva és félárva gyerekeket hívták meg. A meghitt ünnepségen előbb *Tóth Györgyné dr.* alelnök, majd *Szabó Antal* főtitkár köszöntötte a gyerekeket és tanáraikat. Beszélt a nagy család, a vasutasság felelősségteljes munkájáról, arról a megbecsült hivatásról, mely mértani pontosságot, nagy szakmai felkészültséget igényel minden vasutastól.

A főtitkár rövid beszéde után került sor a legizgalmasabb pillanatra, az ajándékcsomagok felbontására. Az öröm a gyermekarcokon akkor ragyogott fel igazán, amikor ki-ki megpillantotta: *teljesült-e kívánsága.* A szakszervezet vezetői ugyanis a gyerekek három kívánsága közül egyet teljesítettek.



Szabó Antal főtitkár a szakszervezet elnöksége nevében köszönti az ünnepség részvevőit, köztük elsősorban a gyerekeket.



„Nézzétek srácok, milyen nagyszerű ütőket kaptam!" — örvendezik a szőszke kisfiú a két pingpongütőnek.



„Vajon, melyik szebb, az enyém, vagy a te babád?" — ez olvasható le a szomszédjára pillantó kislány tekintetéből

(Gyergyói János felvételei)

PILLANATKÉPEK
a budapesti személypályaudvarok ünnepi forgalmáról

Mostani lapszámunkban — más helyen — már összegeztük a karácsonyi, illetve az év végi utasforgalommal kapcsolatos munkát, s méltán állapíthattuk meg, hogy ismét kitűnőre vizsgáztak a vasutasok. A fővárosi pályaudvarokon készített riportunk pillanatképei szintén ezt bizonyítják.

Keleti pályaudvar

A Keleti pályaudvaron a gépkocsik dallamkürtjére emlékeztető szignál hangot, gyors egymásutánban követik a megnyugtató közlemények:

— *... mentesítő vonat indul Miskolcra... Békéscsabára... Győrbe...*

A sietős utasok tömegében nem könnyű átjutni a pénztárcsarnokon. Még nehezebb a felvilágosító iroda dolgozóinak és a karszalagos tájékoztatóknak a helyzete: ezeregy kérdésre ezeregy választ adnak. Meg kell hagyni, például állják az ostromot.

Ovári János állomásfőnök-helyettes dicséri az őszinte igyekezetet, természetesen azokét is, akik nem ilyen látványosan, hanem az utasok elől elzárt szolgálati helyeken végzik felelősségteljes munkájukat.

— *Ahhoz képest, hogy most még többen utaznak, mint tavaly ilyenkor, igazán elégedettek lehetünk* — mondja. — *Úgy érezzük, sikerült tervszerűen széthúzni az utazásokat.*

Az „utazások széthúzásán" azt érti, hogy a felkészülés jól sikerült, a pályaudvar tervei pontosan megegyeztek az igazgatóság terveivel, és a mentesítő vonatokat a szükségletnek megfelelően állították forgalomba.

— December 21-én már nagy tömegeket szállítottunk az ország minden részébe, s a következő napon ismét 4 mentesítő szerelvényt indítottunk Nyíregyházára, hármat Békéscsabára, egyet Szerencsig, Miskolcig, Győrig. Huszonharmadikán ennél is több „tartalékvonatunk" volt, nem beszélve arról, hogy az egyébként közlekedő szerelvényeket is megerősítettük. Kimondott zsúfoltság, lépcsőn utazás nem fordult elő...

A kedvező időjárás könnyítette, a nemzetközi vonatok késése nehezítette a Keletiben a dolgozó vasutasok munkáját. A *Meridián Expressz* naponta „feladta a leckét". Nemcsak nagy késéseket, hanem óriási tömegeket is hozott, s emiatt 3—4 többletkocsit kellett hozzákapcsolni.

— A szolgálati ágak jó együttműködését bizonyítja az is, hogy mindezt bírtuk kocsival — méghozzá tiszta, kifogástalan világítású és fűtésű kocsival — hangsúlyozta Óvári János állomásfőnök-helyettes.

Budapest — Nyugati

A Nyugatiban is óriási volt a nyüzsgés, de bármerre jártunk, mindenütt karszalagos útbaigazítókat — többségükben fiatal vasutasokat — láttunk.

A vágányok között *Tóth Hugó* térfőnök újságolja, hogy az állomási KISZ-bizottság teljes erővel „bedobta magát" az ünnepi forgalomba: *az ifjúsági szervezet tagjai kocsikat tisztogatnak, vonatot menesztenek és szükség szerint adnak segítséget a műszaki szolgálatnak.*

— Kitűnően bevált az előzetesen készített tervünk — mondja a térfőnök a december 20-án elkezdődött forgalommal kapcsolatban. — Az utasok már karácsony előtt 10—12 nappal jöttek menetjegyüket megváltani, így a pénztáraknál később sem álltak végtelen sorok. *A debreceni vonatokat mind megerősítettük, azon túl, hogy mentesítő szerelvényeket is indítottunk. Valahogy a központi szolgálat is jobban felkészült erre a karácsonyra...*

Alighogy kimondta ezt a térfőnök, máris megjelent *Novák Károly* felügyelő, az igazgatóság forgalmi osztályának képviselője. Utasítást hozott a rendelkező forgalmi szolgálatevőnek: A *400 percet késő Balt-Orient Expressz mentesítő szerelvényét — tekintettel a Budapestről induló utasokra — menetrend szerint el kell indítani Bukarest felé.* A késett, Németországból érkező expressz követi majd a mentesítőt...

Később a térfőnök megjegyezte: — Nem hiába mondom én, hogy ilyen zavartalan, jól szervezett ünnepi forgalomra nem emlékszem, pedig lassan negyedszázada teljesítek itt szolgálatot.

A „csendes" Déli

A Déliben ugyancsak rendben zajlottak az események, csupán az állomásfőnök idegeskedett. Még arra sem tudott néhány percet szakítani, hogy pár elismerő szót ejtsen a pályaudvar derekasan helytálló dolgozóiról.

Mit tehettünk? Megkérdeztük *Békefi Gyulát,* az igazgatóság III. osztályának ügyeletesét, aki megannyi gondja, intézkednivalója közepette is elmondta, hogy *a Déli pályaudvaron dolgozó vasutasok — bár reájuk jóval kisebb nyomás nehezedett, mint a Nyugatira és a Keletire — ugyancsak rászolgáltak a dicséretre.* A Déliből indított vonatok általában 70—80 százalékos kihasználtsággal közlekedtek, talán csak a szombathelyi szerelvények voltak kicsit zsúfoltabbak.

Végső soron ez mégicsak azt jelenti, hogy az utasok elégedettek lehettek. S ez így van jól, így helyes...

Gergely József

A barátság jegyében...

A miskolci igazgatóságnál megalakult az MSZBT-tagcsoport, s annak 12 tagú elnöksége december 10-én megtartotta első ülését. Összeállították a tagcsoport 1974. évi programját is, s eszerint január 21-én Lenin halálának ötvenedik évfordulójáról emlékeznek meg, felkészülnek az április 4-i, a május 1-i, november 7-i ünnepségekre. December 3-án méltó módon megünnepelték Miskolc felszabadulásának 30. évfordulóját. Tervezik, hogy testvéri kapcsolatokat alakítanak ki a szovjet vasutasokkal, kiállítások és filmbemutatók révén is erősítik a szovjet—magyar barátságot.

Vasutas országgyűlési képviselők látogatása szakszervezetünkben

Tóth Géza Szabolcs megyei, *Korponai Lajos* Hajdú-Bihar megyei, *Kalmár János* Pest megyei vasutas országgyűlési képviselők december 18-án, az országgyűlés téli ülésszaka előtt a Vasutasok Szakszervezetének székházában megbeszélést folytattak szakszervezetünk vezetőivel. A megbeszélésen részt vett *Szabó Antal* főtitkár, *Molnár György* titkár és *Kajcsa József,* a közgazdasági osztály vezetője.

Szabó Antal főtitkár tájékoztatta a képviselőket a vasút 1973. évi munkájáról, a vasutas dolgozók életkörülményeinek javítása érdekében tett és a tervbe vett intézkedésekről.

Részletesen foglalkoztak a vasút ötödik ötéves tervének előkészületeivel, annak gazdasági és szociálpolitikai vonatkozású fejezeteivel. A képviselők tájékoztatást kaptak néhány olyan üzemszervezési, közgazdasági és műszaki-technikai jellegű kérdésről, amelynek rendkívül érzékeny népgazdasági és nemzetközi kereskedelmi összefüggései vannak. A főtitkár kérte a képviselőket, hogy adott esetben, lehetőségeikhez mérten segítsék a vasúti rekonstrukcióhoz szükséges feltételek biztosítását.

A szakszervezet vezetőinek véleménye szerint van javítani való a vasúton a belső üzemen és munkaszervezés terén is, de ezen túlmenően olyan szabályozó rendszert kell kialakítani, hogy a vasút dolgozói bérjellegű és béren kívüli juttatásokat illetően hibájukon kívül ne kerüljenek hátrányos helyzetbe.

A megbeszélést mindkét részről hasznosnak ítélték meg. A szakszervezet vezetői ígéretet tettek, hogy az összvasutasságot érintő, nagyobb jelentőségű gazdasági és szociálpolitikai jellegű kérdésekről rendszeresen tájékoztatják majd vasutas képviselőket.

A MÁV 1974. ÉVI TERVE:

360 millió utas és 122 millió tonna áru elszállítása

A közelmúltban nyilvánosságra hozták a népgazdaság 1974. évi feladatait, melyek különösen azért jelentősek, mert a negyedik ötéves tervben megjelölt gazdaságpolitikai célok megvalósítását szolgálják. 1974-ben — a negyedik ötéves terv utolsóelőtti évében is — a legfontosabb feladat a termelés és a felhasználás hatékonyságának növelése, a népgazdaság általános egyensúlyi helyzetének javítása.

Előtérben a minőségi mutatók

A népgazdasági terv irányelvei alapján *a vasút legjelentősebb feladata a személy- és áruszállítási igények időben történő biztonságos és gazdaságos kielégítése.* Ezeket a feladatokat tartalmazza vállalati tervünk, melynek főbb mutatóit — a teljességre való törekvés nélkül — az alábbiakban ismertetem.

Személyszállítási feladatunk *mintegy 360 millió utas elszállítása,* mely az előző évinél 1—1,5 százalékkal kevesebb. Utaskilométer-teljesítményben azonban — az utazási távolság kismértékű emelkedése miatt — az előző évihez hasonló értékkel számolunk. *Számításainkat arra alapoztuk, hogy ebben az évben is tovább csökken, főként a hivatásforgalomban, a vasúton utazók száma.* Ennek oka az egyéni és távolsági közúti közlekedési eszközök mennyiségének növekedése, a rövidített munkahét további kiterjesztése és egyéb befolyásoló tényezők. A nemzetközi forgalomban viszont — az előző évekhez hasonlóan — forgalomnövekedésre kell felkészülnünk.

Személyszállításunkban inkább a minőségi mutatók jelentkeznek egyre nagyobb súllyal. Egyik legfontosabb célkitűzésünk ezért a személyszállítás biztonságának növelése, a személyszállító vonatok menetrendszerűségének, sebességének és gyakoriságának fokozása. Az utazás kulturáltságát biztosító fűtés és kiszolgálás javítása is fontos feladatunk.

Áruszállítási feladatként 1974-ben is a népgazdaság részéről felmerülő szállítási igények teljes kielégítését tekintjük. *Áruszállítási tervünkben azzal számolunk, hogy az igények a múlt évi szinten jelentkeznek, de a feladatok számunkra mégis megnövekednek.* 1974-ben ugyanis tovább változik az áruösszetétel struktúrája. A rakodás szempontjából kevésbé munkaigényes tömegáruk — szén, szénbrikett, ásványolaj stb. — részaránya ugyan csökken, de nő a munkaigényesebb áruk — épületelemek, gépek, berendezések stb. — volumene. A nemzetközi szállításoknál is további növekedés várható, mégpedig elsősorban a tranzitnál és az exportküldeményeknél.

Áruszállítási terv két változatban

Tekintettel arra, hogy a várhatótól eltérően nagyobb szállítási igény is jelentkezhet, *a vasút áruszállítási terve két változatot tartalmaz, mégpedig 118—122 millió tonna elszállítással számolva.*

A KGST-országok közötti áruforgalom kiszélesedését, és a jelenlegi nemzetközi helyzetben megélénkülő forgalomnak a vasúti áruszállításra gyakorolt hatását figyelembe véve, *mind az átlagos szállítási távolság, mind az árutonnakilométer-teljesítmény mérsékelt emelkedésével számolunk.*

Az említett arányeltolódás, a speciális és nemzetközi szállítási igények növekedése, valamint a rakodások szükségszerűen fokozódó gépesítése egyre nagyobb követelményeket támaszt a mozdony- és kocsipark jobb kihasználása érdekében. Néhány fontosabb műszaki-gazdasági mutatót kiemelve:

— a tehervonatok átlagos utazási sebességét 18,5 km/óra értékre terveztük;

— a teherkocsiforduló időnél 3,4 nappal számolunk;

— a kocsitartózkodási időt átlagosan 12 órára csökkentjük;

— a tehervonatok átlagos terhelését 1066 tonnára növeljük.

Az 1974. évi áruszállítási feladatok teljesítése érdekében különösen ügyelni kell:

— a teherkocsipark megfelelő kihasználására;

— az optimálisan lehetséges elegygyűjtésre;

— a ki- és berakási idők lerövidítésére;

— a kocsiforduló idő csökkentésére;

— az iparvágányokat kiszolgáló menetek gyakoriságának emelésére;

— a vonatok sebességének emelésével több irányvonat közlekedtetésére stb.

A gazdaságosság fokozása vonatkozik az alaptevékenységet szolgáló vasúti, ipari és építőipari munkára is. 1974. évi tervünk számol azzal, hogy a pályaépítési és -fenntartási, a járműgyártási, de elsősorban járműfenntartási, valamint a távközlő- és biztosítóberendezések építési és fenntartási munkáinál a mennyiségi növekedés minőségi változásokkal is párosul.

A vasút 1974. évi beruházási tervében általában szerephez jutottak a negyedik ötéves tervtörvényben, a közlekedéspolitikai koncepcióban és a különböző párt- és kormányhatározatokban rögzített gazdaságpolitikai célok és feltételek.

Vágánycsere 360 kilométeren

Hálózatfejlesztési programunk legfontosabb feladata az elhasználódott és elavult pályaszakaszok építésének fokozottabb ütemű végrehajtása. *1974-ben ezért mintegy 360 km vágánycserét kell elvégeznünk.*

Ez a mennyiség jelentősen meghaladja az elmúlt évek szintjét. A nagyobb pályafejlesztések között vannak a *Szajol—Debrecen, Hatvan—Miskolc, Dombóvár—Bátaszék, Bp. Ferencváros—Bicske, Szabadbattyán—Murakeresztúr, Porpác—Hegyeshalom* vonalak korszerűsítési munkái. A biztosító- és távközlőberendezési hálózat fejlesztésére a terv 400 millió forintot biztosít. Ez az összeg több mint a IV. ötéves terv előirányzata, azonban a korábban kitűzött műszaki színvonalat ennek ellenére sem tudjuk elérni. Az állomási és vonali biztosítóberendezések építésénél igyekeztünk megteremteni az összhangot mind a pályakorszerűsítés és villamosítás, mind az állomásfejlesztés építési munkáival.

A vasútvonalak villamosítása keretében tovább folytatjuk a munkálatokat Szajol és Lökösháza között és *célkitűzésünk, hogy az esztendő végére már Lökösházáig közlekedjenek villamos vontatású vonatjaink.*

A pályaudvarok, vasúti csomópontok és állomások között legjelentősebbek a *záhonyi átrakókörzet* és a *szolnoki* személypályaudvar munkái, de nagyobb ütemben folytatjuk *Debrecen, a Déli pályaudvar, Hegyeshalom, Rajka, Gyékényes* és *Murakeresztúr* állomások beruházási munkálatait is.

Jelentős összeget biztosítunk — a vontatás korszerűsítése és az utazás kulturáltságának fokozása érdekében — vasúti járművek beszerzésére. *Járműbeszerzési tervünk 50 különböző teljesítményu villamos- és Diesel-mozdony, 130 korszerű személyszállító kocsi, valamint 3200 különböző teherkocsi beszerzésével számol.* Reméljük, hogy terven felül további 50 szovjet gyártmányú, M 62-es Diesel-mozdony vásárlására is sor kerül.

1974-ben az előző évekhez képest jobban kell alkalmazkodnunk az egyre bővülő korszerű járműpark kiszolgálási és javítási igényeihez, illetőleg a pályaépítési és anyagmozgatás gépesítéséhez. Ennek megfelelően *a járműjavító üzemek korszerűsítésére 240, a vontatási telepek fejlesztésére 140 és a gépesítésre 160 millió forintot fordítunk.*

90 millió forint szociális beruházásokra

A szociális beruházásoknál *— mintegy 90 millió forint ráfordítással —* az a célkitűzésünk, hogy az eredeti programot teljesítsük. Egészségügyi beruházásaink között teljes erővel folyik a *budapesti Központi Rendelő Intézet beruházási munkája, de nem kevésbé fontos a pécsi és szegedi rendelőintézet, a hévízi reumakórház és a balatonfüredi szívkórház építése.* Jelentős összeget — mintegy 50 milliót — fordítunk lakásépítésre, ezenkívül nevelőotthonainkat és oktatási intézményeinket is fejlesztjük.

További intézkedéseket kell tennünk a beruházási egyensúly megteremtése érdekében.

Jelentősek feladataink a munkaerő- és bérgazdálkodás és általában a költségekkel való gazdálkodás területén. A költségcsökkentésnek számtalan lehetősége van, mégis a legáltalánosabb módszerek a következők:

— *a munka termelékenységének növelése;*

— *az anyagtakarékosság fokozása;*

— *az állóeszközök jobb kihasználása;*

— *a forgóeszközök forgási sebességének fokozása.*

A felsoroltakon kívül a költségcsökkentés minden módszerét alkalmaznunk kell, hiszen ez az alapja a további bérfejlesztésnek, egyéb juttatásnak stb.

Összefoglalásként megállapíthatjuk, hogy 1974. évi tervünk célkitűzéseit csak a munkafegyelem megszilárdításával, a munka jobb megszervezésével, a vezetés színvonalának minden szinten történő emelésével, a műszaki fejlesztéssel, továbbá az élő- és holtmunkával való jobb gazdálkodással valósíthatjuk meg.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

MUNKAVÉDELEMRŐL MINDENKINEK IX.

Fordítsunk nagyobb gondot a balesetek megelőzésére

Gyakran visszatérő gondot okoz, hogy a helyi szakvonali és szakszervezeti szervek a bekövetkezett üzemi balesetekről nem minden esetben szereznek tudomást. Ennélfogva az üzemi balesetek egy részének nincs nyoma.

Úgy véljük, hogy a mozgalmi szervek a megfelelő nevelő-felvilágosító és ellenőrző munka növelésével, adott esetekben pedig a mulasztók felelősségre vonásának kezdeményezésével lényeges előrehaladást tudnának e téren elérni. Természetesen a gazdasági szervek vezetőitől is hasonló elvárást kell megkövetelni.

Kinek a feladata?

Ebben a munkában nagy segítséget jelenthet a munkavédelmi őrök tevékenysége. Ezzel kapcsolatban *az elnökség legutóbb megállapította, hogy a központi vezetőség 1961. június 23-i és az elnökség 1961. október 20-i határozatát sok helyen nem hajtották végre.* Pontosabban fogalmazva, a munkavédelmi őrhálózatot még nem mindenütt szervezték meg úgy, hogy minden műszakban és minden csoportban munkavédelmi őr működne.

Az elmúlt időszakban több esetben is foglalkoztunk a balesetek üzemi eredetének megállapításával kapcsolatos rendelkezések értelmezésével. Mivel a közelmúltban újabb vita merült fel, szükségesnek tartjuk, hogy erről ismét szóljunk.

A vitát az váltotta ki, hogy a munkavédelmi ügyintéző vagy a vszt-előadó feladatát képezi-e egy bekövetkezett sérülés esetén a baleset üzemi eredetére vonatkozó nyilatkozat kérése a balesetes dolgozótól.

Mint köztudott, az új VMSZ megjelenése előtt (1973. október 4. *Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja* 40. száma) a 3/1967. (VII. 21.) sz. SZOT-szabályzatra épülő vasúti végrehajtási utasítás szerint a VMSZT-ügyintézőknek volt olyan feladatuk, hogy mindazokat a megbetegedéseket, amelyek az orvosi diagnózis alapján sérülésre utaltak, a *„betegnyilvántartási könyvben”* piros írónnal alá kellett húzniuk. Ennek alapján vizsgálták a szakszolgálati szervek munkavédelmi ügyintézői a baleset eredetét.

E rendelkezések végrehajtása során az a gyakorlat alakult ki, hogy a vszt-előadó (betegnyilvántartási könyv kezelője) ezekre a sérültekre a baleset eredetére vonatkozóan rákérdezett, és ha a baleset nem a munkahelyen következett be, hanem otthoni eredetű volt, akkor a betegnyilvántartási könyv megjegyzési rovatába bejegyezte: *a sérülés „nem üzemi baleset”.* Ezt a bejegyzést a dolgozóval alá is íratta. Volt olyan gyakorlat is, amikor nem a betegnyilvántartási könyvbe írták be a dolgozó nyilatkozatát, hanem külön írásos nyilatkozatot kértek a sérülttől. Mindez azért történt így mert a betegségek egy helyen, mégpedig a betegnyilvántartási könyvben voltak előjegyezve. Tehát külön baleseti nyilvántartási könyvet a sérültekről a szakszolgálati szervek nem vezettek.

Új szabályozás

Ez a gyakorlat mindaddig elfogadott volt, amíg a Legfőbb Ügyészség ilyen jellegű vizsgálatára a vasúton nem került sor. *A Legfőbb Ügyészség az eljárást törvénysértőnek tartotta, és intézkedett a helytelen gyakorlat megszüntetéséről.* Ezt korrigálta az új VMSZ, amikor módosította a 3/1967 (VII. 21.) sz. SZOT-szabályzatra korábban kiadott vasúti végrehajtási utasítást.

Az új szabályozás értelmében — hozzátéve, hogy ez csak a MÁV vonatkozásában új — a VMSZ-előadóknak (betegnyilvántartási könyv vezetőknek) *a betegnyilvántartási könyvtől függetlenül egy baleset-nyilvántartási könyvet kell felfektetniük, amiben kötelesek az összes sérüléseket, akár üzemi eredetű, akár nem, beírni.* A munkavédelmi ügyintézők az egyeztetési eljárásaik során a továbbiakban már ezeket a könyveket ellenőrzik. A VSZT-előadók (betegnyilvántartási könyv vezetők) által felfektetett baleset-nyilvántartási könyv rovatainak viszont teljes egészében meg kell egyezniük a betegnyilvántartási könyv rovataival.

Nyomatékkal felhívjuk valamennyi szakszolgálati szerv VSZT-előadójának (betegnyilvántartási könyv vezetőinek) figyelmét arra, hogy *a jövőben a balesetek előjegyzését külön a betegnyilvántartási könyvben kell eszközölni.* Megszűnt tehát az a korábbi rendelkezés, miszerint a sérülésre utaló kórismérveket a betegnyilvántartási könyvben piros írónnal alá kell húzni. Helyette a jövőben a baleset-nyilvántartási könyvben kötelesek beírni minden sérülést, annak orvosi diagnózisát, a betegség kezdetének és befejezésének idejét. Viszont nagyon egyértelműen meg kell követelni az orvosoktól — ha kell, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vagy a TEK-ek útján is —, *hogy az orvosi igazolások „a balesettel összefügg igen, nem” rovat alapján legyenek kitöltve.*

Be kell tartani az előírásokat

Mindez igényli, hogy a VSZT-előadók (betegnyilvántartási könyv kezelői) részletesen tanulmányozzák az új VMSZ 18. sz. mellékletében foglalt előírásokat, és határozottan tartsák be a 3/1967 (VII. 21.) sz. SZOT-szabályzatban, valamint ennek végrehajtására kiadott vasúti végrehajtási utasításban foglalt előírásokat. Ez pedig nagyon egyértelműen rendelkezik arra, hogy a balesetek üzemi eredetének megállapítása első fokon a szakszolgálati szerv munkavédelmi ügyintézőjének a feladata, a döntés pedig a szakszervezeti bizottságok feladatát képezi.

Ez egyben azt is jelenti, hogy *a balesetek üzemi eredetének jegyzőkönyvezése nem a VSZT-előadók, hanem a szerv munkavédelmi ügyintézőjének feladatkörébe tartozik.* Egyébként sincs jelentősége annak, hogy a VSZT-előadó vegye ki a nyilatkozatot a sérülttől, mert az csak bemondás és nem vizsgálat alapján történne. *Márpedig az ilyen bemondás alapján leírt nyilatkozatnál a nem üzemi baleset éppen úgy lehet üzemi baleset, mint ahogy ez fordítva is igaz.* Ennek igazolására a példák egész sorát lehetne felsorakoztatni.

A balesetek üzemiségének elbírálásánál *vannak olyan problémák is, amelyek meghaladják a szakszervezeti bizottságok hatáskörét, és a felsőbb szakszervezeti szerveknek is gyakran okoznak gondot.* Ez pedig a balesetek üzemiség szerinti megítélése a 3/1967 (VII. 21.) sz. SZOT-szabályzat, valamint az 1958. évi 40. tvr. 7. § szerinti, továbbá a 2/1964 (IV. 3.) MüM, illetőleg ennek módosítására kiadott 4/1967. (VI. 8.) MüM sz. rendelet alapján. Erről a következő számban adunk tájékoztatót.

Takács József

(Folytatjuk)

„Volt egy korszak, amikor mi kezdtük az életet”

Egy kitüntetett csoportvezető portréja

Décsi László a dunakeszi járműjavítóban dolgozik. Munkája sokrétű: *csoportvezető az V-ös gyárrészlegben, a kerékműhelyben; titkára a párt-alapszervezetnek, tagja az üzemi párt-vb-nek; elnöke a szakszervezeti segélyezési bizottságnak.* A sokévi, sokféle munka elismerése: a Munka Érdemrend arany fokozata kormánykitüntetés, melyet 1973. november 7. alkalmából nyújtottak át neki.

Mozdulatai gyorsak, energikusak, s e fürgeséget látva nem gondolná az ember, hogy már betöltötte 54. életévét. Harminc éve szolgálja a vasutat. Édesapja, nagyapja, felesége, mind dolgoztak a vasútnál. Omaga Érsekújváron kezdte, még a háborús években, a kocsik alvázait szerelték össze. Szakképzettsége: lakatos.

— A nagybátyám a kommunista párt titkára volt Érsekújváron. Így hamar kapcsolatba kerültem a mozgalommal, eleinte csak mint „szimpatizáns”. Később, miután idekerültem az üzembe, megkérdezték, melyik pártba akarok belépni? 1947-ben történt ez: *felvettek a kommunista pártba, s rögtön be is osztottak falujárásra.* 1950-ben tiszti iskolára küldtek. Nemsokára hadnagyi rendfokozatban szereltem le, s az alapszervezetben agit.-propos voltam.

— Mikor lett titkár?

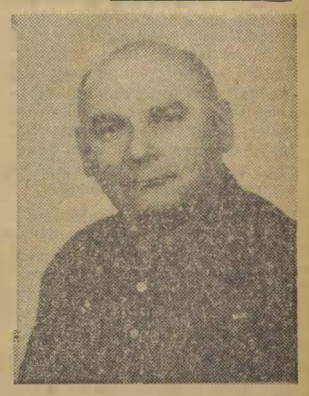
— *Az üzemi párt-végrehajtóbizottságnak 12 éve tagja vagyok. Most nyolc éve megválasztottak az alapszervezet titkárának. A 33 tag közül 12 munkásőr.* Igyekszünk minden feladatot jól megoldani. Mint ahogyan a termelésben is. A kerékműhelyben több mint negyvenen dolgozunk, s nekem az a feladatom, hogy — mint csoportvezető — a lehető legjobban szervezzem meg a munkát, gondoskodjak a hozzám beosztott emberekről, a termelés zavartalanságáról.

— Milyen is ez a műhelybeli munka?

— *Nem könnyű, azt mondhatom. A négytengelyes kocsik kerekeiről leszereljük a régi, 40 milliméter vékonyságúra koptatott abroncsokat, s a helyükbe újat, kétszer olyan vastagságú abroncsot rakunk.* Új módszerrel dolgozunk, villannyal hevítjük fel az acélt, daruval belehelyezzük a tárcsát, utána kezdődik az esztergálás, profilírozás. Az elhasznált, régi csapágyak helyébe is újakat szerelünk fel. Tehát cseréről, javításról van szó, s lehet, hogy így elmondva nem látszik nagy dolognak. De nekünk, akik itt dolgozunk, nagy dolog, mert *ez a munka — az életünk.*

A családról, a magánéletről faggatom. Hiszen a munkahelyen, a közéletben is csak az tudja igazán állni a sarat, akinek rendezett az élete. Kiderül: *leánya szintén itt dolgozik, a munkaügyi osztályon; és a veje is, raktárvezetői beosztásban.* A fiatalok már önálló életet élnek, s ők ketten, a feleségével, néhány méternyire az üzemtől, a gyártelepi kétszobás szolgálati lakásban laknak. Nagy öröm volt — nemcsak náluk, hanem a többi házban is —, hogy másfél hónapja bevezették a gázt, már azzal fűtenek. Kényelmes, tiszta, nincs vele vesződség, mint korábban a kályhával.

Négy éve vett egy Moszkvicsot, azóta nem ült vonaton.



Ha be akarnak ugrani Budapestre, nincsenek időhöz kötve.

— Nem olyan rossz ez a vasúti kereset — mondja. — *Nekem 4000—4200 forint a havi átlagom, ebből fenn lehet tartani egy kocsit, ha sokba is kerül.* Az a baj, hogy korán születtem. Illetve a mi korosztályunk. Most sokkal jobban lehet boldogulni, mint a mi fiatalkorunkban. Engem akkoriban a mozdonyvezető lánya már lenézett... Azt a korszakot el se tudják képzelni a mai fiatalok... De így a jó, elvégre azért harcoltunk, küszködtünk, hogy más világot teremtsünk. Nem igaz?!

P. J.

Mit jelentett az egységkormány a chilei népnek?

A békeszerető népek, köztük a magyar nép szolidaritása élteti a harc folytatóit

Nehéz írni, kiragadni néhány példát, amikor az ember megtudja a fasiszta katonai puccs tragikus és drámai hírét.

A magyar elvtársak szíves meghívásának tettünk eleget. *Azon a napon érkeztünk Budapestre, amikor az Alkotmány évfordulóját ünnepelték.* Miután néhány napot eltöltöttünk ezen a csodálatos, testvéri, vendégszerető és szép földön, vissza akartunk térni országunkba, itt-tartózkodásunk élményeivel. *Akkor leptek meg bennünket a chilei események, melyek megmozgatták az egész világ haladó erőit.* Ezért, ismétlem, nehéz, de megpróbálok leírni néhány gondolatot.

Ahhoz, hogy a lehető legobjektívabban, legkomolyabban és legreálisabban értékeljem a tényeket és válaszoljak a magyar nép és munkások érthető aggodalmára, helyére kell tenni és értékelni kell a tényeket.

Először is szerénytelenség nélkül mondhatom, hogy a mi vasútjaink, amennyire ismerem, sokban hasonlítanak a magyar vasúthoz. *A Chilei Államvasutaknak 25 ezer dolgozója van, a vasúthálózat hossza kb. 9 ezer km.* A Népi Egység Kormányában nagymértékben megjavult a vasút vezetése, maguk a dolgozók is részt vettek benne, egy Adminisztratív Tanácsot alkotva. *A régi, reakciós kormányok nem tettek semmit azért, hogy elkerüljék a magánközlekedési vállalatokkal folyó tisztességtelen versenyt, ellenkezőleg,* megkülönböztető politikát folytattak, növelve a vállalat állandó deficitjét, melyet tulajdonképpen az államnak kellett volna szubvencionálni. Ugyanakkor a teher- és utasszállítást végző magánvállalatok gyorsan meggazdagodtak.

Latin-Amerikában Chile volt az első ország, ahol vasút épült a múlt század közepén. *A vasutas dolgozók harca régóta fontos helyet foglal el a chilei szakszervezeti mozgalom történetében.* A vasúti munkások fontos szerepet játszottak és 1938-ban segítettek megteremteni a Népfront létrejöttéhez szükséges körülményeket, mely a baloldali erők győzelmében fejeződött ki. Chile elnökévé *Pedro Aguirre Cerdát* választották, megbuktatva a reakció és burzsoázia egyetlen jelöltjét *Gustavo Ross Santa Mariát.*

A szakszervezet szervezeti felépítése a következő: *Vasúti Munkások Szövetsége,* mely a műhelyek és a vasutak 15 ezer munkását foglalja magában, általában napibéreseket. A *Mozdonyvezetők és Fűtők Szövetsége* több mint 2 ezer munkást tömörít soraiba. Az *Alkalmazottak Szövetségéhez* körülbelül 6 ezer adminisztratív dolgozó tartozik, a *Nyugdíjasok Nemzeti Szövetségéhez* mintegy 12 ezer exalkalmazott tartozik.

A mérnököknek és technikusoknak saját szervezetük van, ők nem tagjai a Vasútipari Szövetségnek.

Valamennyi vasutasszervezet — kivéve a mérnököket és technikusokat — képviselve van a szakszervezet legfelső szervében, a *Chilei Vasútipari Szövetségben* (FIFCH). A szövetségnek saitóorgánumai is vannak; ilyen az *El Riel,* A *Sin* című újság és más folyóiratok technikai tananyaggal.

Az aktív dolgozók ingyenes orvosi ellátásban részesülnek, a családtagok és nyugdíjasok azonban nem, de a dolgozók már többször felvetették annak szükségét, hogy ezt az ellátást rájuk is kiterjesszék. A szövetségnek van gyermekintézménye, valamint egy szociális ellátási pénztára, melynek vezetőit korábban a vezérigazgató nevezte ki, de az Egységkormány úgy döntött, hogy magának a személyzetnek nyílt szavazással kell megválasztani őket.

A chilei vasutaknál 30 év szolgálat után lehet nyugdíjba menni, de a mozdonyvezetők minden ledolgozott öt év után egy év kedvezményt kapnak. Vannak olyan kivételes esetek is, amikor valamilyen oknál fogva 15 év után is nyugdíjba lehet menni.

A Népi Egységkormány idején a chilei munkások elhatározták, hogy emelni kell a termelést és termelékenységet. Ebből a vasúti munkások sem maradtak ki. *Óriási erőfeszítéseket tettek, hogy növeljék a teherszállításokat,* lelkesen részt vettek az önkéntes munkákban, hazafias érzéssel és annak a tudatával, hogy menynyire fontos az a történelmi folyamat, mely Chilében abban az időben végbement.

Az Egységkormány fennállásának három éve alatt minden tekintetben nagy előrehaladások történtek Chilében. A vezetők mindvégig nagy felelősséggel és fegyelemmel viselkedtek a merénylettekkel szemben, melyeket fasiszta elemek hajtottak végre vasúti berendezéseken. *Az volt a szándékuk, hogy egy állandó káosz állapotát teremtsék meg, s bűnös szabotázsakciókkal tönkretegyék az egész országot.*

Ugyanakkor az imperializmus, a hírhedt kémszervezeteken, és más szerveken a CIA-n, ITT-n, a Kennecot-on keresztül, melyeknek érdekeit sértették a Népi Egység intézkedései, *a chilei reakcióval együtt már készítették az államcsínyt.* Sokszor kísérletezték és szeptember 11-én végrehajtották azt, amit közösen kitervelték.

A fasiszta puccsot, mely a chilei nép és vívmányai ellen irányult, most a katonai junta megpróbálja igazolni. Mindent elkövetnek, hogy törvényesítsék bűneiket. *A legarcátlanabb hazugsághoz folyamodnak a Népi Egység kormánya tevékenységével kapcsolatban,* szerencsére a nép jól ismeri ezt a tevékenységet, és tudja, hogy a népi erők becsületesen dolgoztak, hogy elkerüljék a véröntést.

A fasiszta tábornokok, akik véres puccsal kerültek hatalomra, *lábbal tiporják a demokratikus vívmányokat,* felhasználva a fegyveres erők legreakciósabb szektorait, hogy megbénítsák a chilei forradalmi folyamatot. Ez a forradalom számíthatott és számíthat most is, jobban mint bármikor, a haladó népek és békeszerető erők támogatására.

A gazdasági problémákról, melyek a Népi Kormány fennállása idején léteztek, a következőket szeretném elmondani. *Az alapvető nemzeti kincsek, a réz, a salétrom és a vas államosítása megvalósult.* Sor került a nagy bankok államosítására, a nemzeti és nemzetközi monopóliumok likvidációjára, az agrárreform a parasztoknak adta a földet, s a munkások mind hatékonyabban részt vállaltak az üzemek vezetésében.

S ha mindehhez hozzátesszük a nevelési politikát, mely a nép nagy többségének hozzáférhetővé tette a kultúrát, vagy azokat a szociális intézkedéseket, melyek a nők, az anyák és a gyermekek, a nyugdíjasok érdekében születtek, természetes, hogy sértette a nemzeti burzsoázia és a kapitalisták érdekeit.

Ezért a reakciósok, hogy megvédjék érdekeiket és visszaszerezzék osztálypriviléglumaikat *olyan politikát folytattak a Népi Egység ellen, mely gazdasági szabotázsban, a réz embargójára irányuló kísérletekben, hitelmegtagadásokban, spekulációkban, felvásárlásokban, feketepiacban, a szállítók sztrájkjában,* az észak-amerikai imperializmus segítségével, terrormerényletekben sőt, gyilkosságban fejeződött ki, melyek a reakciósok gyűlöletét tükrözték Allende elnök törvényes kormányával szemben.

Biztos vagyok benne, hogy a népi szervezetek gyorsan magukhoz térnek a fasiszta puccs után, és olyan objektív feltételeket teremtenek, mely lehetővé teszi, hogy Chile folytassa a megkezdett forradalom útját, azt az utat, melyet a chilei nép, a munkásosztály választott.

A nemzetközi politika fontos személyiségei ítélték el nagy felháborodással Allende elnök meggyilkolását. *Világszerte tömeggyűléseken tiltakoztak a véres terror ellen.*

Szeretném kiemelni a magyar nép és kormány különböző szolidaritási megnyilvánulásait. Alkalmunk volt részt venni néhány ilyen megmozduláson és meghatottan láttuk azt a segítőkészséget, mely népünk igaz harcának támogatására irányul. *Ez a szolidaritás éltet minket, hogy folytassuk a harcot, hogy országunkban megdöntsük a fasizmust.* Számítunk a nemzetközi közvélemény segítségére, és biztosak vagyunk benne, hogy Chile valamennyi haladó erejének egységével győzni fogunk.

Végül ezen a cikken, ezen az üzeneten keresztül, valamennyi magyar vasutast üdvözlöm, sok sikert kívánok nekik hazájuk szocialista építésében, valamint a béke és a társadalmi haladás erősítésében.

Augusto Sepulveda

A pihenés évei következnek



A dolgos hétköznapoktól való búcsúzás, mindig fontos határkő egy ember életében. Ilyenkor még egyszer szóba kerül mindaz a hasznos tevékenység, amelyet a búcsúzni készülő élete során mások érdekében kifejtett.

Keszei László, a VSZTO munkatársa március 1-én nyugállományba vonul. Elismerten nagy szaktudású, rendszerető ember volt. Az eredményes munkában eltöltött 46 esztendőből húsz éven keresztül a társadalombiztosítási osztály elvi csoportjában szerkesztette az *Ügyviteli Értesítőket.* Az elvi állásfoglalások kialakításában, rendelettervezetek elkészítésében, különös gonddal vette figyelembe azokat a lehetőségeket, amelyek megvalósítása a vasutas dolgozók érdekeit szolgálja.

Rész vett a ½ százalékos ÖTA alapszabályának elkészítésében és rendszeresen segítséget adott az ügykezelési bizottság munkájához. Tizenöt év óta, mint szakszervezeti bizalmi intézte munkatársai ügyes-bajos dolgait.

Jó munkája elismeréséül legutóbb, 1973 decemberében nyújtották át részére a *„Szakszervezeti munkáért"* kitüntetés arany fokozatát.

P. K.

Valamennyi csatlakozott és baráti szervezethez

Nyilatkozat Chiléről és Uruguayról

A *Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének* prágai irodája 1973. november 19—20-án tartott ülésén, miután megvizsgálta a *Chilében* fennálló nehéz helyzetet, elhatározta, hogy kifejezésre juttatja szolidaritását Chile népével és munkásosztályával, főképpen pedig a szállítási dolgozókkal, akik a fasiszta zsarnokság elnyomásának vannak kitéve.

Az ülésen elhatározták, hogy ismét felhívják az ENSZ-t és az OIT-t *(Nemzetközi Munkaügyi Szervezet)* avatkozzon be és szervezetei révén haladéktalanul tegye meg a szükséges intézkedéseket abból a célból, hogy *Chilében vessenek véget az elnyomásnak és állítsák helyre a szakszervezeti jogokat és a demokratikus szabadságjogokat.*

Felhívja az összes csatlakozott és baráti szervezetet, sokszorozzák meg és tegyék intenzívebbé a szolidaritási akciójukat chilei testvéreik irányában.

★

A *Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének* irodája november 19-én és 20-án Prágában tartott ülésén teljes szolidaritását nyilvánította *Uruguay* szállítási dolgozói iránt, akik az Uruguayban hatalmon levő rendszer elnyomásának áldozatai.

Az iroda kéri a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 87 és 98 számú határozatainak alkalmazását, amelyek garantálják Uruguayban a szakszervezeti jogot és a sztrájkjogot.

Követeli, hogy az elbocsátott dolgozókat a kereskedelmi hajókra ismét vegyék fel, ismét alkalmazzák a kikötőkben, a városi közlekedésben és vessenek véget a szakszervezeti vezetők és aktívák üldözésének.

Debkumar Ganguli s. k.
főtitkár

Cikkünk nyomán:

Eredményes „címkereső szolgálat"

Lapunk november 17-i számában kértük olvasóinkat, segítsenek megtalálni egy, a Szovjetunióból érkezett levél címzettjét. Nem sokkal később — december 5-én — a debreceni vasútigazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályáról *Balogh Sándor* csoportvezető már biztató értesítést küldött, annak ellenére, hogy az igazgatóság rendelkezésére álló okmányokban és a főnökség szolgálati táblázataiban *Lovász László* tisztre vonatkozó adatokat 1945-ig visszamenőleg sem találtak.

„Mivel a levél szerint Lovász László 1953-ban a Hortobágy vagy Kónya közelében dolgozott, a keresést az említett helységek gazdaságainál folytattuk — hangzott a tájékoztatás. Ezen a nyomon elindulva, az SZTK megyei iratтári anyagában több azonos névre bukkantunk, s az egyik Lovász László azonos lehet a keresett személlyel, legalábbis erre utal életkora, volt munkahelye, és Görbeházán bejelentett állandó lakása. Ügyintézőnk, *Lévai András* személyesen keresi fel, s az eredményről értesítjük a szerkesztőséget."

Néhány nap múlva csakugyan megjött az értesítés:

„Feltevésünk helyes volt. Lovász László, Görbeháza, Világos u. 52. szám alatti lakos 1946—48-ban pályamunkásként dolgozott a MÁV polgári pályamesteri szakaszán, s részt vett a debreceni—füzesabonyi vasútvonal átépítésében. Ekkor ismerkedett meg és került szoros barátságba a most öt kereső szovjet katonával, Ivanov Peter Grigorjevics elvtárssal.

Az 1908-ban született, immár 65 esztendős, ősz hajú Lovász László meghatottan, arcán felcsillanó örömmel emlékezett barátjára, *Ivanov Peter Grigorjevicsre.* Kapcsolatuk újbóli felvételéig jó egészséget, hosszú életet kíván neki és családjának. Kéri, hogy mielőbb látogassa meg, szeretettel várja. Külön köszöni a *Magyar Vasutas* közreműködését, amellyel lehetővé tette az újbóli kapcsolat megteremtését."

A köszönetet mi azoknak továbbítjuk, akiket igazán illet: *olvasóinknak.* Közülük is elsősorban az Északi Járműjavítóban dolgozó Lovászi Lászlónak, az üzem szakszervezeti bizottságának és a debreceni vasútigazgatóság dolgozóinak.

A vasutas szakszervezet „ajándéka"

Amatőr filmfesztivál, képzőművészeti kiállítás, vasutas Európa-bajnokság a jubiláló Szolnokon

1975-ben két jelentős jubileumot is ünnepel a csaknem 70 ezres lélekszámú megyeszékhely és fontos vasúti csomópont, Szolnok. A Tisza-parti városban egy év múlva ünneplik a város fennállásának 900. és és felszabadulásának harmincadik évfordulóját. A szolnokiak 1975-ben, sőt már az idén nagyszabású rendezvényekkel, ünnepségekkel szeretnék emlékezetessé tenni az évfordulót. Ezért látogatott november végén Szolnokra *Szabó Antal,* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, hogy átadja a szakszervezet „ajándékát" a 900 éves jubileumára készülő városnak. A főtitkárt és munkatársait a Szakszervezetek Megyei Tanácsának székházában, a házigazda *Árvai István,* az SZMT vezető titkára üdvözölte.

A főtitkár röviden emlékeztetett arra a tárgyalásra, amelyen előzetes megállapodást kötöttek, miként segítik Szolnok jubileumának méltó megünnepelését. A város jelentős vasúti csomópont — több mint 'hatezer vasutas dolgozik itt —, így ünnepségeinek színvonalát igyekeznek elősegíteni.

A kétéves programtervezetben *kiemelkedő a jövő évre tervezett XXIV. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás és a MÁV Szimfónikusok Zenekarának hangversenye. Május vagy június lenne alkalmas a Magyar Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen, műszaki napok rendezésére.* Biztos az időpontja a vasutas felnőtt női teke Európa-bajnokságnak, amelyet június 27 és július 1 között rendeznek Szolnokon.

Jelentős összeggel járul hozzá a vasutas szakszervezet a *II. Munkásporté* amatőr filmfesztivál megrendezéséhez. Előzetesen, a magyar filmklubok mellett nevezéseket várnak erre az NDK-ból, Lengyelországból. *Tizenkét kórust hívnak meg a vasutas dalosok országos találkozójára.* Az évforduló évében is rangos sportesemények (nemzetközi vívóbajnokság, asztalitenisz-verseny) kerülnek a megyeszékhelyre.

Kukri Béla, a városi tanács elnökhelyettese tolmácsolta a jubileumi szervezőbizottság kérését, hogy *Szolnokon rendezzék meg 1975-ben a XXV. vasutasnap központi ünnepségét.* Egyben — ha az építés befejeződik — akkor adnák át ünnepélyesen a csaknem 1,5 milliárd forint költséggel készülő új személypályaudvart. A nagyszabású szanálások során lebontásra ítélt József Attila úti vasutasotthon az új állomás előtti tér egyik épületében kap majd helyet. *Építéséhez, berendezési költségeihez 1,5 millió forinttal járul hozzá a Vasutasok Szakszervezete.* Jelentős társadalmi munkát ajánlottak fel a helyi vasutas dolgozók is.

A megbeszélésen szó volt a városi üzemek, vállalatok példamutató segítőkészségéről, a bölcsődék és az óvodák építésében. A helyi Volán 7. számú vállalat és az alföldi olajbányászok központjához tartozó üzemek már a második jubileumi óvodát építik. A főtitkár ígéretet tett, hogy 8—10 óvodai hely építési költségét — 5—600 ezer forintot — a központi vezetőség biztosítja.

A tanácskozás befejezéseként Árvai István köszönte meg a vasutas szakszervezet törekvését, hogy Szolnok jubileumi ünnepségeinek színvonalát nemzetközi és hazai események rendezésével emeli.

Délután Szabó Antal főtitkár meglátogatta a két nagy MÁV-beruházást. Nemrég már megkezdődött a szolnoki járműjavítóban a Diesel-mozdonyok javítása. A személypályaudvaron épül az új felvételi épület, amelyet majd aluljáró köt össze a vágányokkal.

Hájos László

Az élet vize...

Amikor az ember már az ötven táján jár, mind gyakrabban mondogatja, hogy „öregszem". Hát még ha a reuma is kínozza, mint engem!

Hiába, megkoptak a csontok. És amikor a fájdalom hirtelen beléhasít a gerincbe, már nem azt mondja, hogy öregszem, inkább csak egyszerűen, hogy jaj! Ilyenkor eszembe jut a fiatalságom: *hatvan kilós létemre 80 kilós terheket cipeltem,* de nem mondta senki, hogy nem szabad. Most szól a főnök! Szól a munkavédelem! S vannak gépek, amelyek átveszik a terheket...

A fájdalmas reumát most már csak gyógykezelni lehet. Az orvos javasolta, hogy vegyek kúrát a Gellértben. Adott utalványt is, azzal járok a kupolacsarnokos fürdőbe. Tetszenek a mozaik falak, márvány falak, csempe falak, a szép szobrok, a zuhogó forrásvizek. A derekamra rakott ólomsúlyok kevésbé, de elviselem. A masszírozó gyúrása viszont jólesik. Aranyból van a keze ennek az őszülő masszírozó mesternek. Azt mondják, a miniszterekét, vezető funkcionáriusokat is ő gyúrja.

Amíg tart a gyúrás, ezen elgondolkozom. Hiszem is, nem is. *„Miért jönne ide a miniszter?"* — kérdezem. *„Neki is jót tesz a Gellért gyógyvize"* — mondja a masszírozó, azután ad még egy kiadós sorozatot a hátam közepébe, amitől egészen kiegyenesedik a járásom. „Most pedig mehet úszni, kész vagyunk" — szól rám.

Télen úszni? Akárcsak Schirilla a Dunában. A Gellértben ez mégiscsak jobb dolog. Már ott botorkálok a medencében, amikor észreveszem, hogy a medence szélén egy vállas, tisztes férfi lépdel, mezítláb, fürdőöltözetben. Hű, de ismerős. *Annyira hasonlít az egyik miniszterünkre, hogy — semmi kétség — ez valóban ő.* Most zuhanyozik, majd jön vissza a zuhanytól, és a legtermészetesebb mozdulatokkal belépdel a 38 fokos medencébe. Megy egyenesen a zuhogó források alá...

Ennek láttán érzem át igazán, hogy az országos gondok terhei sem könnyűek. Azoknoz is kell az erő, egészség. S ezt nemcsak a munkában elért sikerek. a kevés szabadidőben élvezett muzsika örömei teremtik újjá. Kell ahhoz a Gellért-források gyógyító vize is...

Kovács Sándor
(Landler közp. szállítás)

Magyar siker a Tokaj Expresszen

Erdős Sándor (BVSC) nyerte a nemzetközi párbajtőrversenyt

Jobban nem is sikerülhetett volna a vasutas vívóknak az eseményekben gazdag 1973-as szezon befejezése, mint ahogy a *Tokaj Expressz* nemzetközi párbajtőrversenye zárult. *Erdős Sándor*, a BVSC kiválósága, az olimpiai bajnok magyar válogatott tagja, imponáló vívással veretlenül nyerte a negyedszer megrendezett viadalt.

A Játékcsarnokban két napon át nyolc ország 117 vívója küzdött a győzelemért, s hogy milyen nagy volt a harc, azt többek között az olimpiai bajnok, *dr. Fenyvesi Csaba* és az idei világbajnokság több döntősének a kiesése is mutatta. Erdős Sándor azonban nem respektálta egyetlen ellenfelét, még a világbajnok és tavalyi Tokaj Expressz győztes svéd *Rolf Edlinget* sem.

— *Úgy érzem, friss vagyok, jó formában várom a következő öt asszót* — mondta Erdős Sándor a döntő körmérkőzés előtt. — *Mindenesetre, ha az első asszóban Osztrics Pista ellen sikerül nyernem, megnőnek az esélyeim.*

És sikerült. S nemcsak Osztrics hanem a többi finalista ellen is amit a televíziós közvetítés jóvoltából sok százezer sportkedvelő láthatott.

— *Erdős Sanyit ilyen jól még soha nem láttam vívni* azt hiszem másfél év alatt rendkívül sokat javult könnyebb stílusosabb lett a mozgása biztosabban készíti elő és hajtja végre az akcióit — volt a döntő után *dr. Bay Béla*, a válogatott szakvezetőjének, a vasutas szakosztály egyik alapítójának elismerő véleménye. — Sanyi 26 éves, ami a párbajtőrözőknél fiatal kor; *azt hiszem még sok örömet szerez nekünk.*

A verseny minden szempontból magas színvonalú volt. Kitűnő volt a rendezés is, melyben döntő részt vállalt *dr. Nedeczky László*, a BVSC szakosztályvezetője. Talán az 1959-es budapesti világbajnokság óta nem volt hasonló nagy közönsége — hatszáz néző — hazai versenynek, mint a mostaninak és aminek mindenki a legjobban örült: *magyar győzelem született, méghozzá vasutas győzelem!*

A döntő befejezése után az első 12 helyezett szép tiszteletdíjakat kapott, s ezek közül Erdős Sándor hatalmas herendi vázát, amelyet *dr. Csanádi György*, közlekedés- és postaügyi miniszter ajánlott fel és adott át a győzteseknek.

Végeredmény: 1. *Erdős Sándor* (BVSC) 5 győzelem, 2. *Rolf Edling* (svéd) 3, 3. *Osztrics István* (OSC) 3, 4. *Mochi* (olasz) 2, 5. *Pezza* (olasz) 2, 6 *Pethő* (Ú. Dózsa) 0.

Kozák Mihály



Több megértést a helyi szervektől

A GYVSC-SÍZŐK JÖVŐJÉRŐL TÁRGYALTAK GYÖNGYÖSÖN

A Gyöngyösi Vasutas SC vezetősége kibővített elnökségi ülést tartott a kitérőgyártó üzem egyik klubhelyiségében, ahol megjelent *Szakál Imre*, a Magyar Síszövetség főtitkára, *Németh Imre* olimpiai bajnok, a Népstadion és a hozzá tartozó létesítmények igazgatója, a megyei és városi sporthivatal, a vasutas-szakszervezet, valamint a gyöngyösi városi tanács képviselői.

Az értekezletnek két napirendi pontja volt. Először *Horváth Béla* oktató számolt be a síszakosztály munkájáról. Elmondta többek között, hogy *senyző található.* A biatlon szakágban az ifi OB-n elért első hely és a felnőtt OB-n kiharcolt értékes helyezés bizonyítja a fejlődést.

Szó esett a sportegyesület középtávú fejlesztési tervéről és az utánpótlás-nevelésről. Az edző hangsúlyozta, hogy a szakosztály további fejlődéséhez, az eredményesebb szerepléshez *a jelenlegi támogatáson felül elengedhetetlenül szükség van minimum 35—40 ezer forint körüli összegre és a jelenleginél jobb állapotban levő mikrobuszra.*

A második napirendi pont a Mátraházán levő nagysánc „igelesítésével" foglalkozott. Miután a *Magyar Síszövetség* szakmai szempontból jóváhagyta *Horváth Béla* tervét, most nyilvánosság előtt is megismerhették az érdekeltek. Mindenki helyeselte a tervet. A nagysánc műanyaggal történő bevonása nagy lendületet adna a magyar síugrósport fejlődésének. *Németh Imre* elmondotta, hogy a kezelésükben levő nagysánchoz még az építkezések során felvezették a vizet, ami a mátrai viszonyok között igen költséges volt. (A víz a műanyag locsolásához szükséges.) A Népstadion Vállalat saját költségére elvégezné az építést, csak legyenek olyan vállalkozók, akik megvásárolnák az igelitet (műanyag), ami kb. 1 millió 200 ezer forintba kerülne.. Az építkezéshez minden segítséget szívesen vesznek. Ha a műanyag vásárlása megtörténik, *akkor a Kitérőgyár szocialista brigádjai társadalmi munkában elkészítik a műanyagot összefogó rácsokat.* A Mátraaljai Szénbányák Vállalat jelenlevő képviselője gumiszőnyeget ajánlott fel.

Szigetváry József

Hűség a vasúthoz?



— **Szabadnapos vagyok, de bejöttem újévet köszönteni...**
— **Én meg haza se mentem, így hát egészségedre komám!**

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Tanácskoztak a FAVÉD Vállalat szocialista brigádvezetői

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat gazdasági és mozgalmi vezetői december 7-én immár harmadszor találkoztak az üzemek élenjáró szocialista brigádvezetőivel. A vállalat központjának kultúrtermében megrendezett tanácskozást *Kszel József*, a vállalati szakszervezeti tanács titkára nyitotta meg, majd *Végh A. Béla* igazgató tartott beszámolót. Bevezetőjében ismertette a vállalat eredményeit, s utána a munkaverseny és a szocialista brigádmozgalom helyzetét taglalta. Rámutatott, hogy az üzemekben a munka termelékenysége tovább növelhető a nehéz fizikai munkát könnyítő rakodógépek jobb kihasználásával, s az így felszabaduló munkaerő átcsoportosításával.

Az elmúlt két évben a vállalat — *dombóvári, püspökladányi és tokodi* üzemrésze — egyrészt saját, másrészt külső forrásból, *közel 17 millió forintot forditott rakodógépek vásárlására, illetőleg azok üzemeltetését biztosító utak építésére és a térvilágítás megjavítására.* Korszerűsödtek az üzemek termelő berendezései is. A püspökladányi üzemben például decemberben kezdte meg munkáját a 3,4 millió forintért vásárolt *Hildebrand* típusú szárítóberendezés. Ugyanott helyezték üzembe a parkettagyártó gépsort és az új keretfűrészt, amelyek költsége 1,4 millió forint. A tokodi üzemben a különböző faipari csarnokok építésére 1,4 millió, a falburkolatgyártó gépsor beszerzésére pedig félmillió forintot fordítottak.

Ezek a számok is fémjelzik a vállalat rohamos fejlődését. A fejlődés egyben azt is megköveteli, hogy az új, korszerű gépeket szakképzett munkásoik kezeljék. A vállalat igazgatója ezzel kapcsolatban nagyra értékelte azt a kezdeményezést, mely szerint a szocialista brigádok mind nagyobb számban kapcsolódtak be a tanulásba. *Jelenleg például 124-en részesülnek szakmai képzésben, 71-en pedig különböző állami oktatási formákon tanulnak.* A tanulás fontosságát hangsúlyozva arra is felhívta a figyelmet, hogy a szocialista brigádok fordítsanak még nagyobb gondot a faipari termékek minőségének javítására. Hiszen a vállalat jó hírnevét a pontosan és szép kivitelben elkészített új gyártmányokkal lehet csak biztosítani.

A FAVÉD Vállalatnál egyébként 87 brigád tevékenykedik.

A szerkesztőség üzeni

Egressy Zsigmond Záhony; Mükösdi László Kiskunfélegyháza; Bodogh Mihály Dombóvár; Csizmazia Béláné, Radányi György Szombathely; Szűcs Ferenc Hatvan; Kovács Sándor Bp.; Bognár Károly Tapolca; Fekete László Miskolc; Putnoki István Kecskemét; Tóth Tibor Kiskunhalas: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szűcs Ferenc Hatvan; Horváth István Márkó; Zemen János Martfű; Som Lászlóné Debrecen—Vásártér: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Köszönet a jókívánságokért

A magyar sajtó napja, a karácsonyi ünnepek és az új év alkalmából nagyon sok olvasónktól, társadalmi szervtől, a vasút különböző beosztású gazdasági és mozgalmi vezetőitől érkezett jókívánságokért ezúton mondunk köszönetet. Az új esztendőben a vasútra, a vasutasokra háruló feladatok eredményes megoldásához jó egészséget és sok sikert kívánunk!

A szerkesztőség

A Hivatalos Lapból

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

Az 50. számból: 112458/1973. A MÁV Északi Járműjavító Üzem közúti gépkocsijavító tevékenységének megszüntetése és a MÁV Építési Géptelep Főnökség hatáskörébe utalása.

114825/1973. A Magyar Államvasutak tervgazdasági és műszaki fejlesztési szervezetének korszerűsítése.

114669/1973. Személyi használatban levő egyen-, munka- és védőruhák 1973. évi leltározása.

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

— **Postás-vasutas komplex brigád.** Kiskunfélegyháza állomáson kiemelkedő munkaeredményeket ért el 1973-ban a postások és a vasutasok komplex-brigádja. Az évi vállalások ünnepélyes értékelésekor a szegedi postaigazgatóság és a MÁV Szegedi Igazgatósága dicséretben részesítette a brigádot, ezenkívül annak nyolc tagja pénzjutalmat kapott.

— *TAVOZÓK. A debreceni vasútigazgatóságon 14 nyugdíjba vonuló dolgozót búcsúztattak december 20-án. Az ünnepségen — amelyen részt vett Volosinovszki János, a szakszervezet területi bizottságának titkára is — Fábián Andor, az igazgatósági pártbizottság titkára méltatta a nyugdíjba vonultak érdemeit. A gazdasági vezetés nevében Békési Rezső igazgatóhelyettes mondott köszönetet a helytállásért, s jutalmat adott át részükre. A KISZ-fiatalok virággal és műsorral kedveskedtek az idős vasutasoknak.*

— **IFJÚ MESTEREK.** Kiskunhalas csomópont szakszervezeti klubkönyvtárában vizsgáztatták, majd megjutalmazták az állomás legkiválóbb fiataljait. A Szakma Ifjú mestere címet három kereskedelmi dolgozó érdemelte ki: Ifjú Budai Lajos, Remete Miklósné és T. Kiss Zsuzsa. Kiváló ifjú szakmunkás lett Obendorfer Józsefné távirász és Tóth Andrásné ügyviteli dolgozó. A kiváló ifjúmunkásokat megillető oklevéllel Gerner László tolatásvezetőt, Vincze István kocsirendezőt, Csernák Józsefné átmenesztőt, Vecsernyés Sándorné kocsifelírót és Bíró József váltókezelőt tüntették ki.

— **Záhony „kályhája".** Harmincmillió forintos beruházással megkezdték Záhonyban az új kazánház építését, mivel a régi, távlati tervek nélkül létesített fűtési rendszer már nem képes a megnövekedett igényeket kielégíteni. Az 1974 végén átadásra kerülő létesítmény építése jó ütemben halad, s üzembe helyezése után a község valamennyi közintézményét ellátja majd energiával.

Halálozás

Az ósztendő végén kaptuk a szomorú hírt, hogy hosszú betegsége után elhunyt Papp András, aki szakszervezetünk társadalombiztosítási osztályáról 1973 májusában ment nyugdíjba, miután 15 évig az elvi- és segélyezési csoport vezetője volt.

Csaknem két és fél évtizeden át munkálkodott lelkesen és eredményesen a társadalombiztosítási osztályon a vasutasok és hozzátartozóik érdekében, s eközben nagy megbecsülést szerzett körükben. Szakmai felkészültsége, segítőkészsége, igaz embersége révén mindvégig köztiszteletnek örvendhetett, s munkája elismeréseképpen többször kapott kitüntetést. Legutóbb 1973-ban ismerték el mozgalmi tevékenységét a Szakszervezeti Munkáért aranyjelvénnyel.

Négyen a legjobbak között

Több éves szokás már, hogy az MTI sportrovata a szakszövetségek véleménye alapján minden év végén nyilvánosságra hozza a legeredményesebb versenyzők, játékosok névsorát. Az 1973-as listán négy BVSC-s sportolóval találkozhatunk, akiknek ezúton gratulálunk a „győzelmükhöz".

Gergely Gábor asztaliteniszező egész évben egyenletes fejlődést mutatott, biztos tagja lett a válogatottnak. A húsz esztendős sportoló megnyerte a Budapest Bajnokságot, több hazai és nemzetközi erőpróbán helyezéseket ért el, világhírű versenyzőket győzött le. *Nagy reményekre jogosít a játéka*, s az áprilisi Európa-bajnokságon további előbbrelépés várható tőle.

Gerevich Pál az új kardvívó generáció egyik legtehetségesebb tagja. A huszonöt éves versenyző 1948 szeptemberében azon a napon született, amikor édesapja Londonban egyéni olimpiai bajnok lett. *Rendkívül technikás, sokoldalú kardozó*, aki már legyőzte a világ valamennyi számottevő sportolóját. Sokat jelenthet további fejlődésében, hogy rendkívül komoly sportember, minden asszóban egyforma lelkesedéssel harcol.

Rozgonyiné Tóth Mária változatlanul a legeredményesebb magyar műugrónő. Az 1973-as szezonban is sorra aratta a hazai győzelmeit, csak az Európa Kupában maradt adós kimagasló eredménnyel. Huszonhét éves, s még hosszabb ideig erőssége lehet a sportágnak. Az 1974-es évben Európa-bajnokság lesz, ő is erre készül.

Hajnal Attila műugró ebben a „mezőnyben" a legfiatalabb, 19 éves múlt, jelenleg katonai szolgálatot teljesít. A szakemberek véleménye szerint a jövő nagy versenyzője lehet, megfelelő bátorsággal, sokoldalú felkészültséggel. Még nem kiforrott műugró, sokat kell csiszolnia gyakorlatain. A jelek arra vallanak, hogy elsősorban a toronyugrásban számíthat komolyabb sikerekre. A BVSC sajátnevelésű sportolója.

Az irott szó ereje

Örömmel tölti el a tollforgató embert, ha azt látja, hogy a korábban papírra vetett panaszok orvoslást kapnak. Évekkel ezelőtt szóvá tettem a *Magyar Vasutasban*, hogy Ukk és Gógánfa állomások között a 6-os őrház nincs bekerítve, s a pályaőr gyermekét könnyen baleset érheti. Ennek nyomán az őrházat hamarosan kerítéssel látták el.

Írtam arról is, hogy az őrházban nincs villany. Most viszont arról számolhatok be, hogy a szombathelyi igazgatóság ezt a problémát is megoldotta: *karácsonykor már villanyfénynél ünnepelhettek az őrház lakói.*

Bognár Károly
Tapolca

Vöröskeresztesek évi mérlege

A *szombathelyi járműjavító* üzemi vöröskeresztes szervezetének évzáró taggyűlésén jó eredményekről adott számot a vezetőség. Az egyik legsikeresebb akcióként a *Vért Vietnamnak* mozgalmat értékelték, ezenkívül sokat tettek az aktívahálózat tagjai az ifjúsági és családvédelmi feladatok végzésében, a munkahelyi egészségvédelem tökéletesítésében is.

A sikerek legfőbb titka az értékelés szerint abban rejlik, hogy nincs az üzemben olyan munkaterület, ahol ne tevékenykedne a vöröskeresztes alapszervezet egy-két aktivistája, akiket törekvéseikben segítenek a munkahelyi vezetők és a szocialista brigádok tagjai.

Radányi György



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. JANUÁR 18.

Napirenden a MÁV 1973. évi munkája

AZ ÉV ELSŐ ÜLÉSÉN ÖT NAPIRENDI PONTOT TÁRGYALT A SZAKSZERVEZET ELNÖKSÉGE

A szakszervezet elnöksége január 11-én ülést tartott. *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója jelentést adott a vasút 1973. évi munkájáról, a szervezési program időarányos végrehajtásáról. A jelentést az elnökség tudomásul vette, és elfogadta a szocialista munkaverseny 1974. évi irányelveit, valamint a MÁV területén a „kiváló" címért folyó verseny 1974. évi célkitűzéseit. *(A vasút 1973. évi munkájáról szóló ismertetőt lapunk más helyén közöljük.)*

Az elnökségi ülés második napirendi pontja volt *a MAV vezérigazgatóság beszámolója az 1971—75 évre kötött kollektív szerződés 1973. évi végrehajtásáról és kiegészítéséről.* Ugyancsak e napirendi pont keretében került megvitatásra a kollektív szerződés végrehajtásával kapcsolatos szakszervezeti munkáról szóló beszámoló.

A vezérigazgatóság beszámolója a kollektív szerződésben foglalt azon szabályok érvényesülésével foglalkozott kiemelten, amelyek viszonylag nehezebben válnak gyakorlattá. Mindenekelőtt a szerződés munkaviszonyra, a munka- és pihenőidőre vonatkozó előírásainak érvényesülésével. A munka díjazása című fejezetből megtudhatjuk, hogy az év folyamán végrehajtott bérfejlesztési intézkedések eredményeképpen *a bérszínvonal 6,5 százalékkal magasabb az 1972 évinél. Az 1973. év eredményei alapján kifizethető év végi részesedés kb. 12 napi bérnek megfelelő összeg lesz.*

Mint a jelentés megállapítja, a kollektív szerződés rendelkezéseinek többsége nem szorul módosításra, azok átmentek a gyakorlatba, érvényesülésük biztosított. Az időközben megjelent jogszabályok, rendelkezések a változó élet- és munkakörülmények a termelékenység javítására irányuló törekvések azonban szükségessé teszik egyes szabályok korrigálását, korszerűsítését.

Az elnökség mindkét beszámolót, valamint a kollektív szerződést módosító függelék tervezetét elfogadta és azokat a dolgozók elé bocsátja megvitatásra. Megbízta a közgazdasági osztályt, hogy a vezérigazgatósággal együtt a viták során elhangzott javaslatok figyelembe vételével készítsék el a módosítás tervezetét és azt terjesszék az elnökség elé.

Felhívta a szakszervezet alap- és középszerveit, hogy a dolgozói érdekek védelmében következetesen és hatékonyan segítsék elő a munkaügyi szabályok érvényesülését. Tevékenyen működjenek közre a tervezett módosítások céljának tudatosításában, hogy a dolgozók felkészülten nyilváníthassák véleményüket a szabályok kialakításában.

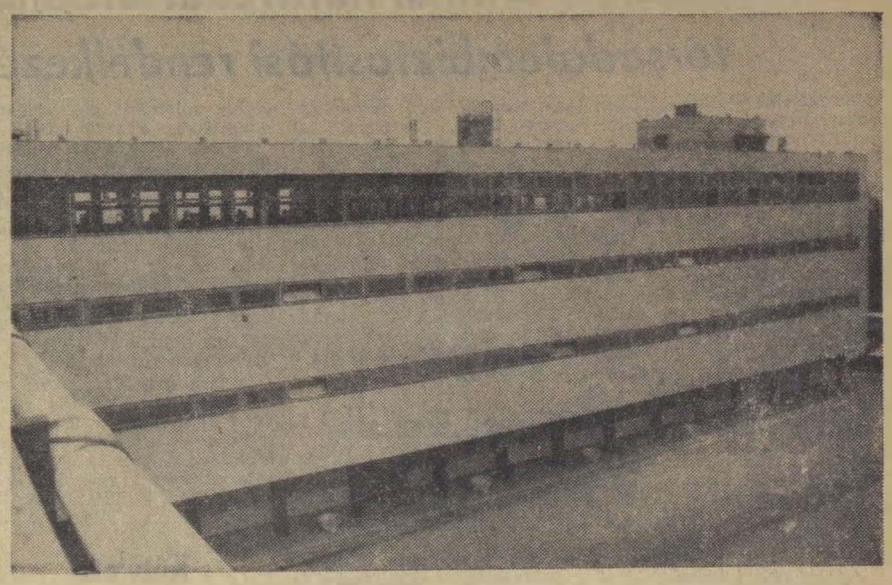
Megtárgyalta az elnökség a munkavédelmi, szociális és egészségügyi helyzet javítására biztosított összeg 1974 és 1975 évi felosztására vonatkozó tervezetet. *A MÁV a IV. ötéves tervében munkavédelmi, szociális és üzemegészségügyi beruházásokra 2,4 milliárd forintot irányzott elő.* A tervidőszak fejlesztési célkitűzései a beruházási egyensúly megteremtésére vonatkozó kormányintézkedések végrehajtása következtében lényegesen módosultak. Ezért vált szükségessé a tervidőszak utolsó két évére vonatkozó tervek módosítása. Az ujonnan elkészített tervjavaslatban *az eredeti összegnél 186 millió forinttal többet fordítunk a fenti célokra.*

A tervezetet az elnökség jóváhagyta.

Az elnökség jóváhagyta a szakszervezet 1974 első féléves munkatervét, a szakszervezet és a 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap idei költségvetését, majd néhány személyi kérdésben döntött.

A DEBRECENI VONTATÁSNÁL!

Átadták a 800 személyes szociális létesítményt



A debreceni vontatási főnökség új szociális épülete

Az elmúlt esztendő utolsó szombatján avatták fel Debrecenben a vontatási főnökség üzemi szociális épületét, *amely 800 dolgozónak biztosít kényelmes öltözési, fürdési lehetőséget.* Ugyanebben a 29 millió forintos beruházással megvalósított épületben kapott helyet a 400 adagos üzemi konyha, az ebédlő, orvosi rendelő és az oktatóterem.

Az átadási ünnepségen *Szegedi Nándor* vasútigazgató üdvözölte a vontatási főnökség dolgozóit és azokat a vendégeket, akik ez alkalommal osztoztak a dolgozók örömében. Szakszervezetünk elnökségét *Berta István*, a munkavédelmi felügyelőség vezetője képviselte.

Szegedi Nándor vasútigazgató avatóbeszédében emlékeztetett arra, hogy az MSZMP X. kongresszusának előestéjén futott be Debrecen állomásra az első villamosmozdony, s azóta a csomópont újabb és újabb létesítményekkel gazdagodott. Elkészült a MÁV Rendelőintézet, az oktatási főnökség, létrejött a Tiszántúl egyik legnagyobb Diesel-vontatási bázisa, és megkezdődött az állomás nagy arányú rekonstrukciója. Az igazgatóság vezetője méltatta a vontatási főnökség dolgozóinak példamutató helytállását is, amellyel hozzájárultak az 1973. évi áruszállítási terv teljesítéséhez, a vasútra háruló feladatok elvégzéséhez, majd kijelentette: *az új szociális létesítmény kényelmével, felszereltségével, kielégíti az iránta támasztott igényeket, s rangos helyet foglal el a MÁV hasonló rendeltetésű létesítményei között.* A tervezőket és az építőket — köztük a MÁV Tervező Intézet, a MÁV Hídépítési Főnökség, a TIGÁZ, a Közmű- és Mélyépítő Vállalat kollektíváit — dicséret illeti a jól végzett munkáért.

A szegedi üzemirányítók jól látják:

Minden vasút és valamennyi vasutas érdeke a tranzitforgalom gyorsítása, ésszerű szervezése

A szegedi igazgatóság III. forgalmi osztályában működő üzemirányító csoport szinte naponta kiveszi részét a MÁV vonalhálózatán folyó munka szervezéséből, a szállítás gyorsítására irányuló intézkedésekből. A szegedi üzemirányítók szervezési tevékenységének jelentőségét növeli, hogy a határunkon átmenő évről évre növekvő tranzitszállítások tetemes része érinti az igazgatóság hálózatát. Különös gondot kell fordítani *a Szob—Curtici, Szob—Kelebia*, illetve *a Záhony—Kelebia* és ezek fordított viszonylatában közlekedő tehervonatok forgalmának tervszerűségére, folyamatosságára. Az irányítás minden résztvevőjének közös erőfeszítése szükséges ahhoz, hogy ne legyen torlódás, ne következzen be fölöslegesen a vonatok feloszlatása.

„Az irányítás minden résztvevője" forgalmába természetesen a szomszédos vasutak dolgozói is beletartoznak, s amikor a MÁV érdekeinek szem előtt tartásáról beszélünk, *akkor ez alatt a csehszlovák, a román, a jugoszláv, a szovjet vasutak érdekeit is értjük, hiszen céljaink, feladataink azonosak.* Ha valahol — bármelyik ország vonalán — torlódás keletkezik, az hátrányosan érezteti hatását a többi vasút vonalain is. Ezért elsőrendű követelmény a jó kapcsolat kialakítása a forgalom szervezésében.

1973-ban a Kelebia határállomáson belépett kocsik száma 2,16, a kilépett kocsiké 5,57 százalékkal nőtt a korábbi évi adatokhoz képest. Hasonló növekedés következett be a Curtici—Lökösházán át irányuló forgalomban is. Részben ennek tudható be, hogy az őszi, téli hónapokban csökkent a CFR, illetve a JZ vonatfogadási készsége. Megtörtént többször is, hogy a jugoszláv vasutasok a naponta szokásos tizenegy vonat helyett csak kilencet vettek át, s ennek következtében vonalainkon Jugoszláviába tartó szerelvényeket kellett feloszlatni. Ugyanakkor hasonló nehézségek támadtak Curticiban, aminek szintén vonatácsorgás, feloszlatás lett a következménye a békéscsabai fővonalon. Az üzemirányítók gondjait tetézték a 600-as vonal villamosítási munkálataival járó vágányzárak is.

Az együttműködés, a kölcsönös segítőkészség, a legjobb megoldások közös keresése nyomán sikerült helyes szervezési intézkedéseket hozni. Ezek közé tartozik a Kelebia—Szabadka közötti tranzitforgalom sűrűségének csökkentése olyképpen, hogy a 16 tonna vagy annál kisebb tengelynyomású rakott kocsik átadása nem Kelebián, hanem Röszkén, vagyis a Szeged-rendező Röszke—Horgos kisegítő útvonal igénybevételével történik. *Voltak napok, amikor Röszkén három rakott vonatot, illetve 170—180 rakott kocsit vettek át a jugoszláv vasutasok.* Ez természetesen nemcsak a szegedi üzemirányítók és a szomszédos JZ területileg illetékes vezetőinek összefogását dicséri, hanem mindazoknak az erőfeszítését, akiknek munkája összefügg a tranzitforgalom lebonyolításával. Így például elég arra gondolni, hogy *a Röszkén átmenő kocsikat Budapest—Ferencváros állomáson kellett átsorozni a 900-as vonal helyett a cegléd—szegedi vonalra.*

Ebből a szempontból egyéb szervezési feladatokra is szükség lenne, különös tekintettel arra, hogy Budapest—Ferencvárosban, Rákosrendezőn a legsúlyosabb a létszámhiány és a legjobban kihasznált a kapacitás. Jó lenne például, ha a Röszke átmenetben közlekedtethető, papírfával. Zsugulival rakott. 16 tonna vagy annál kisebb tengelynyomású kocsikat már Záhonyban, esetleg Debrecenben, illetve Szolnokon sorozzák irányvonatba.

Harminc év a Déliben

Az új év első napján utoljára teljesített szolgálatot *Gulyás Gáspár* kezelő-levelező, Bp. Déli pályaudvar vonatkísérőinek szeretett Gazsi bácsija.

1937-ben kezdte vasúti szolgálatát pályamunkásként, majd a vonatkíséréthez került, amelyhez hű maradt a most bekövetkezett nyugdíjazásáig. *1943 óta dolgozott a Déli pályaudvaron.*

Egész életét a közösségért való tenniakarás jellemezte. A szakszervezeti mozgalomban *előbb bizalmiként, majd 1957 óta az állomási szakszervezeti bizottság gazdasági felelőseként tevékenykedett.* A szakszervezet pénzügyei állandóan rendben voltak nála, így az ellenőrzések alkalmával mindig megkapta a legteljesebb elismerést. Segédvezénylőként szintén hasznosította sok évtizedes tapasztalatát.

A hozzá forduló dolgozók problémáit nagy hozzáértéssel és emberséggel igyekezett mindig megoldani. Ez a tulajdonsága sugallta a búcsúzáskor tett ígéretét, amely szerint nem fog teljesen elszakadni volt munkahelyétől ezután sem.

A vasutas újítók alkotásaiból

Kiállítás nyílt a Törekvés Művelődési Központban

A vasutas újítók és feltalálók országos konferenciája alkalmából, *január 15-én kiállítás nyílt* az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Központjában. Az újítómozgalom 25 éves jubileumát, a megtett utat jól szemléltetik a vasutas újítók és feltalálók alkotásai.

A kiállításon látható újítások között nincsenek szenzációs felfedezések, jelentőségük azonban így is nagy, hiszen kivetel nélkül a nehéz és veszélyes vasúti munka könnyítését mozdítják elő, még azok is, amelyek értékét nem jelzik a megtakarítás összegével. Ilyenek a balesetek megelőzését szolgáló újítások. Ezek mellett mindössze ez olvasható: *a megtakarítás forintban nem mérhető.*

Természetesen a vasút újítómozgalmának is megvannak a számokkal is jól érzékelhető értékei: *a nyolcezer újító 25 év alatt csaknem negyedmillió javaslatot adott be.* Ennek egyharmadát elfogadták és azóta megvalósították. A megtakarítás értéke megközelíti az egymilliárd forintot. Az újítók jutalmazására ötven millió forintot fizettek ki.

A kiállítást *Szabó Antal* főtitkár nyitotta meg. Beszédében elismeréssel szólt azokról az újítókról és feltalálókról, akiknek szinte életelemévé vált az új keresése. A főtitkár rövid megnyitó beszéde előtt *Urban Lajos*, a MÁV vezérigazgatója kitüntetéseket adott át a legeredményesebb vasutas újítóknak és feltalálóknak.

(A vasutas újítók és feltalálók országos konferenciájára lapzárta után, január 16-án került sor. Erről következő lapunkban számolunk be olvasóinknak.)

KOMMUNISTA MŰSZAK AZ ÓVODÁÉRT

Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói decemberben négy alkalommal tartottak kommunista műszakot, részben azért, hogy elősegítsék a kulturált utazás feltételeinek megteremtését és a kiváló színt túlteljesítését másrészt pedig azért, hogy a kommunista műszakban kiérdemelt munkabért befizessék Miskolc város csekkszámlájára — a felszabadulás 30. évfordulója alkalmából tett felajánlásként — óvoda építése céljából.

A részvételben különösen kitűntek a személyfordában utazó vonatkísérők: *nyolcvannyolcan vállaltak különböző feladatokat a kommunista műszakban.*

Harmincon aluliakkal — élüzemszint felett

Az óév utolsó munkanapján rendezett ankéton vették számba *Kiskunfélegyháza* állomás flataljai, hogy milyen eredményeket sikerült elérniök az ifjúsági törvény végrehajtására irányuló erőfeszítések közben — a múlt év első negyedében megtartott hasonló megbeszélés óta.

Patyi Margit KISZ-titkár megnyitó szavai után *Miklós László* állomásfőnök többek között elmondta, hogy rendkívüli nagyra értékeli a fiatalok helytállását. Szinte kivétel nélkül, valamennyien élenjártak az utasítások pontos megtartásában, s példás magatartásukkal az igazgatóság elismerését is kiérdemelték. Ez az elismerés különösen értékes, mivel *Kiskunfélegyháza állomáson százhúsz 30 éven aluli fiatal teljesít szolgálatot.* így nagyrészt rajtuk is múlott, hogy az állomás 1973-ban élüzemszint felett teljesítette a kitűzött feladatokat.

Az ankét részvevői derűs kedvvel emlékeztek arra, milyen nagy szenzációnak számított 1971-ben, hogy félegyházi női brigád továbbított gyorsvonatot Budapestre. A kezdeményezés helyesnek bizonyult: *azóta már jónehány vonatvezetőnőjük van,* sőt az állomásfőnökség káderutánpótlási tervében jelenleg 22 olyan állomási fiatal neve szerepel, akiket előbb-utóbb vezetői beosztásba akarnak helyezni.

Kedves színfoltja volt az ifjúsági ankétnak, amikor a 30 évi szolgálattal nyugalomba vonult *Nagyszombati Istvánnak* az állomásfőnök és *Tóth Mihály* párttitkár átadta a *Kiváló dolgozó* kitüntetést. A fiatalok lelkes tapsa is bizonyította, hogy értékelik a becsületes, szorgalmas munkát, s készek követni az idősebbek jó példáját. Ezután a fiatalok kitüntetésére került sor. *Tóth Márta* és *Mayer Hedvig* elnyerte a Kiváló ifjúmunkás, illetve a Kiváló ifjú szakmunkás. *Sándor Ilona* és *Horváth Katalin* pedig a Kiváló ifjú vonatvezető kitüntetést.

MIT KELL TUDNI

a népesedéspolitikai határozat alapján módosított társadalombiztosítási rendelkezésekről?

Az *MSZMP Politikai Bizottsága* az elmúlt évben határozatot hozott a népesedéspolitikai problémák folyamatosan történő megoldására. Ezt követően a *Minisztertanács* 1040/1973. (X. 18.) számú határozata alapján több fontos társadalombiztosítási szolgáltatást is érintő rendelet jelent meg a múlt év decemberében.

Az 1974. január 1-én hatályba lépett rendelkezések módosítják a gyermekápolási táppénzre, a 180 napi biztosítási idő alapján járó terhességi-gyermekágyi segélyre, az anyasági segélyre, valamint a terhesség megszakítása esetén járó táppénzre jogosultság szabályait. Módosultak a nyugellátások és egyéb ellátások évenkénti rendszeres emeléséről szóló szabályok is. Az új rendelkezések intézkednek arról is, hogy 1974. június 1-től kezdődően két gyermek után magasabb összegű családi pótlék kerüljön kifizetésre a dolgozóknak.

Mit tartalmaznak az új rendelkezések?

Az új rendelkezések szerint *a dolgozó anya és az egyedülálló apa részére* továbbra is korlátozás nélkül jár a gyermekápolási táppénz a gyermek 1 éves koráig.

Az 1 évesnél idősebb, de 3 évesnél fiatalabb beteg gyermek ápolására évenként 60 napig, a 3 évesnél idősebb, de a 6 évesnél fiatalabb beteg gyermek ápolására évenként 30 napig — az egyedülálló anyának vagy apának pedig 60 napig — jár a gyermekápolási táppénz. Több gyermek esetén a gyermekápolási táppénz gyermekenként illeti meg a dolgozó anyát és az egyedülálló apát.

Az új rendelkezés jelentősen növelte a gyermekápolási táppénzre jogosultság időtartamát azzal, hogy a dolgozó anya vagy az egyedülálló apa a gyermek 6 éves koráig részesülhet gyermekápolási táppénzben.

A gyermekápolási táppénzre jogosultság elbírálásánál *1974. január 1-től nem kell vizsgálni* és a beteg gyermeket ápoló szülőnek igazolnia azt, hogy él-e a közös háztartásban más olyan családtag, aki a gyermek ápolását kellő időben, gondosan és fokozott biztonsággal képes ellátni. Ezt a körülményt a gyermek orvosának igazolnia kell.

Az új szabályozás tehát a korábbi kizáró feltételt eltörölte és ezzel megszüntetett egy feleslegesnek és formálisnak bizonyult igazoltatási eljárást.

Jelentős az az új rendelkezés is, amely a korábbi szabályokhoz képest bővítette azoknak az egyedülálló dolgozóknak a körét, akik a gyermekápolási táppénzt igénybe vehetik. *1974. január 1-től kezdődően ugyanis egyedülállónak kell tekinteni azt a dolgozót is, akinek házastársa kórházi ápolásban részesül vagy külföldön tartózkodik a gyermek betegségének tartama alatt.* Azt a körülményt, hogy a házastárs kórházi ápolásban részesül vagy külföldön tartózkodik, nyilatkozattal kell igazolni.

Ezen túlmenően a társadalombiztosítási bizottságok hatáskört kapnak arra, hogy indokolt esetben a jogszabályban felsorolt eseteken túl is egyedülállónak nyilvánítsanak olyan szülőket, *akik 6 évesnél fiatalabb beteg gyermekük ápolása miatt* kénytelenek az életben előforduló egyéb okok miatt a munkából távol maradni.

Bővült az anyasági segélyre jogosultak köre

Az új rendelkezés a terhességi-gyermekágyi segély mértékét 180 napi biztosítási idő esetén — az eddigi 50 százalék helyett — *a dolgozó nő munkabére napi átlagának 65 százalékában határozza meg.*

Ezt a rendelkezést 1974. január 1-től alkalmazni kell akkor is, ha a dolgozó nő korábban megkezdte szülési szabadságát. *A terhességi-gyermekágyi segélyt tehát január 1-től kezdődően 65 százalékos mértékben kell folyósítani.*

Az új rendelkezések alapján *bővült az anyasági segélyre jogosultak köre*, kedvezően változott a jogosultság feltétele és jelentősen emelkedett az anyasági segély összege.

A jogosultak köre bővült azáltal, hogy nemcsak a feleség (élettárs), hanem bármelyik egyéb családtag szülése esetén is jár az anyasági segély. Az anyasági segélyre eddig nem jogosult családtagok részére az új rendelkezés alapján *az 1973. december 31-e után bekövetkezett szülés esetén állapítható meg az anyasági segély.* Így például a leánygyermek szülése esetén is meg kell állapítani az anyasági segélyre való jogosultságot feltéve, ha az egyéb feltételek ezt lehetővé teszik.

A jogosultság feltételeiben az a változás, hogy 1974. január 1-től nem kell előzetes biztosítási időt — a szülést megelőző 2 éven belül 190 vagy 270 napot — igazolni ahhoz, hogy az anyasági segélyre való jogosultságot meg lehessen állapítani. Megszorítás azonban, hogy az anyasági segély folyósításának szigorú előfeltétele: *a szülő nőnek a terhesség ideje alatt meghatározott számú orvosi vizsgálaton kell részt vennie és ezt minden esetben igazolni kell.*

Az anyasági segély csak annak a szülő nőnek jár, aki a betegségi biztosítás szabályai szerint a szülés időpontjában orvosi gyógykezelésre jogosult, feltéve, hogy terhességének tartama alatt terhességi orvosi vizsgálaton részt vett.

A terhesség ideje alatti orvosi vizsgálaton történő részvétel kötelező, ami nemcsak a szülő nő és a születendő gyermek egészségének megóvását célozza, hanem jelentősen befolyásolja a kifizetendő anyasági segély mértékét is.

Kötelező orvosi vizsgálat

Az anyasági segély összege magában foglalja az eddig fizetett 400 forint csecsemőkelengye-segélyt is és gyermekenként illeti meg a jogosultat.

Fontos tudni és ezért külön felhívjuk a figyelmet arra, hogy az *1974. június 30-a után bekövetkezett szülés esetén nem jár anyasági segély annak, aki a terhessége tartama alatt egyszer sem vett részt terhességi orvosi vizsgálaton.*

Az átmeneti rendelkezések szerint 1974. január 1-e és június 30-a közötti szülés esetén *gyermekenként 2500 forint összegű anyasági segélyt kap az a szülő nő*, aki terhességének tartama alatt bármikor háromszori — koraszülés esetén egyszeri — terhességi orvosi vizsgálaton vett részt. Ha az anya terhességi orvosi vizsgálaton nem vett részt háromszor — koraszülés esetén egyszer —, vagy egyáltalán nem volt terhességi orvosi vizsgálaton, *gyermekenként csak 1000 forint összegű anyasági segélyre jogosult.*

A terhességi orvosi vizsgálaton való részvételt, valamint azt, hogy az első — koraszülés esetén az egyszeri — terhességi orvosi vizsgálat a terhesség kezdetétől számított 140 napon (20 héten) belül megtörtént „terhesgondozási könyv"-vel, ennek hiányában külön orvosi igazolással kell igazolni.

Azok a nők, akiknek a terhesség művi megszakítását 1973. december 31-e után engedélyezték a terhesség megszakítása esetén — a korábbi rendelkezésektől eltérően — *a keresőképtelenség első három napjára is kapnak táppénzt.* Az új rendelkezés szerint a kórházi ápolás költsége sem terheli a terhesség megszakítása miatt a kórházban fekvő nőt. Ugyancsak ingyenes a kórházi ápolás a családtag terhességének művi megszakítása esetén is.

Dr. Kiss Ferenc

A kegyelet emlékműve

1924. január 21-én hunyt el, Vlagyimir Iljics Lenin, a Szovjetunió Kommunista Pártjának és a világ első munkás- és parasztállamának alapítója, az egész világ dolgozóinak vezére és tanítója. Fél évszázad óta végeláthatatlan sorban vonulnak a moszkvai Lenin-mauzóleumba az emberek a földkerekség minden pontjáról, mindazok, akik számára mérhetetlenül drága Lenin neve.

Az egész haladó emberiség mélységes fájdalommal fogadta Vlagyimir Iljics Lenin halálának hírét. A dolgozók gondolatai, messze a szovjetország határain túl is, Moszkva felé szálltak. Temérdek levél és távirat érkezett a Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottságának és a szovjet kormánynak, valamint F. Dzerzsinszkijnek, a Lenin emlékének megörökítésére kinevezett kormánybizottság elnökének címére, s ezekben azt kérték: halasszák el a temetést, őrizzék meg az utókor számára Lenin emberi alakját. A Putyilov-gyár munkásai és mérnökei ezt írták: „Szükséges, hogy Iljics fizikailag velünk maradjon és látható legyen a dolgozók mérhetetlen tömegei számára."

Már 1924. január 27-én ott állt a Vörös téren a Lenin mauzóleum faépülete, amely A. V. Scsuszev szovjet építész terve alapján létesült. Az építkezés szakadatlanul folyt éjjel-nappal, hóban-jégyben. A moszkvai munkásokkal — kubikosokkal, ácsokkal, asztalosokkal — vállvetve dolgoztak külföldi politikai emigráns barátaink. Magyarok Kun Béla vezetésével, lengyelek, osztrákok, finnek vették ki részüket a Lenin-mauzóleum építéséből.

1930 októberében, a fa-mauzóleumot kőépülettel cserélték fel. Ennek építése is rekordidő alatt fejeződött be. Mindenki, aki a mauzóleum létesítésén munkálkodott — a márványt kereső uráli kőfaragó, a monolit fekete labradorba a „Lenin" szó betűi számára fészkeket vájó, tveri gránitszobrász, a mauzóleum falait felhúzó gomeli építőmunkás — egytől egyig önfeláldozóan, teljes erőbevetéssel, szívvel-lélekkel dolgozott.

A mauzóleum építését közvetlenül a terv készítője, A. V. Scsuszov, a tehetséges szovjet építész irányította. A Vörös teret átrendezték, és az, középen a Lenin-mauzóleummal, a tribünökkel és a Kreml fala mentén ültetett ezüstfenyőkkel, valóban az ország fenséges fő terévé vált, amelyet világszerte ismernek.

...A kormánybizottság után elsőnek N. Krupszkaja, M. Uljanov és D. Uljanov látogatta meg a Lenin-mauzóleumot. Azután felkeresték a Moszkvában ülésező XIII. pártkongresszus küldöttei.

Ötven év telt el. A világ valamennyi országának képviselői, nemzetiségükre való tekintet nélkül, eljönnek a Lenin-mauzóleumba, hogy leróják a tiszteletet azon ember emlékének, aki, Makszim Gorkij szavai szerint, valóban megérdemelte, hogy a világ örökké emlékezzék rá.

Nyikoláj Zubov
APN

Nyolcas névadó



Nyolcas névadó-ünnepséget tartottak Rákosrendezőn, a TBÉF kultúrtermében az állomás dolgozói. Az ünnepség résztvevői, köztük a szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet vezetői szeretettel köszöntötték az ünnepelteket.

Közlekedési morál napjainkban

Nagy sikerű kiállítás a Népköztársaság útján

A *Belügyminisztérium* és az *Országos Közlekedésbiztonsági Tanács* rendezésében érdekes, tanulságos kiállítás nyílt Budapesten, a VI. Népköztársaság útja 55. szám alatti kiállítóteremben *Közlekedési morál* 73 címmel.

A kiállítás hétköznap 11—19 óra között — vasárnap 10-től 14 óráig — tekinthető meg. Csak hétfői napokon van szünnap. Jellemző az érdeklődésre, a sok látnivalóra és a kiállításon vetített filmekre, hogy — a látogatók elbeszéléseinek hatására — nemcsak a járókelők térnek be naphosszat a kiállítóterembe, hanem az ország minden részéből az üzemekben, munkahelyeken szervezett csoportok is szívesen keresik fel a kiállítást. *Mind a gyalogosan, mind a gépjárművön közlekedők hasznát veszik az eléjük tárt tanulságoknak, az életben előforduló, sokszor megtörtént közlekedési veszélyhelyzetek és balesetek tanulmányozásának.*

E néhány sorban *nem mulasztjuk el, hogy fel ne hívjuk a kisgyermekes szülők figyelmét ugyanerre*, hiszen a gyermekbalesetek megelőzésében is fontos szerepet játszhat a kiállítás nyomán a családi körben levont következtetés: *az utca nem játszótér!* És — ami már ismét a felnőtteket illeti — ne legyenek közömbösek, amikor gyermekek járnak vagy játszanak közelükben. Az esetleges tragédiák bekövetkezése előtt emeljék fel szavukat a gyermekek érdekében.

A népesedéspolitikai kormányhatározat nyomán

Bővült a tt-bizottságok hatásköre

Országos értekezletet tartott a VSZTO január 10-én a társadalombiztosítási bizottságok elnökei, egészségügyi és ellenőrzési szakbizottságok vezetői, valamint a területi ellenőrzési csoportok vezetői részére. A tanácskozáson megjelent *Molnár György*, a Vasutasok Szakszervezete titkára, valamint *Soltész Dezsőné*, a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság képviselője is.

Dr. Bordi István a VSZTO vezetője, megnyitó beszédében foglalkozott az elmúlt esztendő eredményeivel, tapasztalataival, majd a társadalombiztosítási munka konkrét elemzésével, irányt mutatott a soronkövetkező feladatok ellátásához. Hangsúlyozta: *a népesedéspolitikai kormányhatározat végrehajtása érdekében, bővült a társadalombiztosítási bizottságok hatásköre s ezzel egyidejűleg felelőssége is.* A bizottságok munkáját ebből fakadóan, tovább kell fejleszteni, javítani.

A megjelent társadalmi aktivisták előtt —, a továbbiakban — *szakelőadok adtak tájékoztatást a népesedéspolitikai kormányhatározat alapján megjelent rendelkezésekről*, majd megjelölték a helyes végrehajtás érdekében teendő feladatokat. Ennek érdekében fokozni kell a szervezési, agitációs munkát, a társadalmi ellenőrzést és az egészségügyi szakbizottságok és albizottságok tevékenységét is.

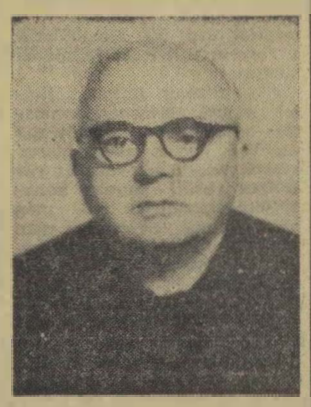
A mozgalmi munka fontosságáról, jelentőségéről, valamint a társadalmi aktivisták új tartalommal történő, jelentős munkavállalásáról *Soltész Dezsőné* beszélt röviden.

A társadalombiztosítási bizottságok elnökei közül is sokan elmondták tapasztalataikat, javaslataikat a kormányhatározat végrehajtásával kapcsolatban.

— Pálinkás —

NEGYVEN ÉVEN ÁT:

Hajnaltól késő estig a betegekért fáradozott



Dr. Simon Dezső, aki négy évtizedes pályafutása során 28 esztendőn át volt Bánréve község körzeti orvosa, nyugalomba vonult. MÁV-pályaorvosként már a felszabadulást követő viszontagságos gazdasági körülmények között is példamutatóan végezte orvosi hivatását, s attól kezdve mindjobban kiérdemelte a körzetében — *Bánrévén, Sajónémetiben, Centeren, Sajópüspökiben* — lakó vasutasok és családtagjaik szeretetét, megbecsülését.

Ő is szereti, nagyra becsüli a vasutasokat, hiszen nagyapja és édesapja szintén a MÁV-nál teljesített szolgálatot, s a családi „hagyományokhoz híven: *a legidősebb fiát is vasutasnak nevelte.* (Mérnök-főintézőként dolgozik.)

Mindez egymagában is érdemessé tenné immár nyugdíjas orvosunkat a nyilvános méltatásra, de dr. Simon Dezső legfőbb érdemei egész munkásságának ismeretében mérhetők.

Rendelését mindennap reggel 6 órakor kezdte, hogy körzetét elláthassa. *Nem ritkán 120—130 betege volt naponta, s idő hiányában soha nem akart senkit elküldeni.* Azután következett a fekvő betegek meglátogatása, valamennyi hozzá tartozó községben. Jellemző, hogy már 1953-tól rendszeresen végzett rákszűrő vizsgálatokat, továbbá az anyákért és a gyermekekért végzett egyéb orvosi tevékenységével is kiemelkedő eredményeket ért el. A csecsemőhalandóság csökkentését tekintve például a bánrévei körzet csakhamar országos viszonylatban is az élvonalba került, ezenkívül nagyon sokat tett körzeti orvosunk a reumatikus szívgyulladásban szenvedő gyermekek gondozásában és a reumás láz megelőzésében. Nem túlzás, amit a körzetben mondanak róla: *„Gyakran hozott vissza az életbe menthetetlennek hitt embereket..."*

Dr. Simon Dezső orvosi hivatásának példamutató teljesítése mellett hat gyermeket nevelt fel, szakított időt mindenkor a közéleti tevékenységre is. Húsz éven át volt a községi, illetve a járási tanács tagja, ugyanakkor az egészségügyi állandó bizottság elnökeként is fáradozott a lakosság érdekében. Jó munkája elismeréséül két alkalommal az *Egészségügy Kiváló Dolgozója*, majd az *Érdemes Orvos* kitüntetést kapta meg, s a *Munka Érdemrend ezüst* fokozatával is kitüntette az Elnöki Tanács. Tulajdonosa a Vöröskeresztes Munkáért kitüntetés arany fokozatának is. Ezek az elismerések tulajdonképpen a feleségének is szólnak, hiszen ő mindvégig asszisztensnőként dolgozott mellette.

A körzetben lakó vasutasság nevében ezúton is köszönjük a nagyszerű orvos több évtizedes fáradozását, önzetlen és áldozatos munkáját.

Murányi Tibor

KERÉKPÁROK A RAKTÁRBAN

A Zalaszentiványról Zalaegerszegre bejáró vasutasok nevében köszönöm a szerkesztőség közreműködését és a szombathelyi vasútigazgatóság intézkedését, amelynek következtében a dolgozók kerékpárját havi 9 forintért Zalaszentiván-állomás raktárában őrzik.

A panasz orvoslása óta sem kerékpárlopás, sem alkatrészek leszerelése nem fordult elő.

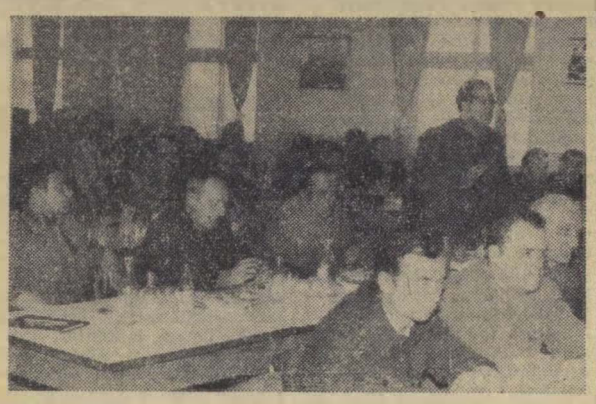
Markos József

A HÁRMAS JELSZÓ SZELLEMÉBEN

Milyen legyen a mérce?

Gondolatok a szocialista brigádok évi munkájának értékeléséhez, az újabb vállalások megtételéhez

Az 1970-ben bevezetett erkölcsi és anyagi elismerési, kitüntetési rendszerben most már negyedszer kerül sor a több mint 6000 vasutas szocialista brigád évi tevékenységének értékelésére. *Az 1970 óta lezajlott országos és vállalati szintű brigádvezetői tanácskozások tapasztalatai igazolják, hogy az erkölcsi és anyagi elismerés növelte a mozgalom tekintélyét.* A szocialista brigádok munkájában, a felajánlások teljesítésében következetesebben érvényesül a minőségi követelemény, és tovább erősödött a társadalmi, illetve a szocialista jelleg. Meggyőződéssel mondhatjuk, hogy a szolgálati helyeken, műhelyekben meghatározó tényező a szocialista brigádok munkája, és ezt a gazdasági vezetők elismerik. Mi több: nemcsak segítik *a brigádokat, hanem ki is kérik véleményüket, felkarolják helyes kezdeményezéseiket.*



Szocialista brigádok vezetőinek tanácskozása a miskolci járműjavítóban

(Hajkó János felvétele)

Az utolsó percben?

Éppen ennek következtében: *felelősségteljes, nehéz feladat a szocialista brigádok évi munkájának értékelése,* mind a munkahelyi közösségek, mind a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek számára. Nehéz, főként azért, mert nemcsak egyszerűen a termelésben elért eredményeket kell számba venni, hanem a brigádtagoknak a munkahelyen végzett közösségi tevékenységét, általános műveltségük, szakmai tudásuk gyarapítását, a különböző alkalmakra szervezett megmozdulásokban való részvételüket is.

Év elején a brigádok általában csak az ismert feladatok lehető legjobb elvégzésére vállalnak kötelezettséget, arra tesznek felajánlást. Év közben azonban az előre nem ismert feladatok megoldásában is részt vesznek, s természetesen az ilyen munkák elvégzését sem lehet figyelmen kívül hagyni, még akkor sem, ha esetleg a brigádnaplóba nem lenne bejegyezve.

Az évi munka értékelése, elbírálása ott nem okoz gondot, ahol év közben rendszeresen, folyamatosan törődtek a brigádokkal. *Tapasztalható azonban, hogy egyes szolgálati helyeken mindenki az utolsó hetekben, hónapokban igyekezett pótolni az el nem végzett feladatokat.* Ilyenkor azután sok vita keletkezik a vállalások teljesítése körül. A brigádtagok igazolásért futkosnak, a gazdasági vezető „beszámoltatásokat" szervez, mégis — vagy éppen ezért! — nem mindig megalapozott körültekintő javaslatok kerülnek a címek odaítélésére hivatott, illetve a cím megtartásában érdemi döntést hozó termelési tanácskozás elé.

Nemcsak az évek számítanak

A helyenként előforduló értelmezési problémák miatt hangsúlyozzuk, hogy a *termelési tanácskozás csak a szocialista brigád cím adományozásáról, vagy megtartásáról dönt, nem pedig a különböző fokozatok odaítéléséről.* A bronz- és az ezüst fokozatú elismerés adományozásáról a szolgálati hely vezetője a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben dönt, miután a termelési tanácskozás már kimondta a brigádoknak a szocialista cím megtartására, illetve elnyerésére vonatkozó jogosultságát.

Eléggé általánosan vitatott kérdés, hogy a brigádok munkáját az elismerési formákkal hogyan, minek alapján lehet megítélni. A válasz egyértelmű: *a szocialista brigádokat évi munkájuk és korábbi önmagukhoz mért fejlődésük figyelembevételével kell megítélni,* nem pedig a mozgalomban eltöltött éveik szerint. Ha például egy brigád olyan kiemelkedő eredményt ért el, amely érdemessé teszi tagjait a magasabb elismerésre, akkor a szocialista brigádzászló után akár az ezüst, vagy az arany fokozatú elismerés is adományozható részükre.

E néhány gondolat — a brigádok évi munkájának értékeléséhez nyújtott segítség — után szóljunk néhány olyan problémáról is, amelyek az 1974. évi vállalások kialakításakor, a felajánlások összesítésénél, megszövegezésénél okozhatnak nehézséget.

Tegyenek pótfelajánlást

Mindenekelőtt azt kell látni, hogy az évi vállalások kialakításánál *nem szabad figyelmen kívül hagyni a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága 1971. december 1-i határozatát, amely a szocialista munkaverseny és a brigádmozgalom továbbfejlesztésére vonatkozik.* A határozat többek között kimondja, hogy „a szocialista munkaverseny-mozgalom alapvető formája a szocialista brigádmozgalom". Ebből következik, hogy a szocialista brigádok a dolgozó tömegek legjobbjait tömörítik, s a brigádtagok mozgósító és példamutató szerepet vállalnak és töltenek be a gazdasági munkában, tanulásban, a közösségi életben.

A szocialista kollektívák tenniakarását, kezdeményezését mindenkinek segítenie kell. *A szolgálati helyek vezetői a szakszervezeti bizottságokkal együttműködve — a brigádok bevonásával — konkrétan jelöljék meg az adott munkahely legfontosabb feladatait magába foglaló ajánlásokat.* A brigádok ezeket beszéljék meg, és ennek alapján tegyenek vállalást, az egész évre. Vegyék persze azt is figyelembe, hogy évi szinten, jóelőre nem lehet mindenre kiterjedő vállalást tenni az év elején. *Egyebek között befolyásolhatják majd tevékenységüket az év közben bevezetett munka- és üzemszervezési intézkedések, technológiai módosítások,* amelyek igénylik a jó ötleteket, elgondolásokat, a példamutató helytállást, a tevékeny közreműködést. A brigádok ezzel kapcsolatban év közben tegyenek tehát pótfelajánlást.

Mindebből kitűnik, hogy a vállalások a brigádok évi munkájához csak keretül szolgálnak, vagyis csak a fő törekvések rögzítésére alkalmasak, de feltétlenül tartalmazzák azokat a többlet-feladatokat, amelyek nem tartoznak a munkaköri feladatok közé. S mindezt a hármas jelszó valóraváltásának szellemében állítsák össze, s aszerint dolgozzanak.

Molnár László

Nagyobb a jövője, mint a múltja...

Az újítómozgalom a második negyedszázad küszöbén

Az állomásoktól a vontatási főnökségekig és a járműjavító üzemekig szakszolgálataink minden területén ott tevékenykednek a vasút ötletes emberei, az újítók, a feltalálók. A legképzettebb munkásaink, műszaki dolgozóink ők, akik tehetséggel, a munkában szerzett tapasztalataikkal segítik a műszaki, technológiai problémák jobb megoldását.

Január 16-án, amint erről már beszámoltunk, országos tanácskozást tartottak a vasút újítói és feltalálói, hogy elősegítsék a műszaki haladást szolgáló mozgalom még szélesebb kibontakozását. Miután az országos tanácskozásra lapzárta után került sor, ezúttal csak az országos tanácskozásra való lelkes készülődésről adhatunk képet tudósítóink beszámolói alapján. Ezekből is kicsendül azonban a bizakodás őszinte meggyőződése: *„Hisszük, hogy az újítási mozgalomnak nagyobb a jövője, mint amekkora a múltja!"*

Újítók és elbírálók versenye

A *szegedi vasútigazgatóság* területén újítási versennyel is készültek az országos tanácskozásra. Az eredményeket értékelve *dr. Elek György* igazgatóhelyettes arról számolhatott be, hogy a múlt évben tovább növekedett az igazgatóság területén az újítási kedv. *1973 első kilenc hónapjában 533 újítási javaslatot nyújtottak be.* A javaslatok közül 263-at fogadtak el, 35,44 százalékkal többet, mint az előző évben. Az elfogadott javaslatok közül *176 került bevezetésre, 49 százalékkal több, mint a bázis időszakban.* A kimutatható gazdasági eredmény meghaladta a másfél millió forintot, az egyéni eredményeket is beszámítva pedig közel 2,5 millió forintos megtakarítást tett lehetővé az újítók munkája.

A szegediek újítási versenyét elbíráló bizottság az önálló elbírálási joggal rendelkező szolgálati helyekről beérkezett 25 önértékelő jelentés alapján határozta meg a helyezéseket. Az ügyintézők versenyében a központban: 1. *Csáki Béla,* IV. osztály, 2. *Dénes Lajos,* II. osztály, 3. *Csanádi János,* III. osztály. A külszolgálatot legjobb újítási ügyintézői: 1. *Halmai János,* szentesi építési főnökség, 2. *Kasza Lajos,* szegedi pályafenntartási főnökség, 2. *Kovács Endre,* szegedi vontatási főnökség. Ugyanezt a helyezési sorrendet állapították meg a központi osztályok és a külszolgálati főnökségek újítási versenyének élvonalában is. Az újítási verseny helyezettjei és a mozgalomban eredményesen tevékenykedő aktivisták között *32 500 forint jutalmat osztott szét dr. Elek György igazgatóhelyettes.*

A Hegyi-brigád 404 ezer forintja

A szombathelyi járműjavítóban az újítók és a szakvéleményezők versenyeztek. A bevezetett újításokkal elért megtakarítások alapján állapították meg az újítók helyezési sorrendjét: 1. *Lengi Dezső,* Diesel-osztályi művezető, 270 ezer forinttal, 2. *Horváth Péter,* gyártmányszerkesztő, 198 ezer forintos megtakarítással. Az első helyezett 3000, a második 2500 forint jutalomban részesült, de a további helyezetteket is megjutalmazták.

A szakvéleményezők versenyét *Kopcsándi György* normatechnológus nyerte, a második *Németh Károly,* karbantartó osztályvezető-helyettes lett. Külön megrendezték a szombathelyi járműjavítóban a szocialista brigádok újítási versenyét is. Ezt *Hegyi Zoltán* brigádja nyerte 404 ezer forintos megtakarítással, míg a második helyen *Csóka Mihály* Diesel-lakatos szocialista brigádja végzett 270 ezer forint megtakarításával. — A verseny sikere tanúsítja, hogy ahol a legfontosabb feladatokra irányítják az újítók figyelmét, az eredmény nem marad el.

Az újítási mozgalommal való fokozott törődés meghozta eredményeit a *pécsi vasútigazgatóság* területén is, ahol az elmúlt 25 esztendő alatt 3509 újítást vezettek be, *a megtakarítás 25 millió 55 ezer forintra rúgott.* Amíg 1972 első tíz hónapjában 310 újítást adtak be, 1973-ban 405 újítást. A megtakarítások összege 1,9 millióról 3,3 millió forintra növekedett. A múlt év novemberében megtartott újítási tanácskozások során *88 újítót és újítási ügyintézőt részesített erkölcsi és anyagi elismerésben a pécsi igazgatóság vezetése.*

Kilencmillió megtakarítás

Növekedett az újításokkal elért gazdasági eredmény — bár a beadott javaslatok száma némileg csökkent — a múlt évben. Erről számolhattak be *a miskolci járműjavító* újítóinak tanácskozásán. *A múlt évben került ugyanis elfogadásra a gőzkazánok gáztüzelésre való átalakítását megoldó újítás, s ez egyedül kilencmillió forint megtakarítást tett lehetővé.* Az újítókat ezért 321 ezer forinttal díjazták. Az újítások rendszeresebb propagálásáról, kiállítás rendezéséről és más, a mozgalom fellendítését célzó intézkedésekről fogadott el határozati javaslatot a miskolci járműjavító újítóinak tanácskozása.

Az újítómozgalom 25 éves fennállása alkalmából rendezték meg az újítási tanácskozást Budapesten, a *MÁV Gépjavító Üzemben* is. *Ónody Sándor* főmérnök megemlékezett arról, hogy 1950. január 2-án jegyezték be az üzemük újítási naplójába az első javaslatot, s ezt azóta az újítások százai követték, több millió forintos megtakarítással. Az üzem legjobb újítói emléklapot és pénzjutalmat kaptak.

A *miskolci igazgatóság* vasutas újítói szolgálati áganként értékelték tanácskozásaikon az újítási mozgalom helyzetét, az elmúlt 25 év tapasztalatait, eredményeit. A legjobb újítókat kiváló dolgozó kitüntetésben részesítették és megkapták a 25 éves évforduló tiszteletére alapított emlékplakettet. *Miskolc—Tiszai pályaudvaron* újítási hónap rendezésével ünnepelték meg a mozgalom negyedszázados évfordulóját. A miskolci újítók 15 legsikeresebb újításukkal az országos újítási kiállításon is részt vesznek.

Újítók klubja

A debreceni járműjavító művelődési házában 145 újító, valamint a KPM, illetve a Vasúti Főosztály képviselőinek, az üzem gazdasági és tömegszervezeti vezetőinek részvételével tartották meg az újítók, feltalálók tanácskozását. *Nagy László,* a szakszervezeti bizottság termelési felelősének megnyitó szavai után *Szabó József* főmérnök tartott beszámolót.

Beszédében többek közötti elmondta, hogy a járműjavító dolgozói *az elmúlt 25 évben mintegy 9000 újítási javaslatot nyújtottak be, s ezek közül 3600 újítást be is vezettek, amivel 27 millió forint népgazdasági hasznot sikerült elérni.* Az újítóknak kifizetett díj másfél millió forintot tesz ki.

A hozzászólások után az újítómozgalom 25 éves fennállása alkalmából megjutalmazták, illetve kitüntették az üzem legeredményesebb újítóit.

A debreceni igazgatóság újítási ankétján 150 újító-szakvéleményező és újítási megbízott előtt *Szegedi Nándor* vasútigazgató értékelte az újítómozgalom 25 éves eredményeit. *A beadott 15 885 javaslatból 5273-at fogadtak el és 4211 újítás került megvalósításra.* Ezek révén 69,5 millió forintos megtakarítást értek el, s a kifizetett újítási díjak összege meghaladta a 3,2 millió forintot.

Egy dolgozó nyerte el a debreceni igazgatóság területén a kiváló feltaláló kitüntetést, míg a kiváló újító jelvény arany fokozatát nyolcan, ezüst fokozatát 13-an, bronz fokozatát 20-an kapták meg az elmúlt negyedszázad során. Az ankét ünnepélyes perceit jelentették, amikor Szegedi Nándor vasútigazgató öt újítónak átadta a *Kiváló dolgozó* jelvényt és harmincan kapták meg a *„25 éves az újítómozgalom"* emléklapot, valamint jutalomban is részesültek.

A debreceni vasúti csomóponton — az igazgatóság területén elsőnek — megalakították az újítók klubját. A klubban tanáccsal, szakvéleménnyel segítik az érdeklődő újítókat. A klub minden tagja évente legalább három újítás beadását vállalta és azt, hogy tevékenyen közreműködnek Debrecen állomás 560 millió forintos rekonstrukciójának végrehajtásában.

L. J.

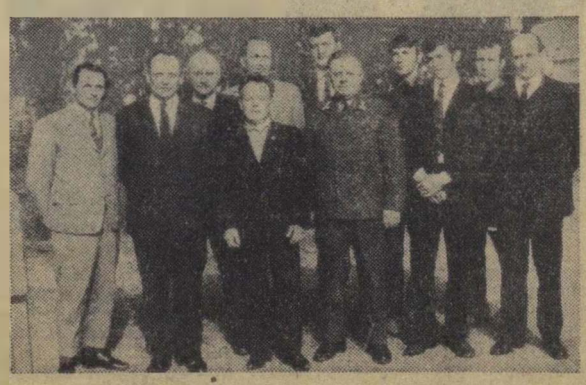
KOSZORÚ A NÉVADÓ SÍRJÁN

Nemzetközi kapcsolatot létesített egy celldömölki szocialista brigád

„Csak egy rövidke hírt közöljenek a Magyar Vasutasban brigádunkról" — kérte szerkesztőségünknek írott levelében a celldömölki vontatási főnökség *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádja nevében *Vida László* mozdonyvezető. A hír így szól: *„Közösségünk tíz év alatt immár másodszor nyerte el az aranykoszorús szocialista brigád címet, s ebből az alkalomból küldöttséget menesztettünk Kassára, hogy megkoszorúzzuk névadónk sírját."*

A kérésnek ezzel eleget tettünk, de szívesen kiegészítjük a hírt azzal is, hogy a Rákóczi brigád tagjai négy napot töltöttek *Kassán, Késmárkon, Lőcsén,* közben szoros barátságot kötöttek a csehszlovák vasutasokkal. Mi több: *a kassai Locomotív Vasutas Kör ötven tagú énekkarát meghívták 1974 nyarára, celldömölki vendégszereplésre.*

Az olvasó persze csodálkozva kérdezheti: micsoda felelőtlenség ez, hiszen a vendéglátáshoz anyagi fedezet is kell?! Csakhogy a szocialista brigádot elsősorban mindig a felelősségtudat vezérli tettekben, s ez most sem volt másképpen. Megtudtuk, hogy a celldömölki vontatási főnökség szocialista brigádjai valamennyien helyeslik a Rákóczi brigád tagjainak döntését, s a kassai énekkar kulturális missziójára — az együttes látogatásával járó költségek fedezésére — *már több mint ötezer forintot gyűjtöttek össze,* amit szakszervezetünk szombathelyi területi bizottsága is elismerő szavakkal vett tudomásul.



A celldömölki Rákóczi szocialista brigád

VIGYÁZZUNK A KALAUZKOCSIKRA!

Szombathely és Pápa jó példát mutat

Sok a panasz azzal kapcsolatban, hogy az ujonnan beszerzett, milliós értékű pogygyászkocsikat a vasutasok nem becsülik meg. *(Lapunkban erről nagyobb terjedelmű cikket is közlünk a közeljövőben — a szerk.)* Persze kivétel is akad, s most erről szeretnénk szót ejteni.

Szombathely állomáson december 6-án vörösbárcázták a 92—17—902 számú kalauzkocsit, vonórúdék és -tőke javítása miatt. Kérésünkre a műszaki dolgozók vállalták, hogy vonatunk indulásáig a javítást elvégzik. A forgalmi dolgozók ugyanakkor az első szóra nyomban a javítóvágányra állították a kocsit, sőt, indulásig a kocsi külső takarítását (mosását) is biztosították. *Ezúton köszönjük a szombathelyiek segítőkészségét,* amit már sok esetben tapasztaltunk.

Pápa is ilyen állomás. Mivel jelenleg csak egy levelezőkocsink van, az állomás dolgozói mindent elkövetnek, hogy ez mindig rendben legyen. Az állomásfőnök azt is elrendelte, hogy az 1348 és az 1330 számú vonatok közötti időben kocsinkat az állomáson fűtés alá helyezzék. Mi, akik *Budapest-Keleti pályaudvar* létszámába tartozó vonatkísérők vagyunk, úgy érezzük, hogy a dolgozókról való gondoskodás legszebb példáit tapasztaljuk Szombathely és Pápa állomáson.

Bandi Béla,
Hideg Antal
levelezők

AZ 1973. ÉVI GYORSMÉRLEG SZERINT:

A MÁV 363 millió utast, 122 millió tonna árut szállított

Korai lenne még a MÁV elmúlt évi munkájáról részletes elemzést adunk, annyit azonban már megállapithatunk: *1973-ban a szállitási igényeket szinte teljes egészében kielégitettük, a beruházási egyensúly helyreállitása érdekében tett intézkedéseink eredményesek voltak és nem kell szégyenkeznünk az elmúlt évi gazdálkodásunk miatt sem.* Ezúttal csak átfogóan körvonalazzuk 1973. évi munkánk eredményeit és hiányosságait, de ezek ismeretében is levonhatunk hasznos tanulságokat a ránk váró új feladatokra való felkészüléshez.

Négymillió tonna áru terven felül

A vasúton elszállitott 363 millió utas ugyan 1,5 százalékkal kevesebb volt az előző évinél, azonban feladataink nem csökkentek. Az utazási távolság 1,6 százalékos emelkedésével az utaskilométer teljesítmény bázis szinten maradt és jobbak a személyszállítás minőségének javulására utaló mutatók is. Az utazási távolság emelkedése azért következett be, mert a nemzetközi utasforgalom közel 1 százalékkal nőtt és a rövidtávú vasúti utazások közútra terelésével egy időben a távolsági utazás a közútról egyre inkább a vasútra áramlik.

Jó eredményeket értünk el a személyszállítás minőségi mutatóinál is. A késési arány és a menetrendszerűség komplex mutatója több mint 10 százalékkal csökkent, vagyis pontosabban közlekedtek személyszállító vonataink és kevesebb volt a vonatácsorgás. *Az utazási sebesség egy év alatt 36,3 km/óráról 37 km/órára emelkedett.* A vonatok zsúfoltságának kedvezőbb alakulását szemlélteti az üllőhelyek átlagos kihasználási mutatójának több mint 2 százalékos csökkenése.

Javult az állomási helyiségek és a vonatok tisztasága és fűtése, de ezzel korántsem lehetünk elégedettek. Az utazóközönséggel szemben tanusítandó udvarias magatartást illetően is van még javitani valónk.

Az áruszállításban csúcsteljesitményt értünk el: *közel 122 millió tonnát szállitottunk, ami 3,5 százalékkal, több mint négy millió tonnával haladja meg a tavalyi szintet.*

A belföldi és importszállítás csak mérsékeltebb ütemben, 0,4, illetőleg 2,3 százalékkal nőtt 1972-höz képest, az export és tranzitforgalom azonban igen intenzíven, 23,7, illetve 10,1 százalékkal emelkedett egy év alatt.

A tehervonatok utazási sebessége 2,7 százalékkal, az átlagos terhelés pedig közel 1 százalékkal nőtt a bázishoz képest. A késési arány egy százalékkal, a vonatácsorgások száma pedig több mint 20 százalékkal csökkent. A vontató járművek jobb kihasználását bizonyítja a napi haszonkilométer alakulása is. *Ez a villamosmozdonyoknál 1,1 százalék, a Diesel-mozdonyoknál 0,3 százalékkal volt magasabb az előző évinél.*

Kedvező eredményeinket meglevő eszközeink jobb kihasználásának, a szervezettebb, fegyelmezettebb munkának és nem utolsósorban műszaki-fejlesztési programunk megvalósításának köszönhetjük.

Az áruszállitási igényeket szinte teljes egészében kielégitettük, bár az év utolsó hónapjaiban kocsikiállítási problémák mutatkoztak. A MÁV korlátozott teherkocsi-kapacitását elsősorban a legfontosabb, népgazdasági érdekeket szolgáló export és mezőgazdasági szállításokra, valamint a záhonyi átrakásokhoz kellett felhasználni, ezért bizonyos szállítási igények egy részének kielégítése 1974-re húzódott át.

Az év utolsó hónapjaiban mutatkozó kapacitáshiányt még növelte a szomszéd vasutak korlátozott elegyfogadási képessége, amely nem követte a nemzetközi szállítási igények bővülését. Problémáinkat az üzemszervezési tevékenység fokozásával csökkenthettük volna, de a szomszédos vasutak hasonló nehézségei miatt azokat egyedül nem tudtuk volna teljes mértékben kiküszöbölni. Ebben az évben — lehetőségeinkhez képest — *nagyobb gondot kell fordítanunk a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodásra és intézkednünk kell az árukárok csökkentésére is.* Mindezt persze úgy kell végrehajtanunk, hogy a szállítási igényeket időben, gyorsan, biztonságosan és maradéktalanul kielégítsük.

Hatmilliárdot költöttünk beruházásokra

Az alaptevékenységet szolgáló vasúti ipar és építőipar terv szerint végezte fenntartási, gyártási és építési feladatait, és ezzel nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a MÁV 1973-ban jól látta el a szállítási feladatokat.

Beruházásunk 1973. évi munkájának eredménye — az üzemszervezési intézkedések mellett — szoros összefüggésben van a vasúton végrehajtott korszerűsítésekkel. *Összvasúti szinten több mint hatmilliárd forintot költöttünk beruházásra,* melyből 2,9 milliárdot a vasúti hálózat fejlesztésére, 2,2 milliárdot járműbeszerzésre, 830 milliót vállalati beruházásokra, 340 milliót pedig egészségügyi fejlesztésekre és egyéb kötelezettségek teljesítésére fordítottunk.

A vasúti hálózat fejlesztésén belül *elvégeztük 215 vágánykilométer korszerűsítését és 340 kitérő cseréjét.* Megvalósult 14 állomáson a korszerű biztosítóberendezés felszerelése és 94 kilométeren önműködő, vonatbefolyásolásra is alkalmas térközbiztosító berendezést létesítettünk. Sor került 60 fél-, illetve fénysorompó üzembe helyezésére is.

A vonalvillamosítási munkáknál az előirányzott ütem szerint történt az előrehaladás.

Megfelelő volt a műszaki teljesítés a pályaudvarok, vasúti csomópontok és állomások fejlesztésénél, így *Záhony-körzet, Szolnok-csomópont, Bp. Déli pályaudvar, Debrecen, Hegyeshalom, Rajka* állomások beruházási munkáinál.

Járműparkunk korszerűsítése során *beszerzésre került 22 villanymozdony, valamint 28 nagy és 20 kis teljesítményű Diesel-mozdony.* Teherkocsit mintegy 2800-at vásároltunk, személygépkocsiparkunk pedig 53 darab négytengelyes kocsival gazdagodott. Járműbeszerzési tervünk mintegy 100 százalékos teljesítése a beruházók és szállítók szoros együttműködését és jó munkáját dicséri.

Szociális és munkavédelmi beruházási tervünket — *70 millió forint ráfordítással* — ugyancsak teljesítettük. A vállalati beruházásokon belül jelentős összeget — *265 milliót* fordítottunk járműjavító üzemeink fejlesztésére, *105 milliót* a vontatási szolgálat korszerűsítésére és *154 millió* szolgálta a pályafenntartás fejlesztését, elsősorban a gépesítést.

A beruházási egyensúly megteremtése érdekében tett intézkedéseink helyességét tükrözi a beruházások tervezésében, műszaki ellenőrzésében és a pénzügyi fegyelem megszilárdításában bekövetkezett minőségi változás. 1974-ben — eredményeink megtartása mellett — *nagyot kell előrelépnünk beruházásaink előkészítése, műszaki-gazdasági elemző munkánk megjavitása terén.*

A MÁV 1973. évi eszköz- és pénzügyi gazdálkodása is kedvezően alakult. Az elmúlt évet jelentős többletbevétellel zártuk. A bevétel nagyobb hányada a szállítási volumen növekedésével kapcsolatos, különösen az export- és tranzitszállítmányokból eredő tételek jelentősek. Kedvezően alakultak az alap- és mellékteyékenységhez felhasznált költségek is.

Jobb együttműködésre van szükség

Üzemanyag-ellátásunk egész évben biztositva volt. Nem mondható el ugyanez az építési és fenntartási feladatokhoz szükséges anyagellátásról. Az évi beszerzési lehetőségektől eltérő felhasználási igény, az építési és pályafenntartási tervektől való eltérés a munkáknál problémákat okozott. *(Például kábelellátási zavarok, különféle felépitményi vasanyagok, kötőelemek, járműalkatrészek stb. hiánya.)*

A jövőben az építési és fenntartási munkák tervszerű végzésére és anyagellátására, valamint a felhasználó- és anyagellátó szervek közötti jobb együttműködésre kell törekedni.

Az eredményes gazdálkodás lehetővé tette, hogy a kormány által biztositott bérfejlesztéseken túlmenően — saját erőből — további béremelésekre is sor kerülhessen. Közismert, hogy *az ipari és építőipari munkás állománycsoportú dolgozók és termelést irányitók átlagosan 7,5 százalékos béremelésben részesültek.* A kormányhatározat által nem érintett közlekedési munkás és kisegítő állománycsoportú dolgozók április 1-től 4,3 százalékos béremelést kaptak, és július 1-től, a forgalmi végrehajtó és irányító munkakörökben, valamint az utazószemélyzetnél is sor került bérfejlesztésre.

Az év közepétől bevezetett relatív bértömeg-gazdálkodás a vasúti közlekedési tevékenységnél újabb béremelést biztosított. Az eredményes gazdálkodást az is jelzi, hogy a vasút összes dolgozójára vetítve csökkent az egy főre jutó munkaóra és túlmunka ideje, és valamennyi területen növekedett a munka termelékenysége.

A vasutas dolgozók munkája eredményeként elmondhatjuk, hogy IV. ötéves tervünk harmadik évét sikeresen zártuk.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Ha munkásnő, akkor a sor végére!?

Társadalmi ellenőrzést a lakásépitési kölcsönök szétosztásánál!

Kormos, füstös, zajos munkahely a kovácsok műhelye. A kemencékben izzik az acél, amott fujtatók szuszognak, emitt az 1200 kilós ütősúlyú gőzkalapács dobol, de úgy, hogy remegnek tőle a falak. *A pörölyvezető* — mert nem akad már régóta olyan férfi, aki elvállalná ezt a munkakört — *csinos, szőke asszony.* Amint vezérli a hatalmas gépet, minden idegszála a munka tárgyára, az üllőn formálódó ütközőtányérra irányul.

— Tökéletes összhangban kell lennie a kovácsokkal — jegyzi meg mellettem *Koczur István,* a műhely egyik legrégibb munkása —, különben egyetlen mozdulat végzetes balesetet okozhatna. *De a kovácsok nyugodtak, Irénke megbizható, kitűnően érti a dolgát...*

Sipos András főművezető is dicséri a húsz éve itt dolgozó *Juhász Istvánnét,* a Landler Jenő Járműjavító kovácsműhelyének kitüntetett kiváló dolgozóját.

— Sajnos, az öt férfi pörölyvezetőből már csak egy van, ő is nyugdíjba készül, ezért is érezzük, hogy *nagyon meg kell becsülnünk a bárhová odaállitható Juhásznét* — mondja.

Jobban oda kell figyelni

„Meg kell becsülnünk" az ilyen dolgozót — cseng a fülemben még most is Sipos András és a műhelybeliek szava. A párt- és a kormány határozatai szintén megkülönböztetett bánásmódra kötelezik mindazokat, akik a hozzájuk forduló munkások ügyes-bajos dolgait intézik. Juhász Istvánné, sajnos, nem ezt tapasztalja...

„Az a sérelmem — írta szerkesztőségünknek küldött levelében —, *hogy az Énekes utca 11—13. szám alatt épülő szövetkezeti lakások elkészitéséhez szükséges anyagi támogatást, a dolgozók által kért és a MÁV által biztositott hosszú lejáratú, kamatmentes kölcsönösszegeket nem a hivatalos rendeletek szellemében osztják szét, illetve itélik oda. Sokkal inkább érvényesül, hogy kinek milyen pártfogója van."*

Juhászné ezután megírta, hogy — mivel nincs főbérleti lakása, és mert a XV. kerületi bőrgyárban szerszámkészítőként dolgozó férjével, valamint 15 éves kislányával lakik a 75 éves anyósa egyszobás lakásában (vele együtt) — ő is betársult 1972-ben a Landler járműjavító dolgozói által létrehozott lakásépítő szövetkezetbe. Joggal remélte, hogy a 300 000 forintos építési költség egy részének előteremtését az üzem, illetve a vasút hosszú lejáratú kamatmentes kölcsönnel segíti majd, *ez irányú kérését azonban nem teljesitették, holott mások, nem fizikai dolgozók is, részesültek ebben a kedvezményben.*

Nem mindegy kinek adnak kölcsönt

A budapesti vasútigazgatóság igazgatási és jogi osztályán — ahol az efféle hitelügyeket intézik — gyorsan kiderül, hogy a rendelkezésre álló keretet *a közvetlen munkahely vezetősége által készitett sorrend szerint használják fel.* Ez helyes, hiszen ott *ismerik a dolgozókat és körülményeiket, és ott kell a döntésért szemtől szembe a vállalni a felelősséget a közösség előtt.* A Landler járműjavítóból érkezett 34 kölcsönigény közül a vasút csak tizenhatot tudott 1973-ban kielégíteni. Juhászné ebből azért maradt ki, mert a felterjesztett névsorban ő a 32. volt.

— A sorrendet az igazgatóság soha nem cseréli fel? — kérdeztem.

— Nagyon indokolt esetben előfordul, de *kizárólag a munkahely kezdeményezésére.* A Landlerből például szintén kaptunk olyan kérést a legutóbbi keret szétosztásakor, hogy valakit, aki Juhászné után következett volna, vegyük előre. Az indoklás csupán az volt, hogy *„egy nő is legyen a kölcsönben részesitettek között".* Bár előzőleg is kapott kölcsönt irodában, adminisztratív munkakörben dolgozó nő...

Miért maradt ki Juhászné?

A Landler járműjavító igazgatója felháborodva vette tudomásul, hogy a vállalat gazdasági, párt- és szakszervezeti bizottsága, KISZ-szervezete nevében munkálkodó 3 tagú bizottság rangsorolását valaki önkényesen megváltoztatta. Erről az szb-titkár csak annyit tud: szóltak neki az igazgatóságról, hogy egy nődolgozót is bevesznek a kölcsönben részesülők közé, mire ő azt mondta, hogy jó. A bizottság tagjai minderről ugyancsak nem tudtak semmit, de azért készek azonnal mentegetni a hallatlan közömbösséget, amitől ők sem mentesek.

— *Juhászné szempontjából mindez nem érdekes* — mondja a háromtagú bizottság egyik felelőse. — *Ő ugyanis kezdettől fogva tudta, hogy az általunk készitett rangsorolásban a 32. helyre került. Mivel azonban csak 16 igénylő kérése volt teljesithető, meg kell értenie, hogy miért maradt ki.*

— De hogyan kerülhetett Juhászné az utolsók közé? — adódik a kérdés. — *Húsz év a kovácsműhelyben, a sok társadalmi munka, az elismerések, a többi munkás véleménye — mindez nem számit?*

— Kérem, mi ezt ismerjük, és *Juhásznét sokkal előbbre soroltuk volna,* ha nem kap a férje a bőrgyártól kölcsönképpen 25 ezer forintot. Nem lenne igazságos, ha valaki itt, is, ott is anyagi támogatásban részesülne, miközben más számára ugyanez egy helyen sem biztosítható.

A bőrgyárban, vagyis a *Rákospalotai Bőr- és Műanyagfeldolgozó Vállalatnál* megütközve hallgatják a járműjavító 3 tagú bizottságának álláspontját, s a vezetők nem rejtik véka alá a véleményüket.

A családot kétszeresen is sújtották

— *Furcsán értelmezik ott a munkáscsaládok lakásépítésének felkarolását, ahol megvonják tőlük mindazt, amit más vonatkozásban valahol kapnak* — szól a szakszervezeti bizottság titkára, majd kifejti, hogy Juhász István szerszámkészítő, vagyis Juhászné férje *olyképpen fordult kölcsönért vállalatához* (ahol három éve dolgozik), *mintha a családtagjaihoz, rokonságához ment volna. „Be kell fizetni az építkezésre, de nincs annyi pénzünk"* — közölte. A vállalat nem tudott másképpen segíteni, gyorsan elszakított 25 000 forintot *a részesedési alapból,* és odaadta „rövid visszafizetésre" — maximum öt évre — a dolgozónak.

— *No, de ezért megtagadni Juhásznétól az igazi segitséget, a hosszú lejáratú kölcsönt?* — csodálkozik és még inkább bosszankodik a szakszervezeti bizottság titkárnője, majd megmagyarázza megdöbbenésemre okát: — *A családot tehát azzal is sújtották a mai megértő támogatásunk után, hogy Juhászék most elesnek attól a kedvezménytől, amit a hosszú lejáratú (a vállalati fejlesztési alapból biztosított) építési kölcsön folyósitása esetén a lakás árából elengedne az állam.*

Vállalni kell a felelősséget!

S van ennek az ügynek még egy nagyon fontos tanulsága. Mégpedig az, hogy *semmiféle bizottság létrehozása nem menti fel a szolgálati helyek vezetőit, szakszervezeti bizottságait az alól a felelősség alól, amely a munkásokat joggal megillető „előnyök", juttatások, kedvezmények biztositásával reájuk hárul.*

Nem vitatjuk: a Landler járműjavító vezetői és a kölcsönigényeket elbíráló, rangsoroló 3 tagú bizottság tagjai igyekeztek körültekintően eljárni. Ennek ellenére: *egyesek kényelmeskedtek, mások tévedtek, felületesen döntöttek.*

Az ellenszer pedig adva van mindenütt, csak élni kell vele. Ez *a társadalmi ellenőrzés,* aminek előfeltétele a nyílt, őszinte beszéd, a munkahelyi közvélemény figyelembe vétele. Lakáselosztásról, építési kölcsönigények felterjesztéséről, illetve kielégítéséről a névsort feltétlenül ki kellene függeszteni a munkahelyen. És vállalni a felelősséget!

Nem úgy, mint most...

Kovács József

A brigád szerette...



A kecskeméti vontatási főnökség aranyplakettes Árpád szocialista brigádja a helyi gyermek- és ifjúságvédő intézetet patronálja. A brigádtagok eddig mintegy 30 000 forint értékű társadalmi munkát végeztek az intézetben, ezenkívül az otthon 27 kislakóját is többször vitték kirándulni. Képünk a brigádtagok legutóbbi látogatásakor készült, amikor átadták karácsonyi ajándékaikat a kicsinyeknek.

Korszerű oktatóterem épül Miskolc-Tiszai pályaudvaron

A vasút egyre gyorsabb ütemű fejlődése, a korszerű járművek és modern biztosítóberendezések, magasabb képzettségű, kellő szaktudású dolgozókat is igényelnek. *A MÁV oktatási rendszere azonban ezzel a nagy arányú fejlődéssel korántsem tartott lépést.* Igaz, a vasúti oktatást. kiképzést, kellő szaktudású és nagy szakmai ismerettel rendelkező oktatók végzik, akik igyekeznek lelkiismeretesen — a sokszor nem is nagyon hálás — feladatuknak mostoha körülmények között is eleget tenni.

A vasút nemhogy nem rendelkezik modern, az oktatást, a képzést elősegítő oktatótermekkel. de még az egyszerű szemléltető eszközök is kevés szolgálati helyen találhatók meg. Különösen vonatkozik ez a forgalmi szakszolgálatra, az ott történő oktatásokra, képzésekre.

Az oktatás jelentőségét és fontosságát szem előtt tartva a miskolci igazgatóság igyekszik a hiányosságot pótolni azzal, hogy *Miskolc-Tiszai pályaudvaron korszerű oktatótermet létesít.*

Kisvárdai János

JUBILEUMI ÉVET KEZDTEK

A műszaki előrelépés és a fejlődés gondjai a budapesti TBÉF-nél

Az ellentmondások esztendeje. Így foglalhatjuk össze röviden azokat az erőfeszítéseket, problémákat, amelyek reflektorfényt, de ugyanakkor árnyékot is vetítettek a *MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség* 1973. évi tevékenységére.

Az építés nagyszerű tényeiről, a nehézségek okozta zökkenőkről beszélgettünk *Vicha Sándorral*, a pártszervezet titkárával, *Bánsági Ferenc* szb-titkárral és *Tóth László* főmérnökkel.

Vöröstéglás ház

— *Kezdjük az egyik legörvendetesebb ténnyel* — mondja a párttitkár, s kimutat a széles ablakon a szemben terpeszkedő modern, vörös tégla épületre. — *Tavaly elkészült, és ez év elején hivatalosan is átadják új egészségügyi és szociális létesítményünket, amely ideiglenesen már üzemel.* Háromszáz férőhelyes nagy elöadóterem, 120 főt elhelyező munkásszállás, üzemorvosi rendelő, beteg-fektető szoba és tanácsterem teszi ezt az épületet a főnökség új centrumává. Ha hozzávesszük, hogy 100 férőhelyes étterem is épült, egy modern üzemi konyhával, akkor képet alkothatunk arról: milyen jelentősen gazdagodtunk 1973-ban.

De természetesen a fő „hadszíntér" színhelyei a magyar vasutaknak az egész ország testét behálózó vonalai voltak, ahol szintén nagyon sok minden történt, az elmúlt esztendőben. *Tóth László* főmérnök mondta el, hogy éppen német vendégek vannak hivatali szobájában: *a Rákospalota—Újpest—Veresegyháza vonalon ugyanis német rendszerű biztosító berendezést szerelnek, s most zajlanak az átadás napjai.*

Keresztül-kasul az országban

Az elvégzett és a még folyamatban lévő munkákat hosszan sorolják. Tavaly került sor *a Rákos—Szolnok* vonal villamosítására, s egyik főfeladatként kezelték a szolnoki személypályaudvar rekonstrukcióját. *A Budapest—Veresegyháza—Vác* vonalon is NDK-rendszerű biztosítói berendezés felszerelése és üzembehelyezése történt meg. Az *Óbuda—Esztergom—Almásfűzitő* vonalon viszont szovjet rendszerű, külsőtéri, korszerű biztosítóberendezést szereltek fel. Automatizáltak a *Szántód—Kőröshegy—Balatonfenyves* közötti szakaszt, s ugyanilyen jellegű munka folyt a *Székesfehérvár—Martonvásár* közötti szakaszon is. Automatizálást hajtottak végre még a *Budapest—Szombathely* vonal egy szakaszán, a *Veszprém—Herend—Városlőd* között, de itt — kábelhiány miatt — az üzembehelyezés még nem történhetett meg:

— *Hadd tegyük hozzá;* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Bánsági Ferenc* szb-titkár — *hogy a balatonmenti automatizálás különösen szívügyünk volt, hiszen Balatonfenyvesen ebben az évben olyan munkásszállást alakítottunk ki, amely a főnökség dolgozói számára — egyidőben 50—60 fő részére is — nyári üdülést biztosít, olyan lakókocsikkal is, amelyekben víz és villany is van.*

Kábelgondok miatt lemaradás

— Szintén 1973-ban kezdődött — folytatja a párttitkár — a Budapest—Hegyeshalom vonalon a rekonstrukcióval kapcsolatos biztosító berendezések felszerelése. Ez a szakaszokra bontott munka négy éven át tart majd. Szép feladat volt a *Déli pályaudvar* rekonstrukciója jegyében a távközlési és hangosítási munkák elvégzése is, s *Nyíregyháza* állomás második vágányának építésével kapcsolatos üzemalatti munka, amely a biztosítóberendezés kiegészítésére irányult.

— De melyek is voltak a beszélgetés elején említett problémák, nehézségek? — kérdezzük.

— *Feladatainknak elvégzéséhez nem volt elegendő kábelünk* — mondja Vicha Sándor. — *Ezért kellett import-lehetőségeket keresnünk: a csehszlovákiai decini kábelgyárból azóta már 10 kilométer hosszúságú kábelt kaptunk, s további 10 kilométer úton van.* Ezt a kábelmennyiséget a Mezőtúr—Gyoma közötti 19 kilométeres szakaszhoz használjuk fel, s a további mennyiség Lökösházáig oldhatja majd meg kábelfektetési gondjainkat. Ezen a vonalon az új év végig kell befejezni a villamosítást és a hírközlő berendezések korszerűsítését úgy, hogy ezeket a szükséges védőkapcsolásokkal is ellásuk.

Megtudtuk, hogy a felvetődött zökkenőkben nagy része volt annak a profil-változtatásnak, hogy hosszú évtizedek gyakorlatával szemben ez évtől a *Telefongyár* a *Ganz-Villamossági Gyárnak* adta át a vasútbiztosító berendezések gyártását. A változtatás már 1972-től éreztette negatív hatását, hiszen a Ganz-gyár még nincs teljesen felkészülve az új profilra.

— *Problémák vannak a jelfogókkal is,* — kapjuk a felvilágosítást. — *Ezeket a Telefongyár gyulai gyáregysége készíti, de eddig még csak elenyésző számban szállítottak ilyen berendezést.*

A főnökség 1973-ban az említett nehézségek miatt, erőfeszítései ellenére sem teljesíthette 175 millió forint árbevételi tervét. A háromnegyed év eredménye 125 millió forint volt, s az évet 10—15 százalékos lemaradással zárták. A munkakörülmények és a szociális helyzet javítására így is történtek intézkedések: *az eddig is biztosított modern rádiók mellett a kihelyezett munkások 1974 első negyedében folyamatosan televíziót is kapnak; a lakókocsikban a pokrócokat paplanokkal kívánják felváltani.*

Maros László

„Kékfényes" bűnöző

Félismerték az expresszen

A *Lillafüred expressz* december 13-án reggel is úgy robogott át Hatvan állomáson Budapest felé, mint máskor. Mégis történt valami rendkívüli esemény.

Egy papírszeletkét dobot le a forgalmi szolgálattevőnek a Nyíregyháza állomás létszámába tartozó jegyvizsgáló. A papíron ez állt: *„A televízió Kék fény műsorában tegnap este körözött, szökésben levő Botos József a vonat első kocsijában utazik. A Keletiben rendőr legyen az érkezéskor!"*

Ami ezután következett, abban már nem volt semmi rendkívüli: a veszélyes bűnöző az igazságszolgáltatás kezébe került. A Budapesti Rendőr-főkapitányság köszönetét és elismerését fejezte ki mind a nyíregyházi vonatkísérőknek, mind a Hatvan állomáson közreműködő vasutasoknak.

Szücs Ferenc

LENGYELORSZÁGBÓL:

Speciális kocsik a MÁV-nak

Gazdaságtalan és fölösleges lenne valamennyi KGST-országban az összes kocsitípus gyártására berendezkedni, ezért a lengyelországi *Swidnicán* működő vagongyár kapott megbízatást a poranyag- és bizonyos vegyianyagokat szállító tartálykocsik készítésére.

A Magyar Államvasutaknak decemberben adták át a timföldszállító-tartályok első, 10 darabból álló típussorozatát, s ugyancsak decemberben 20 darab klórbenzol (tömény kénsav) szállító tartálykocsit is szállított a MÁV-nak a lengyelországi vagongyár.

A kocsik műszaki átvételével *Laszló Károlyt*, a szegedi vontatási főnökség kocsijavító-műhelyének vezetőjét bízta meg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Képünkön: László Károly (középen) a lengyel gyár mérnökével és a meo-vezetőhelyettesével a MÁV-kocsik átvétele után.

Dr. Bánkfalvy Gyula



Huszonöt éves a KGST

Huszonöt évvel ezelőtt, 1949 januárjában Moszkvában megalakult az európai szocialista országok újszerű nemzetközi szervezete, a *Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa*. Létrejöttének célja a szocialista országok építő munkájának gyorsítása, a kapitalista embargó elleni védekezés, a nagy szériákban való termelés lehetőségeinek megteremtése, piac biztosítása, az egyes szocialista országok gazdasági fejlettsége közt történelmi okokból mutatkozó szintkülönbségek felszámolásának elősegítése.

A KGST-hez tartozó országok összterülete 25 millió négyzetkilométer, a Föld területének majdnem 19 százaléka. Lakosságuk 348 millió, ami nagyjából a Föld lakosságának 10 százaléka. Földünk leghatalmasabb gazdasági közössége.

A 25 év meggyőzően bizonyítja a lefektetett alapelvek helyességét, a szocialista országok gazdasági együttműködésének, az integráció elmélyítésének hatalmas lehetőségeit.

A jubileum alkalmával tegyünk rövid áttekintést a vasutak szemszögéből. *A KGST-országok vasutainak áruforgalma közel 60 százalékát teszi ki a világ összvasutain lebonyolított áruforgalomnak.* Majdnem 17-szer annyi, mint a Közös Piac országainak együttes vasúti áruforgalma. A vasúti közlekedés a KGST-országokban még igen hosszú ideig megtartja alapvető szállítói szerepét, részarányában csökkenő, de volumenében mérsékelten emelkedő tendenciával.

Különösen fontos a vasúti közlekedés a KGST-országok egymás közötti és más országokkal lebonyolított forgalmában. A tervezési és közlekedési szakemberek kiterjedt tudományos kutatást végeznek a közlekedés, ezen belül a vasút jövőjének kidolgozására. *A Komplex Integrációs Program* nagy teret szentel a nemzetközi vasúti szállításoknak.

A határállomások, fővonalak, rendező pályaudvarok kapacitásának növelése mellett nagyon jelentős a kocsipark fejlesztése, a rakodás komplex gépesítése és automatizálása. Kiemelt téma a fuvarozás egyenletességének, ütemességének javítása, a fuvarozási sebesség növelése, a tartózkodások, üres futások csökkentése, a nemzetközi kocsiforduló gyorsítása.

A nemzetközi munkamegosztás egyik legfontosabb eszköze a korszerű szállítási módszerek, a konténerizáció, a rakodólapos szállítás fejlesztése. *A konténeres fuvarozási rendszert illetően igen jelentős az 1971-ben Budapesten kötött egyezmény.*

A vasutak képviselői konzultációkat folytatnak a nemzetközi forgalom fejlesztésének fő irányairól. Előtérbe került a modern vontatási nemekre való áttérés befejezése, a forgalom irányítására szolgáló korszerű berendezések további bevezetése. Folyik a teherkocsik szabványosítási programjának kidolgozása és végrehajtása. *A korszerűsítés terén a következő évtized egyik legjelentősebb intézkedése kétségkívül az önműködő kapcsolószerkezet bevezetése lesz.*

Az átrakó határállomások munkájának könnyítése mellett a *Komplex Program* az átrakás nélküli árufuvarozás fejlesztését is szorgalmazza. Ez mindenekelőtt a forgóvázcserés forgalom optimális méretű növekedését jelenti. Ez igen jelentős lesz főleg a vegyi áruk, az átrakásra kényes, vagy egyáltalán át nem rakható áruk tekintetében. *Az irányvonatok számát a nemzetközi forgalomban is emelni kívánják.*

A Komplex Program célul tűzte a szállítások egyenletességének növelését. Megoldására két módszert szorgalmaznak: *az előszállításokat, az év kevésbé terhelt időszakaiban, illetve a szállíttató felek egyenletesebb feladását.* Ennek jelentősége főleg akkor mérhető le, ha figyelembe vesszük, hogy csúcsidőszaki szükségletre egy vasút sem méretezheti a kocsiparkját. Ez hallatlanul nagy és indokolatlan beruházási terheket jelentene, egyben nagyon gazdaságtalan kihasználatlanságokat más időszakban.

A nemzetközi együttműködés kiemelkedő szervezete az OPW, a közös teherkocsipark. Ez a szervezet korai integrációs szervezetként, magyar kezdeményezésre már 1964-ben megkezdte működését. A park az üres futások mennyiségének és arányainak csökkentésével relatív kapacitásnövelést jelent. Teljesítményével ma már dominál a KGST-országok nemzetközi árufuvarozásának lebonyolításában. *Életképességét bizonyítja, hogy nagysága megkétszereződött.*

A KGST-országok magasabb szintre kívánják emelni a nemzetközi utasközlekedést is. A Komplex Program két fontosabb célkitűzése: *a gyorsforgalmú vonatok hálózatának megteremtése, illetve a háló- és étkezőkocsikat üzemeltető vállalatok együttműködésének fejlesztése.* A nagysebességű vonatok hálózatát elsősorban a fővárosok, valamint a nagyobb üdülőközpontok és ipari centrumok között tervezik. Az utazási sebesség növelésében a különböző műszaki intézkedések mellett jelentős helyet foglal el a határállomási tartózkodások minimálisra csökkentése, a hatósági vizsgálatok egyszerűsítése.

Csupán néhány formáját és módszerét ismertettük a KGST-országok vasutai közötti kapcsolatnak és együttműködésnek. Egy részük ma még csak a kezdeti stádiumát éli, de néhány év múltán éreztetni fogja gyümölcsöző hatását, bizonyítva a KGST jelentőségét, fontosságát, sok esetben még fel sem mérhető jelentőségét.

HAT HÓNAP AZ NDK VASUTASAI KÖZÖTT

Tapasztalatcsere az erfurti vontatási telepen

A szocialista országok vasutasai sok vonatkozásban kölcsönösen tanulhatnak egymástól — ez a meggyőződés erősödött meg bennem a Német Demokratikus Köztársaságban töltött hathónapos tanulmányutam során. A fél év alatt alkalmam volt *a Deutsche Reichsbahn erfurti vontatási telepén* tanulmányozni a munka szervezését, irányítását, amit részben megkönnyített, hogy a szervezési felépítés ott is ugyanolyan, mint nálunk, a MÁV vontatási telepei részére kidolgozott új függelmi rend szerint. A munkára a begyakorlottság, a gördülékenység és a fegyelem jellemző.

Biztonság és takarékosság

A Német Demokratikus Köztársaság népgazdaságában mindenütt — így Erfurtban is — érvényesül a jelszó. *Rend, fegyelem, biztonság és a legszigorúbb takarékosság!* A népgazdaságnak ezt a jelszavát saját munkájában mindenki szem előtt tartja.

Számomra érdekes volt, hogy a DR-nél a műszaki kocsiszolgálat külön szolgálati ág. Talán ez is szerepet játszik abban, hogy *a vasúti személygépkocsik tisztaságára nagyobb gondot fordítanak, mint nálunk,* illetve, hogy eredményesebben megoldják a kocsik takarításával, karbantartásával összefüggő gondokat.

A helyzet ismerete nem minden

A vontatójárművek üzemelésével kapcsolatos tapasztalatok összegyűjtésére, elemzésére ott már rendszeresen használják a számítógépeket. Erfurtban egyébként gőz-, Diesel- és villamos mozdonyokat egyaránt üzemeltetnek. A nálunk jól bevált, szovjet gyártmányú M62-es Diesel-mozdonyokat a német vasutasok is dicsérik, s náluk ezek a vontatójárművek a 120-as sorozatszámot viselik.

Tapasztaltam azt is, hogy *a szolgálati utasítások szövegei világosak, egyértelműek,* amit eleve biztosít, hogy azok kidolgozásába a külszolgálati főnökségeket is bevonja a vasút felső vezetősége.

Feltűnt, hogy a vasútnál is állandó törekvés mutatkozik a tudományos eredmények, a korszerű eljárásmódok mielőbbi üzemi alkalmazására. Érdekes továbbá, hogy a vezetést, a vezetőképzést általában nem a helyzet egészének tökéletes ismeretére alapozzák, hanem azt várják tőle mindenekelőtt, hogy a megkívánt állapottól való eltérést, az attól való különbséget lássák a vezetők, és törekedjenek az eltérés csökkentésére vagy megszüntetésére. A gyakorlatban ennek igen nagy jelentősége van, hiszen gondoljunk csak arra, hogy nálunk igen sok, a helyzetet tökéletesen ismerő vezető található a szolgálati főnökségekhez, viszont lényegesen kevesebben vannak közülük olyanok, akik céltudatos következetességgel tesznek is valamit a „jól ismert" helyzet javításáért. *Az erfurti vontatásnál különben azt is megfigyeltem, hogy a vezetők, illetve részlegek, munkaörök felelőssége és feladatköre világosan elhatárolt.* Az ott töltött félesztendős tartózkodásom alatt „kinek a dolga?" — jellegű illetékességi vita egyetlen egyszer sem fordult elő.

Az NDK-ban közismert munkaerőhiányra jellemző, hogy az ország déli területein fekvő vontatási telepek — az egyes munkaköröktől függően — *15—30 százalékos létszámhiánnyal dolgoznak. A munka elvégzését azonban minden körülmények között biztosítja a munkások és a vezetők magas színvonalú munkaerkölcse, kötelességtudata, fegyelme.* A bérezés teljesen kötődik a betöltött munkakörhöz és a felmutatott teljesítményhez.

Kellenek az új ismeretek

A tanulmányútról készített beszámoló jelentésben sokkal részletesebben rámutattam a hasznosítható tapasztalatokra. Kétségtelen, hogy e tapasztalatok értékelése, meghonosítása, valamint az új ismeretek gyakorlati átvétele további megfontolásokat igényel, az azonban máris egyértelműen megállapítható, hogy *érdemes a baráti, szocialista országok vasútjait, gondjaikat és törekvéseiket alaposabban megismerni.*

Ez feltétlenül kedvezően hat saját munkánk szervezésére, gazdasági eredményeink növelésére.

Geisz Mihály
MÁV Pécsi Igazgatóság, vontatási osztály

TÍZ ESZTENDŐ TITKÁRI POSZTON

Negyven évi vasúti szolgálat után nyugdíjba ment *Süveges István* főellenőr, *Gyula* állomás raktárnoka. Több mint 10 esztendőn át töltötte be dolgozótársai bizalmából az szb-titkári tisztet. Nyugdíjazása alkalmából *Acsai Mihály*, a szakszervezet szegedi területi bizottságának titkára adta át részére a kiválóan végzett mozgalmi tevékenység elismeréseként a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát.

Ugyanakkor búcsúztatták és megajándékozták Gyula állomás dolgozói az szb-titkár egyik legközvetlenebb munkatársát: *Szabolcs János* főellenőrt az állomás másik raktárnokát, aki 36 évi vasúti szolgálatot hagyott maga mögött, amikor elérkezett számára a megérdemelt pihenés időszaka. *Horányi László* állomásfőnök — méltatva a két derék vasutas megannyi érdemeit — az ünnepségen *igen nagyra értékelte Szabolcs János szakszervezeti vonalon végzett társadalmi munkáját is.*

Boldizsár Gyula

A mozgalom veteránjai

A szakszervezeti mozgalom veteránjai közül huszat vendégül látott és megjutalmazott az *idén* a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottsága.

Rékasi István, a területi bizottság titkára meleg szavakkal köszöntötte az idős vasutasokat, s átadta részükre a szakszervezet ajándékát.

A pohárköszöntő után kialakult baráti beszélgetés során a veteránok emlékeztek az egykori harcokra, a múlt küzdelmekre. Elmondták továbbá, hogy még most is mindannyian végeznek szakszervezeti munkát a nyugdíjasok körében, s ez a tevékenység — a másokért vállalt társadalmi elkötelezettség — ad erőt ahhoz, hogy a továbbiakban is ugyanígy munkálkodjanak.

MUNKAVÉDELEMRŐL MINDENKINEK (X.)

Mikor nem ismerik el a baleset üzemi jellegét?

A balesetek üzemiségének megítélésénél előfordulnak olyan esetek, amelyek sok utánjárást okoznak a sérülteknek. Nem egyszer megtörténik, hogy egy sérülés jellegét a helyi szakszolgálati szerv szakszervezeti bizottságának döntésével ellentétben *a MÁV Nyugdíj Hivatal nem ismeri el üzemi balesetnek.* Ebből adódik, hogy a sérülteknek két különböző szervtől, olyan egymásnak ellentmondó írás van a birtokukban, amely az egyik szerv részéről elismeri a másik szerv részéről pedig nem ismeri el a sérülés üzemi jellegét. Az utóbbi döntés azt jelenti a betegállományban tartott dolgozónak, hogy a betegségének időtartama alatt nem jogosult a megkülönböztetett, és lényegesen kedvezőbb társadalombiztosítási szolgáltatásra.

Háromféle tényállás

Ahol a dolgozók nem ismerik kellően az üzemi balesetek elbírálására vonatkozó és jelenleg érvényben lévő jogszabályozást, nem tudják elképzelni: *hogyan lehetséges, hogy két szerv egyazon sérülésnél kétféle döntést hozhat.* Ebből következik, hogy a balesetet szenvedettek közül sokan a legkülönbözőbb fórumokhoz fordulnak valós, vagy vélt panaszuk orvoslása érdekében. Ilyenkor az ügyintézés lassan halad, a panasz fölöslegesen foglalkoztat olyan szerveket, amelyek nem illetékesek annak intézésében.

Ezekután lássuk: *mi a teendő akkor, ha a dolgozót baleset éri?*

Mindenekelőtt azt kell tudni, hogy a jelenleg érvényben lévő munkajog az üzemi balesetek háromféle fogalmát, helyesebben szólva három különböző tényállását ismeri el annak megfelelően, hogy a bejelentési, nyilvántartási és kivizsgálási kötelezettségről — a vállalat anyagi felelősségéről — vagy pedig társadalombiztosítási szolgáltatásról van-e szó. Ennek megfelelően a balesetek bejelentési, nyilvántartási és kivizsgálási kötelezettséget illetően a 3/1967(VII.21.) sz. *SZOT szabályzat* előírásai, a vállalat anyagi felelősségére a 2/1964.(IV.3.) MÜM, illetve ennek módosítására a 4/1967 (VI.8./ MÜM.sz. alatt kiadott rendelet: a társadalombiztosítási szolgáltatásra vonatkozóan a vasutas dolgozók számára, a vasutasok betegségi biztosítását magában foglaló *MÁV Ügyviteli Utasítás* rendelkezései tartalmaznak kötelező érvényű szabályozást.

A háromféle tényállás között fennálló eltéréseket az okozza, hogy a jogszabály a vállalat bejelentési, nyilvántartási és kivizsgálási kötelezettségével, — a vállalat anyagi felelősségével — illetve a társadalombiztosítás szolgáltatásaival kapcsolatban részben eltérő tényálláshoz kíván különböző joghatásokat fűzni, mert mind a három esetben más és más jogpolitikai célkitűzésről van szó.

Üzemi vagy nem üzemi

Ebből kiindulva a balesetek üzemiségéről, az alábbiakat kell tudni:

A 3/1967.(VII.21./ sz. SZOT szabályzat értelmében minden balesetet a sérülést szenvedett a dolgozónak vagy munkatársinak be kell jelenteni, s azt az illetékes szakszolgálati szervnek nyilvántartásba kell venni, és a szabályzatban meghatározott balesetvizsgáló bizottságnak ki kell vizsgálni. E vizsgálat alapján a szakszolgálati szerv vezetőjének nyilatkoznia kell a baleset üzemi jellegét illetően.

Lapunkban már foglalkoztunk azzal, hogy az említett szabályzat alapján mely balesetek tartoznak az üzemi balesetek fogalmi körébe. Ezért erre most csak röviden térünk ki. Mindenekelőtt lényegesnek tartom kiemelni, hogy *a szabályzat szempontjából az olyan baleseteket is üzemi balesetnek kell tekinteni, amelyeket a vállalat működési körén kívül eső elháríthatatlan ok, valamint kizárólag a károsult dolgozó elháríthatatlan, vagy vétkes magatartása okozta.* Továbbá üzemi balesetnek tekintendők azok a sérülések is, amelyek nem a munkaviszonyból folyó kötelezettségek teljesítéséből erednek. Ilyenek például az alkoholos befolyásoltság folytán a vonatból való kizuhanás és ebből eredő sérülés, vagy állapotváltozás; az alkohol fogyasztásból bekövetkezett eszméletvesztés és ebből eredő fulladás; fekete fuvarból eredő, vagy fusizásból keletkezett sérülés; elfajult játékból eredő enyhe lefolyású vagy súlyos (rokkantsággal járó, halált okozó) sérülés stb.

A szabályzat alkalmazása szerint viszont *nem minősül üzemi balesetnek az a baleset, amely a vállalat területén sport- és kultúrális rendezvények során keletkezett, vagy munkásszálláson következett be, továbbá, ha az a rendszeres személyi használatra kiadott járművön nem a munkával összefüggésben következett be, kivéve, ha a baleset a vállalatnak felróható műszaki hiányosságok következménye.* Ide tartozik még az úti baleset (lakástól a munkahelyig, vagy fordítva) kivéve, ha a baleset a vállalat saját vagy bérelt járművével történt.

A leírtakból kitűnik, hogy a 3/1967.(VII.21.) SZOT szabályzat alapján kivizsgálásra kötelezett sérülések, éppen a különböző jogpolitikai célkitűzések miatt, nem minden esetben alapozzák meg a társadalombiztosítási szolgáltatás szempontjából elismert üzemi baleset fogalmát.

Hová kell fordulni vita esetén?

Ha a szabályzatból adódó üzemi baleset tekintetében a szakvonali szerv és a sérült, vagy a szakvonali szerv és a helyi szakszervezet megbizottja között vita merül fel akkor:

— *kisebb baleset esetében első fokon a helyi szakszervezeti bizottság, másodfokon a Vasutasok Szakszervezete illetékes területi bizottságának;*

— *súlyosabb kategóriába tartozó balesetek esetében első fokon az előbbiekben említett területi bizottság, másodfokon pedig a Vasutasok Szakszervezete Munkavédelmi Felügyelősége állásfoglalása az irányadó.*

Vita esetén az ügymenet meggyorsítása érdekében az említett szervekhez kell fordulni. Nyomatékkal szeretnénk azonban kihangsúlyozni, hogy ez az állásfoglalás nem irányadó a bíróságoknál a büntetőjogi és a vállalat anyagi felelősségének elbírálása szempontjából, továbbá a MÁV Nyugdíj Hivatal által a társadalombiztosítási szolgáltatás tekintetében hozott döntésre vonatkozóan. *A társadalombiztosítási szolgáltatások szempontjából üzemi balesetnek azok a balesetek minősülnek, amelyek a munkaviszonyból folyó kötelezettségek teljesítésével összefüggésben az üzemben vagy üzemen kívül következtek be.* Üzeminek minősül az a baleset is amely a dolgozót munkába vagy onnan lakására (szállására) menet éri. Igen lényeges kritérium az is, hogy a dolgozó betegállományba való tartása, illetve betegsége orvosi megállapítás alapján összefüggésbe álljon az állítólagos sérüléssel.

Amennyiben az igény elbírálásánál vita merül fel abban hogy baleset történt-e, a *MÁV Nyugdíj Hivatal* — a *Munkaképesség-csökkentést Véleményező Orvosi Bizottság* meghallgatásával — az összes körülmény gondos mérlegelésével dönt. További vita esetén fellebbezni lehet a SZOT; a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság; és a KPM képviseletéből álló felszólamlási bizottságnál. Végső soron pedig a bíróság dönt.

Ennek a szabályozásnak igen lényeges része az a kitétel, miszerint a dolgozó gondatlansága, felelőtlensége, tehát az a körülmény, hogy a baleset bekövetkezését vigyázatlanságával, hibás magatartásával előmozdította, esetleg saját maga idézte elő — a szándékosság esetét leszámítva — a baleset üzemi jellegét nem érinti. *Nem lehet a baleseti ellátást azon a címen sem megtagadni, hogy a baleset azért következett be, mert a sérült a reá vonatkozó balesetelhárító óvórendszabály előírásainak nem tett eleget.*

Nem minősül üzemi balesetnek

A társadalombiztosítási szolgáltatás szempontjából általában nem minősülnek üzemi balesetnek az alábbiak:

— hosszabb ideig tartó hőmérsékleti behatás által előidézett károsodás, mert az általában előre látható és megfelelő védekezéssel elhárítható.

— a megfeszített munka következtében beállott idegösszeroppanás, mert ez az idegrendszer húzamosabb időn át tartó túlzott igénybevételének következménye,

— s végül az elmezavar. (Vonatösszeütközés esetén az idegösszeomlás, vagy az elmezavar balesetnek minősül, még akkor is, ha a külső erő közvetlen behatásától függetlenül következett be. Ilyen esetben azonban a MÁV Nyugdíj Hivatal véleményét kell kérni.)

Befejezésül szeretnénk felhívni az olvasók figyelmét arra, hogy előző cikkünkben gépelésből adódóan sajtóhiba keletkezett. Az első hasáb 6. bek. 8. sorában „V ISZT" helyett VSZT, a második hasáb 2. bek. 4. sorában „VMSZ" helyett „VSZT" és ugyancsak ebben a hasábban a 3. bek. 7. sorában „betegnyilvántartás" helyett balesetnyilvántartás" értendő.

Takács József
(Vége)

CIKKÜNK NYOMÁN:

Jutalom a jó munkáért

A Magyar Vasutas december 1-i számában *Tiszta Váróterem, ragyogó ablakok* címmel dícsérő sorok jelentek meg Várpalota állomásról. Ezzel kapcsolatban értesítem a szerkesztőséget, hogy *Csepi Istvánné* állomási takarítónőt példamutató munkájáért elismerésben és pénzjutalomban részesítettem.

A Magyar Vasutasnak is köszönöm, hogy segíti a kulturált utazási körülmények javítására irányuló erőfeszítéseinket.

Szabó Béla
vasútigazgató

Öt sorompó helyett: egy felüljárót!

Alábbi javaslatommal — úgy gondolom — a szakértők is egyetértenek:

Ha a *Szerencs és Sátoraljaújhely* közötti 210. számú szelvényben levő útátjárónál — kedvező helyen — egy közúti felüljáró épülne, nem kevesebb, mint öt útátjárót lehetne megszüntetni. Ennek az öt, gyérforgalmú átjárónak a fenntartása (három és fél dolgozó munkabérével együtt) nem kis összegbe kerül, ráadásul a sorompós átkelés nem is biztonságos. ugyanakkor gyakran várakozásra készteti az áthaladókat.

Borkuti András,
váltóőr, Olaszliszka

Néhány percen múlik...

Talán még nem késő felhívni az új menetrend készítőinek figyelmét azokra az utasokra, akik éjszakánként Dombóvár állomás várótermében tengődnek a rossz átszállási lehetőség miatt. Jó lenne rajtuk segíteni.

Ezek az utasok Veszprém felől érkeznek 19 óra 17 perckor, a 6011. számú vonattal, és a pusztaszabolcs—budapesti fővonalon folytatnák útjukat, csakhogy 19 óra 03 perckor elmegy az utolsó, az 1911. számú vonat. Nincs más választásuk: hajnali 2 óra 16 percig várnak a gyorsra, vagy a 3,25-kor induló személyvonatra.

Joggal kérdezhetik: „Hát nem a vasút van az utasokért...?"

Bódogh Mihály

Megjegyezzük:

Több megbecsülést azoknak, akik leleplezik a kocsirongálókat!

Bognár Károly, lapunk régi tudósítója írta meg szerkesztőségünknek az alábbi esetet:

December 20-án, a *Budapest—Tapolca* között közlekedő 1116. számú személyvonat jegyvizsgálója, *Orbán Ernő*, kocsirongáló huligánok garázdálkodásáról értesítette Badacsonytördemic—Szigliget állomást. A forgalmi szolgálattevő, *Kajtár László* tartalékos — mivel a négy „fenegyerekkel" nem volt tanácsos a vonaton szembeszállni — telefonon kérte Tapolcáról, hogy várják rendőrök a vonatot. Tekintve azonban, hogy a két állomás közötti 10 kilométeres távolságot a vonat néhány perc alatt megteszi (és mert a rendőrség nem tudott gyors segítséget igérni) *Tompa Károly* forgalmi szolgálattevő — aki egyben KISZ-titkár is — a tapolcai vasutasokból „rögtönzött karhatalmat" szervezett.

Amint beérkezett a vonat, a tapolcaiak: nyomban elfogták a négy fosztogatót. Hiába dobálták el futás közben a személykocsikból kiszerelt égőket, foglalatokat, alkatrészeket, a vasutasok összeszedték és átadták azokat is a később odaérkező rendőröknek. A jómadarak hamarosan bíróság előtt felelnek tetteikért.

Tudósítónk azzal fejezi be levelét, hogy az ügyben szereplő vasutasok — akik közül hárman önkéntes rendőrök — dicséretet és jutalmat érdemelnek.

Miért? Ez talán nem természetes? *De igen, csak éppen nem mindenki szerint.* Legalább is erre utal, hogy *Bányai Sándor* miskolci vonatvezető — aki a múlt év elején hasonlóképpen garázdálkodó kocsirongálókat tett ártalmatlanná a 428-as számú éjszakai vonaton, a szolgálaton kívül Adácsra utazó, a Keleti vontatási főnökség létszámába tartozó *Bencsik János* mozdonyvezetővel együtt — még csak egy elismerő szót sem kapott feletteseitől. Igaz, hogy a főbűnöst több mint egy évi szabadságvesztésre ítélte a gödöllői járásbíróság a vasúti kocsik rongálásáért, *de Bányai Sándort a vonaton utazó huligánok leköpdösték. Bencsik Jánost pedig életveszélyesen megfenyegették.* Tanúként kétszer utaztak saját költségükön a bíróságra („Önök vasutasok, tehát útiköltségre nem tartanak igényt" — mondta egyszerűen a bíró), ezenkívül a szolgálat alóli mentesítés is keresetveszteséggel járt.

— *Higgyék el, ha jutalmat nem is vártam, egy dicsérő szó jólesett volna* — panaszolta nemrég a miskolci vonatvezető, akárcsak a Keletibe tartozó kollégája. Különben annak idején mindketten eseménykönyvi jelentésben tárták a történteket szolgálati főnökségük elé.

— Mi történt a jelentés után? — érdeklődött szerkesztőségünk munkatársa a Keleti vontatási főnökség vezetőjénél.

— *En bizony nem tudom* — hangzott az őszinte válasz. — *Meg kellene kérdezni Bencsik mozdonyvezetőtől, de ő most betegállományban van. Majd elküldök valakit a lakására, Adácsra, ha ez olyan sürgős...*

Nem, nem annyira a sürgősség a fontos, *hanem annak felismerése, hogy a kocsirongálók leleplezése, ártalmatlanná tétele mindannyiunk érdeke.*

K. J.

Köszönet a gyógyításért

A múlt év nyarán bal boka- és sípcsonttörést szenvedtem, s egy ideig az egri kórház baleseti osztályán ápoltak. Idős, nyugdíjas vagyok, sérülésem nehezen gyógyult, ezért a kórház javaslatára a *MÁV Egészségügyi Központ* további kezelésre Budapestre utalt.

A sikeres gyógyításért ezúton mondok köszönetet a Frankel Leó utca 54. szám alatti reumaosztály dolgozóinak, elsősorban *Kovács* főorvosnak és *dr. Kós Éva* osztályorvosnak, akik három héten át lelkiismeretesen fáradoztak értem, s ugyanezt teszik valamennyi betegükért.

Potoczky Dezső,
nyugdíjas főbizalmi

A közösségért dolgozni szép feladat

Dolgozik a Mecsek alján — *Pécs* székhellyel — tizenhárom vasutas, akik évtizednél is régebben vállaltak kötelezettséget társadalmi munka végzésére. Van közöttük orvos, vontatási, állomási, TBFF, igazgatósági dolgozó, s bár szakvonali beosztásuk különböző, akaratuk töretlen, cselekvésük egységes, módszerük kipróbált, jól bevált — a közösségi munkában.

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Bizottsága mellett működő társadalombiztosítási bizottság tagjai ők, s amiért szót érdemelnek, az összehangolt, nagyszerű munkájuk eredménye.

Mindig következetesen

Tevékenységük a pécsi igazgatóság területére korlátozódik, pontosabban öt megye harmincnyolc társadalombiztosítási tanácsa munkájának segítésére, ellenőrzésére. *Nem ismernek fáradságot, mindig következetesek.* S a feladatokat — melyek vasutastársaik érdekeit szolgálják — jól teljesítik. Az elismerés természetesen csak hangzatos szó maradna, ha a mondanivalót nem támasztanák alá — a tények.

Félévenként tartalmas, átfogó munkatervet készítenek, amelyben célkitűzéseiket a felsőbb vezetés határozatainak szellemében jelölik meg. Ezt nem általános, sablon szöveg formájában teszik, hanem *lebontják a helyi sajátosságoknak megfelelő, konkrét tennivalókra.*

A bizottság havonta egy alkalommal ülésezik. A gyakori találkozás lehetővé teszi, hogy az adódó problémákra gyorsan reagáljanak, a szükséges segítséget azonnal megadják. Így a munka is jobban számonkérhető. A felelős írásos jelentést készít a végzett célfeladatról, és ezt az értekezletek alkalmával megvitatják. Véleményt mondanak, kérdéseket tesznek fel, s e kérdésekkel mindenképpen a teljes tájékozottságra törekszenek.

A közömbösség nálunk ismeretlen, a fásultságot régen száműztük. Azt tartják valamennyien: *a közösségért dolgozni, szép feladat.* S, hogy mindent tudjanak a helyi eseményekről, felosztották egymás között az öt megye területét. Ha szakvonali munkájuk engedi, segítő szándékkal látogatást tesznek — kiki a maga körzetében — a társadalombiztosítási tanácsoknál, s tapasztalataikról beszámolnak a bizottsági ülésen.

Közös erővel

Feljegyezni is elég lenne azt a sokrétű munkát, melyet közös erővel, egy esztendőben valóra váltanak. *Állandó feladatik közé tartozik, a szolgálati helyek betegszázalék alakulásának figyelemmel kísérése, az üzemellenőrző orvosokkal való kapcsolat fenntartása.* Ezenkívül mindig napirendi pontként kezelik a csökkent munkaképességű dolgozókkal való bánásmódot, megfelelő munkakörülményeik biztosítását. A helyesen megosztott munkát öt szakbizottság látja el.

1973 második félévében több irányú feladatot folytattak. Terv szerint történt ez is, előre rögzített cél és idő megjelölésével.

Elsőnek Pécs állomás tt. munkáját ellenőrizték. Megállapították, hogy *helyesen foglalkoznak az ott dolgozó vasutasok társadalombiztosítási problémáival.* Kiemelten vizsgálták az egészségügyi albizottság ténykedését az üzemellenőrző orvossal való kapcsolatát, az egészségügyi felvilágosítással összefüggő tennivalókat. Elemezték a betéglátogatási, nyugdíjelőkészítő, ellenőrzési albizottság munkáját és másutt is hasznosítható észrevételeket tettek.

Szeptemberben brigádvizsgálatot tartottak *a harkányfürdői MÁV Gyógyházban.* Ez a munka évenként ismétlődő feladatuk egyike, amely a korábban észlelt hiányok megszüntetésére, illetve az újonnan jelentkező problémák felvetésére irányul. Az orvosok mellett, *beszélgetést folytattak a beutalt betegekkel is.* Ellenőrzésük alapos, körültekintő, segítő szándékú volt.

Nem kisebb jelentőségű a dunaújvárosi fogszakorvosi valamint üzemorvosi rendelők működésének vizsgálata, amelyet októberben tartottak meg. Az egészségügyi szakbizottság vezetője különös gonddal végezte feladatát. Összefoglaló jelentésében, a bizottsági ülésen részletes tájékoztatót adott. Ennek alapján a bizottság tagjai előtt kialakult a kép, amely reálisan, egyúttal *kedvezően tükrözte Dunaújváros állomás MÁV egészségügyi intézményei dolgozóinak működését.*

A közösségért dolgoznak

Nem véletlenül egységes, összehangolt a bizottság munkája. Szükségszerű következménye ez annak, hogy érzik feladatuk fontosságát, szeretik, megbecsülik társaikat — egymást. Kötelességérzetük erős akarattal párosul. Vezetőjük — Bánáti József — nagy hozzáértéssel irányítja munkájukat. Fáradhatatlanul dolgozik, aktivitása jó példát mutat a többiek előtt. Dicséretes, hogy *a nehéz feladatoktól sem riadnak vissza, s azonnal reagálnak a napi eseményekre,* ugyanakkor a központi határozatokat helyesen hajtják végre.

Egymással való emberi kapcsolatuk elvtársi, baráti. Ezért is van mindig egyetértés közöttük, a társadalmi munkában. Ők tizenhárman, hosszú évek óta nagyszerűen helytállnak. Jól tudják: *a közösségért végzett munka nem kényszer.* Aki ilyet vállal, csak szívvel, lélekkel, meggyőződésből dolgozhat. Teszik is önzetlenül.

Ha osztályoznák társadalmi tevékenységüket,' az „példás" lenne.

Pálinkás Kati

TISZTKÉPZÉS NAPJAINKBAN

A haladó hagyományokhoz híven, új módszerekkel

Az 1887/88-as tanévben százhuszonöt hallgatóval kezdte meg működését a vasúti tisztképző. Az intézet jelenlegi épületét csak később, 1890 szeptember 1-én adta át rendeltetésének *Baross Gábor*, a vasminiszter. Azóta — hozzávetőleg — mintegy húszezer vasúti tisztet, tisztviselőt képeztek ki a Luther utca 3. számú ház falai között. A legelső hallgatók közé tartozott például *Turtsányi Pál*, aki később — 1904-ben — a nagy vasutassztrájk vezéralakja volt.

Szakosítás, a reform szellemében

Aki ma ellátogat a *MÁV Tisztképző Intézetébe*, úgy látja, hogy külsőségeiben nem, de benső értékében sokat változott az intézmény. Ezekről a változásokról beszélgetünk *dr. Kun Dezső* igazgatóval és *Bujna Kálmán* igazgatóhelyettessel.

— *A hallgatók létszáma 340 fő* — mondja az igazgató, s magyarázatként nyomban hozzáfűzi: — *Ennyien egyszerre még soha sem tanultak nálunk a felszabadulás óta.* A két világháború között, a dekonjuktúra hatására függően, 50—100 fős tanfolyamok voltak. Napjainknak nemcsak ez a jellemzője, hanem az is, hogy *az oktatási reform szellemében*, az egyre növekvő követelmények miatt: *szakosítottunk.* Korábban egy bizonyos stúdiumon belül kapott kiképzést mindenki, függetlenül attól, hogy milyen szakterületen kívánt dolgozni. Ennek következtében a hallgatók vagy sokat, vagy túlságosan keveset kaptak egy-egy tárgykörből.

A szakosítás újabb eredményeként a jelenlegi tanévben már erősáramú villamossági ismereteket is oktatnak.

— *Ezt a villamos vontatás terjedése tette szükségessé* — vette át a szót Bujna Kálmán, az egyik legrégibb nevelő. — *A nálunk tanult és vizsgázott hallgatók a villamosfelügyelőségeknél a mérnökök segítőjeként fognak dolgozni.*

Protekció nélkül

— Szakmailag hogyan oszlik meg a létszám?

— *A legtöbben, vagyis százharmincan a forgalmi szolgálatot képviselik a hallgatók közül. Ezenkívül negyvenketten kereskedelmi, ötvenhárman pályafenntartási tisztek lesznek, gépészetet nyolcvanan tanulnak, huszonhatan pedig távközlési és biztosítóberendezési ismereteket szereznek.*

Az is új jelenség az intézetben, hogy egyre több női hallgatója van a műszaki szakszolgálatokhoz tartozó tanfolyamoknak.

Beszélgetésünket a telefon csengetése zavarja meg. Az igazgatóhelyettes türelmesen hallgatja a hívó fél kívánságát, azután nagyon határozottan szól a telefonkagylóba:

— *Nem, nem! Ezt semmiképpen sem lehet. Amit ön kér, azt felsőbbségünk sem engedné, és mi sem térhetünk el az előírástól...*

Kiderül, hogy egy vidéki hivatal „befolyásos" személyisége próbált a tanfolyamra „beajánlani" egy olyan ifjú vasutast, akinél hiányoztak az előfeltételek. Nincs meg ugyanis a felvételhez szükséges négy szakvizsgája.

— *Az már megszűnt, hogy bárkit érettségi nélkül vagy egyéb fogyatékossággal vegyünk fel a hallgatók közé* — szólt az igazgató. — A felvételi vizsgák mércéjét azáltal is magasra emeltük, hogy a jelölttől nem a saját szakterületére vonatkozó ismereteket kérjük számon. Így már ez alkalommal is rákényszerül az ismertek gyűjtésére...

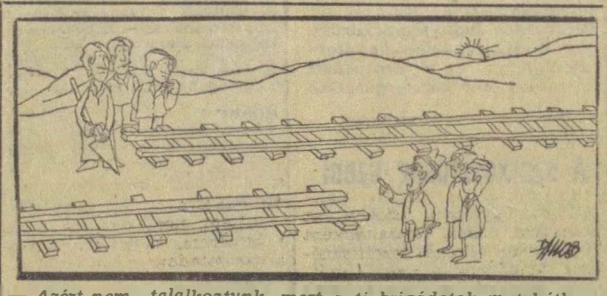
A hallgatók fele kintlakó, másik fele pedig a Tisztképző Intézet Dob utcai szállójában van elhelyezve. A nevelőknek nagy szerepük van a szállóhelyen. Erre utal az is, hogy a bentlakók tanulmányi átlaga jobb, mint a kint lakóké.

1500 óra a fővárosért

A MÁV Tisztképző Intézetében folyó politikai képzés, a közösségi életre nevelés is példás. Ezzel függ össze többek között, hogy *a hallgatók 1500 óra társadalmi munkát végeztek Budapest centenáriumára. Fásítottak, parkosítottak, ezenkívül 37,8 liter vért adtak Vietnamnak.*

Az intézet vezetősége, pártszervezete, szakszervezeti bizottsága és természetesen KISZ-szervezete is következetesen igyekszik megvalósítani azt a törekvést, hogy olyan tisztek kerüljenek ki a szolgálati helyekre, akik alkalmasak a vasútnál folyó munka végzésére és irányítására.

Gergely József



— *Azért nem találkoztunk, mert a ti brigádotok matekátlaga csak 2,3 volt...*

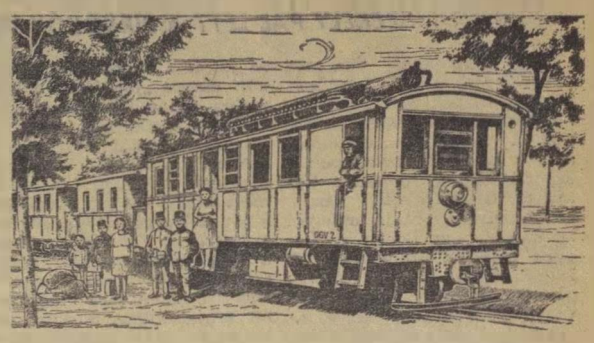
(Dallos Jenő rajza.)

1973. december 31-én

Megszűnt a Keskenyvágányú Ceglédi Kisvasút

A magyar keskenyvágányú vasutak menetrendje a hivatalos polgári menetrendkönyv második részében kapott helyet. Ennek a résznek azonban egyre kevesebb lesz a lapja, hiszen az új közlekedési elvek érvényesítésével sorra csökken a „kisvasutak" száma. 1973. december 31-én a 311. sz. menetrendi táblát kellett érvényteleníteni, áthúzni, mert ezen a napon beszüntették a ceglédi kisvasút üzemét.

A kisvasút építésére annak idején Cegléd város, a vasút által érintett községek, érdekelt földbirtokosok részvénytársaságot hoztak létre. Akkor az igényeknek megfelelő 11 kg-os felépítménnyel épült; a forgalom lebonyolítására 3 db négytengelyes Diesel-elektromos motorkocsit szereztek be, az esetleges küiön tehervonatok céljaira egy „traktor"-nak keresztelt motoros mozdonyt. *Az üzemet 1927. március 16-án indították. A nagyjában máig változatlan vonal 32 kilométer hosszú, 22 megállóhelye, illetve állomása és rakodóhelye van.*



A Ceglédi Gazdasági Vasút motorosvonata 1927-ből.
(Lovas Gyula rajza)

Vegyes vonatok

Forgalma jóformán mindvégig vegyes vonatok közlekedését kívánta, az őszi répaforgalom idején került csupán sor egy-egy répavonat közlekedtetésére. A nagyvasúttal Cegléd állomáson létesítettek kapcsolatot, kétvágányú átrakó épült az állomás mellett. A vonal végpontja, *Tiszajenő—Vezseny* kisvasúti állomás 50 kilométerre van a *Szolnok—Kiskunfélegyháza* vasútvonal állomásától. Bár mindkettő MÁV üzemi szolgálati hely, mégis két egymástól idegen világ a kettő. A kisvasút a budapesti, a nagyvasút a szegedi igazgatósághoz tartozik. Az elhatárolódás oly erős, hogy a nagy vasút városrészébe is csak az autóbuszjáratok menetrendje van kiragasztva, mintha a pici vasút már a világon se lenne.

A vezsenyi végállomáson *apró mozdonyszín áll, mellette az ország egyetlen kisvasúti fordítókorongja*, közlekedéstörténeti ritkaság.

A háborús évek előtt néhány szakaszon 23 kg-os felépítménnyel cserélték ki a vékony, eredetileg épített vágányzatot. A gőzüzemet is akkortól vezették be a vonalon.

A kisvasút az állami kezelésbe vétel után folyamatosan uj járműveket kapott; ma közlekedéstörténészek, érdeklődők számára valóságos egyveleg. Teherkocsi a *Szegedi Gazdasági Vasútról*, a *Nyíregyházi Városi Vasútról*, egykor 950 mm-es nyomtávú személykocsik a *Debrecen Városi Erdei Vasútról*. MAV-kocsin még rajta az eredeti csapágytok: AEGV — *Alföldi Első Gazdasági Vasut.*

Diesel-vontatás

1961 óta már a kisvasút valamennyi vonatját a Győri Vagongyárban készült M 48 sorozatú Diesel-mozdonyok vontatják. A legtöbb kocsin ma is még rajta díszlik a légféktömlő. Több mint tíz éve még valaki úgy tervezte, hogy bevezetik a ceglédi kisvasúton a légfékezést, hogy a vonat második felébe sorozott személyvonati részből vészfékezéssel megállíthassák a mozdonyt. A kocsikat vezetékkel fel is szerelték, de soha sem használták azt.

Ha induláskor szétszakadt a szerelvény, kiabáltak, integettek a mozdony után, míg a vezér észre nem vette a Diesel-mozdonyról, hogy a vonat fele elmaradt, s vissza nem tolt érte.

A vasút a szétszórt tanyákat meg *Törtelt, Kőröstetétlent. Jászkarajenőt* kapcsolta a járási székhelyhez, Ceglédhez. Kedden meg pénteken, a ceglédi hetivásáros napokon volt legnagyobb az utas- meg a darabáru-forgalom.

Ma már a vasút mellett épült aszfaltúton ott fut a győztes vetélytárs, az autóbusz, és a szántóföldekről közvetlenül a szolnoki cukorgyárba viszi a répát. két pótkocsit is maga után húzva a Diesel-vontató.

Felszedik a vágányokat

Ma a menetrendkönyvben Cegléd meg Tiszajenő—Vezseny állomások nevei mellett három titokzatos betű olvasható: KCK. Csak a beavatottak tudják, hogy ezek jelentése: *Keskenyvágányú Ceglédi Kisvasút.* Korábban a vasút akkori cégjelét — Ceglédi Gazdasági Vasút — három betű így rövidítette: CGV. A környék népe azonban a vékony sínekre utalva *„Cérnán Guruló Vacak"*-nak értette a rövidítést, becézte a kisvasutat.

Mindez már a múlté, mint ahogy sorra fogynak el a vasút mellől a tanyák is. Alig van valami abból, aminek kielégítésére ez a vasút épült. A mozdonyok meg a kocsik egy része a szegedi igazgatósághoz kerülnek, egy részüket a helyszínen szétvágják, *néhány történeti értékű kocsit a nagycenki Múzeumvasút szeretne megkapni.* A kisvasút dolgozóit várja a nagyvasút, a vágányokat felszedik, s helyükön közúti járművek száguldanak majd.

Lovas Gyula

CSANAKOT BIZSÓKKAL

Palócföldi fafaragók szakköre

Balassagyarmaton működik Nógrád megye egyetlen fafaragó szakköre. Az ősi palócmintákat feleleventő kis népművészeti csoport két éve alakult meg, az állomáson dolgozó vasutasok kezdeményezésére, *Egri István* távközlési műszerész vezetésével. A szakkörnek a *Mikszáth Kálmán Művelődési Központ* adott otthont.

A tíz fafaragó közül negyen dolgoznak a MÁV-nál. *Gáspár II. István* vonatfékező még csak három hónapja gyakorolja a palóc népi művészetnek ezt a jellegzetes ágát, az úgynevezett áttört mintájú képek faragását, de *Goda Sándor* pályamester és *Varsi János*, a távközlési fenntartási főnökség műszerésze kezdettől fogva részt vesznek a népművészeti hagyományok ápolására lelkesen vállalkozott szakkör munkájában.

A népművészet ifjú mestere

Az elért eredmények egyik legszebb bizonyítéka, hogy az elmúlt évben — egy pályázat alapján — Egri Istvánt a KISZ Központi Bizottsága a *Népművészet ifjú mestere* címmel tüntette ki. Díjnyertes munkáit — egy faragott asztalt, két széket, egy fogast és egy fali tékát — *Berlinben, a X. Világifjúsági és Diáktalálkozón is bemutatták.*

Az egyik pénteken, vagyis a szakkör foglalkozási napján, mi is ellátogattunk a balassagyarmati művelődési központba, hogy megtekintsük a nógrádi fafaragók serénykedését. Ez alkalommal nemcsak szemtanúi lehettünk az ördögien ügyes kézmozdulatoknak, hanem egy rögtönzött tárlatban is gyönyörködhettünk. A szakkör tagjai ugyanis meghívták *Bánszky Pált*, a Népművelési Intézet osztályvezetőjét, s tudományos előadása után egyenként mondott véleményt a kiállított művekről.

A legtöbb elismerő szót persze most is a népművészet ifjú mestere kapta, miközben az is kiderült, hogy a fiatal műszerész nem is Nógrád megyébe, hanem Hajdu-Biharba, *Földes* községbe való.

Parasztházak kincsei

— Hogyan került ennyire szoros kapcsolatba a palóc művészettel? — kérdezem.

— *Nyolc évvel ezelőtt helyeztek Balassagyarmatra* — válaszolja, majd mosolyogva így folytatja szavait:

— Őszintén szólva, sokáig nem érdekelt sem más tájak, sem pedig szűkebb hazám népművészete. Műszerész lettem, ezért elsősorban a technika — az elektromosság, a motorok szerkezete, a távközlés — kötötte le minden érdeklődésemet. De hogy-hogynem, egyszercsak vidéki útjaim során a Nógrád megyei falvak parasztházaiban felkeltették figyelmemet a már-már ritkaságnak számító faragványok, amelyek a régi bútorokat, fából készült fülesbögréket, vagyis csanakokat, a karikás ostorok nyelét és az egyéb használati tárgyak díszítették. *A minták jellegzetességei megmaradtak bennem, s lyukas óráimban mind gyakrabban gondolkoztam el a vonalak, a stílus összhangján.* Ugyanakkor a városban azt tapasztaltam, hogy egyikmásik üzletben népművészeti tárgyak gyanánt egészen más, szedett-vedett mintájú tányérokat és faragványokat árusítanak, meghamisítva a nép valódi művészetét. Bosszankodtam például, amikor láttam, hogy egy-egy gyárilag előállított tányért ügyeskedő, de hozzá nem értő emberek nitrofestékkel bepingáltak, s az ide tévedt turistáknak busás haszonnal *úgy adtak tovább, mint a palóc népművészet „remekeit"*. A végén elkezdtem faragni, felhasználva a palócok valódi népi motívumait...



Faragók a szakkörben. Gonda Sándor pályamester és Egri István műszerész a kis tanítvánnyal: Kajtor Zsolt általános iskolai tanulóval megismerteti a metszésnél alkalmazott helyes késfogást.

(Szőke Dezső felvétele)

Így kezdődött tehát, s Egri István már nemcsak az általa alapított szakkört vezeti, hanem *a Rákóczi Általános Iskola tanulóit is oktatja a népi faragó művészet fortélyaira.* Még a szerszámot, a borotvaéles bizsókot is ő készíti el részükre. Ezek serint sok idejét köti le a népművészet szenvedélyessé vált szeretete.

Csak együtt lehet:

— *Bizony, ha jól összeszámolom, talán harminc órám is rámegy hetenként, a tanulással együtt, amiben benne van az is, hogy most végzem a marxista—leninista középiskolát.* Ennek ellenére sem panaszkodom. A feleségem megértő — különben ő is a vasútnál dolgozik távírászként —, és feletteseimtől, munkatársaimtól szintén megkapok minden támogatást. Tavaly például a KISZ Központi Bizottság javaslatára elküldtek a Tolna megyei *Fadd-Dombo-riba*, hogy vegyek részt az ifjú népművészek tíznapos továbbképzése céljából rendezett táborozáson. Ezért különösen hálás vagyok *Pusztai Ferenc* művezetőnek és a Madách Imre szocialista brigád tagjainak, hiszen távollétemben ők végezték el helyettem is a munkát...

A célt tehát helyesen ismerték fel valamennyien: meg kell menteni a gazdag, de hanyatlásnak indult palóc művészetet az utókornak. S ehhez megérdemelnek minden támogatást.

Séra Sándor

MÁV

Vasutas dolgozók!

A vasút különböző szolgálati helyein becsületesen helytallo dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többlet-feladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesiteniök.

A munkaerő-utánpótlás, a meglévő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segithetnek vasutas dolgozóink azzal, hogy ha lakóhelyükön, ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki. Ismertessék o vasúti munka szépségeit, a kereseti lehetőségeket és a MAV által nyújtott kedvezményeket.

Milyen kedvezményben részesülnek a vasutasok?

- munkába járáshoz díjtalan utazási igazolványt (szabadjegyet) kapnak;
- a családtagoknak meghatározott számú díjtalan és korlátlan számú önköltséges utazási kedvezmény jár;
- egyévi szolgálat után térítésmentes külföldi utazási kedvezmény;
- nyári, téli egyenruha, munkaruha, védőruha-ellátás;
- munkásszállás, üzemi étkeztetés;
- a kocsirendezők, vonatvezetők, jegyvizsgálók nyugdijkorhatára 60 év helyett 55 év;
- díjmentes szállítási utalvány évenként 1200 kg feladásához az ország bármely részéből;
- a vasút éves munkájának eredményességétől függően év végi részesedés;
- a 10 évi vasúti szolgálat után a törzsgárdajelvény bronz, 20 év után ezüst, 30 év után arany fokozatát kapják dolgozóink a vele járó 500, 1000, illetve 2000 forinttal;
- 30 évi szolgálat után az ország egész területére érvényes szabadjegy is jár, amely a nyugdíjazás után is megmarad;
- széles körű képzési és továbbképzési lehetőségeket biztosit a vasút, melyek alapján az előmenetel mindenki részére biztositott.

Elsősorban kocsirendezői, váltókezelői és utazói munkakörökben várjuk az új dolgozók jelentkezését.

Kérjük és várjuk vasutas dolgozóink támogatását!

Tizenkét év után újra a BVSC-ben

SZÉKELY PÁL LETT A BIRKÓZÓK VEZETŐEDZŐJE

Nagy vargabetűt tett meg *Székely Pál*, a BVSC egykori magyar bajnok birkózója, mire visszatért a vasutas klubhoz. A most 40 esztendős sportember 1962-ig szerepelt a kék-fehéreknél, onnan a Vasashoz igazolt és ott kezdte edzői pályafutását is, emelyet az utóbbi négy évben az Újpesti Dózsánál folytatott. A BVSC vezetői a múlt év végén felkeresték, s arra kérték, vegye át a nehéz helyzetbe jutott birkózó szakosztály vezetőedzői tisztét.

— *Eleget tettem a hívó szonak, itt vagyok, január eleje óta én irányitom a birkozók edzéseit* — mondta *Székely Pál*, amikor meglátogattuk. — *Annyit azonban már előljáróban megmondtam, hogy csodát ne várjanak tőlem.* Hosszú évek kellenek, amíg a szakosztályban ismét jelentős, hazai és nemzetközi viszonylatban is számottevő sikereket érhetünk el.

Az új szakvezető tevékenysége első lépéseként felmérte a helyzetet, s amikor erről érdekiődtünk, elég komor lett az arca, nagyon mértéktartó a hangja.

— *Sajnos nagyon mélypontra jutott a szakosztály, a felnőtt csapat „foghíjas", a közvetlen utánpótlás gárda nem kielégítő.* Ezért nincs más választásunk, mint a sportiskolásoknál, a 11—12 éveseknél elkezdeni az „alap lerakását", mert csakis reájuk építhetjük a jövőt. *Varga István, Mátyási László és Fuferenda János*, a sportiskola edzői lelkes szakemberek, bízom bennük. Úgy számítom 4—5 éven belül talpra állhat a szakosztályunk és újból egyenlő partnerei lehetünk a Vasas, a Honvéd vagy az FTC birkózóinak.

Székely Pál még elmondta, hogy a szakosztályban a kötöttfogásra specializálják a versenyzőket, s a hagyományaikhoz híven ebben a fogásnemben akarnak eredményeket elérni. A jelenlegi első „garnitúrából" *Hornyák József* és *Steer Antal*, a két válogatott a fő erősség, és ha *Laták Attila* ismét „hozza" a súlyát, ő is egyike lehet azoknak, akik átmenthetik a szakosztályt a mostani nehéz időszakon.

— Kapcsolatom kifogástalan a többi klubban működő edző kollegákkal; *Matura Mihály*, a szövetség elnöke pedig már eddig is sok hasznos tanáccsal látott el. Többek között neki köszönhetem, hogy tavaly Jugoszláviában egyhetes nemzetközi edzői tanfolyamon vehettem részt — mondta a BVSC vezetőedzője. — Munkámban alkalmazkodom a birkózó sport mai követelményeihez, igyekszem új módszereket bevezetni, de ez csak akkor lehet hasznos, ha a szakosztályban minden támogatást megkapok. Úgy érzem barátok közé jöttem vissza, *Erdélyi Lajos* szakosztályvezetővel, és a többi edzővel közös a célunk: *ismét magas színvonalra emelni a BVSC birkózó sportját.*

Mindössze néhány hete annak, hogy lapunkban feltettük a kérdést: *miért esett vissza a BVSC-ben a birkózósport?* Az új vezető-edzői megbízatás sok mindenre választ ad. S bár Székely Pál több mint tíz évet „idegenben" töltött, mégis igazi vasutas tért vissza a klubhoz. *Idestova negyed százada már, hogy a MÁV dolgozója, jelenleg a Magasépítési Főnökség építésvezetője.*

K. M.

Több sportolási lehetőséget a munkásszállásokon

Milyenek a sportolási lehetőségek a vasutas munkásszállásokon és az üdülőkben? Erre a kérdésre kerestek feleletet a területi bizottságok bevonásával a kultúrnevelési és sportosztály munkatársai. A vizsgálat során nyolc munkásszállást kerestek fel és örömmel állapították meg, hogy az elmúlt években épült vasutas munkásszállások korszerűek, tiszták. A legtöbb helyen társalgó, klubszoba és könyvtár is van. Az építési főnökségek, a szakszervezeti bizottságok sportfelszereléseket is biztosítanak a szálláson lakók részére. A legtöbb helyen van sakk, asztalitenisz, röplabda. *A meglátogatott munkásszállások közül csak a szombathelyiben nem találtak sportfelszereléseket.* A területi bizottság most intézkedik, hogy a celldömölki építési főnökség beszerezze a szükséges sportszereket.

A szabadtéri sportolás lehetőségei viszont csak néhány helyen biztosítottak es az esetek többségében nem a munkásszállások közvetlen közelében. *Sajnálatos, hogy a korszerű új munkásszállások mellett nem épültek sportpályák.* Pedig a kispályás labdarúgást, a kézilabdát, a röplabdát, a tollaslabdázást kedvelik a szállások lakói és különösen nyaron, amikor a munkaidő után még sokáig világos van, örömmel sportolnának. Arra is vállalkoznának, hogy maguk megépítik a pályát, de erre sincs lehetőség, mert a munkásszállók megépítésekor nem hagytak területet a pályaépítésre. Érthető, hogy a vizsgálat részvevői javasolták: *kötelezzék az illetékes gazdasági vezetőket, hogy biztosításnak alkalmas területet az újonnan épülő munkásszállások mellett a kispályák építésére.*

Néhány jó kezdeményezéssel azért lehet találkozni! *Miskolcon, a munkásszállás mellett építettek egy kismeretű sportpályát, egy földes tekepálya kialakitása pedig most van folyamatban.* A kelenföldi munkásszállás lakói az építési főnökség közeli pályaját veszik igénybe.

A balatonkenesei üdülő területén szép számmal vannak sportpályák, de jobban karban kellene tartani azokat és arra is szükség van, hogy a felszereléseket felujítsák. A sportolási lehetőségek biztosításával szórakoztatóbbá lehetne tenni azt a két hetet, amit nyáron a felnőttek és a gyerekek az üdülőben töltenek.

Összegzésül csak annyit: *nem kielégítőek a sportolási lehetőségek a munkásszállásokon és biztosítani kell az üdülőkben is a kulturált sporttevékenység feltételeit.* Ezért a területi bizottságok jobban segítsék, és a lehetőségekhez mérten anyagiakkal is támogassák a munkásszállásokon lakó vasutas dolgozókat abban, hogy lehetőségük legyen a munka után felüdülni a sportban. *Teremtsenek több sportolási lehetőséget!*

Kőhidi László

A vasutas tömegsport Békés megyei mérlege

Békés megyében a szakszervezeti szervek egy év alatt 2847 sportrendezvényt szerveztek. *Ezeken 33 561 dolgozó vett részt, köztük 8700 nő.*

A Békés megyei vasutas alapszervezetek 1973-ban 52 szakszervezeti sportrendezvényt bonyolítottak le, s ezeken 344 dolgozó vett részt.

A legnépszerűbbnek a kispályás labdarúgás bizonyult, hiszen ebben a sportágban *210 vasutas rúgta a labdát*, nem számítva a nagypályás mérkőzéseken szereplő 54 dolgozót. A sakkversenyeknek 34 részvevője volt, asztalitenisz-ben pedig 23-an indultak a versenyeken. A tekézők és a természetjárók létszáma egyaránt 11—11 fő. A pozitív mérlegnek hiányossága, hogy a nők igen kis számban kapcsolódtak be a rendszeres sportolásba.

A szakmák közötti döntőket illetően *a vasutasok legsikeresebben az SZMT-Kupáért kiírt kispályás labdarúgó mérkőzéssorozaton szerepeltek.* Ennek döntőjén az igen előkelő harmadik helyet szerezte meg a megyei vasutas válogatott.

Dömény Ferenc

Átszervezés után:

Fogorvos főállásban

A lapunk december 1-i számában közölt *Nincs fogorvos Sárospatakon* című levélre a következő választ kaptuk *dr. Benkő Csaba* igazgató főorvostól, a MÁV Miskolci Területi Egészségügyi Központ vezetőjétől:

„Sárospatakon a részfoglalkozású üzemi fogszakorvosi állást *orvoskáder hiányában* ez ideig nem tudtuk betölteni..., de *átszervezés folytán* — a sátoraljaújhelyi fogszakorvosi körzet összevonásával — *1974. február 1-től nem lesz ol- ilyen jellegű panaszra.* Ettől az időponttól kezdve ugyanis — úgynevezettt nyitott rendszerű, főfoglalkozású állásban — *dr. Pécsváradi Judit fogszakorvos, napi 6 órás rendeléssel a sátoraljaújhelyi és a sárospataki körzetben lakó igényjogosultak fogászati ellátását biztosítani fogja.*"

(Tévedések elkerülése végett, tájékoztatásképpen az igazgató főorvos azt is közölte levelében, hogy Sárospatakon a napi két és félórás üzemi fogorvosi álláshoz a MÁV-nak nem volt és jelenleg sincs orvosi lakása.)

A szerkesztőség üzeni

Kecskés Gábor, Czeglédi Sándor Debrecen; Földi József Szolnok; Tóth Miklós, Miklós László Kiskunfélegyháza; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Vida László Celldömölk; Markos József Zalaegerszeg; Bognár Károly Tapolca; Potoczky Dezső Eger; Borkúti András Olaszliszka; Pintér Lajos Vácrátót; Kovács István, Bacsó Gyula, Pál István, Kisvárdai János Miskolc; dr. Bánkfalvy Gyula, Gellért József Szeged; Radányi György Szombathely; Halmai János Pécs; Csabai István MÁV Gépjavító Bp., Németh Pál Szerencs.: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Iglói Jánosné Biatorbágy; Földi József Szolnok; Szántó Imre Hódmezővásárhely: Borkúti András Olaszliszka; Rumpler István Polgárdi; Szilvási Ferenc Zalakomár; Szabó László Salgótarján: Markos József Zalaegerszeg: leveleiket *illetékes helyre továbbítottuk.*

Több olvasónk kérésére közöljük, hogy lapunk egész évi előfizetése: 14,40 Ft, fél évre 7,20 Ft. Kérjük a szakszervezeti bizottságok sajtófelelőseit, hogy lehetőleg fél évre vagy egész évre fizessenek elő lapunkra. Ezáltal ugyanis a Népszava Lapkiadó Vállalat munkáját könnyítik meg. S ha valamelyik szolgálati helyen év közben az előfizetők számát illetően változás áll be, vagy egyéb más kérés adódik, időben közöljék szerkesztőségünkkel vagy a kiadóval.

A Hivatalos Lapból

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

Az 1974. 1. számból: 114 300/1973. A Magyar Államvasutak 1974. evi kötelező számlarendjének hatályba léptetése.

A 2. számból: 116 117/1973. A Vasúti Ruhazati Utasítás módosítása.

Felvetel úttörővasutas- és postástanfolyamra.

— **Balesetmentes évet zártak** a hatvan—salgótarjáni vonalon fekvő két szomszédállomás, Apc—Zagyvaszántó és Selyp dolgozói. Évi feladott tonnatervüket is 107,09 százalékra teljesítették, így az év utolsó napjaiban jutalomképpen megérdemelten kapták kézhez a bértömegből megtakarított 16 400 forintot.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Bpest VI., Bencúr utca 41
Telefon városi: 729—672
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII. Rákóczi út 54.
Telefon: 324—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 050
Szikra Lapnyomda

HOBBY

A Táncsics Könyvkiadó kiadásában megjelenő, népszerű HOBBY-kötetekben 15—20-féle, barkácsolással, modellezéssel, kertépítéssel, fényképezéssel stb. kapcsolatos — képekkel és rajzokkal illusztrált — cikk jelent meg. Az eddig megjelent kötetek közül az alábbiak még megrendelhetők a kiadónál:

HOBBY 8 12,— Ft
Kerti pecsenyesütő készítése. — Nyaralóban hasznosítható barkácsötletek. — Vitorlázó repülőmodell.

HOBBY 9 12,— Ft
Kerti bútorok készítése. — Sportfelvételek készítése teleobjektívvel. — Vitorlás hajómodell.

HOBBY 10 12,— Ft
Szüret és borkezelés. — Ülőbútor és virágtartó. — Közelfényképezés és reprodukció.

HOBBY 11 12,— Ft
Mozaikképek a lakásban. — Kisbútorok és lámpák barkácsolása. — Filmelőhívás és -nagyítás otthon.

HOBBY 12 12,— Ft
Kerti utak építése. — Víkendházbútorok. — Hajóépítés a szobában.

HOBBY 13 12,— Ft
Kerti ötletek (hintaágyak, paravánok, napozók). — Fekvőhely a víkendházban. — Gumimotoros repülőmodell.

HOBBY 14 12,— Ft
Rózsák a kertben. — Polcok a lakásban. — Motoros repülőmodell.

HOBBY 15 12,— Ft
A szép pázsit titka. — Festés szóróplsztollyal. — Repülőmakettek házi készítése.

Cím: Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóirat Kiadó, 1553 Budapest XIII., Váci út 69—79.

KERESZTREJTVÉNY

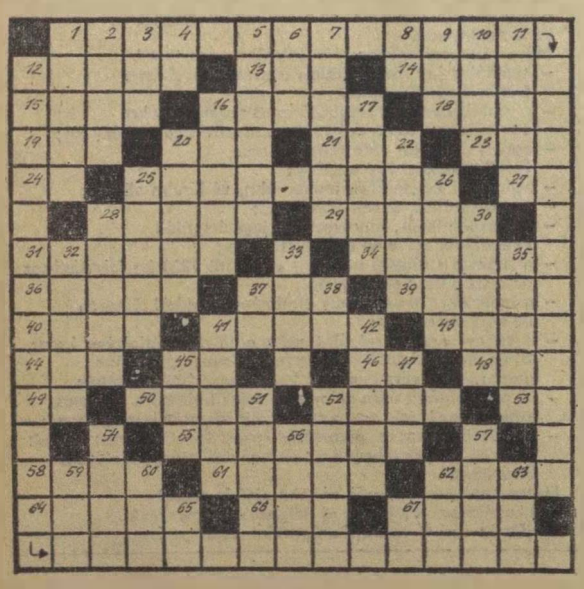
Vízszintes: 1. A közeljövőben minden szolgálati helyen sorrakerülő esemény. (Folytatása a 12. függőlegesben.) 12. Sűrű, rengeteg. 13. Járom. 14. Pohárköszöntő. 15. Ádám és Eva lakhelye. 16. Borsod megyei község. 18. Betűpótlással ázsiai főváros. 19. Híres moszkvai áruház. 20. Becézett női nev. 21. Korszak. 23. Hónaprövidítés. 24. Réz szélei. 25. Görög bölcs (I. e. 341—270). 27. Hangtalan res. 28. A legnagyobb folyónk. 29. ... Henri Frederic (1821—1881). francia író. 31. Életének vége. 34 Révbe jutott (francia). 36. Végtelen haramia. 37. Halkan mond valamit. 39. B-vel iparos. 40. A Földközi-tenger mellektengere. 41. A nagy francia forradalom egyik vezére. 43. Egyesült Nemzetek Szövetsége. 44. Testnevelési és Sport Tanács. 45. Elelizesítő. 46. Egymást követő betük. 48. E. Á. Ö. 49. Egymást előző betük. 50. Játék. 52. Ez a kódex régi magyar nyelvemlék. 53. Redő páratlan betü. 55. Hegyek anyaga lehet. 58. Vágya. 61. Az elektromos gépek forgó része. 62. A madarak királya. 64. Vészjelzés. 66. Pusztit. 67. Vagyok.

Függőleges: 1. Európai főváros. 2. Ugyanaz, latinul. 3. Halfajta. 4 Német viszonyszó. 5. Arcjáték. 6. Zágon közepe. 7. ... Eamon, ír szabadságharcos. 8. Országos Tanács. 9. Bibliai név. 10. Francia város. 11. Epilepszia régi népies neve. 16. Idegen női név. 17. Iz. 20. Kutyafajta névelővel. 22. A zokogó. 25. Holland sajt. 26. Szikák között élő állat. 28. Lent. 30. Sved természettudós (1707—1778) 32. Svájci üdülőhely. 33. Orosz folyó. 35. Ez már nem piac. 37. A szamarium vegyjele. 38. A gallium vegyjele. 41. Gépszerkezet. 42. Esetlen testű, patás állat. 45. Dunántúli patak. 47. Ez a büntetés, a testi fenyíték egyik neme. 51 Idegen férfinév. 52. Imitt párja. 54. Arab imavezető. 56. Vissza: pusztító. 57. Fafeleség. 59. Végtelen illa. 60. Állami bevétel. 62. Nem fölé. 63. Régi úrmerték. 65. Bódulatban van. 67. Kötőszó.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásként a 12. függőleges **Beküldési határidő: 1974. február 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A nevelő tevékenységben meghatározó tényező a bizalmi.

Egy-egy könyvet nyertek az 1973. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Berecz Zoltán, 9400. Sopron, Templom u. 10/A. Szabó Gyula, 4623. Tuzsér, Szovjet út 14. Révész Bertalan, 4625. Záhony, József Attila u. 39. Milkovits Józsefné, 9723. Gyöngyösfalu, Kőszegi u. 1. Tóth Jánosné, 4625. Záhony, Alkotmány u. 43.



HÍREK

— **Első alkalommal búcsúztattak** nőt a nyugdíjba menő vonatkísérők között Szolnokon, Popovics Ilona személyében. Sok éves példamutató szolgálatát és a többi távozó érdemeit Annus Mihály, a csomópont párttitkára méltatta. Az ünnepség részvevői egyperces néma felállással emlékeztek Szarvas Lajos vonatkísérőre, aki ugyancsak most ment volna nyugdíjba, ha néhány hónappal korábban el nem ragadja a hirtelen halál.

— **Erkel Ferenc tiszteletére.** Üzemi hangversenyt rendezett Debrecen-állomás nagy oktatótermében a MÁV Filharmónikus Zenekar. A szocialista brigádok kulturális vállalásainak segítése céljából az igazgatóság szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére rendezett hangversenyen a Csokonai Színház operaénekesei működtek közre, s az előadást lelkes tapssal jutalmazták a brigádtagok.

— **Tiszta személykocsik dicsérték munkáját** annak a négy dolgozónak, akik december utolsó napjaiban Miskolc-Tiszai pályaudvar kocsiműszaki műhelybizottságától nyugdíjba vonultak. Kovács Antalné, Tóth Sándor, Rubi Jolán és Gunics Józsefné több mint két évtizeden át dolgoztak a vasútnál, s érdemeiket Varga Istvánné, a műhelybizottság titkára méltatta a tiszteletükre rendezett ünnepségen.

— **Véradók mérlege.** A vöröskeresztes alapszervezet év végi beszámolóinak adatai szerint Debrecen-állomás dolgozói közül 1973-ban háromszáztizennyolcan 1066 liter vért adtak. A családvédelem érdekében rendezett 12 egészségügyi előadást négyszáznyolcvanan hallgatták meg.

— **Kiváló lapterjesztő.** Nagy szorgalommal és munkatársai megelégedésére végzi sajtóterjesztő társadalmi munkáját Mészáros Margit ellenőr. Szerencs-állomás géptávírásza. Legfőbb érdemei között tartják számon, hogy mindhárom fiú és valamennyi szolgálati ág dolgozóihoz gyorsan, késés nélkül eljuttatja a vasutas újságokat.

LAKÁSCSERE

Elcserélném egyszobás (előszobás, konyhás, kamrás, fürdőszobás) zöldövezeti, 214 forint bérű, Zugliget legszebb helyén fekvő komfortos lakásomat hasonló, de nem magasiati helyen levő budapesti lakásra, betegség miatt. Címem: Marténvi Pál nyugdíjas, Bp., XII., Remete u. 18. fszt. 3.

Nyugdíjas fűtőket keres felvételre a Verseny Áruház, kokszfűtésű kazánhoz. Jelentkezni lehet az áruház munkaügyi osztályán. (Budapest VII., Rákóczi út 20.)



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. FEBRUÁR 1.

HUSZONÖT ÉV ALATT

900 millió forint megtakarítás újításokból

A Törekvés Művelődési Központban tartották a vasutas újítók és feltalálók ágazati tanácskozását

A vasutas újítók és feltalálók üzemi és a főnökségeknél megtartott tanácskozásainak befejezését követően, január 16-án, az *Északi járműjavító Törekvés Művelődési Központjában* került sor az ágazati tanácskozásra, melyen a GYSEV, az Utasellátó, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat küldöttei is részt vettek.

A vasutas újítók és feltalálók országos tanácskozásán megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Szabó Antal* főtitkár, *dr. Szilvássy Zoltán*, az Országos Találmányi Hivatal elnökhelyettese, *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes, *Gulyás János* és *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkárai, *Kanyó Gyula*, a SZOT közgazdasági osztályvezető-helyettese. *Ritter Attila*, a KISZ ifjúmunkás-osztályának munkatársa és *Veres István*, a KPM Közlekedéspolitikai Főosztály műszaki osztályának vezetője.

Közel negyedmillió újítási javaslat

A tanácskozás elnöki tisztét *Gulyás János* töltötte be. Miután üdvözölte a küldötteket és a meghívott vendégeket, rövid megnyitójában a következőket mondotta:

— A negyedszázados múltra visszatekinthető újítómozgalom igen fontos szerepet tölt be a népgazdaság, ezen belül a vasút technikai eszközeinek fejlesztésében, a személy- és áruszállítási szükségletek kielégítésében, a forgalom biztonságának növelésében, a munkakörülmények javításában, az üzem- és munkaszervezés korszerűsítésében... *Most az a feladatunk, hogy röviden visszatekintsünk az újítómozgalom fejlődésére, értékeljük jelenlegi helyzetét és meghatározzuk a tennivalókat.*

Az elnöki megnyitó után *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes tartott beszámolót a vasút újítómozgalmáról. Bevezetőjében emlékeztetett a felszabadulás utáni nehéz, küzdelmes időszakra, azokra a napokra, amikor az újjáépítésben részt vevő vasutasok az akkori szegényes technikai felszerelés használata közben már keresték az újat, a korszerű megoldásokat. A járműjavító műhelyek, a fűtőházak, az építési és a pályafenntartási főnökségek, valamint a forgalom dolgozói szinte egymást múltak felül a munkaversenyben, s a jobbnál jobb ötletek megvalósításában.

A helyi és hamarosan országosan általánossá váló kezdeményezések *1948-ban már lehetővé tették, hogy kormányrendelet szabályozza az újítási tevékenységet.* A MÁV-nál egy abból az időből származó újítási napló tanúsága szerint 240 javaslatot nyújtottak be. A javaslattevők már akkor újítóknak minősültek és részvételükkel alakult meg a *Vasutas Racionalizálók Egyesülete.* A szervezet aktív propaganda tevékenységet fejtett ki, a megvalósított újításokról filmet készíttetett. A szakszervezeti mozgalom erősödésével azonban az egyesület jelentősége csökkent és működése 1949 őszén meg is szűnt.

Az újítási tevékenység vasúti szabályozását első ízben egy 1948-ban kiadott közlekedésügyi miniszteri rendelet írta elő. Ettől kezdve a bevezetett újításokért a javaslattevőket anyagi elismerés is megilleti.

— *Az elmúlt negyedszázad alatt nagy utat tettünk meg* — hangsúlyozta a vezérigazgató-helyettes. — *Az újítómozgalom kiszélesedett és napjainkban a vasút valamennyi tevékenységi körének aktív részesévé vált.* Az elmúlt időszakban benyújtott újítási javaslatok száma közel negyedmillió volt. Ez a közlekedési tárca területén benyújtott összes javaslatoknak közel 40 százaléka. A javaslatokból mint-



Oroszváry László vezérigazgató-helyettes beszámolóját tartja

egy 31 százalék hasznosnak bizonyult, *a megtakarítás értéke meghaladta a 900 millió forintot, és a kifizetett újítási díjak összege elérte az 50 milliót.* Annak ellenére, hogy az adatok összességükben kedvező képet mutattak, nem szabad elhallgatnunk, hogy a fejlődés nem volt töretlen. A beadott újítások számát tekintve 1953-ig növekedés mutatkozott. Ezt később bizonyos fokú visszaesés követte.

Az újítások megvalósulásának döntő láncszeme a javaslatok, elgondolások kísérleti kidolgozása. A vasút nagy segítséget nyújtott és nyújt a kísérletek folytatásához. Fejlődés mutatkozik az újítások bevezetésénél, *mert az elfogadott, de be nem vezetett újítások száma a két évvel ezelőtti 426 darabról 29 darabra csökkent.*

Az elmúlt negyedszázad alatt a vasutasok újításai és találmányai tehát több, mint 900 millió forint megtakarítást eredményeztek. Ha ehhez hozzászámítjuk a közlekedésbiztonság, az egészségvédelem, a balesetelhárítás javítását szolgáló javaslatokat, és ezek pontosan fel nem mérhető értékét, akkor teljes képet alkothatunk az eddig elért eredményekről.

Az elmúlt évtizedben a vasút szabad utat nyitott az újítói alkotó munka számára. A vasúti szolgálati helyek, és üzemek dolgozói *mind fokozottabban ismerték fel, hogy az ötletekkel, újításokkal és találmányokkal tökéletesített munka a vállalati érdekek mellett saját, helyi és egyéni érdekeiket is szolgálja.* A szolgálati helyek és üzemek vezetői egyre fokozottabban igyekeztek és igyekeznek elhárítani az akadályokat az újítómozgalom útjából.

A vállalati gazdálkodás egyik alapvető mércéje a hasznosság, a vállalati eredmény. Ezek fokozása egyrészt a vasúti üzemi folyamatok ésszerűsítésével, a munkamódszerek tökéletesítésével és a termelékenység fokozásával, másrészt a termelési költségeket csökkentő módszerek elterjesztésével biztosítható. *Az újítómozgalomnak a vállalati gazdálkodásban elfoglalt helyét és szerepét az újításokról szóló kormányrendelet is hangsúlyozza, amikor utal arra, hogy e mozgalomra a gazdaságirányítás jelenlegi rendszerében megnövekedett feladatok várnak.*

Mint minden tevékenységnél, így az újításoknál is döntő fontosságú a tervszerű irányítás, az elérendő célok tudatos meghatározása.

A vasút vezetése ennek tudatában adott utasítást az újítási feladattervek kidolgozására, amelyekben a vasútüzemi szakszolgálatok legdöntőbb, nagy figyelmet igénylő problémái és megoldásra váró feladatai szerepelnek.

A vasútnál az újítómozgalomnak *egyik legfőbb feladata éppen az, hogy a feladattervek megoldására koncentrálja az újítási erőfesztítéseket.* A közös célok valóraváltását szolgálják a különböző alkalmakból kiírt pályázatok és versenyek is.

Örvendetes jelenség, hogy az igazgatóságok vezetői, az egyes üzemek gazdasági-társadalmi irányító szervei felismerve az újítómozgalom egyre fokozódó jelentőségét, *az elmúlt évben versenyt szervezetek az újítók, a szakvéleményezők, elbírálók és újítási ügyintézők számára.* A versenyben elért eredmények is ráirányították a figyelmet a még meglévő tartalékokra és azok kiaknázásának lehetőségeire.

A vasút szakszolgálati differenciáltságából következik, hogy az újítási tevékenység mind szakmai tagozódását, mind pedig vállalati-gazdasági jellegét tekintve, rendkívül sok irányú, és nagy választékot mutat. Az újítási célkitűzésekből, amelyek megvalósításával döntően elősegíthető a vasúti szállítási feladatok hatékonyabb és gazdaságosabb megoldása, csupán néhányat kívánok megemlíteni:

— *elő kell segíteniök a*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Anyagilag és erkölcsileg is elismerik az újítókat

Újítómozgalmunkat az a tény is jellemzi, hogy *növekszik az egy újításra eső megtakarítás értéke.* E tendencia az újítómozgalomban végbemenő minőségi változás egyik fokmérője. A tevékenység elismerését mutatja, hogy az újítók és feltalálók munkájának elismeréséül az elmúlt 25 év során — mint már említettem — mintegy 50 millió forintot fizettünk ki.

A vasút vezetése — az anyagi elismerésen túl — mindvégig fokozott figyelmet fordított az újítók és feltalálók erkölcsi elismerésére is. *Az elmúlt esztendőkben 970 vasutas újító részesült erkölcsi elismerésben.* Ezeknek kb. 20 százaléka arany, 30 százaléka ezüst és 50 százaléka a bronz fokozatú *Kiváló Újító*, illetve *Kiváló Feltaláló* kitüntetésben részesült. A Kiváló Feltaláló kitüntetést a vasút vezetése a szakszervezettel egyetértésben 20 főnek adományozta. Az erkölcsi elismeréshez járult a *Magyar Államvasutak Kollektív Szerződése*, és az *Újítási Szabályzat* alapján biztosított hat nap jutalomszabadság is.

Az 1968-ban bevezetett új gazdaságirányítási rendszer, a vállalati gazdálkodás fokozottabb érvényesülése további

1974. január 22-én:

Részlegesen üzembe helyezték Szolnok állomás új felvételi épületét

Fontos szakaszába érkezett a *szolnoki személypályaudvar* 1969-ben megkezdett nagyszabású átépítése. A múlt év végére építészetileg teljesen elkészült 300 méter hosszú új felvételi épület Szajol felöli postaszárnyát kívül-belül használható állapotba helyezték. A lebontásra ítélt régi felvételi épületből január első napjaiban már ide költöztették a személypénztárt, a poggyász- és expresszárupénztárt, a ruhatárt, a váróteremeket, az Utasellátó Vállalat konyháját, éttermét, valamint a rendőrséget, a postát és *1974. január 22-én ezt az épületrészt hivatalosan is átadták a forgalomnak.* Azóta az itt megnyitott öt személypénztár szolgálja ki menetjeggyel az utazóközönséget, itt történik az utastájékoztatás, az induló utasok az ülőhelyekkel ellátott csarnokban várakozhatnak, az érkezők pedig rajta keresztül mehetnek be a városba. Az Utasellátó ideiglenesen azonban az emeleti helyiségekben kapott helyet, amelyek később a pályaudvar dolgozóinak üzemi konyhájául és étkezdéjéül szolgálnak.

Ez az elrendezés *1975 nyaráig átmeneti állapotot jelent.* A felvételi épület ekkorra ugyanis teljesen elkészül.

Az ideiglenes berendezkedést azért kellett végrehajtani, hogy sürgősen hozzá lehessen fogni a régi felvételi épület elbontásához és helyén az új forgalmi vágányok megépítéséhez.

A bontás február elején kezdődik és a terv szerint március végére befejeződik. Ezzel egyidőben a vágányépítés területén hozzáfognak a talajcseréhez, a szivárgóren-szer kiképzéséhez és elkezdik az állomás Szajol felöli végének bekötését. A másik oldalon a régi híd támfalainak elbontásával kezdődik a munka.

Az új személypályaudvarnak 16 vágánya lesz, ebből hét már készen van. A bontás által szabaddá tett területen az I—IV. vágányt kell elhelyezni. A vágányépítéssel párhuzamosan készítik a szigetperonokat is, a már elkészült aluljárók feljárói köré. Az aluljárókban a világítási kábelek és armatúrák felszerelése, valamint az álmennyezet megépítése van hátra. *Egy főperon és öt szigetperon épül.* A három aluljáró közül kettő a csomagoknak, egy az utasoknak szolgál.

Építészetileg teljesen készen áll az állomás „lelke", a forgalmi irányító torony ahol most folyik a biztosító berendezések szerelése. Ugyancsak a végleges helyén van az állomásfőnökség, az új felvételi épület Ziegler tervezésű régi szárnyában, a menesztő forgalmi irodával és egyéb forgalmi helyiségekkel együtt.

Gallovich Jenő, mérnök-főtanácsos, aki 10 éve áll a szolnoki rekonstrukció élén, úgy nyilatkozott, hogy az új felvételi épület részleges üzembe helyezése után *a most megkezdett építési szakasz kritikus időszaka lesz a nagyszabású személypályaudvari rekonstrukciónak.* Bízik azonban abban, hogy az építésben résztvevő főnökségek, vállalatok igyekvő munkájával, erőfeszítéseivel, a nehézségek ellenére is sikerül elérni: a 900 éves Szolnok jövő évi jubileumi ünnepségeire új pályaudvaron fogadhatják majd az ide érkező vendégsereget.

Sz. F.

SZOLIDARITÁS CHILÉVEL

Szolidaritás Chilével címmel fotókiállítás nyílt a Törekvés Művelődési Központban. Az Országos Béketanács közreműködésével rendezett kiállítást január 23-án nyitották meg.

A megnyitó ünnepség szinte tiltakozó gyűléssé változott, a chilei népnek, Chile haladó erőinek a szabadságáért, a fasiszta puccsisták ellen folytatott áldozatos harcát bemutató, 23 tablóból álló tárlat dokumentumainak láttán. A képek hitelesen ábrázolják a jobboldali terror kegyetlenségeit, ugyanakkor bizonyítják azt is, hogy *a világ minden részén a dolgozók százmillióri támogatják a chilei hazafiak harcát. A tárlaton magnetofonszalag idézi a meggyilkolt Allende elnök utolsó beszédét*, amelyet már sebesülten, a puccsisták tüzelése közben intézett a chilei néphez.

A megnyitón *D. Káldy Zoltán* evangélikus püspök, a Béke-világtanács és az Országos Béketanács elnökségének tagja méltatta a kiállítás jelentőségét, s *beszámolt chilei élményeiről, amelyeket még a múlt év májusában szerzett, amikor a Magyar Népköztársaság ajándékaként egy óvodai berendezést adott át Allende elnöknek.* Ezt követően *Augusto Sepulveda*, a chilei akcióbizottság tagja mondott köszönetet a kiállítás rendezéséért, a chilei nép iránti szolidaritásért. „*Chilében újrateremtjük a demokráciát, és győzni fogunk!*" — mondotta.

VAN MONDANIVALÓ

Politikai oktatás 42 ezer hallgatóval

Félidején túljutott az 1973—1974. évi szakszervezeti politikai oktatás. Az adatok ebben az oktatási évben is fejlődésről tanúskodnak. Ha a számszerű eredményeket nézzük, akkor az „összesen" rovatban a következő adatokat találjuk: *A munkahelyi élet időszerű kérdései 904, A társadalmunk időszerű kérdései 716 és a Világpolitika időszerű kérdései 329 tanfolyammal indult,* illetve jelenleg is ennyi tanfolyamon folyik oktatás, mintegy 42 000 fővel.

A tanfolyamoknál nemcsak számszerű, hanem minőségi fejlődés is tapasztalható. *Ennek első számú biztosítékai a jól képzett, a munkát önként vállaló propagandisták*, akik az elmúlt évek során szerzett tapasztalatokat és gyakorlatot mind hasznosabban, mind hatásosabban kamatoztatják, Időt és fáradtságot nem kímélve készülnek a foglalkozásokra.

A hallgatóság körében is fejlődés tapasztalható. Már elvétve akadnak csak olyanok, akik passzív részvevőként vannak jelen a foglalkozásokon. *Mind több a mondanivaló, tartalmasabb a vita és egyre nagyobb számú az építő szándékú kritika.* A foglalkozásokon így kialakul a politikai tisztánlátás, a szocializmus építésének időszerű kérdéseiből adódó feladatok meghatározása. Az érvek és ellenérvek felsorakoztatása biztosítja a hibás, esetleg ellenséges nézetek megcáfolását és a helyes álláspont kialakítását. Ennek alapján a kitűzött cél a dolgozók világnézetének, szocialista tudatának fejlesztése, a politikai, gazdasági és kulturális kérdések megértetése.

A területi bizottságok nagy segítséget adnak az előadások színvonalának emeléséhez, a vita magas szintű lebonyolításához, azzal, hogy a propagandisták számára egyre gyakrabban kezdeményezik a felkészítők saját erőből való megoldását. Ezáltal a különböző témák a vasúti sajátosságok oldaláról is megvilágítást nyernek.

A félév tapasztalatai azt mutatják, hogy *a szakszervezeti politikai oktatás megfelel az elvárásoknak.* A vasutas dolgozók politikai, világnézeti nevelése a kívánt irányban, a határozatok szellemében folyik. További fontos feladat, hogy ezután se csökkenjen a lelkesedés, a tenniakarás.

T. B.



A konferencia résztvevői a vitaindító beszédet hallgatják
(Laczkó Ildikó felvételei)

HUSZONÖT ÉV ALATT

900 millió forint megtakarítás újításokból

A Törekvés Művelődési Központban tanácskoztak a vasutas újítók és feltalálók

(Folytatás az 1. oldalról).

szállítási technológiák korszerűsítését;

— a munka- és üzemszervezési módszerek további tökéletesítését;

— a termelékenység fokozását és általában a vállalati és népgazdasági érdekeket figyelembe vevő hatékonyság növelését.

Az újítómozgalom belső szerkezetét vizsgálva megállapítható, hogy e tevékenységben *mintegy 8000 vasutas vesz részt aktív újítóként.* Ebből mintegy 200-ra tehető a női újítók száma. Eredményesen kapcsolódnak be a mozgalomba a KISZ-fiatalok is.

Az újítási tevékenység politikai légkörére jellemző, hogy az említett létszámból mintegy 3500 fő a munkások közül került ki, 2500-an pedig a műszaki állományba tartoznak.

Szilárd bázisai a mozgalomnak a szocialista brigádok, hiszen *ma már 90-nél több az újító szocialista brigádok száma.*

Az újítások gazdaságossági megítélésének elengedhetetlen feltétele a kielégítő gazdasági számítások elkészítése. Szükséges a pozitív és negatív tényezők alapos mérlegelése, a gazdaságossági számítás világos, áttekinthető és közérthető elkészítése.

Az említett hiányosságok elbúrjánzása nem öregbíti a vasút hírnevét, hiszen minden ezzel összefüggő, az újító javára eredményesen végződő peres eljárásnál *a vasút kerül elmarasztalásra.*

Újítóink, feltalálóink munkájára a vasút vezetése továbbra is igényt tart. Megfelelő erkölcsi és anyagi elismerésükről gondoskodik. *Olyan közvéleményt és légkört akarunk kialakítani, amely az újítók, feltalálók tevékenységét elismeri és támogatja.* Gazdasági vezetőinknek messzemenő segítséget nyújtunk abban, hogy az újítások, találmányok díjazásánál a differenciálást bátrabban, az eddiginél tágabb határok között alkalmazzák.

Az újítómozgalomban jelentős szerepet töltenek be a vasutas szocialista brigádok. *Kérjük e brigádokat, hogy a jövőben is tekintsék feladatuknak az újítómozgalom támogatását, az abban való még fokozottabb részvételt.*

Napjainkban az ország figyelme az újítómozgalomra irányul. Különösen fontos szerepet tölt be a mozgalom a vasút életében, amikor a közlekedéspolitikai koncepcióban foglaltak végrehajtása egyre korszerűbb és a szállítási feladatokat mind magasabb színvonalon ellátó vasútüzem kialakítását tűzi célul.

Arra van szükség, hogy a szakmai irányítást ellátó szakosztályok, a vasútigazgatóságok, az üzemek és szolgálati helyek vezetői a vasutas kollektívát mind újabb és újabb alkotásokra ösztönözzék. Ezt nem csupán a vállalati érdek, hanem népgazdaságunk fejlődése is megköveteli — fejezte be beszédét *Oroszváry László.*

Kerüljük a bürokratikus ügyintézést!

A vezérigazgatóhelyettes az eredmények ismertetése után, a szolgálati helyeken megtartott tanácskozások tapasztalatairól szólva kiemelte, hogy az újítók nagy figyelemmel kísérik a mozgalom alakulását. Ezt legfőként az bizonyítja, hogy nyíltan és őszintén beszéltek a mozgalom kiszélesítését akadályozó tényezőkről, majd így folytatta:

— Jogos az újítóknak az a kívánsága, hogy csökkentsük az újítások átfutási idejét. Annál is inkább, mivel magunk is tapasztaljuk, hogy az újítási javaslatok mintegy 80 százalékát 60 napon belül, 20 százalékát pedig ennél lényegesen hosszabb idő alatt intézték. Elismerve azt, hogy a vasútüzem különleges jellege az újítások elbírálásánál mértéktartást és óvatosságot tesz szükségessé, mégis megengedhetetlen, hogy az újítások intézésénél a bürokrácia megjelenjék és sokszor jelentős egyéni és közösségi károkat okozzon. *A késedelmek megszüntetése érdekében szükséges, hogy az érdekelt szolgálati helyek vezetői, a késedelmet előidézőkkel szemben minden rendelkezésre álló eszközzel eljárjanak.*

Tapasztalható az is, hogy a benyújtott újítási javaslatok elutasításánál a hozott határozat indoklása nem kielégítő. Ez a körülmény nemcsak az újítást benyújtónak szegi kedvét, hanem igen sok esetben indokolatlanul növeli a panaszok számát és az újításokkal kapcsolatos eljárások elhúzódásához vezet.

Az is gyakori, hogy az egyszemélyi elbírálók és szakvéleményezők nem a legnagyobb körültekintéssel és az újításhoz fűződő népgazdasági érdek szem előtt tartásával járnak el. E megállapítás többékevésbé szinte valamennyi szakszolgálatra érvényes. Ez is az ügyek elhúzódására, indokolatlan pereskedésekre vezet. Hasonlóan problémák jelentkeznek az elfogadott újításoknál a százalékos díjazási kulcs megállapításában is.



Szabó Antal főtitkár

Az újítók anyagi és erkölcsi elismeréséről szólva, rámutatott: *annak ellenére, hogy ezt jogszabályok rögzítik, aránylag sok nehézség árán realizálódik.* Ebben a kérdésben minden arra illetékes személynek tisztán kell látnia, hogy az a dolgozó, aki a mi társadalmunkban kötelességén felül vállal és végez munkát, azt ennek megfelelően kell megbecsülni.

— Ebben az új, felgyorsult vasútüzemben a vezetőknek atekintetben is megvan a feladatuk, hogy a tehetséges, törekvő embereket jobban orientálják a legfontosabb tennivalókra — mondotta Szabó Antal. — A szolgálati helyeken ott vannak a feladattervek, melyben megtalálhatók az elképzelések az orientálódásra. Csakhogy ennél többre van szükség, az újítási feladattervet meg kell tölteni élettel. Ez már a vezetők feladata. Mint ahogy az is elsősorban a vezetőkön múlik: *mennyi időbe telik az újítások elbírálása.* Az újítások és ésszerűsítések egy-két kivételtől eltekintve olyanok, amelyeket el lehet dönteni. Vagy azt kell róla mondani, hogy jó, megvalósítható, vagy elfogadható, de nálunk nem használható, stb. Az a tapasztalat, hogy sok esetben ennek eldöntésétől húzódoznak a vezetők. Sajnos, az is gyakori eset, hogy addig csűrik-csavarják a dolgot, míg végül bírósági ügy lesz belőle. Joggal vetődik fel a kérdés: *jó az az újítómozgalomnak, ha helyettünk a bíróságok döntenek?* Méghozzá, az esetek 90 százalékában az újítók javára hozzák meg döntésüket. A gazdasági és mozgalmi vezetőknek sokkal önállóbban, főleg határozottabban kell meghozni döntéseiket.

Szabó Antal főtitkár végezetül az újítási propagandával foglalkozott. Annak a véleményének adott kifejezést, hogy *legjobb propaganda az újítók anyagi és erkölcsi megbecsülése, az újítás ügymenetének zavartalan lebonyolítása.* De ezen kívül is sokat tehetnek a gazdasági és mozgalmi vezetők minden szinten. Hiszen vannak újságjaink, kiadványaink, s ott vannak az üzemi demokrácia fórumai. Csak élni kell ezekkel a lehetőségekkel, mert az élet igazolja: *szükség van az újítási agitációra és propagandára.*

Váljék a mozgalom a munkaverseny részévé!

Kulcsár József, a debreceni vasútigazgatóság küldötte volt a következő hozzászóló. Elmondta, hogy a debreceni igazgatóság újítási helyzete megegyezik az országosan tapasztalható körülményekkel. A területükön beadott és elfogadott újítások az országos átlagnak körülbelül a 10 százalékát teszik ki, ami kedvező jelenségként értékelhető. Itt is érezhető azonban a mozgalom fejlődését akadályozó sok nehézség. *Az újítás még nem vált a munkaverseny szerves részévé, mert a mozgalmi jelleg nem domborodik ki eléggé.* Több javaslatot terjesztett elő az akadályok elhárítására. Indítványozta többek között, hogy ha egy-egy szolgálati helynek olyan problémája van, amit újítással meg lehet oldani, írjanak ki pályázatot az újítóbrigádok, újítóklubok, az egyes újítók részére.

Vásárhelyi Ernő (MÁV Vezérigazgatóság 6. szakosztály) az újítómozgalmat hátráltató negatívumok között elsőként a százalékos díjkulcs megállapításában tapasztalható visszásságokról szólt. *Javasolta, hogy ne legyen lehetőség a százalékkal való operálásra.* Határozzák meg, hogy az újítást 10 százalékos díjkulccsal kell elbírálni. Ha valaki 10 milliós hasznot hoz újítása révén a népgazdaság, a közösség számára, akkor méltán megérdemli az egymilliós díjazást. *Csak lenne minél több tízmilliós újítás!* A szakvéleményezők és a konkrét megvalósításban aktívan részvevők díjazásáról hangoztatta: lehetővé kell tenni, hogy azok, akik valóban hozzájárulnak egy-egy újításhoz, ne csak a munkában, hanem az anyagiakban is részesülhessenek.

Dobos András (Rákosrendező pályaudvar) az újítómozgalom fejlődésének egyik legnagyobb akadályát *az egyszemélyi elbírálók elfogultságában, szakmai féltékenységében és szubjektív megítélési módjában látja.*

Kifogásolta, hogy nincs olyan pénzügyi alap, amelyből az ígéretes, rövid időn belül nagy hasznot hozó újításokat kivitelezni lehetne. Bírálta az újításoknak alapos indoklás nélküli, „szakvonali kötelessége" címen való elutasítását is. Javasolta: *szigorúan vonják felelősségre a törvény előtt azt a személyt, aki a népgazdaságilag hasznos újítás megvalósítását akadályozza.*

Esztergályos János, a Landler Jenő járműjavító szakszervezeti bizottságának újítási felelőse arról a sajnálatos tényről számolt be, hogy a Landlerben — a korábbi évek nagy sikerei után — *az utóbbi öthat évben csökkent az újítások száma.* A csökkenés megállítása céljából az üzem szakszervezeti bizottsága napirendre tűzte az újítási helyzet vizsgálatát. Az újítókkal folytatott megbeszélések után több olyan határozatot hoztak, amelyek végrehajtása nyomán már 1973-ban az újítómozgalom fellendülésének jelei kezdtek mutatkozni. Ilyen eredmény, többek között, hogy a szocialista brigádok a versenyvállalási szerződések megkötésénél egy-egy újítási javaslat kidolgozását is vállalták. Az újítási ügyek intézői is igyekeznek mindent elkövetni, hogy *az előírt 60 napon belül valamennyi újításról megalapozottan döntsenek.* Az üzemben a szakvéleményezőkkel is megtárgyalták, hogy úgy készítsék el szakvéleményüket, hogy abból egyértelműen kitűnjön, jó-e a javaslat, vagy pedig el kell utasítani. Ezeknek és más hasonló intézkedéseknek hatására az 1973. évet sikeresen zárták, az előző évi 64-gyel szemben 132 újítási javaslatot nyújtottak be.

Fiatalok az újítók között

Több hasonló értelmű felszólalás hangzott még el, majd ebédszünet következett. Ezután elsőnek *Ritter Attila*, a KISZ központi bizottság titkársága megbízásából köszöntötte a vasutas újítók és feltalálók országos konferenciáját. Mint mondotta, a KISZ központi bizottság titkársága sajnálattal állapította meg, hogy az újítási feladatok megoldásából a fiataloknak csak kisebb hányada vett részt az elmúlt időszakban. *A KISZ-fiatalok újítómunkája hullámzó képet mutat.* Azokon a helyeken azonban, ahol a KISZ-szervezetek ismerték az újítási feladatterveket és meghatározták a konkrét feladatokat, fiatalok is vannak az újítók között. Különösen szép számmal újítanak a *kiváló ifjú mérnök, kiváló ifjú közgazdász, kiváló ifjú technikus* mozgalom keretében. Kiemelte a GYSEV példáját, ahol az újítások 84 százalékát az ifjúsági brigádok adták be.

Nagy figyelemmel hallgatták a tanácskozás részvevői *dr. Szilvássy Zoltánnak*, az Országos Találmányi Hivatal elnökhelyettesének felszólalását. Szeretettel és tisztelettel köszöntötte a vasutas újítókat, akiket — mint mondotta — a legnagyobb elismerés illet azért, mert a MÁV területén az országos átlagnál sokkal jobban fejlődik az újítómozgalom. Bejelentette: *a vállalati, az iparági és az ezek után összeülő országos tanácskozáson elhangzott javaslatok figyelembevételével készítik elő az új jogszabályt.* A jelenleg hatályban levő jogszabályról megállapította: színvonalváltozást hozott a mozgalomban, hiányossága azonban, hogy nem tudta megteremteni a megfelelő tömegbázist. Még a vasútnál sem elegendő számban vesznek részt a dolgozók az újítómozgalomban. Ebben nagy változásra van szükség csakúgy, mint az újítások iránti vezetői szemlélet megváltoztatásában. *Az új jogszabály egyértelműen a vezetők munkájának szerves részévé nyilvánítja majd az újítómozgalommal való foglalkozást.* Előírja azt is, hogy a vezetők tevékenységének értékmérőjéül kell tekinteni, hogyan foglalkoznak a dolgozók hasznos újítási kezdeményezéseivel.

Székely Tamás, a TBKF aranyérmes újító és feltaláló mérnöke egyebek között felvetette: *meg kellene vizsgálni, hogy az újítási díjak a vállalati adózás rendszerével miként kerülhetnek összefüggésbe.* Helyes lenne ugyanis, ha a vállalat bizonyos adókedvezményben részesülne, amikor egy-egy újítás fokozza eredményességét, amely népgazdasági szinten is jelentkezik.

Bihari Mihály (oktatótiszt, Debrecen állomás) javasolta, hogy a szocialista munkaversenyben értékeljék többre azok eredményeit, akik a *szakma ifjú mestere, a kiváló ifjú mérnök*, a *kiváló ifjú technikus* mozgalomban újításokkal is előre viszik közös ügyünket. Ez nagymértékben hozzájárulna az újítómozgalom fejlődéséhez. Tapasztalata szerint *lassítja az újítási ügyek intézését, ha az újítás bekerül az igazgatóságra, vagy a főosztályra.* Nem lehet ugyanis a határidőt tartani, ha egyik osztályról a másikra kell küldözgetni az ügyiratokat. Javasolta, hogy ezeknél a szerveknél egy központi helyen intézzék az újítási ügyeket.

Darvassy Endre (MÁV Budapesti Építési Főnökség) arról számolt be, hogy főnökségük területén az újítómozgalom, különösen az utóbbi két évben nagy lendületet vett. Az újítási hónapok során ugyanis garantálták a gyors ügyintézést, és azt, hogy az elfogadott újításokat legalább 6 százalékos díjkulccsal ismerik el. Az egyik hátráltató akadály elhárítására javasolta, hogy az újítások nyomán elért önköltségcsökkenés abszolut értékét —, mint látszólagos ráfodítást — *a „kiszámlázott tevékenység" elnevezésű tervmutató teljesítésénél vegyék figyelembe.* Ezzel módot lehet találni arra is, hogy az újítások megtakarításából adódó beruházási hitelmegtakarítást a beruházó más célra használhassa fel. Így az építőipari szakszolgálat újítómozgalmát lényegesen fékező körülményt meg lehetne szüntetni, és az újításokból származó megtakarítás az eredeti célt szolgálná: *a nagyobb mértékű beruházások mielőbbi megvalósítását.*

Több felszólalás hangzott még el, amelyek a szolgálati helyeken dolgozók újítási élményeit ismertették, vagy a mozgalom hátráltató okaira mutattak rá. Ezek többsége is javaslatokat tartalmazott az akadályok megszüntetésére, az újítómozgalom fellendítésére, illetve ösztönzésére.

Visi Ferenc
Szász Ferenc

Érdekvédelmi feladat is az újítómozgalommal foglalkozni

SZABÓ ANTAL FŐTITKÁR FELSZÓLALÁSA

A vezérigazgatóhelyettes beszámolója után, a vitában elsőnek *Szabó Antal* főtitkár kért szót. A szakszervezet központi vezetősége és az elnökség megbízásából köszöntötte a tanácskozás valamennyi részvevőjét, majd ezeket mondotta:

— Ennek a tanácskozásnak az a feladata, hogy számot adjunk az előző ágazati tanácskozás óta eltelt időszak eredményeiről, fogyatékosságairól. Amikor az újítómozgalomról beszélünk, az MSZMP KB 1971. decemberi határozatából kell kiindulni, mely szerint minden munkahelyen el kell érni, hogy az újítómozgalom a munkaverseny szerves része legyen. Itt szeretnék arra is emlékeztetni, hogy a munkaverseny szervezése és irányítása erkölcsi és anyagi megbecsülése a gazdasági vezetők munkájának része, és mint ilyen, a gazdasági vezetők munkaköri kötelessége. Ugyanakkor a határozat utal arra is, hogy a mozgalom fejlesztésében, segítésében és előmozdításában a szakszervezeti szerveknek is megvan a maguk feladata. Hiszen az újítómozgalommal való foglalkozás érdekvédelmi feladatot is jelent, méghozzá úgy, hogy az egyetemes és a közösségi érdekeket is védjük, amikor az újítások megvalósítását szorgalmazzuk.

Amikor az újítómozgalomról beszélünk, arról sem szabad megfeledkezni, hogy *az újítók és a feltalálók az üzemi és a szocialista demokráciát testesítik meg akkor, amikor újítanak, vagy ésszerűsítenek.* Kivétel nélkül az a törekvés vezérli őket, hogy a régi, elavult technika helyett újat alkossanak. Ez pedig szerves része az üzemi és a szocialista demokráciának. Éppen ezért a gazdasági és mozgalmi vezetőknek minden eszközzel — szellemi, fizikai és tárgyi eszközzel egyaránt — elő kell segíteni az újítók alkotóvágyának kibontakoztatását, az újítómozgalom kiszélesítését. *Hiszen olyan mozgalom ez, amely keretében fizikai munkások, technikusok, mérnökök, különböző beosztású vezetők egy célért fognak össze.*

A főtitkár ezután arra buzdította az újítókat, hogy a



Élénk figyelem kísérte mindvégig a hozzászólásokat

ÉSZAKI, SZOLNOK, DUNAKESZI

Hogyan kezdték az évet járműjavító üzemeink?

A vasút 1974. évi munkájában sok múlik majd a járműjavító üzemeken. Számukra most döntő kérdés, hogy miként tudnak hozzájárulni *a tavalyinál nagyobb mértékben* a vontató és vontatott járművek gyors javításával, új kocsik gyártásával a szállítási feladatok végrehajtásához. Ebben elsősorban a Diesel-javító bázisokra, az Északi, a szolnoki, valamint a személykocsikat gyártó és javító dunakeszi járműjavítóra vár nagy feladat. Ezért az új esztendő első felében ezekben az üzemekben érdeklődtünk: *milyen tervekkel láttak munkához 1974-ben?*

Mozdonyjavítás — példás átszervezés után

— Nem „üres kamrával" indultunk az új évnek — felel kérdésünkre az Északi járműjavítóban *Pázmány András* megbízott főmérnök és mindjárt meg is magyarázza kijelentését: — Az ünnepi forgalom nagy mozdonyigénye miatt meglehetősen kevés javítási állaggal, de annál nagyobb lendülettel fejeztük be az 1973-as esztendőt. *Karácsony és újév között tulajdonképpen már előre dolgoztunk. Így történt, hogy még január első felében kiadtunk a vontatásnak egy nagyjavított V. 43-as villamos és egy M 40-es Diesel-mozdonyt.*

— Szükség van az előnyszerzésre, mert a terv a tavalyinál lényegesen nagyobb terhet ró ránk. A Diesel-javítások volumene 37 százalékkal, ezen belül az M62-esek javítása 40—45 százalékkal nő. Ez azt jelenti, hogy *a tavalyi, átlagosan havi 6 nagyjavítással szemben az idén 9—10-et kell elvégezni.* Számolunk persze olyan hónapokkal is, amikor az őszi forgalomra 10-nél több mozdonyt kell majd kijavítani. *A villamosmozdonyok javítási volumenét viszont 18 százalékkal csökkenti a terv. Az így felszabaduló javítási kapacitás teszi lehetővé a Diesel-javítás fokozását.*

Amikor a múlt év végén az üzem — a vezetők és a dolgozók nagy megelégedésére — megkapta idei tervét a 7. szakosztálytól, s ennek következtében január elején már mindenki tudta, mi lesz a dolga az új esztendőben, eleinte úgy tűnt, a munkaerő nagyarányú átcsoportosítására lesz szükség, hogy a felemelt Diesel-javítási tervet teljesíteni tudják. Úgy számították, hogy körülbelül 100 embert kell majd átcsoportosítani a villamosmozdony osztályról a Diesel-részlegbe. Ezt azonban az üzem vezetői és a mozgalmi szervek alaposan megfontolták.

Az előző évek hasonló, kisebb átszervezéseinél azt tapasztalták, hogy a dolgozók inkább a megszokott környezetben vállalják az áttérést új profilú munkára, a jól összedolgozott brigádkötelékben, semhogy helyükből kimozdítva, más környezetben, hónapokig kelljen tanulniuk és bizonyítaniuk. Ezért *az üzem vezetősége a szakszervezeti bizottság javaslatára úgy határozott, hogy a jó munkahelyi légkör megőrzése, a dolgozók minél kevesebb zaklatása, az esetleges kilépések elkerülése érdekében a lehető legkevesebb mozgással hajtják végre az átszervezést. Intézkedtek, hogy ne az embereket vigyék át a villamosmozdony osztályról a dieselesekhez, hanem a munkát.* A Diesel-mozdony javítás jelentős részét, így például az M40-esek teljes szekrény és futóműjavítását helyezték át a villamos osztályra. Így nem 100 embert kell megmozgatni, átirányítani, hanem csupán 15—17-et.

Túlzás lenne azt állítani, hogy *Simányi Miklós* villamosmozdony-osztályvezető és *Borcsinszki Károly*, a Diesel-mozdony részleg vezetője tapsoltak a munka- és üzemszervezésből rájuk, s a dolgozókra háruló nem mindennapi nagy feladatnak, de *megértették fontosságát és vállalták az előre látható nehézségek leküzdését.* Ők és a gazdasági vezetés, a szakszervezeti bizottság, a pártszervezet funkcionáriusai, Pázmány András megbízott főmérnök és *Gál János* termelési felelős — mint akik az átcsoportosítás operatív végrehajtásában elsősorban illetékesek — január közepén befejezték a dolgozókkal való beszélgetést az átszervezésről.

Műhely helyett: oszloperdő

A rekonstrukció alatt álló, tavaly korszerű Diesel- és személykocsi csarnokkal gazdagodott *szolnoki járműjavítóban* is nagy munka kezdődött az új esztendő első napjaiban. A személykocsijavító részlegnek és a Diesel-mozdonyjavító osztálynak itt is felemelték a mércét: *a múlt esztendőhöz képest nagyobb feladatokat kell teljesíteniük.*

A tavalyi 600 személykocsi főjavításával szemben *az idén 730 négytengelyes személykocsi nagyjavítását kell elvégezni Szolnokon, ezenkívül ötven futójavítást.* Az indulás elég jól sikerült, január 9-ig 6 kocsit küldtek futópróbára. A hónap elején 24 várt javításra, ami elég kevés a további egyenletes kibocsátáshoz. 35—37 darabos javítási állagra lenne szükség a terv szerinti munkához. *Az ünnepi forgalom miatt kissé megkésett a kocsibeadás.*

— Ez nem lenne baj, van ennél sokal nagyobb gondunk is — mondja *Szekeres Ernő* főmérnök. — A legnagyobb probléma, hogy *nincs kész a fényezőműhely, mert a megyei építővállalat megkésett a vasszerkezet gyártásával.* Így a műhely végleges elkészülte csak novemberre várható. A nyár folyamán legfeljebb részleges üzembe helyezésével tudunk megpróbálkozni, ha a munkavédelmi előírások megengedik. *Létszámhiányunk is van,* de a teherkocsi részlegnél, ahonnan a cementszállító kocsik javítását áthelyezték Miskolcra, felszabadult 32 emberünk. Őket átcsoportosítottuk a személykocsik javításához. *Segítségükkel és egyéb szervezési intézkedésekkel akarunk megbirkózni az évi 730 nagyjavítással. Égető szükség lenne a Keleti tolópadpálya sürgős elkészültére is, de csak július végére ígérik részleges üzembe helyezhetőségét. A pótalkatrész-gyártás is akadozik.*

Az épülő, 24 ezer négyzetméter alapterületű *Diesel-mozdonyjavító csarnok* egyelőre még csupasz vasoszloperdő. Csak néhány oszlop-csoportot fed a nagytáblás tetőpanel. *Építése 1976-ban fejeződik be.* Az M44-es mozdonyok Szolnokra profilírozott javítása, amely tavaly márciusban váltotta fel a gőzmozdonyjavítást, az első évben sikeres volt, 108 mozdonyt javítottak. Az idén összesen 174 Diesel-mozdonyt kell megjavítani, ebből 24 idegen gép. Négyszáz ember dolgozik mozdonyjavításon, hozzájuk tartozik a személykocsik forgóvázjavítása is. Lesz tehát munkájuk elég. Januárban 15 mozdony nagyjavítása a feladat. *A hónap első dekádjában a terv szerinti ütemben ötöt már haza is küldtek a honos vontatási főnökségekre.* Látogatásunkkor a többi gép javítási munkálataival is jól haladtak.

Nagyobb sebesség, gyorsabb elhasználódás

Dunakeszin is folyamatos volt az átmenet az óévről az újesztendőre: *január közepén 3 új négytengelyes személykocsi és 6 nagyjavított kocsi hagyta el az üzemet.*

Ez az arány is kifejezője annak a fordulatnak, amely tavaly következett be Dunakeszin, amikor az előző évek gyakorlatától eltérően, az új kocsik gyártásának rovására *a nagyjavítást helyezték előtérbe.* Korábban az új kocsik gyártása meghaladta a 100-at, a főjavítás pedig alig több mint 80 volt. Az idén a főjavítás negyvennel több lesz, mint tavaly, összesen 136. Új kocsit pedig hatvanat állítanak elő.

Amint *Kalmár János* főmérnök elmondotta, ez a tendencia a következő években is folytatódik. Azért van erre szükség, mert a korszerű mozdonyok számának növekedése és a pályafelújítások következtében növekvő futásteljesítmény fokozott mértékben koptatja az amúgy is elhasznált személykocsi-állományt. Már pedig *meg kell menteni az állagot, mielőtt késő lenne.* Az előírás szerint 10 év a személykocsik nagyjavítási ciklusa, de sok kocsi van, amely 15—16 évig is fut nagyjavítás nélkül. *Ezt az állapotot mindenképpen meg akarják szüntetni, ezért kell gyorsítani a nagyjavítások ütemét.*

Az üzemnél tavaly megalakított kocsigazdálkodási csoportnak éppen az a legfőbb feladata, hogy az erre a munkára kidolgozott koncepció szerint gondoskodjon róla: *előírás szerint, szabályos időközönként kerüljön nagyjavításra minden kocsi.* Így 1980. végéig utolérik magukat, ha a létszámfelfutás és a szükséges műszaki berendezések beszerzése ezt lehetővé teszi. Úgy számítják, hogy erre az időpontra nem lesz a Dunakeszi járműjavító kartonjain nyilvántartott személykocsik között olyan, amely a ciklusidőn túl is nagyjavítás nélkül futna.

Szász Ferenc

FŰTETLEN VONATOK

Ki a felelős?

Ha egy-egy személyszállító vonat fűtetlenül közlekedik, azért a vétkeseket általában megbüntetik. Ezen a télen *Balatonszentgyörgy* és *Somogyszob* között a motorvonatok kocsijai mindig fűtetlenek, hidegek, de nem kap büntetést senki. Az utasok csupán a kalauzokat szidják.

Mindennek az az oka, hogy az Aby, illetve Ab sorozatú motorok által vontatott pótkocsik nagy tűzterű kályháit — amelyeket az indulási állomáson megraktak és a hosszabb úton is (esetleg egy utánrakással) végig kellemes meleget árasztottak — *kicserélték szebb kivitelű, de sokkal kisebb tűzterű kályhákra. Ezeket egész úton „babusgatni", piszkálgatni kellene, amire hat kocsinál egy jegyvizsgáló képtelen.* Ha egyéb teendőit elhanyagolva mégis megtenné, az sem segítene, mert kinyitott kályhaajtó esetén az utastér megtelik széngázzal, s a padlót is elborítja a hamu. Nehezíti még a helyzetet, hogy a szerelvény végén kell a Dnz-sorozatú poggyászkocsit továbbítani, mivel ezen a kocsin nincs átmenő villanyvezeték. Így a jegyvizsgálóra hárul a ki- és berakodás, s ebben a vonatvezető — tekintettel a fél- vagy egyperces megállásokra — a vonat megkésleltetése nélkül nem is tud segíteni.

Mi hát a tanulság?

Az, hogy nem minden jó, ami szép, s a vonat fűtetlenségéért kizárólag azokat terheli felelősség, akik a kályhák kicserélésére hozott döntésükkel ezt a helyzetet előidézték, megfeledkezve a realitásról, s az utasok érdekeiről.

Bertók Pál
vonatvezető, Keszthely

MEGJEGYEZZÜK:

Magad uram, ha...!?

Az utasokat valósággal fellelkesítik a Keleti hangosbemondójának hangszóróibói sűrűn felhangzó trillák. Mintha csak így szólna hozzájuk a lelkesítő dallam: *„Ember, ki beléptél pályaudvarunk csarnokába, tudd meg, hogy a MÁV rohamléptekkel halad a korszerű szolgáltatás útján!"*

Semmi kétség, az itt megforduló utasok dallammal már úgy el vannak látva, mint soha ezelőtt — gondolom ottjártamkor, január 23-án, ezen a csendes, tavasziasnak nevezhető téli napon. A vonatok mellett sétálgató karszalagos ügyeletes tiszt is büszkén lépdel. Nem néz se jobbra, se balra, így hát nem is veszi észre, hogy a csarnokban álldogáló szerelvények ablakai milyen piszkosak. *Kintről nem látni be, bentről nem látni ki.* Ha észrevenné, ha valamelyik vonatra rátekintene ügyeletesünk vagy a pályaudvar bármely felelős vezetője, nyilván csak egy szavába kerülne, és máris megjelenne néhány beosztott, s ha másképp nem, vízzel, vödörrel, szivaccsal átláthatóvá törölnék az ablaküvegeket. *Talán még parancs sem kellene, csak kérő szó...*

De sehol senki sem mozdul. A IV. vágányon álló, Hegyeshalomig közlekedő 14-es számú vonat kalauzához fordulok:

— Mit szól ezekhez az ablakokhoz? Nem gondolja-e, hogy ez már olyan rendkívüli eseménynek minősül, amelyről írásbeli jelentésben kellene beszámolnia szolgálati felsőbbségének?

— *Minek ezt jelenteni?* — válaszol kérdéssel. — *S miért éppen a mi vonatunkon akad meg az ön szeme? Nézze meg mellettünk a Wiener Walzer expressz MÁV-kocsijait.* Azok is mind ugyanilyen mocskosak. Vagy nézze meg bármikor a Cikláment, szóval akármelyik vonatunkat. Télen hónapokon át nem látnak vizet, tisztítószert. Nincs személyzet, nincs, aki vállalkozna efféle munkára...

A Keleti pályaudvaron székel a budapesti igazgatóság munkaerő-felvételi irodája, ahol nyomban elpanaszolom tapasztalataimat.

— Tudjuk, látjuk ezt mi is — mondják az irodaiak, majd kifejtik, hogy még nyugdíjasokat sem szabad felvenni ablakmosáshoz, kocsitisztításhoz. *Mert elegendő a létszám!* Ha ezen múlna a munka elvégzése, akkor minden áldott nap lemosható lenne valamennyi szerelvény ablaka...

Keserű szájízzel távozom a hivatalból, ám néhány perccel később vidító kép fogad a csarnokban. A bukaresti gyorsnál szorgos kezek dörzsölik, súrolják az ablakokat. Öltözetükről ítélve társadalmi munkásoknak nézem a tüsténkedőket, akik kirajzottak az irodákból. Itt vannak talán azok is, akik íróasztaluknál elmulasztották megszervezni ezt a munkát.

— Mossuk, mossuk? — szólítom meg az egyik dolgozót.

— Ich fahre nach Rumänien — válaszolja, amiből mindjárt rájövök, hogy ez egy Romániába tartó külföldi utas, aki ki szeretne látni utazás közben az ablakon.

Az Aa sorozatú, 1600 pályaszámú 1. osztályú MÁV-kocsinál végre magyar utast találok, aki feleségével együtt utazik Lökösházára.

— *Magad uram, ha szolgád nincs* — szól az üveg dörzsölgetése közben a férfi, míg bal kezében vízzel töltött műanyag poharat szorongat.

— A mosóport hol szerezték? — kérdezem.

— *A böröndünkből* — hangzik a válasz. — *Szerencsére hoztunk magunkkal...*

A derék utas különben MÁV-főintéző; neve: *Székely János.* Munkahelye: Szeged, katonai szállítási igazgatóság.

Kovács József

BEFEJEZŐDÖTT A „RÉPAKAMPÁNY"

554 ezer tonna cukorrépát szállított a szegedi igazgatóság

A vasút nagy őszi szállítási feladatai között évről évre visszatérő jelenség a cukorrépa-forgalom lebonyolítása. A szállítás jelentős része a *szegedi vasútigazgatóság* területén bonyolódik le.

A cukorrépa zavartalan elszállítása alapos előkészítést, sokoldalú szervezőmunkát igényelt. Ezért az igazgatóság dolgozói már jóval a szezon megkezdése előtt végeztek előkészítő munkát. Egyrészt a cukorgyárakkal megtartott közös tanácskozásokon részletesen megbeszélték a feladatokat és meghatározták a szükséges tennivalókat. Másrészt, vizsgálták azokat a szervezési javaslatokat, amelyeket a tájékoztató jelleggel rendelkezésre bocsátott adatok alapján a várható feladatok minél eredményesebb megoldása érdekében alkalmazni kívántak. *Gondosan felmérték az egyes cukorgyárak vonzási körzetét,* hogy mely állomásokról milyen mennyiségű répa feladása várható, és azt milyen vonatokkal tudják a leggazdaságosabban továbbítani.

Vizsgálták azt is, hogy a várható feladásokhoz honnan tudják fedezni a szükséges nyitott kocsi mennyiséget. Ez utóbbi esetében *különös gonddal kezelték az idegen kocsik mozgását.* Így többek között meghatározták, hogy a területükre belépő vagy kirakás után felszabaduló üres kocsikat milyen rendeltetésű répa rakodáshoz használják fel.

Az eredeti terv szerint az igazgatóság területéről az *ercsi,* a *sarkadi,* a *mezőhegyesi* és a *szolnoki* cukorgyárakba kellett volna szállítani cukorrépát. Később ez úgy módosult, hogy az indulástól számított 10—15 napig a dunántúli gyárakba is szállítani kell, s utána az eredeti terv szerint.

Ilyen előzmények után az igazgatóság területén szeptember 5-én kezdődött a szezon, amely azután „bebizonyította", hogy hiába a jól felépített terv, ha azt különböző okok miatt nem lehet megvalósítani. Ennek egyébként kettős oka volt: *egyik a földből kiszedett cukorrépa korai romlása, amely miatt az elszállítással várni nem lehetett, a másik — s ez volt a fő ok —, a Sarkadi Cukorgyár rekonstrukciós munkáinak elhúzódása.* A gyár a termelést csak október 18-án kezdte meg. Ez pedig azt jelentette, hogy a gondosan előkészített vonatközlekedési tervben változásokat kellett eszközölni, a tervezett répavonatok egy részét le kellett mondani és operatív intézkedésekkel más gyárakba kellett a répairányvonatokat továbbítani.

A tervezett 10—15 nap helyett tehát 47 napig tartott a „répa-átcsoportosítás" a dunántúli és más gyárakba. Ez hátrányos helyzetbe hozta az igazgatóságot, mivel nagy mennyiségű rakott, nyitott kocsi lépett ki területéről, így ezeket kirakás után saját célra újból felhasználni nem tudták.

A szegedi igazgatóság területéről az előző évinél 10 ezer tonnával többet, 554 ezer tonna répát szállítottak el. A répaküldemények továbbításánál arra törekedtek, hogy minél nagyobb százalékát — célvonattal küldjék. Ily módon továbbították a répát *Székkutasról Mezőhegyesre, Kondoros, Csabacsüd, Nagyszénás* térségéből, *Baja, Mélykút* körzetéből *Szolnokra,* de hasonlóan ide küldték *Tiszaföldvárról* is az összegyűjtött mezőgazdasági terméket. Szervezéssel sikerült elérni, hogy naponta átlag 6—7 répairányvonat közlekedett az igazgatóság területén. *Az elszállított cukorrépa 23 százalékát irányvonattal továbbították* — szemben az előző évi 20,76 százalékos arányhoz. E kedvező eredményt elősegítette az is, hogy a cukorgyárak az elmúlt években koncentrálták a termelést, a répabegyűjtést és a berakó állomásokat.

A szegedi vasutasok az említett problémák ellenére is, *a cukorgyárak legnagyobb megelégedésére bonyolították le az 1973. évi cukorrépaszállítást.* Munkájukkal hozzájárultak az országos szállítási feladatok sikeres végrehajtásához.

Gellért József

SZAKKÖZÉPISKOLÁSOK

a szocialista emberré válás útján

A szegedi *Bebrits Lajos Szakközépiskola* igazgatósága, tanári kara, párt-, szakszervezeti és KISZ-vezetése lelkesen fáradozik a párt ifjúságpolitikai határozatának végrehajtásán. Az iskola 672 tanulója az ország minden vidékét képviseli, többségükben vasutas családok gyermekei, akiknek nemcsak itt tanulnak, hanem itt is élnek a *Sziklai Sándor Kollégiumban és a MÁV Nevelőotthonban.* Joggal állíthatjuk tehát, hogy az iskola a tanulmányi időszakban első otthonuk. Éppen ezért nem mindegy, hogy milyen légkörben élnek itt.

Az iskolába belépő látogatót pezsgő, eleven élet fogadja. A tanulók vidáman, de fegyelmezetten készülődnek az órákra és minden feladatra. *A múlt évben a mezőgazdaságban 4392 munkanapot dolgoztak.* Az utóbbi időben jó kapcsolatot alakítottak ki a pusztaszeri Hétvezér Termelőszövetkezet KISZ-szervezetével. A közeljövőben szocialista szerződés megkötésével, kapcsolataikat tovább erősítik és közös kulturális programot dolgoznak ki.

Az internacionalista szellemben való nevelés szép példája volt 1973. november elején az az iskolai ünnepély, amelyet a NOSZF évfordulója alkalmából rendeztek. *Dévényi Károlyné* tanár ünnepi beszéde után az iskola irodalmi színpada adott műsort: *„Még nem dőltek le mind a téli palotái!"* címmel.

A műsor a chilei eseményeket dolgozta fel. *Faragó Péterné* tanár a műsor szerkesztője és rendezője dicséretes munkát végzett, de a színpad szereplői is tudásuk legjavát adták. Azokban a percekben a részvevők átélték a chilei nép drámáját, s a műsor befejező mondatait együtt mondták és énekelték a szereplők és az iskola tanulói. *Lelkes tömegtüntetéssé vált a műsor a chilei nép mellett.* Ezt megrendezni nem lehetett, csak így, egyemberként átélni. Ez az iskolában folyó politikai nevelőmunka érdeme.

Annak az összehangolt tevékenységnek az eredménye, amelyet az iskola vezetése folytat a párt és tömegszervezetek vezetésével.

Dr. Lugosi József

Mi tekinthető üzemi balesetnek?

Hozzászólás a Munkavédelemről mindenkinek című cikksorozathoz

Figyelemmel kísértem a lap munkavédelmi cikksorozatát. Hasznosnak tartom az üzemi balesetek bejelentésének, nyilvántartásának és kivizsgálásának rendjét szabályozó 3/1967. (VII. 21.) SZOT sz. szabályzat, és a MÁV területén való végrehajtására vonatkozó új *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* rendelkezéseinek részletes ismertetését.

Hozzászólásomnak az a célja, hogy a teljesség igénye nélkül néhány olyan kérdésre irányítsam a figyelmet, amelynél a szabályozás a társadalombiztosítási baleseti ellátások, illetve a munkajogi baleseti kártérítések tekintetében bizonyos mértékben eltér a fenti szabályzatok rendelkezéseitől.

Mit neveziink balesetnek?

A SZOT-szabályzat 2. § (4) bekezdése rámutat, hogy *a társadalombiztosítási szolgáltatások szempontjából üzeminek minősülő balesetek körét külön jogszabályok határozzák meg.* A Vasúti Munkavédelmi Szabályzat 18. sz. melléklete Vh. u. 1. § (3) bekezdése pedig utal e tekintetben a vasutasok betegségi biztosítását ellátó munkáltatók számára kiadott ügyviteli utasítás rendelkezéseire.

Vizsgáljuk meg először a baleset fogalmát. Az ügyviteli utasítás 534. pontja ismerteti, hogy a balesetre vonatkozólag jogszabályi fogalommeghatározás nincs. A SZOT Társadalombiztosítási Főosztálya által kiadott „Ügyviteli utasítás a nyugdíjjogszabályok végrehajtásához" 71. pontjában foglalt szövegezéssel egyezően kifejti: *baleset alatt általában az emberi szervezetet ért egyszeri olyan külső behatást értjük, amely a sérült akaratától függetlenül, előre nem várt módon, hirtelen vagy aránylag rövid idő alatt következik be és sérülést, egészségromlást vagy halált okoz.*

A vasúti ügyviteli utasítás 534. pontja felhívja a figyelmet: *amennyiben az igény elbírálásánál vita merül fel abban, hogy baleset történt-e, a MÁV Nyugdíj Hivatal — szükség esetén a Munkaképesség-csökkenést Véleményező Orvosi Bizottság meghallgatásával — az összes körülmény gondos mérlegelésével esetenként dönt.*

A baleset fogalmának társadalombiztosítási baleseti ellátási szempontból való meghatározása alig tér el a 3/1967 (VII. 21.) SZOT sz. szabályzat fogalmazásától. Mégis foglalkozni kell a szabályzat vasúti végrehajtási utasítása Vh. u. 1. § (1) bekezdésében foglaltakkal (*Vasúti Munkavédelmi Szabályzat 18. sz. melléklete*). Eszerint balesetnek kell tekinteni többek között a fagyást, napszúrást (hőgutát), megerőltetés folytán bekövetkezett egészségromlást is. *Társadalombiztosítási baleseti ellátási szempontból viszont ilyen egészségkárosodások nem mindenkor minősíthetők balesetnek.* A balesetnek ugyanis fogalmi eleme a váratlanság is. Különösen a hőhatásoknál nagy a szerepe annak, hogy a külső behatás előre nem várt módon következett-e be.

A fagyás nem baleset, kivéve ha...

Az elbírálásnál döntő jelentősége van annak, hogy a károkozás megfelelő gondossággal elhárítható lett volna-e, vagy pedig az eredményes védekezés — akár a hőhatás hirtelen jelentkezése miatt, akár más okból — kizárt volt-e. Ha ugyanis a károkozó külső behatás előrelátható és előre várható, mód nyílik arra is, hogy a dolgozó a behatás alól kivonja magát. *Ezért a hőség, napszúrás, illetve a hideg okozta egészségromlásoknál, fagyásnál, meghűlésnél baleseti esemény elismerése csak kivételesen jöhet szóba.* Így például a téli hideg hosszabb behatása következtében beállott fagyás nem baleset. Ha viszont a dolgozó rosszullét következtében a hideg ellen védekezni nem tudott, és emiatt fagyást szenvedett, akkor baleset történt.

Nem minősül társadalombiztosítási — baleseti ellátásjogi — szempontból balesetnek a rendes munka végzése közben jelentkező megemelés (megroppanás) sem, mert az rendszerint a dolgozó alkati adottságának, nem pedig egyszeri külső behatásnak a következményeként lép fel. *Kivételesen azonban mégis szóba jöhet baleset megállapítása megerőltetés, megroppanás esetén is akkor, ha a nehéz tehertől megerőltetés, megroppanás pillananyi szükségből végzett és nem rendszeres munkakörbe tartozó tevékenység közben, vagy többek által emelt tehernek váratlanul az egyik dolgozóra nehezedése — végeredményben tehát egyszeri külső behatás — következtében áll elő.* Ezekben az esetekben orvosi vélemény nélkül a megemelést (megroppanást) balesetté minősíteni nem lehet, és különös jelentősége van annak is, hogy a megerőltetés hatása mennyi idő múlva jelentkezett s miben nyilvánult meg. Ez utóbbi körülményekből is vonható le ugyanis következtetés arról, hogy történt-e egyszeri külső behatás, vagy nem.

Kétféle fogalmi meghatározás

Tanulságos az összehasonlítás az üzemi baleset fogalmával kapcsolatban is. Társadalombiztosítási baleseti ellátásjogi szempontból irányadó a hatályos nyugdíjtörvény: *az 1958. évi 40. sz. tvr. 7. § (2) bekezdésének rendelkezése.* Eszerint *üzemi baleset a munkaviszonyból folyó kötelezettségek teljesítésével összefüggésben az üzemben vagy üzemen kívül bekövetkezett baleset.* Ehhez hozzáfűzi a végrehajtási rendelet, hogy üzemi baleset az a baleset is, amely a dolgozót munkába vagy onnan lakására (szállására) menet éri (67/1958. Korm. sz. rendelet 8. §). Ez utóbbiak az úgynevezett úti balesetek.

Az üzemi baleset fogalmának e meghatározása több vonatkozásban eltér a 3/1967 (VII. 21.) SZOT sz. szabályzat rendelkezésétől. Bejelentés, nyilvántartás és kivizsgálás szempontjából ugyanis üzemi balesetnek minősül az a baleset is, amely a dolgozót munkaidőn kívül érte a vállalat telephelyén, vagy a vállalat járművével — kivéve a rendszeres személyi használatra kiadott járművön nem a munkával összefüggésben bekövetkezett balesetet, ha csak az nem a vállalatnak felróható műszaki hiányosságok következménye.

A kétfajta fogalmi meghatározásból adódó gyakorlati eltérés példái: *míg a „fekete fuvar", az engedély nélkül végzett munka közben bekövetkezett baleset adott esetben bejelentés, nyilvántartás és kivizsgálás szempontjából üzemi balesetnek minősül, a következményei társadalombiztosítási baleseti ellátásra nem jogosítanak.* E balesetek ugyanis a munkaviszonyból folyó kötelezettségek teljesítésétől független körülmények között következnek be.

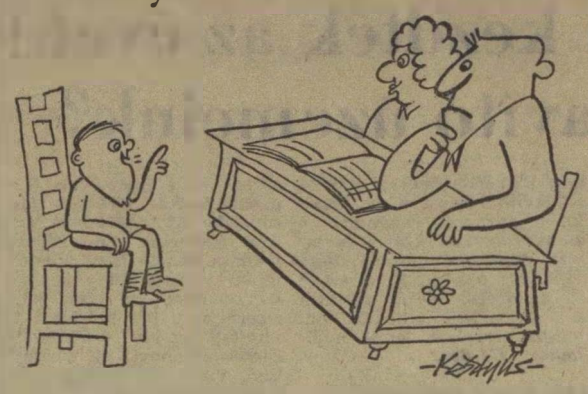
Az úti balesetek viszont bejelentés, nyilvántartás és kivizsgálás szempontjából csak akkor minősülnek üzemi balesetnek, ha a baleset a vállalat — nem menetrend szerinti szállításra használt — járművével történt. *Társadalombiztosítási baleseti ellátásjogi szempontból az úti balesetek üzemi jellegére nézve ilyen megszorítás nincs.* Minthogy azonban az úti balesetek elbírálása fokozottabb körültekintést igényel, minden esetben a *MÁV Nyugdíj Hivatal* dönti el, hogy az úti baleset üzeminek minősül-e vagy sem (Vasúti ügyviteli utasítás 548. pontja).

Hová lehet fordulni jogorvoslatért?

Eltérés mutatkozik a jogorvoslati lehetőségek szempontjából is. A 3/1967. (XII. 21.) SZOT sz. szabályzat 9. § (1) bekezdése (és a Vh. u. 16. §-a) értelmében a baleset üzemi eredete tekintetében felmerülő vita esetén *bejelentés, nyilvántartás és kivizsgálás szempontjából a felsorolt illetékes szakszervezetti szervek állásfoglalása az irányadó.* Társadalombiztosítási baleseti ellátásjogi szempontból viszont a MÁV Nyugdíj Hivatalnak a szolgálat közben történt baleset, vagy az úti baleset üzemiségének elismerése iránti igényt elutasító határozata ellen a 67/1958. Korm. sz. rendelet 87. §-a szerint a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a SZOT képviselőiből alakított bizottsághoz lehet felszólalással élni. E bizottság másodfokú határozata ellen pedig a hivatkozott rendelet 88. § (1) bekezdése értelmében keresettel lehet fordulni a Pesti Központi Kerületi Bírósághoz abban a kérdésben, hogy történt-e üzemi baleset.

Dr. Gál György

Pályaválasztási tanács



— Megértem, hogy fiatalít a MÁV, de miért éppen én legyek vasutas?

— Mert már elég nagy vagy ahhoz, hogy a játékvasútról áttérj a nagyvasútra...

(Kesztyüs Ferenc rajza)

Éber tolatásvezető

A 404-es gyorsvonaton utaztam január 15-én Budapestről Miskolcra. Útközben *Kál-Kápolna állomásról* már éppen elindultunk, amikor az ott szolgálatot teljesítő *Radics Mátyás* tolatásvezető észrevette, hogy az egyik kocsi alvázán letört a dinamó a csapról, s a meghajtó tengely a pályatestet szántja. Az éber tolatásvezető *Ferencz Antal* állomásfőnök útján azonnal intézkedett a gyorsvonat megállításáról.

A veszélyes helyzetet előidéző kocsi kisorozása után mindössze hat perc késéssel érkeztünk Miskolcra, s jó érzéssel hallgattam az utasok hálálkodását annak kapcsán, hogy a vasutasok lelkiismeretesen vigyáznak biztonságukra.

Murányi Tibor

MIT KELL TUDNI

a népesedéspolitikai határozat alapján módosított társadalombiztosítási rendelkezésekről?

Lapunk előző számában már ismertettük a népesedéspolitikai határozatok alapján hozott rendelkezések közül azokat, amelyek jelentősen módosították a gyermekápolási táppénzre, a 180 napi biztosítási idő alapján járó terhességi-gyermekágyi segélyre, valamint a terhesség megszakítása esetén járó táppénzre jogosultság szabályait.

Ezúttal azokat a rendelkezéseket ismertetjük, amelyek a gyermekgondozási segély felemeléséről, a két gyermek után járó magasabb összegű családi pótlékról, valamint a nyugellátások és egyéb ellátások évenkénti rendszeres emelésére vonatkozó szabályok módosításáról szólnak.

Emelték a gyermekgondozási segély összegét

A gyermekgondozási segélyről szóló rendelkezések úgy módosulnak, hogy a dolgozó nőt 1974. január 1-től gyermekgondozási segély címén havonta — a korábbi havi 650 forint helyett — az alábbi összegek illetik meg:

— az első gyermek után 900 forint,

— a második gyermek után 900 forint,

— a harmadik és minden további gyermek után 1000 forint illeti meg.

A gyermekek számának megállapításánál az anya saját és örökbe fogadott gyermekét, valamint a háztartásában élő mostohagyermekét és nevelt gyermekét is figyelembe kell venni.

Ikerszülés esetén, vagy ha az anyának több gyermekgondozási segélyre jogosult gyermeke van, *az anyát minden egyik gyermeke után különkülön megilleti a gyermekgondozási segély.*

Ha az anya egy időben több gyermek után jogosult gyermekgondozási segélyre, és ezek közül a gyermekek közül az egyik meghal vagy örökbe adták, illetve állami gondozásba vették, és ezért a gyermekek száma csökken, *akkor a gyermekgondozási segély összegét az anyánál maradt gyermekek számának figyelembevételével kell megállapitani.* Ilyen esetben mindig az alacsonyabb összegű gyermekgondozási segély folyósítását kell megszüntetni. A gyermekgondozási segély jogosultsági feltételei egyéb tekintetben nem változtak.

A múlt év decemberében megjelent családi pótlékra vonatkozó jogszabályi rendelkezések elsősorban a kétgyermekes szülők részére járó családi pótlék összegének felemeléséről, és ezzel összefüggésben az egygyermekes szülők családi pótlékának kiegészítéséről intézkednek.

Két gyermek után 600 forint

Az új rendelkezések szerint 1974 június elsejétől a két gyermek után járó családi pótlék összege a munkaviszonyban álló dolgozóknál *az eddigi havi 400 forintról 600 forintra emelkedik.*

A magasabb összegű családi pótlékot külön kérelem nélkül folyósítják és *első izben a júniusra járó munkabérek zárfizetésével egyidejűleg,* legkésőbb július hónap folyamán kerül kifizetésre.

A kétgyermekes dolgozók családi pótlékának felemelésére való tekintettel az egy gyermek után családi pótlékra jogosult szülőknek a családi pótlékát is ki kellett egészíteni, hogy az elérje a két gyermek után járó családi pótlék egy gyermekre eső arányos részét. Ennek megfelelően *a munkaviszonyban álló dolgozók egy gyermek után minden esetben havi 300 forint családi pótlékra jogosultak június 1-től.*

Az egyedülálló dolgozók, valamint a vak házaspárok részére a két gyermek után járó családi pótlék összege nem változott. Nem változott továbbá a két gyermek után járó családi pótlék összege sem, ha az azon a címen járt, hogy mindkét gyermek vagy csak az egyik gyermek testi vagy szellemi fogyatékos. *Az említett esetekben továbbra is, havi 640 forint összegben jár a családi pótlék.*

A népesedéspolitikai célkitűzésekkel összhangban az új rendelkezések 1974. június 1-től kezdődően kiterjesztették az együtt élő szülők családi pótlékra jogosultságának a körét. Ezek szerint, *ha a szülők mindketten jogosultak családi pótlékra, azt minden esetben annak a szülőnek a jogán kell megállapitani, aki arra magasabb összegben jogosult.* A kedvezőbb, magasabb összegű családi pótlékot nem hivatalból állapítják meg, ezért a kedvezőbb igény elbírálását kérni kell az arra illetékes családi pótlék megállapító szervnél.

A jelenlegi rendelkezések szerint ugyanis általában az apa jogán kell megállapitani a családi pótlékra jogosultságot, ha a szülők együtt élnek és mindketten jogosultak a családi pótlékra. Emiatt fordulhat elő az a hátrányos helyzet például, hogy ha az apa mezőgazdasági termelőszövetkezeti tag, az anya pedig munkaviszonyban áll, csak az apa jogán járó alacsonyabb összegű családi pótlékot lehet kifizetni. *Ezt a hátrányos helyzetet is megszüntetik a családi pótlékra vonatkozó új rendelkezések.*

Személyenként 30 forint

A nyugdíjak vásárló értékének megóvása érdekében 1971. január elsejétől a nyugellátásokat évenként rendszeresen 2—2 százalékkal fel kell emelni. Időközben a tej és tejtermékek árának emelkedése mellett egyéb olyan fogvasztási cikkeknél is növekedtek az árak, amelyek a nyugdíjasokat is érzékenyen érintik. Az áremelkedések egy főre eső átlagát az alacsony összegű nyugdíjak évenkénti 2 százalékos emelése nem ellensúlyozza.

A nyugdíjak vásárlóértékének megóvása érdekében a Minisztertanács úgy rendelkezett, hogy a nyugellátások (egyéb ellátások) után évenként járó 2 százalékos emelés összege *1974. január 1-től nem lehet kevesebb havi 30 forintnál. A nyugdíjas akkor is havi 30 forint emelést kap, ha két címen részesül nyugellátásban vagy nyugellátását házastársi pótlékkal kiegészítették.* Az árvák, valamint a megosztott özvegyi és szülői nyugdíjban részesülők személyenként megkapják a 30 forint emelést.

A Minisztertanács rendelete intézkedik arról is, hogy 1974. január 1-től havonta 30 forinttal emelkedjenek azok az összeghatárok is, ameddig a saját jogú nyugdíj mellett házastársi pótlék, illetőleg ameddig a saját jogú és az özvegyi nyugdíj együtt folyósítható. *Eszerint a saját jogú nyugdíj mellett házastársi pótlék 1974-ben 1191 forint összeghatárig, saját jogú nyugdíj és özvegyi nyugdíj együtt 1974-ben 929 forintig folyósítható.*

Dr. Kiss Ferenc

Nőpolitika — Debrecenben

Számvetés a határozatok végrehajtásáról

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága a közelmúlt napokban megtartott ülésén számvetést készített a nőpolitikai irányelvek, illetve az ezzel kapcsolatos párt- és SZOT-határozatok végrehajtásáról.

Az állomáson jelenleg 391 nő dolgozik különböző beosztásokban, s megállapítható, hogy a férfiakkal azonos módon megállják helyüket munkájuk végzésében. Az utóbbi időben mindjobban érvényesül az egyenlő munkáért egyenlő bér elve, ezenkívül néhány munkakörben több női dolgozónak differenciált bérezést biztosítanak.

Az szb nőbizottsága következetesen foglalkozik a nők problémáival. A szakszervezeti bizottságon keresztül javaslatot tesz a szolgálati vezetőségnek szakmai továbbképzésükre, segíti azok tanulási lehetőségeit is megteremteni, akik még nem végezték el az általános iskola nyolc osztályát. *A családos, többgyermekes édesanyák anyagi támogatásának egyik formájaként ötvenen kaptak karácsony előtt összesen mintegy 20 000 forintot a szakszervezeti bizottságtól.*

A lányok, asszonyok — szakvonali munkájuk mellett — a társadalmi életben is megállják helyüket. *A női dolgozók közül kilencvennyolcan szocialista brigádban dolgoznak, s 13 brigád vezetője is nő.* Társadalmi tisztséget százhuszonheten töltenek be, s ugyancsak a nők járnak élen az olyan megmozdulások szervezésében is, mint például a Virágos Debrecenért mozgalom, a munkahelyek tavaszi nagytakarítására irányuló társadalmi munka, vagy például a szociális otthonban élő idős emberek patronálása.

A nők munkájának elismeréseként 1973-ban tizenhárman részesültek magasabb kitüntetésben (*Érdemes Vasutas* kitüntetés, *Ifjúságért Érdemérem, Kiváló munkásőr* stb.). A nőpolitikai határozat megjelenése óta ötről tízre emelkedett Debrecen állomáson azoknak a nőknek a száma, akik különböző szintű, középvezetői beosztásba kerültek.

Czeglédi Sándor

A vasutas eszperantisták

Van egy csoportja a vasutasoknak, mely a kultúra különleges művelési ágát választotta: *az eszperantó nemzetközi nyelv tanulását, használatát és terjesztését.* E nemzetközi nyelv segítségével sok barátot szereznek mind magukuknak, mind a Magyar Népköztársaságnak.

A vasutas eszperantisták minden évben beszámolnak elért eredményeikről és megbeszélik a következő időszakra vonatkozó feladataikat. Az ország vasutas eszperantó szakcsoportjainak küldöttei január közepén a Vasutasok Szakszervezete székházában tartották immár hagyományos munkaülésüket.

A vezetőség beszámolóját *dr. Szegedi Mihály,* a szakosztály titkára mondta el. Szakcsoportjaink életéről szólva megállapította, hogy a tagok létszáma, ha kis mértékben is, de nőtt az elmúlt évben. A nyelvtanításban is jó eredményeket értünk el. Tizenhét tanfolyamon 176-an *tanulják az eszperantó nyelvet.* Nemzetközi kapcsolataink is fejlődtek. Európa országain kívül tagjaink tengeren túli országok eszperantistáival is leveleznek, így például japán, indonéz és ausztráliai eszperantistákkal is.

A vezetőség beszámolója után a vasutas szakcsoportok küldöttei számoltak be saját csoportuk eredményeiről, nehézségeiről, terveiről. A felszólalásokra *dr. Bácskai István* válaszolt.

Kristek Pál

Munkásőrök fehérasztalnál

Az új esztendő kezdetén az országban szinte mindenütt ünnepélyes zászlóaljgyűlést tartanak a munkásőrök. Az acélszürke ruhás egységekben ott vannak azok a vasutasok is, akik készek bármikor fegyverrel a kézben védeni társadalmi rendünk nyugalmát.

A szerkesztőségünkbe érkező levelek, tudósítások arról tanúskodnak, hogy az elmúlt 17 év során kedves szokássá vált ilyenkor fehérasztalnál is megünnepelni a kiképzési évben elért eredményeket, feleleveníteni a felelősségteljes szolgálat tanulságos vagy éppen derűs epizódjait az elvtársak körében.

Az elmúlt napokban *a Déli pályaudvaron* dolgozó munkásőrök összejövetelén képviseltette magát szerkesztőségünk, eleget téve a csomóponti pártbizottság meghívásának.

Az összejövetelt megelőzte az I. kerületi munkásőr-zászlóalj évzáró gyűlése, ahol *sok dicsérő és elismerő szó illette a vasutas alegység tagjainak helytállását.* Eddig már négyszer szerezték meg a Kiváló szakasz címet. s az elmúlt évben elért második helyezés sem számít sokkal rosszabb eredménynek. Főként, ha figyelembe vesszük, hogy *az alegység tagjainak 90 százaléka kiváló munkásőr.*

Az alegység összejövetelén részt vett többek között *Tóth János* vasútigazgató, aki egykor szintén munkásőr volt, s aki — *Török István* párttitkár szavait idézve: — *„mindig biztosítja a gazdasági vezetés részéről szükséges megbecsülést a vasutas munkásőrök iránt."*

Molnár László szakaszparancsnok, a vasutas-szakszervezet munkatársa már 1965 óta áll az egység élén. Jogos büszkeséggel méltatta a vezetése alatt álló szakasz tagjainak érdemeit.

Nem hiányzott közülük ez alkalommal se a már nyugdíjban levő *Győri Márton*, aki a déli pályaudvaron elsőként lépett a munkásőrségbe. Rögtön utána követte példáját *Ember Ferenc* szb-titkár. aki, sajnos, már nincs az élők sorában. Az egység legfiatalabb tagja *Hegyi Csabáné*, az Úttörővasút dolgozója. Rajtuk kívül mozdonyvezetők, vonatkísérők, állomásiak, az Utasellátónál és más szolgálati ágaknál dolgozók alkotják ezt az alegységet. Séra Sándor

Brigádvezetők tanácskozása

a szellemi vetélkedő jegyében

A vasutas szocialista brigádok részére hirdetett szellemi vetélkedő nagy érdeklődést váltott ki a szolgálati helyeken. A *MÁV Szentesi Építési Főnökségnél* a közelmúltban megtartott szocialista brigádvezetői értekezlet is a szellemi vetélkedő jegyében zajlott le.

Az építési főnökség vezetőjének az évi munkát összefoglaló beszédéből kicsengtek azok az alapgondolatok, amelyekre a szellemi vetélkedő felépül, és amelyet tömören így fogalmazhatunk meg:

„A szocialista brigádok tagjai legyenek jártasabbak az átlagos dolgozóknál a szakmai ismeretekben, jobban ismerjék a bel- és külpolitika eseményeit, tudjanak többet a munkásmozgalomról, sokoldalúan bővítsék ismereteiket."

A FEJLŐDÉSBEN NINCS MEGÁLLÁS

A főnökség vezetője értékelésében visszatekintett a mozgalom eddig elért nagyszerű eredményeire, és rámutatott, hogy *a munkaverseny az újjáépítéstől kezdve mindmáig egyik alapja és forrása volt a gazdasági sikereknek.*

Elgondolkodtató volt a beszámolónak az a megállapítása, mely szerint vannak olyan öt évnél régebben alakult szocialista brigádok, amelyek *megrekedtek a fejlődésben.* Kétségtelen, ebben az is közrejátszott, hogy a patronálás nem volt kielégítő, de maguk a brigádok sem voltak kezdeményezők, pedig a magasabb eredményekhez nélkülözhetetlen ez a kettős követelmény. A brigádmozgalom ott tart, hogy ahol a hármas jelszó érvényesül, mindenütt jelentkezni kell a dinamikus fejlődésnek.

A vasutas szocialista brigádok részére meghirdetett szellemi vetélkedő éppen ennek eléréséhez kíván segítséget nyújtani. Régen tapasztalt, új pezsgést vitt a brigádéletbe, aminek egyik bizonyítéka, hogy *a szentesi építési főnökség szocialista brigádjainak 99 százaléka nevezett a szellemi vetélkedőbe.*

A főnökség munkabizottsága nagy gondossággal tekintette át a témaköröket, és részletesen összeállította a helyi viszonyoknak megfelelő ismeretanyagot.

KIEGYENLÍTHETŐ KÜLÖNBSÉGEK

A legnagyobb problémát az a sok oldalról felvetett kérdés jelenti, amely a brigádok személyi összetételéből származó szintkülönbségben nyilvánul meg. Véleményem szerint a fő probléma az, hogy *egy mezőnyben indulnak a szellemi és a fizikai összetételű brigádok.* Nem vitás, hogy a műszaki és az adminisztratív brigádok előnyösebb helyzetből indulnak, mint a fizikaiak. Joggal adódik a kérdés: *az igazgatósági döntőben egyenlő-e az esélye az építési és a pályafenntartási szakszolgálati ágról felkerülő munkásbrigádnak a magasabb képzettségű tagokból álló forgalmi, vontatási, vagy számviteli brigáddal?*

Szenvedélyes viták után főnökségünk gazdasági és szakszervezeti vezetése mindent megtett a különbségek kiegyenlítésére s a következő meggondolások alapján indította el saját körében a vetélkedőt:

— *A szocialista brigádmozgalom tömegmozgalom. A brigádok és a tagok túlnyomó része munkás. Tehát ezeket a tömegeket kell elsősorban megmozgatni a vetélkedővel.*

— *Ebben a vetélkedőben másodrendű szerepe van a helyezéseknek és a jutalmazásnak. Elsődleges a vetélkedő tömegmozgalom jellege és a széles körű részvétel, a korábban szerzett ismeretek sokoldalú felújítása és az újak elsajátítása.*

— *A vetélkedőnek a szocialista közgondolkodás terjedését is kell szolgálnia.*

A szentesi építési főnökségnél az előkészületek az intézkedési tervnek megfelelő ütemben folynak. A részletesen összeállított ismeretanyag december 20-án már a brigádok rendelkezésére állt. *A főnökség központjában működő két brigád a benevezett munkás-brigádok felkészítésével vállalt részt a vetélkedőben.* A szakszervezeti propagandisták a felkészülés ideje alatt a közreadott ismeretanyag alapján foglalkoznak a politikai képzésben részt vevő dolgozókkal, akik nagy része valamelyik brigád tagjaként részt vesz a vetélkedőben. Az aktivisták is szívesen vállalnak feladatokat, az szb-tagoktól kezdve a bizalmiakig bezárólag. *Ajánlott lehetőség a felkészülésre a TIT, amely szívesen küld előadókat a kívánt témakör ismertetésére.*

SZÍNESEN, JÁTÉKOSAN

A főnökségnél a helyi vetélkedő ismeretanyagát úgy állították össze, hogy az magába foglalja azokat az elemi vasúttörténeti és vasútüzemi ismereteket. amelyeket minden vasutas dolgozótól elvárunk. *A szakmai ismeretek körét több részre tagolták.* Minden versenyző brigádnak számot kell adnia saját munkaterülete szakismeretéből és feladataiból. Minden társszolgálati ágról kell valamit tudni. Ismerni kell az alapvető forgalmi és a munkakörrel összefüggő szabályokat. *A munkavédelmi óvórendszabályokban is jártasságot kell bizonyítani.*

Szocialista brigádokról van szó, ezért *elvárjuk társadalmi, politikai és gazdaságpolitikai kérdésekben is a kellő jártasságot.* Ismerni kell a munkásosztály és a munkásmozgalom fejlődését, a szocialista társadalmi rendszer kialakulását és a mindezekhez fűződő legfontosabb történelmi eseményeket. A résztvevők számára nem lehet ismeretlen terület az időszerű külés belpolitika sem. *A szocialista vasutak kapcsolatáról és a KGST jelentőségéről is lesznek kérdések.*

A vetélkedő játékosságát és színessé tételét különösen az irodalom, a művészet és a sport témakörébe tartozó kérdésekkel kívánjuk biztosítani. Számos kérdés népszerű zene, vagy vers felismeréséből áll. A munkatársak már összevágatták a zenei és verses részleteket. E témakörben *helyi vonatkozású ismeretanyag is beépítésre kerül.* A vetélkedő forgatókönyve részletesen rendelkezik a technikai teendőkről.

Fogas Pál

30 ÉVI SZOLGÁLAT UTÁN:

A régi nyugdíjasok is megkapják az összvonalas szabadjegyet

Rövid, pár soros rendelet jelent meg az 1974. január 17-i, 3. számú *MÁV Hivatalos Lapban.* A rendelet közel 20 000, hosszú szolgálati idővel rendelkező MÁV-nyugdíjas kérését orvosolja.

Lapunk 1973. október 2-i számában nem kis örömmel adtunk hírt arról, hogy *az aranyjelvénnyel kitüntetett törzsgárdatagoknak nyugdíjba vonulásuk alkalmával nem kell leadni azt az összvonalas szabadjegyet,* amit a kitüntetéssel egyidőben átvettek. Egyúttal jeleztük azt a feszültséget is. amit a kedvezményben nem részesülők körében ez az intézkedés várhatóan eredményez. Ez be is következett.

A legnagyobb feszültség az 1971 előtt nyugdíjba vonult — így a törzsgárda-kitüntetésben nem részesült — 30 évi vagy ennél több vasúti szolgálati idővel rendelkezők körében alakult ki. Mint lapunkban is írtuk: *akkor a vezérigazgatósággal folytatott tárgyalások során nem a MÁV-dolgozók és nyugdíjasok általános utazási kedvezményének módosítása volt napirenden,* hanem csak az, hogy a nyugdíjba vonuló, aranyjelvénnyel kitüntetett törzsgárdatagokat ne fosszuk meg a korábban kiérdemelt kedvezményektől.

Annak ellenére, hogy a MÁV a tényleges dolgozók és családtagjaik. valamint nyugdíjasok részére minden más ország vasutasaihoz képest nagyobb kedvezményt biztosit, lehetségesnek tartottuk a következő években annak esetleges további bővítését.

Nem kellett azonban éveket várni. A MÁV és a szakszervezet vezetői között történt újabb megbeszélés eredményeként *megkapják a MÁV összes vonalára érvényes szabadjegyet azok is, akik a MÁV Törzsgárda Szabályzat megjelenése (1971) előtt mentek nyugdíjba, és 30, vagy annál több évi tényleges vasúti munkaviszonnyal rendelkeznek.*

A jogosultság megállapítását a *MÁV Nyugdíjhivatal* végzi, és — mivel a kedvezmény kiterjesztése nagyon sok nyugdíjast érint —, *1974 január 25-től március 1-ig folyamatosan küldi meg a szabadjegyet az arra jogosultaknak.*

Ezt a jelentős létszámot érintő problémát tehát sikerült rendezni. Az ügy azonban egyáltalán nincs lezárva. Tudjuk ugyanis. hogy ez az intézkedés más területen újabb feszültségeket eredményez. Még a hivatalos közlemény sem került nyilvánosságra, amikor már jelentkeztek a 28—29 éves vasúti munkaviszonnyal rendelkező, vagy a saját hibájukon kívül, rokkantságból eredően rövidebb szolgálati idővel nyugdíjba ment dolgozók, akik sérelmezik, hogy őket a vasút nem részesíti ebben a megbecsülésben. *Meg kell érteni, hogy a törzsgárdajelvény arany fokozatának adományozásához szükséges szolgálati idő 30 év, ezért a határvonalat a kedvezmény szempontjából is itt kellett meghúzni.*

Kérjük tehát azokat a nyugdíjasokat, volt munkatársainkat, akikre a jelenlegi intézkedés nem terjed ki, hogy legyenek megértéssel, hiszen a megbecsülésnek nem ez az egyetlen mércéje társadalmunkban.

Kajcsa József
a közgazdasági osztály vezetője

TB ÜLÉSEN A FIATALOKRÓL

Hányan nem végezték el az általános iskolát?

Szakszervezetünk szegedi területi bizottsága december 20-i ülésén *határozatot fogadott el az ifjúsági törvény végrehajtásáról.* A területi bizottság elé terjesztett írásos anyagot helyszíni vizsgálatok és az ifjúsági bizottság tagjainak személyes tapasztalatai alapján állították össze. Eszerint az igazgatóság területén dolgozó vasutasok 23.5 százaléka, vagyis 3119 fő, harminc éven aluli fiatal.

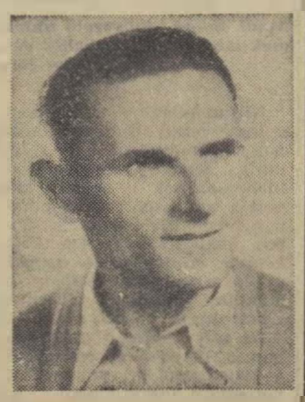
Megállapították, hogy — *bár* nőtt a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők száma — *a fiataloknak mintegy tíz százaléka nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát.* Ennél lényegesen jobb a helyzet *Békéscsaba* állomáson és a vontatási főnökségnél, *Hódmezővásárhely, Lökösháza* állomáson, a *szeged-rókusi* TBFF-nél, valamint a *szentesi* és a' *vésztői* vontatási főnökségnél, amiből az is következik, hogy több más helyen az átlagosnál is kedvezőtlenebb a fiatalok iskolai végzettségét érzékeltető kép. Ezeken a szolgálati helyeken különösen nagy szükség van a szakszervezeti bizottságok nevelő és agitációs munkájára.

A területi bizottság ülésén részvevők meghatározták a fiatalok egészségvédelme, szociális helyzetük javítása, sportolásuk elősegítése érdekében esedékessé vált intézkedéseket is.

Sziládi Sándor

AKTUÁLIS PORTRÉ

Kemenesmagasitól a Parlamentig



November 7-én *Losonczi Páltól*, az Elnöki Tanács elnökétől a Parlament Vadásztermében vette át a *Munka Érdemrend* arany fokozatát *Kiss Sándor* kocsilakatos, a celldömölki vontatási főnökség pártszervezetének csúcstitkára.

Hogyan tette meg a kemenesmagasi, volt Eszterházy-cseléd fia az utat a kis Vas megyei falutól a Parlamentig? Erre kerestem a választ a kitüntetett párttitkár munkahelyén. Amikor kék munkaruhában megláttam, pontosan ilyennek képzeltem, azok alapján, amiket előzőleg hallottam róla munkatársaitól, főnökeitől.

— *Teljesen váratlanul ért a kitüntetés* — kezdte a beszélgetést. — *Még azon a bizonyos „kiskapukon" át sem jutott el hozzám előzetesen a hire. Csak néztem az értesítést, mikor, hova, miért mennjek, s mint az ember általában, élete egy-egy fontosabb állomásán, végiggondoltam életem eddigi 44 esztendejének történetét.*

— A Ganz-MÁVAG-ban a turbinarészlegnél mint motorlakatos kezdtem a munkát — folytatta. — Aztán hivatásos katonának jelentkeztem. Pécsett éltem, ott nősültem meg. *1957-ben, amikor leszereltem, a szívem visszahúzott szülőhelyemre. Így kerültem a celldömölki vontatási főnökségre, ahol kocsilakatosként dolgoztam.* Kitűnő munkáskollektíva dolgozik itt együtt. Kitüntetésemet úgy is tekintem, mint az egész kollektíva munkájának a megbecsülését.

Hogy ezt nem afféle szerénységből mondja, tények bizonyítják: *a vontatási főnökség hatszor nyerte el az élüzem, s az állománnyal együtt háromszor a kiváló csomópont címet.* 1972-ben pedig megkapták a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját.

— 1959-től dolgozom szocialista brigádban. Először a Vörös Csillagban. majd amikor a magas létszám miatt több brigád alakult. a Petőfibe kerültem. Mint csereraktár-kezelő. most is abba a kollektívába tartozom. *Amikor 17 évvel ezelőtt ide jöttem dolgozni., három hónap múlva pártvezetőségi taggá választottak, majd később a csúcstitkári teendőket bízták rám. Négy alapszervezetünk van, a párttagok száma 136.*

Kiss Sándor Kemenesmagasiban lakik. *Minden reggel és este 7 kilométert kerékpározik Vönöck állomásig, illetve onnan otthonáig.* Vönöcktől vonattal folytatja útját Celldömölkig. Ahhoz. hogy szakmai munkája mellett a pártmegbizatásának is lelkiismeretesen eleget tegyen, gyakran késő este kerül haza. Hétfőn — a pártoktatási napon — pedig rendszerint „hosszúnapos". Nem szereti a félmunkát, mindig a pontos, lelkiismeretes, kötelességtudó emberek sorába tartozott.

Sikereinek legfőbb záloga: *ért a dolgozók mozgósításához, s amilyen jól képviseli társai érdekeit a különböző fórumokon, legalább annyira szót ért velük a gazdasági vezetés célkitűzéseinek megvalósításában, a mozgalmi, termelési munka előbbrevitelében.* Nem rendelkezik különleges képességekkel. Abból a szerény, társai közül mégis kiemelkedő munkásfajtából való, akik csendesen, hangyaszorgalommal munkálkodnak a párt célkitűzéseinek megvalósításáért a vasút szolgálatában. Nem látványos ez a munka. de ő éppen megbízhatóságával, egyszerűségével mutat jó példát.

Mozgalmi és szakmai munkája mellett családjának él. 23 esztendős fia tsz-kovács, tavaly érettségizett lányából pedig vasutast nevelt. Családi házban laknak, ahol mindig akad munka. Szeret olvasni, főleg a történelmi. háborús tárgyú könyveket kedvelt.

Kétszer járt a Szovjetunióban. 1967-ben szocialista brigádtagként. tavaly pedig tagja volt annak a Vas megyei pártdelegációnak, amely a megye távoli, szovjetunióbeli testvérterületén, a *Mali Autonóm Szovjet Szocialista Köztársaságban* tett látogatást. Felejthetetlen élményekkel tért haza, s ahogy megmutatta a látogatásról készült fényképeket, szinte újra élte a mozgalmas 10 nap eseményeit.

Bár a családban nem volt vasutas, s viszonylag ő is alig másfél évtizedet töltött el a MÁV-nál, *ma már szivvel-lélekkel vasutasnak vallja magát.* Szenvedélyesen beszélt arról a nagy fejlődésről, ami a vasútnál ezekben az években végbemegy.

Szerényen elhallgatta, de a főnökség vezetője, *Fehér Tibor* elmondotta, milyen nagy szerepe van a Kiss Sándor vezette kommunista kollektívának az elért munkasikerekben. Kitűnő „postás" a műhelyek és a gazdasági vezetők között.

Sz. T.

Két brigád az óvodáért

A Keleti pályaudvar vontatási főnökségén dolgozó *Alkotmány* és *Radnóti Miklós* szocialista brigád vezetői, *Meggyes István* és *Kovács László*, alig fél évvel ezelőtt írták alá az óvodánk és bölcsődénk patronálására vonatkozó szerződést, de máris nagyon sokat köszönhetünk a két közösség tagjainak. Tudjuk. s igen nagyra értékeljük, hogy ezek a derék vasutasok nemegyszer fárasztó éjszakai szolgálatból. esetleg több száz kilométeres út után jöttek el hozzánk. *a Benczúr utcai MÁV Napköziotthonos Óvodába, elvégezni az ígért vagy hirtelen szükségessé vált munkákat.*

Amikor például éppen festés után volt gyermekintézményünk. és mi egy külföldi küldöttséget vártunk látogatóba, kérésünkre azonnal megjelentek a brigádtagok. hogy rendet teremtsenek, s a nehéz takarítási munkát elvégezzék.

Máskor a homokozóba 18 köbméter homokot hordtak be vagy a pancsoló elbontásából származó. mintegy 30 tonna vasbetontörmeléket rakták kocsira. Megjavították a villanykapcsolókat és a zárakat is.

Értékes segítségüket ezúton köszönjük. óvodánk kollektívája. a gyerekek és a szülők nevében.

Sárvári Mihályné
vezető óvónő



Vizi sport Vácott

A Magyar Motorcsónak Szövetség év végi díjkiosztó ünnepségén babért arattak a váci vasutas versenyzők is. Erről a következőképpen tájékoztatott *Schimanecz Béla*, a sportkör elnöke:

— Az elmúlt évben több mint tíz kategóriában országos csúcsot javítottak a különböző egyesületek versenyzői, s ebben a vácia knak is részük volt. *Örülünk annak, hogy ismét dr. Kovács Ferenc nyerte el az 500 köbcentiméterenesek nagy vándordíját.* Ha az idén is országos bajnok lesz, akkor végleg a mi egyesületünknél marad a gyönyörű serleg.

Nem sokkal maradtak mögötte klubtársai sem. *Burján Kálmán* a 700 köbcentiseknél — mind a sport I., mind a sport II. osztályban — második lett, ezenkívül *Szabadi Imre* a 850 kcm-esek mezőnyében, *Pozsonyi László* pedig a 175 kcm-eseknél a harmadik díjat szerezte meg. A negyedik helyen végzett *Takács Imre, Bácskai Gábor és Kovács Károly* csupán technikai hibák miatt nem kerülhetett dobogóra, az idén azonban megnövekedett esélyekkel folytathatják a versenyeket.

Gáspár László szakosztályvezető nemcsak az értékes díjak megszerzésére büszke, hanem arra is, hogy a jól működő szakosztály tagjai — élükön a legjobb versenyzőkkel — az elmúlt évben lelkes társadalmi munkával ismét szebbé, korszerűbbé tették vizitelepüket. *Hatvan négyzetméter alapterületű klubhelyiséget és 20 négyzetméteres motortárolót is építettek.* A 3000 óra társadalmi munka megbecsüléséül a szakszervezeti bizottság egy új tv-készüléket ajándékozott a vizitelep klubjának, illetve a szakosztálynak, s a „hiánylistán" már jóformán csak egy olajkályha szerepel.

Pintér Lajos

BVSC HÍRADÓ

Február első napjaiban megjelenik a *BVSC Híradó* idei első száma, amely gazdag tartalommal, képekkel illusztrálva nyújt betekintést a fővárosi vasutas klub életébe. Megismerhetjük a Szőnyi úti ak tavalyi mérlegét, idei terveiket, megszólalnak sportolók és sportvezetők, s a vidéki körsétában ezúttal a Győri MÁV DAC-hoz látogatott el a krónikás.

A lap 3 forintos áron a budapesti vasúti szolgálati helyeken és az utcai hírlapárusoknál vásárolható.

Körséta a vasutas labdarúgó csapatoknál

Készülődés Szombathelyen, Győrött és Debrecenben

Még csak az év második hónapjába léptünk, a labdarúgók azonban már csaknem teljes egészében túl vannak a téli felkészülési időszakon, s várják a mind gyorsabban közelgő bajnoki nyitányt. Mint ismeretes, az NB I-ben a tervezettnél egy héttel korábban, már február 23—24-én megkezdődik a pontvadászat, s március 3-án az NB I/B csapatai is pályára lépnek. A „csendes" téli időszakban körsétánk első állomásaként előbb *Szombathelyre*, majd *Győrbe* és *Debrecenbe* látogattunk el, hogy beszámoljunk a három város vasutas csapatainak készülődéséről.

HALADÁS: TANULTAK AZ ŐSZI HIBÁKBÓL

Szombathelyen osztatlan örömet váltott ki, amikor a vasutas csapat a múlt nyáron kivívta a jogot, hogy újból az NB I-ben szerepeljen. Egycsapásra mindenki segíteni akart, különböző elképzelések láttak napvilágot, s az új edző, *Thomann Antal* is nagy ambícióval kezdett munkához. Bátran nyúlt a fiatalításhoz, *Hauzer, Dobány, Sebestyén, Derdák, Stieber* az „új hullámot" képviselték. De aztán bizonytalankodás lett úrrá és kezdett csökkenni a tervezett következetesség. Ezt egyébként *Kiss Károly*, a szakosztály elnöke is elismerte:

— *Bizony, az ősszel elég sok hibát elkövettünk, de ezt most már tanulságként akarjuk felhasználni* — mondta. — *A jövőben sokkal szigorúbbak és következetesebbek leszünk, s tudjuk, kizárólag a fiatalítás útja vezethet az eredményes jövőhöz.*

Valóban, a Haladás házatáján volt is és van is mit tenni. A szakemberek egyöntetű véleménye, hogy eddig kizárólag a *Halmosi—Farkas—Kulcsár* középpályás sort lehetett fenntartás nélkül dicsérni. Az „Achilles sarka" — akárcsak sok más magyar csapatnak — a Haladásnak is a csatársora volt.

— Egyelőre még messze vannak azok a napok, amikor nyugodtan alhatunk, hiszen a csapat 11 pontjával csak a 13. helyet foglalja el — hangsúlyozta Thomann edző. Tavaszra kettős célt tűztünk ki: *a fiatalítás mellett szeretnénk megkapaszkodni az első osztályban.* Ha ez sikerül, akkor az 1974 őszén kezdődő új bajnokságban már nagyobbak lehetnek a reményeink.

MÁV DAC: HÉT PONT HÁTRÁNY

Győrött viszonylag nehéz a helyzete a MÁV DAC-nak, hiszen a Rába ETO révén régóta van NB I-es csapata a városnak. Sokan mondják is, hogy túlzott lenne két együttes az élvonalban... No, de ez a „szemlélet" egyáltalán nem szegi kedvét a Rába-parti vasutasklub vezetőinek és a labdarúgócsapat tagjainak sem. Rövid idő alatt a megyei bajnokságtól szinte az NB I küszöbéig jutottak, s tavaly a harmadik helyen végezve alig maradtak el a feljutástól.

— *Mindent megpróbáltunk, de hát az ellenfelek jobbak voltak* — emlékezett vissza a múlt évi jó sorozatra *Békés Ferenc*, a klub elnöke. — *Az 1973—74-es szezonra azt a célt tűztük magunk elé, hogy „feljutó helyen" végezzünk, de sajnos az őszi rajtunk nem volt valami fényes. Igaz, ebben különböző okok is közrejátszottak, így például több játékos sérülése.*

Győrött nem ismeretlen fogalom a küzdeni akarás, a lelkesedés — ezért abban reménykednek, hogy a tavaszi fordulókban sikerül a jelenlegi nyolcadik helyről előbbre lépni. Úgy tűnik, jól „keveredik" az idősebb és fiatalabb generáció: *mindössze ketten vannak, akik 30 év felettiek, többségben 20—25 éves játékosok alkotják a MÁV DAC együttesét.*

— Most 17 pontunk van, ami elég nagy lemaradás, hiszen az első helyen álló diósgyőriek már 24, a második szolnokiak pedig 21 pontot szereztek — mondta befejezésül a klub elnöke. — De nem adjuk fel, s ha idén nem is, talán jövőre mégis csak előbbre lépünk.

DEBRECEN: NEHÉZ SORSOLÁS

Marosvári Béla a múlt nyáron vette át a debreceni vasutas csapat irányítását, s akkor az őszi idényre a korábbi 14. helyett a 10. hely elérését tűzte ki célul. Nos, ez az elképzelése megvalósult, hiszen az őszi fordulóban kilencedik ként végeztek a bajnoki tabellán.

— *Pedig őszi rajtunk elég rosszul sikerült, állandó sérülések zavarták meg a tervezett csapat szerepeltetését* — mondta az edző. — *Csak később javult a helyzet, de így is akadtak kellemetlen mérkőzéseink.* Ezek között első helyen kell említenem, hogy saját pályánkon vereséget szenvedtünk az NB I/B mindhárom újoncától, a *Budafok*, az *Olajbanyász* és a *Kossuth KFSE* együttesétől is.

Az edző és a játékosok azonban nem „vesztették el a fejüket", s amint teltek a hetek és a csapat tagjai mind több rutint szereztek, javult a teljesítmény. Sokat vár a tavaszi szezontól, mert Debrecenben ezúttal első ízben végeztek erőteljes téli alapozást.

— Sajnos, a sorsolásunk nem kedvező, mert például az utolsó hét bajnoki mérkőzésünkből csak kettőt játszunk otthon — folytatta. — *Így aztán hamarább kell biztositanunk azokat a pontokat, amelyekkel előbbre léphetünk.* Mert, ha összel a tizedik hely elérése volt a cél és ezt egy gyel túlszárnyaltuk, tavasszal is szeretnénk egy hellyel előbbre lépni.

Így látják, így mérlegelik helyzetüket a három legrangosabb vasutas labdarúgócsapatnál az érdekelt vezetők. S egyben valamennyien megegyeznek: *remélik, a folytatás akárhogy is, de jobb lesz.* (Legközelebb az NB II-es vasutas csapatok felkészüléséről számolunk be.)

Kozák Mihály

KISKUNHALASON:

Tömegsport a klubkönyvtárban



Atádi József klubvezető útmutatása nyomán „bűvölik" a kaucsuk labdát a kiskunhalasi vasutasok. (Az első asztal bal végén Sörös Sándor forgalmi szolgálattevő)

Kiskunhalas csomópont szakszervezeti klubkönyvtárának nagytermében — gyakorlatilag helyesen megállapított időbeosztással — helyet kapott a tömegsport is. A pingponglabda hívei ugyanis klubot alakítottak *és hetenként kétszer, mintegy ötven taggal, a késő éjszakába nyúlnak a délutáni órákban elkezdett csatározások.*

Az asztaliteniszezők klubjában a 10 éves gyermekektől a nyugdíjasokig, valamennyi korosztály megtalálható. Az elmúlt évben több alkalommal rendeztek házibajnokságot a csomópont dolgozói, ezen kívül a városi asztaliteniszezők is indultak néhány versenyen. Ez utóbbi küzdelemben a MÁV-csapat jelenleg a második helyezett, de esélyes a bajnoki címre is.

A szervező munkáért elsősorban dicséret illeti Haskó György műszaki főintézőt és *Atádi Józsefet*, aki a KISZben mozgósítja a fiatalokat.

Tóth Tibor

HÍREK

— **Magányosok klubja Miskolcon.** A vasutas-szakszervezet Vörösmarty Művelődési Otthonában fél éve alakított magányosok klubja —, amelybe 26 éven felüli egyedülállók léphetnek be — mind népszerűbbé válik a dolgozók körében. A klub tagjainak létszáma már eléri a kétszázat, s többségük a nyugdíjasok köréből verbúválódott. Az otthon és a klub vezetősége körültekintően gondoskodik a megfelelő művelődési és szórakozási lehetőségekről.

— **Az Utasellátó fiatal szakácsainak, cukrászainak, felszolgálóinak** Békéscsabán megtartott vetélkedőjéről többen bejutottak az országos döntőbe. A legjobb szakácsnak a gyulai Horváth Gyula bizonyult, a cukrászok közül a békéscsabai Betkó Györgv szerezte meg az első helyet, s a felszolgálók versenyében Sós István lett a győztes, aki ugyancsak Békéscsabán dolgozik. A versenyen a szolnoki és orosházi fiatalok is kitűntek jó szakmai felkészültségükkel.

— **Hogyan dolgoznak a bizalmiak?** Ezt a kérdést nemrég vizsgálta szakszervezetünk szegedi területi bizottsága az építési és pályafenntartási, valamint az automatikai üzemeltetési szakszolgálatnál. A vizsgált területen hét alapszervezethez, illetve 41 műhelybizottsághoz 4006 szakszervezeti tag tartozik, s a 238 bizalmi többsége ismeri a csoportok jog- és hatáskörét. Munkájuk azonban még hatékonyabbá válik, ha sikerül megjavítani a részükre szükséges tájékoztatást.

— **Nyelvtanulás.** A miskolci vasútigazgatóságon sikeresen zárult a tavalyi, orosz nyelvű tanfolyam, melynek befejeztével a legjobb tanulók a Szovjetunió kárpátukrajnai területére kirándultak az igazgatóság költségén. Ezt követően orosz és német nyelvtanfolyam kezdődött, s ezekre a kereskedelmi osztályról jelentkezett a legtöbb hallgató: a kezdő és haladó fokon 24-en folytatják tanulmányaikat.

— **„Építsünk óvodát" — Pécsett.** A pécsi vasutasok egy havi keresetük másfél százalékát ajánlották fel óvoda építésére. Ezenkívül a MÁV óvoda bővítését is elhatározta a pécsi igazgatóság. A dolgozók ugyanitt társadalmi munkával készítenek játszótéri meseházat, hintákat és más játékokat az óvodának.

— **Találkozó Kiskőrösön.** A két évvel ezelőtt létesített baráti kapcsolat nyomán ismét találkoztak Balassagyarmat és Kiskőrös állomás Petőfi szocialista brigádjai, és megbeszélték az idei közös programjaik ütemtervét. A kiskőrösi vasutasok szívélyesen fogadták és megvendégelték a gyarmatiakat.

— **Brigádvetélkedő.** A hatvan-salgótarjáni vonalon elsőként Salgótarján állomáson rendezték meg a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjét. Az öt csapat közül a Czikora Ferenc által vezetett Május 1. brigád tagjai — Tőzsér János, Hanyi György, Lukács József és Lukács Istvánné — szerezték meg az első helyet, s 219 ponttal bejutottak a területi döntőbe.

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

Lakáscsere

— Kertes, zöldövezeti, komfortos lakásomat elcserélném vasutas dolgozóval belterületire. Levélcím: Fodor Ferenc 1089 Budapest, VIII., Kulich Gyula tér 19.

— Elcserélném budapesti szoba-konyhás, déli fekvésű, I. emeleti, napos, világos, 31 forint lakbérű lakásomat 2 szoba összkomfortosra megegyezéssel. Lehet tanácsi rendelkezésű is. Érdeklődni: vasárnap 8—14 óráig. Levélcím: Kovács Ferenc 1101 Budapest, X., Máv-telep 46. I. 6.

— Acs vasútállomáson levő másfélszobás — különbejáratú kis szoba — félkomfortos lakásomat kisebb budapestire cserélném. Kert, baromfiudvar van hozzá. 2 szoba komfortos csere esetén még egy budapesti 1 szoba-konyhás lakást adnék hozzá. Érdeklődni lehet: Béler Árpádné, Bp. VIII., Diószeghy Sámuel u. 1. II. 21/a. Telefon: 333—015.

— A Nyugatinál levő kétszobás összkomfortos, nagyméretű, gáztűtéses MÁV szolgálati lakásomat elcserélném egyszobás komfortos tanácsira, lehetőleg belterületen. Érdeklődés: reggel 6—7 óra között a 291-331 telefonon.

A szerkesztőség üzeni

Enyedi Sándor Bp. Déli pu.: Fogas Pál Szentes; Pál István, Bakó János, Kisvárdai János Miskolc; Halmai János Pécs; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szücs Ferenc Hatvan; Sziládi Sándor, Gellért József Szeged; Bertók Pál Keszthely; Murányi Tibor Bánréve; Czeglédi Sándor Debrecen; Hugai István Gyöngyös; Bognár Károly Tapolca; Kiss Lajos Alsóörs; Tóth Tibor Kiskunhalas: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Balogh Józsefné Kisterenye; Miklósi Béláné Bp.; Héczey László Mátraballa: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Gyöngyösi lövészek sikere az MHSZ országos bajnokságán

A gyöngyösi kitérőgyártó üzem lövészei eredményesen szerepeltek az MHSZ országos égfegyveres bajnokságán. A nagyszabású versenyen 19 megye legjobbjai, valamint az MHSZ Budapest válogatottja és a központi lövészklub élvonalbeli lövészei vettek részt.

Csapatversenyben — az összesített eredmények alapján — Budapest válogatottját és a Központi Lövészklubot megelőzve: *Heves megye szerezte meg az első helyezést, s ehhez nagy mértékben a gyöngyösi vasutasklub lövészei is hozzájárultak.*

Női felnőttben a kitérőgyári *Seszták Zsuzsanna* végzett az első helyen (371 körrel), s az ifik, juniorok, serdülők közül ugyancsak első helyezést ért el a gyöngyösi *Simon Klára, Székely István, Tóth József, Simon Ida.* (Közülük az ifi Simon Klára 377 köregységet lőtt.)

Tekintve, hogy az ország legjobb lövészei küzdöttek a bajnokságon, a felnőtt férfiak és a serdülő fiúk mezőnyében kivívott 5. helyezés is tisztes eredmény, amelyet a gyöngyösi *Hering István*, illetve *Fodor Ákos* ért el.

Hugai István

UDVARIASSÁG: több bevétel

Miskolcon a Széchenyi utcai MÁV Menetjegyiroda dolgozói — *Botka Béla* főfelügyelő vezetésével — évről évre mind nagyobb forgalmat bonyolítanak le. A pénztárosok udvariasságát, szakszerű munkáját is egyre több utas dicséri. A külföldi turisták közül sokan keresik fel az irodát, ahol több nyelven kaphatnak felvilágosítást, útbaigazítást.

A bevételi adatok mindezt alátámasztják. Míg 1971-ben 25 millió forint értékű menetjegyet szolgáltattak ki az irodában, *az elmúlt évben már túljutottak a 30 millió forintos bevételen.*

Bakó János

A Hivatalos Lapból

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

A 3. számból: 100 112/1974. A sorkatonai szolgálatot teljesített dolgozót megillető egyes kedvezmények.

100 425/1974. MÁV-nyugdíjasok belföldi utazási kedvezménye.

Vendégszobák üzemeltetésének átmeneti szüneteltetése.

A 4. számból: 112 366/1973. A MÁV és GYSEV törzsgárdajelvény arany fokozatára jogosultak szabadjegy kedvezménye a GYSEV vonalain.

100 574/1974. A munkaidő és pihenőidő egyes kérdéseiről szóló 6/1967. (X. 8.) MüM számú rendelet kiegészítése.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. FEBRUÁR 15.

A KPM szociálpolitikai irányelvei az elnökségi ülés napirendjén

Szakszervezetünk elnöksége február 8-án ülést tartott. Az első napirend keretében megvitatta a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium szociálpolitikai irányelveit, melyet *Turba Sándor* főosztályvezető terjesztett elő. Az elnökség az irányelveket a vitában elhangzott javaslatok, észrevételek figyelembevételével alkalmasnak tartja kiadásra. Az ágazatok részére különösen jó felkészülési alapot teremt majd az V. ötéves tervidőszakra.

Az elnökség ezután *a népesedéspolitikai határozatok végrehajtásával kapcsolatos szakszervezeti feladatok intézkedési tervét*, majd a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusa határozatainak időarányos teljesítéséről készült jelentést vitatta meg. Az elnökség a két jelentést az elhangzott javaslatokkal kiegészítve elfogadta és a központi vezetőség március 1-i ülésén megvitatás végett a központi vezetőség elé terjeszti.

Az elnökség végezetül elfogadta szakszervezetünk 1973. évi nemzetközi munkájáról — különös tekintettel az SZVSZ határozatainak végrehajtására — készült jelentést, és az 1974. évi előzetes tervjavaslatot.

CSÚCSTELJESÍTMÉNY JANUÁRBAN:

A vasút 9 millió 733 ezer tonna árut szállított

Az év első hónapjában a korábbi évek azonos időszakának átlagát messze meghaladó igényeket kellett a MÁV-nak kielégítenie. Kétségtelen, hogy a fuvarozási igénynövekedés szorosan összefügg az évszakhoz képest enyhe időjárással, a vasút által meghirdetett előszállítási kedvezményekkel, amelyek kedvező feltételeket teremtettek a fuvaroztatóknak és a MÁV-nak egyaránt.

Az áruszállítási teljesítmények nagyságára jellemző, hogy

januárban a vasút 9 millió 733 ezer tonna árut szállított,

amely a bázisidőszak teljesítményét 764 ezer tonnával haladja meg. Ez 8,5 százalékos többletteljesítményt jelent.

A fontosabb árufeleségek közül csupán kavicsból több mint kétszeresére, export élőállat-küldeményekből háromszorosára megnövekedett igény kielégítését kellett biztosítani. Ezen túlmenően az elmúlt hónapban *ebből 5,6 százalékkal műtrágyából 17 százalékkal több árut szállított a vasút*, mint az előző év azonos időszakában. Kedvező, hogy a volumennel arányosan alakultak a fizető teljesítmények is.

A feladatok nagyságára jellemző, hogy a fuvarozási igény a tervezett szintet mintegy 13 százalékkal haladta meg.

Örvendetes, hogy a kimagasló szállítási teljesítmények mellett a vasúti munka gazdaságosságára és minőségére utaló adatok többsége is kielégítően alakult. Így például

a teherkocsik statikus terhelése 3,6 százalékkal nőtt, a kocsiforduló idő pedig 8,5 százalékkal csökkent

a bázisidőszakhoz viszonyítva. Az említett mutatók kedvező alakulásának hatására a teherkocsik termelékenysége 6,1 százalékkal emelkedett. A vasút nemzetközi teherkocsigazdálkodásánál 12,4 százalékos a javulás.

A kielégítő eredmények mellett sajnos vannak olyan mutatók is, amelyeknek januári értékeivel nem lehetünk elégedettek. A korszerű mozdonyok kihasználása például kedvezőtlenebb, mint a bázisidőszakban volt *Nem lehetünk eléaedettek a tehervonatok közlekedésével sem. Gyakoriak a késések és az indokolatlan feltartóztatások.* A vonatáesorgások száma 14,2 százalékkal több, mint 1973 azonos időszakában, és előfordultak — különösen szerda csütörtöki és pénteki napokon — kocsi ki nem állítások is. Ennek folytán a *budapesti*, a *miskolci* és a *szombathelyi* igazgatóságnál néhány esetben a szállítási igény kielégítése csak késedelmesen történt meg.

A személyszállításban a teljesítmények a várakozásnak megfelelően alakultak. A MÁV januárban

26 millió 350 ezer fizető utast szállított, amely csupán 0,2 százalékos csökkenést jelent a bázishoz viszonyítva.

Sajnos a menetrendszerűség sem alakult kielégítően, éppen ezért a jövőben erre sokkal nagyobb gondot kell fordítani.

A januári eredmények arról tanúskodnak, hogy a vasutasok a szervezettebb munka érdekében jelentős erőfeszítéseket tettek. A jövőben is elsőrendű feladat: *a növekvő igényekkel gondosan összehangolt kapacitás kihasználása, sőt kapacitás-tartalék biztosítása.* Kedvező időjárás esetén ugyanis az építőipar és a mezőgazdaság folyamatos termelésével, a szállítási igények további növekedésével kell számolni. Ez pedig követelményeket támaszt mind a szállítások szervezését, mint lebonyolítását illetően.

Vésztői brigádok az élvonalban

A vésztői vontatási főnökségen hat szocialista brigád 5—5 tagú csapatának részvételével tartották meg a szellemi vetélkedőt. A kitűnő felkészülés mind a brigádokat, mind a felkészítésben résztvevő munkahelyi vezetőket dicséri. Az első helyezést a *Gagarin* szocialista brigád csapata szerezte meg, míg második a *Hámán Kató*, harmadik a *Barátság* szocialista brigád lett.

A vetélkedő színvonala összhangban áll a brigádmozgalom korábbi eredményeivel. *A vésztői vontatási főnökség brigádjai 1250 óra társadalmi munkát végeztek, s kiérdemelték a nagyközségi tanács vezetőinek elismerését.* Újítói tevékenységükkel élenjárnak a szegedi igazgatóság területén. Ezenkívül az igazgatóság munkavédelmi vetélkedőjén is első helyen végeztek a vésztői vontatás brigádjai.

Nagy forgalomra készülnek Gyula állomáson

A korábbi évekhez hasonlóan *az idén is tucatnyi rendezvény színhelye lesz Gyula.* Az év első nagyobb rendezvényeit a farsangi román bál vezeti be majd nyár elején országos társastánc-versenyt rendeznek a turizmus szempontjából egyre szívesebben látogatott városban. Júliusban a Szovjetunióban járt Békés-megyeiek összejövetele szerepel az előjegyzési naptárban, ezt követi az Eszperantó Nyári Egyetem, majd a magyar—NDK—szovjet úszóviadal. Szeptemberben az országos biológusnapok színhelye lesz a város valamint az országos bírósági orvosszakértők értekezése következik.

A jubileumi évfordulóra figyelemmel a városban tartja üléseit a *Magyar Urbanisztikai Társaság.* E programokon kívül még nagyon gazdag, választékos programot ígér a gyulai Várszínház nyári sorozatelőadása fővárosi vendégművészek felléptével.

A gyulai vasutasok körében mindezek ismert tények. Mint mondották, *a tavalyi évhez hasonlóan rengeteg vonaton érkező turistát várnak az ország minden részéről és Romániából is.* Az a véleményük, hogy az érkező utast elsősorban a város vasútállomásán szerzett élmény kapja meg. Ezért az eddigieknél is nagyobb gondot fordítanak az állomás és környékének csinosítására, tisztántartására. Ebben a munkában minden vasutas részt vesz.

MÁV—Volán együttműködés

Recsk-Parádfürdőn maradt a vándorzászló

A MÁV—Volán szocialista komplexbrigádok múlt évi versenyében — akárcsak 1972-ben — *Recs—Parádfürdő* állomás komplexbrigádja szerezte meg az első helyezést. A miskolci vasútigazgatóság területén 17 állomáson működik ilyen közös brigád, s közülük *Eger—Tihamér* komplexbrigádja került a második helyre. Harmadik helyen végeztek a *sátoraljaújhelyiek*, negyedik pedig *Kál—Kápolna* komplexbrigádja lett.

A vándorzászlót továbbra is őrző Recsk—Parádfürdőn a jó együttműködés eredményeként a késetten rakott kocsik mennyisége 0,6 százalékra, az idegen kocsik tartózkodása pedig 3,6 órára csökkent.

KECSKEMÉT-ALSÓ:

Tizennyolc ipartelep állomása

Bács-Kiskun megye székhelyének fejlődését, iparosodását aligha érzékeltethetnénk jobban mással, mint vasúti teherforgalmának növekedésével. *Kecskemét-Alsó* pályaudvarnak például 1945 előtt csak három iparvágánya volt — a gyufagyár, a malom és a gépgyár kiszolgálására —, most viszont már 16 vállalathoz vezet iparvágány az állomásról. A közeljövőben fejeződik be egy újabb, a 17. ipartelep vágányainak kiépítése, amelynek üzembe helyezése után a TÜZÉP kiszolgálását gyorsítja a vasút, legutóbb pedig — a 18. ipartelepként — az ÉPSZER-hez vezető vágány építése kezdődött meg Kecskemét-Alsó pályaudvaron.

Két tartalék...

A gyárak, üzemek kiszolgálása érdekében állandóan két tartalék mozdony dolgozik az állomáson. A munkát végző vasutasokról — gondjaikról, eredményeikről — *Tóth Sándor* állomásfőnök és *Kisjuhász István* rakodási hivatalnok, a Kecskemét állomáson székelő szakszervezeti bizottsághoz tartozó műhelybizottság titkára adott tájékoztatást.

— *Az elmúl évben 23 937 leadási kocsi érkezett hozzánk, a feladási kocsik száma pedig tízezerre tehető.* Ez a forgalom már rég túlhaladja az állomás eredeti kapacitását, ennek ellenére *1968 óta minden évben sikerült elnyernünk az Élüzem címet*, ami a fuvaroztatók igényeinek kielégítését és a népgazdaságnak a vasúttal szemben támasztott követelményeknek a teljesítését (a kocsitartózkodási idő csökkentését, a kocsiforduló gyorsítását is) jelenti — mondotta az állomásfőnök. — Ebben persze szerepet játszik, hogy a fuvaroztató vállalatokkal, a MÁV ügyfeleivel jó a kapcsolatunk. Kocsiállláspénz felszámítására ritkán van ok, még az olyan vállalatok esetében is, mint az AGROKER, amely már két iparvágányt tart fenn, s amelynek évi kocsiforgalma megközelíti a 2000 vagont.

...és az emberek

Sokkal izgalmasabb kérdés is szóba kerül: — Győzi-e a szállítási feladatokat az állomás emberrel?

— Bizony, ahol gomba módra szaporodnak a gyárak, üzemek, ott a létszámgondok is megnőnek — válaszolta a műhelybizottság titkára. — *Főként a kocsirendezői munkát választja kevés fiatal.* Megtörtént, hogy a szegedi igazgatóság intézkedését kellett kérnünk, s ennek nyomán átmenetileg vonatkísérőket küldtek hozzánk Mezőhegyesről, Kiskunfélegyházáról és Kiskőrösről. Egyéb vonatkozásban, illetve a többi munkakör betöltésénél még (vagy inkább: *már!) álljuk a versenyt a nem vasúti üzemekkel.* Különösen az utóbbi időben felvett női munkaerők enyhítettek gondjainkon, főként azért, mert sok nő dolgozik nálunk olyan beosztásban is, amelyet korábban kizárólag férfiak töltöttek be. A létszámhelyzet további javításához elsősorban a szociális körülmények megváltoztatása szükséges, *hiszen az a tartozkodó helyiség például, amely valamikor nyolc dolgozónak készült, nem elégítheti ki 87 ember igényét.* Öltöző, mosdó, fürdő tekintetében is nagyon szűkösen vagyunk, s ma már ezek híján nehéz bizonygatni az újonnan felvett dolgozóknak, hogy szép hivatás vár rájuk a vasútnál, pontosabban, állomásunkon...

Az elért eredmények — köztük az is, hogy Kecskemét-Alsó pályaudvaron minden tizedik vasutas kitüntetett kiváló dolgozó — mégis azt mutatják, hogy akik itt teljesítenek szolgálatot, szeretik hivatásukat. Kisjuhász István ezzel kapcsolatban büszkén jelentette ki:

— Munkánkba igen nagy lendületet visz négy szocialista brigádunk...

Sipkáék az élen

A négy brigád közül három 1968-ban, az Élüzem cím elnyerésének első évében alakult, s a forgalmi dolgozókat fűzte szoros egységbe. A negyedik közösséget 1972-ben alakították ki a nappalos kereskedelmi dolgozók, s névadójukká Baross Gábort, brigádvezetőjükké *Nagy Istvánné* kereskedelmi hivatalnokot választották.

— Az elmúlt évben a *Sipka István* tolatásvezető irányításával működő, bronzkoszorús Petőfi brigád érte el a legjobb eredményeket, a legkiemelkedőbb munkasikereket, de a zöldkoszorúsok, a *Páncél Mihály*, illetve a *Horváth József* forgalmi szolgálattevők által vezetett József Attila és Hámán Kató szocialista brigád tagjai is megtették a tőlük telhetőt — magyarázta Tóth Sándor állomásfőnök.

— A helyzés persze, még nem végleges — tette hozzá a műhelybizottság titkára —, hiszen hátra van még az 1973-as felajánlás teljesítéséhez tartozó szellemi vetélkedő, amelyre lelkesen neveztek brigádjaink.

Kesztyűs Ferenc

ÚTTÖRŐVASUTASOK AVATÁSA

Kétszázan az újabb tanfolyamon

Úttörő vasutasokat és postásokat avattak február 10-én, vasárnap Budapesten, a 11. Marcibányi téri Úttörő- és Ifjúsági Házban. A most avatott 117 ifjú vasutas és postás szeptember 15-én kezdte meg a képzéssel járó tanfolyamot, majd január 20—27-e között tettek sikeres vizsgát.

Az immár 37. avatóünnepségen *Warsch Endréné*, az Úttörő- és Ifjúsági Ház elnöke mondott beszédet, majd azt követően a kis vasutasok és postások ünnepélyes fogadalomtétele hangzott el.

A most avatott gyermekek közül kilencen vizsgáztak kitűnőre, s őket könyvjutalomban részesítette az úttörővasút üzemfőnöksége. Ami a soronlevő feladatokat illeti: *szeptemberig különféle beosztásokban a „nyugdíjba menő" úttörővasutasok és postások felügyelete mellett teljesítenek szolgálatot az „újoncok"* utána pedig már ők is önállóan dolgozó jegyvizsgálók, naplózók, pénztárosok, váltókezelők, illetve postások lesznek. Vidéki gyermek csak egy van közöttük. *Nagy Ildikó*, akinek az édesapja pusztaszabolcsi mozdonyvezető. Ildi az ő példáját követve vállalta az úttörővasúti szolgálatot a Budai-hegység vadregényes tájain kanyargó kisvasúton.

Január 31-én már az újabb tanfolyam is megkezdődött. Ez alkalommal 200 pajtás készül a 38. avatóünnepségre.

A tudomány a haladásért

A vasút feladataihoz igazodik a KTE évi munkaterve

A Közlekedéstudományi Egyesületnek a budapesti vasútigazgatóságon működő helyi szervezete felmérte múlt évi munkáját, és meghatározta az idei tennivalókat. A vezetőség évzáró értekezletén *Tóth János* vasútigazgató, az egyesület elnöke, valamint *Somogyi Imre*, az igazgatóság távközlési és számítástechnikai osztályának vezetőhelyettese számolt be a KTE keretében végzett tudományos tevékenységről, ismertetve a taglétszám növekedését is.

A 21 éve működő egyesületnek a budapesti igazgatóságon hat szakcsoportja van: *vasútépítési és pályafenntartási, felépítményvizsgáló, vasútüzemi, vasútgépészeti, automatizálási és számítástechnikai, valamint közlekedésgazdasági szakcsoport.* Az általuk tavaly rendezett szakmai előadásoknak, tanulmányi kirándulásoknak, tudományos ankétoknak mintegy 2100 részvevője volt. Kiemelkedett ezek közül a *Budapest-Ferencváros* rendezett „Vágányfék-anket", amelyen szovjet szakértők bevonásával tüzetesen foglalkoztak a *Keleti-rendezőn* telepítendő vágányfék terveivel is. Más alkalommal a *Siemens-cég* képviselőivel tanácskoztak a számítástechnika vasúti alkalmazásának lehetőségeiről. *Nagy jelentőségűnek mondható az Esztergomban megtartott országos vezetőségi vándorgyűlés is*, amelyen Komárom megye időszerű közlekedési feladatairól hangzottak el előadások. Számos kiállítás, továbbá az *Úttörővasút* hűvösvölgyi végállomásán talapzatra helyezett 490. sorozatú mozdony jelezte, hogy dolgoznak, tevékenykednek a KTE lelkes tagjai, az igazgatóság legjelesebb szakemberei.

Az egyesület helyi szervezetének 1974. évi munkatervét — a korábbi évekhez hasonlóan — az igazgatóság gazdasági, műszaki feladatainak figyelembevételével dolgozták ki. A munkatervben szereplő pontok alapján két nagyobb jelentőségű eseményről adhatunk előzetes tájékoztatást: *az első félévben Százhalombattán előadássorozatot tartanak a vasút energiagazdálkodásáról, Vácott pedig — külföldi szakemberek bevonásával — ankétot rendeznek a nemzetközi szállítások szervezésének és irányításának módszereiről.*

(séra)

Kik nyerhetik el a Felszabadulási Zászlót?

Új szabályzat szerint kezdődött az idei munkaverseny a *miskolci járműjavítóban.* Ennek alapján Miskolc, illetve hazánk felszabadulásának 30. évfordulójára indított versenyt is a következő három csoportba tartozó feltételek vizsgálatával értékelik: 1. Hogyan alakul a járműjavítási tervek teljesítése? (Termelékenység, költségekkel való gazdálkodás stb.) 2. Milyen eredményeket hoz az újítómozgalom? (A javítási, illetve átfutási idők csökkentésében, a balesetek megelőzésében, a munka minőségének javításában stb.) 3 A szocialista brigádok vállalásainak teljesítése a munkahelyi rend és fegyelem szilárdításában, illetve betartásában.

A most indított munkaversenynek három szakasza van, vagyis az első időszak értékelésére az idei vasutasnapon, a másodikra december 3-án, Miskolc város felszabadulásának 30 évfordulóján, a befejező szakasz értékelésére pedig 1975. április 4-én kerül sor. Minden értékeléskor díjazzák a munkaverseny legjobbjait, végül azután az értékelők odaítélik a *Felszabadulási Zászlót*, az *Élenjáró üzemrész* cím viselésére jogosító oklevéllel és pénzjutalommal együtt.

A gondoskodás tettekben is mérhető

Mit tesz a nyugdíjasokért a vasutas-szakszervezet miskolci területi bizottsága

A miskolci igazgatóság területén, amely négy megyére — *Borsodra, Hevesre, Nógrádra és Szolnokra* — terjed ki, 3476 nyugdíjas él és 378-an élveznek özvegyi nyugdíjat.

Nyugdíj!... Aki már a jól megérdemelt pihenés éveit tölti, ebbe a kategóriába tartozik. Mitagadás, nehéz számukra megválni, elszakadni a munkahelytől, a megszokott környezettől, az ismerősöktől, a barátoktól, mindattól, amely éveken, évtizedeken át második otthonként vonzotta őket. A kapcsolat soha nem múlik el, másfajta, de ezernyi szállal tovább szövődik és él a MÁV és nyugdíjasai között. S ami lényeges: *nem formális, hanem bensőséges ez a hovatartozás...*

Szép hagyomány

Erről a legilletékesebbek, a nyugdíjasok nyilatkoznak így, akik nem tagadják: *nem hagyják magukra őket, törődnek velük, a szakszervezetnek — de a szolgálati vezetőknek is — gondja van rá, hogy ne érezzék magukat magányosnak.*

A szakszervezet területi bizottságának, a munkahelyi szakszervezeti szerveknek a figyelme szinte mindenre kiterjed. Arra is, hogy ha valahol szükséges és indokolt, nyugdíjas csoportok alakuljanak, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a pihenés éveit élvező vasutasok ügyes-bajos gondjaihoz.

A nyugdíjasokról való gondoskodás szeretetteljes és folyamatos. *A szakszervezet ajtaja mindig nyitva előttük, akkor is, ha örömet hoznak a tarsolyukban, akkor is, ha segítségért, támogatásért kopogtatnak be ide.* A közbenjárás, a gyors, pontos ügyintézés soha nem marad el. Legyen bármiről szó, a szakszervezetnek gondja van rá: *„üres kézzel" senki ne távozzék...*

Követendően szép hagyomány: az arra rászorulókat anyagiakkal is segítik, a társadalmi és közéleti munkában tevékenykedőket pedig évről évre elismerésben, esetleg kitüntetésben részesítik.

Az elmúlt évben a Vasutasok Szakszervezete az özvegyi nyugdíjat élvezőknek *95 ezer forintot adott egyszeri segélyezés címén, ugyanakkor a területi bizottság 55 ezer forintot osztott szét azok között, akiknek szerény a jövedelmük, a nyugdíjuk.* Amit a szakszervezet egész éven át folyamatosan és rendszeresen megold, nagy könnyebbséget jelent, különösen az egyedülálló vagy beteg nyugdíjasoknak. Állandóan gondoskodnak a betegekről, a nyugdíjas csoportok közreműködésével megszervezik rendszeres látogatásukat, segítenek a téli tüzelő beszerzésében, az étkezés megszervezésében, vagy éppen abban, hogy rendben tartják a lakását a háza táját az arra rászoruló nyugdíjasnak. Emellett elintézik ügyes-bajos dolgaikat. Sőt, arra is volt példa, hogy segítettek valakinek bejutni a szociális otthonba...

Ide tartozik, hogy a szakszervezet ösztönzésére és kezdeményezésre a szocialista brigádok is tesznek hasonló felajánlásokat, vállalják a patronálást s ezt szerződéseikben is rögzítik.

A bizalom forrása

A nyugdíjasokról történő gondoskodás sokrétű és szerteágazó. A legsajátosabb egyéni problémáktól kezdve, anyagi ügyeken át, a legkülönfélébb igények kielégítéséig minden oda kerül a szakszervezeti tisztségviselők „asztalára". *S mert válasz nélkül semmit sem hagynak, ez egyben a bizalom forrása is.* Nemcsak szóban, tettekben mérhető ez a törődés.

A krónikás hirtelen nem is tudja, mit jegyezzen fel abból a sok-sok adatból és eredményből, ami a szakszervezeti munkában a nyugdíjasokkal való törődést tanúsítja.

Egy biztos: *a vasutas nyugdíjasok nem mostoha gyermekei a MÁV-nak.* Ugyanúgy számontartjuk őket, mint azokat, akik még aktív dolgozók.

A nyugdíjasok még az üdülőjegyek elosztásánál sem maradnak ki. A miskolci területen *a SZOT által biztosított keretből negyedévenként 8—10 nyugdíjas kap beutalót, de az igazgatóság vállalati üdülőiben is van hely a számukra.* Az ilyen jellegű „házi" üdülők hálózata egyre bővül, ami azt jelenti, hogy évről évre mind több nyugdíjas is mehet egyké hétre pihenni. *A mezőkövesdin kívül van már üdülője a miskolci igazgatóságnak a Mályi tavon, a rakacai tónál és Tokajban, a Tisza és a Bodrog* találkozásánál, ahol rendkívül szép környezetben várja egy hétvégi pihenő a nyugdíjasokat is. Természetesen ezek a lehetőségek a családtagok rendelkezésére állnak, ha azt igénylik.

Találkozások

A területi bizottság sokat tesz annak érdekében is, hogy a nyugdíjasok rendszeresen találkozhassanak egymással. Ahol van kultúrház, ott klubokat szerveznek számukra, színes, gazdag programmal. Ahol ilyen nincs, ott a helyi művelődési otthon segít, helyet adva a vasutas nyugdíjasok klubjának, amihez a szakszervezet anyagi támogatást is nyújt. Törődnek azzal is, hogy aki igényt tart rá, kapjon a törvényben előírt lehetőségek határain belül munkát. Sőt! Nagyobb ünnepek idején kifejezetten kérik a nyugdíjasok segítségét, amiért természetesen külön díjazást kapnak. Immár hagyomány és követendő módszer a nyugdíjastalálkozó, ahol nemcsak a vasút fejlődéséről, az elért eredményekről és távlatokról tájékoztatják a veteránokat, hanem jutalmakat is adnak nekik. E találkozók mindig meghittek, látogatottak és rendszeresen visszatérők.

E tények és eredmények azt bizonyítják: *a vasutas-szakszervezet miskolci területi bizottsága arra törekedett és azt teszi a jövőben is, hogy a nyugdíjasok „kötődése", kapcsolata még bensőségesebb, még közvetlenebb legyen,* hiszen ők továbbra is a vasutasok nagy családjához tartoznak. E család, a szakszervezet közreműködésével szeretettel gondoskodik róluk, törődik velük, amiért csak az elismerés hangján lehet szólni.

Tóth Ferenc

KELENDŐ KÖNYVEK

Félmilliós forgalom Miskolcon

A miskolci vasútigazgatóság területén 1973-ban a korábbi évekhez képest megnégyszereződött a pártsajtó különféle kiadványainak forgalma. A terjesztők által a szolgálati helyeken eladott politikai könyvek értéke csaknem félmillió forintot tesz ki.

A *Kossuth Könyvkiadó* kötetei*ből Miskolc-Tiszai pályaudvar* könyvterjesztőjétől 100 000 forint értékben vásároltak a vasutasok. Az igazgatóság II. osztályának terjesztője 75 000 forintot forgalmazott, s ugyancsak az igazgatóságon, egy másik aktivista több mint 50 000 forint értékű könyvet adott el a dolgozóknak az elmúlt évben.

A könyvhónap alkalmából rendezett vásár különösen a miskolci vontatási szakszolgálatnál és az oktatási főnökségen volt eredményes: *a Kossuth Könyvkiadó műveiből mintegy 8000 forint összegben vásároltak a dolgozók, többségükben fizikai munkások.* Az évi értékeléskor megjutalmazták a legjobb terjesztőket, s ennek során a MÁV Óvoda és Bölcsőde is különdíjat érdemelt ki a terjesztésben elért jó munkájáért.

A decemberben megtartott faliújságverseny első helyezettje — 26 versenyző alapszervezet közül — a miskolci igazgatóság 3. számú pártalapszervezete lett.

Uglyai Sándor

Sport és szerelem



Szakszervezetünk kecskeméti klubkönyvtárában január utolsó napján *Sport-szerelem címmel* jól sikerült műsoros estet rendeztek a vasutas fiatalok. A műsorban *Pécsi Ildikó*, a Katona József Színház művésznője és *Szűcs Lajos* válogatott labdarúgó működött közre. A kétórás műsor befejeztével a vasutasok szegfűcsokorral kedveskedtek a képünkön látható népszerű házaspárnak

(Hódi László felvétele)

EGYMÁSÉRT ÉS MÁSOKÉRT...

A bizalmi-házaspár

Gombos Istvánné Nyíregyháza állomás távírdájában dolgozik, immár harminc esztendeje. Mindenki ismeri. Húsz éve szakszervezeti bizalmi.

— *Gyorsan elszaladt ez az idő* — mondja. — *Észre sem vettem a rohanó éveket; talán azért, mert másokon segíteni — számomra nem munka.*

— Miből áll a bizalmi tennivalója? — kérdezem.

— Egy percig se higgye, hogy csak beszedem a bélyegekre a pénzt, s átadom az üdülőjegyeket az arra legilletékesebbnek. Ismerem munkatársaim mindennapi problémáit, s bármi adódik, segítek, ha tudok.

Gombosné a távírdában dolgozó *„Puskás Tivadar"* szocialista brigád tagja. A brigádtagok mind kiveszik részüket a társadalmi munkákból, s ha a bizalmi bármilyen kéréssel fordul hozzájuk, az egész brigádra számítani lehet. Korábban a létszámgondon csak úgy enyhíthettek, hogy igyekeztek jól megszervezni a munkájukat. Ma már két fiatal távírászuk van. így könnyebb elvégezni a feladatokat.

—Az idén az arany törzsgárdajelvény várományosa vagyok — szól Gombosné. — *Brigádunk pedig az aranykoszorús brigádkitüntetést szeretné kiérdemelni az idei évre tett vállalások teljesítésével.* Mindebben benne vannak egyéni céljaink is, hiszen nem tévedek, ha azt mondom, hogy ma már a magánéletet nem lehet szétválasztani a munkahelyi élettől.

A bizalminak ezt a meggyőződését sugallja az is, hogy a férje — aki az állomás északi kitérőjénél teljesít forgalmi szolgálatot — szintén bizalmi tisztséget tölt be.

— *Olykor bizony még versengünk is egymással abban, hogy ki tud többet felmutatni, melyikünk tud egy-egy feladatot jobban megoldani* — meséli az asszonyka. — Utána pedig együtt örülünk, hogy sikerült megint előbbre lépnünk egy fokkal. Legutóbbi „saját" eredményem például, hogy a záhonyi távírászokkal felvettük a kapcsolatot. Amint igaz az, hogy minden embernek ad a munkahely valami kis örömet, ugyanúgy én is mindig elégedetten, boldogan jövök dolgozni.

A kétgyermekes bizalmi-házaspár „legegyénibb" vágya: egy szövetkezeti lakás. Gyűjtik rá a pénzt, s remélik, hogy hamarosan meglesz az új lakásuk.

— Az utóbbi időben gyakran töprengek a nőpolitikai határozatok felett — szól ismét Gombos Istvánné. — S csupán azt sajnálom, hogy nem vagyok fiatalabb, mert az biztos, hogy nem érném be két gyermekkel. Kár, hogy a mai fiatalok közül sokan nem tudják kellően értékelni a nagy családoknak biztosított kedvezményeket és a gyerekekben megtalálható boldog életet.

Gombosné véleményét jól ismerik és nagyra becsülik a munkatársak. Azt is tudják, hogy nagyon szerény asszony.

Bereznai Márta

Százhuszonkét véradó

A *miskolci oktatási főnökségen* megtartották az idei első véradónapot. Ez alkalommal a főnökség dolgozói és a tanfolyamok hallgatói közül százegyvenen jelentkeztek véradásra, majd a szokásos orvosi vizsgálat után százhuszonketten 36,6 liter vért adtak.

A főnökség vezetőjének példáját — aki már tizenkettedszer vett részt az életmentő akcióban — szívesen követték a fiatalok. Közülük az első véradókat virággal köszöntötte a vöröskereszt helyi vezetősége.

U. S.

A gyógyítás feltételei...

A betegségéből felgyógyuló ember hálájával mondok köszönetet a budapesti *MÁV Kórház onkológiai osztálya vezető főorvosának, orvosainak és asszisztenseinek,* miután a december 13-án kapott beutaló birtokában a szakrendeléseken nagyon kedvesen fogadtak, és messzemenő előzékenységet tanúsítva gyógyítottak.

Ugyanakkor köszönöm Tapolca állomásfőnökének, *Hársvölgyi Istvánnak* is megértő emberségét, aki — miután betegségemről értesült —, beszélgetésünk alkalmával minden lehető támogatást megígért orvosi kezelésem folyamatosságához. Gyógyulásom érdekében ennek megfelelően mindig szabadnapot biztosított a kezelési napokra.

Molnár József raktárnok

Köszönet — műtét után

Két hónapig feküdtem a MÁV Kórház urológiai sebészetén, s műtéttel távolították el a jobb oldali vesémet. Azóta már felépültem, s nem mulaszthatom el, hogy ki ne fejezzem hálámat a kórház kitűnő személyzetének.

Különösen hálás vagyok *dr. Némethy Géza* főorvosnak, akiről a betegek körében az a mondás járja, hogy *„még a holtakat is visszahozza a sírból nagyszerű tudása és mélységes embersége révén".* Súlyos műtétem után a gyógyuláshoz hozzájárult a vizitek alkalmával tapasztalt kedélyessége, finom humorérzéke is, s ugyanezt tapasztalták a többi betegek is.

Ezek után a Magyar Vasutas hasábjain szeretném megköszönni dr. Németh Géza főorvosnak és az urológia dolgozóinak fáradozását, a betegek érdekében végzett, lelkiismeretes gyógyító munkát.

Aszalós Sándor
nyugdíjas vonatvezető

Az utolsó munkanap

Amikor minden ügyet elintézett, s egy rászignált akta sem maradt, az íróasztal fiókjaiban kezdett nagytakarítást. Napokkal előbb hozzáfogott már a rámoláshoz, lassan tempósan dolgozott, alaposan megnézett minden papírdarabot. Sok holmi került elő a fiókok mélyéről. Rendeletek, könyvek, brossúrák, amelyeknek hosszú éveken keresztül használ vette. Most nem kell többé. Egyiket, másikat a tőle megszokott egyszerűséggel, szerénységgel ajándékozta társainak, mondván: *„hasznos kis könyv, majd meglátod".* Aztán cserélte még a papírokat a fiókokban, hogy az asztal új gazdája tisztán, rendben találjon mindent. Nem adott alkalmat arra, hogy mondhassák utána: *micsoda rendetlenséget hagyott hátra, mennyi fölösleges lim-lomot.*

Mindig rendszerető, pedáns, tiszta ember volt. Ha a napi munka után, „hivatali" ruháját levetette, s a „kimenőbe" öltözött, meg kellett nézni. Kolleganője jegyezte meg nemrégiben: *ez a Karcsi ha kicsinosítja magát, tíz évet nyugodtan letagadhat az életkorából.*

Pedig már nem fiatal. *Hatvanként éves. S az utolsó munkahelyére sem a közelmúlt időben került.* Kerek tíz esztendeig volt a pécsi igazgatóság területén instruktor és mint ilyen, segítette a társadalombiztosítással kapcsolatos munkát, oktatta az elvégzendő feladatokat.

A vasúttal, a vasutasokkal 1948-ban került kapcsolatba. A józsefvárosi pályafenntartási főnökségnél kezdte munkáját, később dolgozott az igazgatóság személyzeti-nyilvántartó csoportjában, az egészségügyi főcsoportban, majd a VSZTO létszámában területi ellenőrként. 1956-tól *Miskolc, Szeged, Debrecen,* majd 1963-tól a pécsi terület instruktoraként tevékenykedett. Tulajdonosa többek között a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés arany fokozatának. A legutóbb, jó munkája elismeréséül a búcsú napján nyújtották át részére a *Kiváló dolgozó* kitüntetést.

Harminchat esztendőt töltött munkában és most elérkezett az utolsó munkanap. Egy héttel előbb még vsztügyintézői oktatást tartott Pécsett, részt vett a társadalombiztosítási bizottság ülésén, s azután a város ismerős vasutas dolgozói, akikkel oly sok éven keresztül munkálkodott együtt — búcsút vettek tőle. A pécsi társadalombiztosítási bizottság tiszteletbeli, örökös tagjává választotta, s kérte: *ne szakadjon végleg el tőlük.* A területi bizottság titkára is megköszönte tízéves, eredményes munkáját.

Január 29-én, az utolsó munkanapon a portásfülke



előtti óra még számára is mutatta az időt, s az osztályon a jelenléti könyvbe neki is alá kellett írnia. A munkanap további ideje azonban már eltért a többitől. A vezetők, kollegák, figyelmesebbek voltak a szokottnál, s a délutáni órákban eljött a búcsú pillanata is. A búcsú azonban nem végleges. Nem is átmeneti jellegű, de megszakítható annyiszor, ahányszor a volt kollegák látni kívánják egymást.

Remélhetőleg sor kerül majd a kölcsönös látogatásra. Legalább is ez kapott hangsúlyt nagy nyomatékkal azon a búcsúztatón, amelyet *Kapás Károly* instruktor nyugállományba vonulása alkalmából, a VSZTO munkatársai, január 29-én sok figyelemmel, szeretettel rendeztek meg.

Pálinkás Kati

MIT KELL TUDNI

a békekölcsönök visszafizetéséről?

Államunk 1950—1955 között összesen 6 alkalommal bocsátott ki 10, 15 és 20 éves lejáratú békekölcsönkötvényeket. A Minisztertanács 1956-ban hozott határozata *a kötvények lejáratának határidejét egységesen 1974. december 31-ben állapította meg.* Így az idén valamennyi békekölcsönt teljesen visszafizetik. A visszafizetés határidő előtt megkezdődik. Eddig az *Országos Takarékpénztár* csaknem 10 milliárd forintot sorsolt ki, sokan azonban még nem váltották be kötvényeiket.

Január 15-én megtartották az *Első békekölcsön* utolsó sorsolását. A nyeremények kifizetése, illetve a kötvények beváltásának kezdete: *február 12.* Ettől az időponttól kezdve minden Első Békekölcsön beváltható.

A Második Békekölcsön	*sorsolását*	*március 5-én;*
a Harmadik	*-*	*április 10-én;*
a Negyedik	*-*	*június 25-én;*
az Ötödik	*-*	*augusztus 17-én;*
a Hatodik	*-*	*szeptember 17-én*

rendezi meg az *Országos Takarékpénztár.* Az egymást követő sorsolásokról, a nyeremények kifizetéséről, illetve a kötvénybeváltás kezdetéről minden alkalommal a sajtó, a rádió és a tv útján tájékoztatják a lakosságot.

A kötvények az utolsó sorsolást követő *3 éven belül, legkésőbb 1977. december 31-ig válthatók be.*

Az évek során sok kötvény megsérült, elszakadt, beszennyeződött. Ezek közül természetesen csak azok válthatók be, amelyek a lényeges ismertetőjegyekkel rendelkeznek. *Félkötvényeket, kötvénycsonkokat a kétszeres beváltás kiküszöbölése érdekében beváltani nem lehet.* Erősen sérült, vagy hiányos kötvények beválthatóságát a takarékpénztári fiókok bírálják el.

Ittasan szolgálatban

Mulasztások sorozata okozta a vonatutoléréses balesetet

Laza a fegyelem — állapíthatja meg lépten-nyomon az utazásai közben nyitott szemmel járó szakember. Az egyik pályaudvaron azt tapasztalja, hogy a személykocsik kifogástalan műszaki állapotáért és tisztaságáért felelős vasutasokat elsősorban az utasok által elhagyott és borravalóra váltható üres üvegek összegyűjtése érdekli. Máshol azt látja, hogy zárójelző nélkül indítanak vonatot a nyílt vonalra. Ismét másutt azt veszi észre, hogy „féldecizni" ugrik át a közeli kocsmába vagy a szomszédos büfébe a forgalmista.

Próbálja aztán az ember az ilyesmit valahol szóvá tenni! *Nem így van ez* — kapja válaszként még a felettesektől is, akiknek persze annyiban „igazuk" van, hogy a *„mundér becsületét védök széles táborában"* az esetleges bizonyítás során nem nagyon lehetne más tanút is találni.

Ha például valaki bejelentette volna, hogy *Balassa József, Nagymaros állomás forgalmi szolgálattevője január 7-én este ittasan lépett szolgálatba,* munkatársai — akik vele dolgoztak — esküdtek volna arra, hogy ez rágalom. Nyilván tagadták volna azt is, hogy sorozatosan és vakon hajtották végre az ittas feljebbvaló utasításellenes rendelkezéseit. *Csakhogy az éjfél után néhány perccel bekövetkezett, kiméletlen ütközéssel járó vonatutoléréses baleset után már nincs alkalmuk a tagadásra.* A lefolytatott vizsgálat hiteles adatai alapján fegyelmi úton elbocsátották őket, s a bíróság előtt is felelniök kell majd a történtekért.

Este fél 7-kor a 146. számú vonat személyzete említette Balassa Józsefnek, hogy a 15-ös térközőrhely közelében egy őzet elütöttek. Ettől kezdve a „kapatos" szolgálattevőt alig-alig érdekelte a vonatokon utazó emberek és a milliós értékű rakományok sorsa. Csak a „zsákmányon", az elgázolt őz megszerzésének lehetőségén járt az esze.

Az állomásra 21 óra 48 perckor megérkezett a Nagymarosig közlekedő 238. számú személyvonat, s annak mozdonyával — *miért ne?!* — a szomszéd állomás és a menetirányító engedélye nélkül, személyesen kiment Balassa József a nyílt vonalra, méghozzá a helytelen vágányon, majd a megkeresett és megtalált őzet bevitte az állomásra.

De ki volt addig a forgalmi irodában? *Füle János,* a II-es őrhely váltókezelője. És a II-es őrhelyen ki szolgált addig? Egy vizsga nélküli, tanuló váltóőr. *(Hadd tanuljon az ifjabb nemzedék a vasúton!)*

No de visszatért a forgalmi szolgálattevő szerencsésen. Hozzá is látott nyomban Füle Jánossal együtt a vad nyúzásához. Közben persze, jött Vác felől a 278-as tehervonat, s füttyökkel jelezte, hogy megállít a bejárati jelzőnél. Sebaj, add neki az áthaladást! A 16-os őrhelyen — Nagymaros és Zebegény között — a térközőr erről mit sem tudott, ezért a tehervonatot 0 óra 14 perckor a térközben is „megállj!" állású jelző fogadta ...

Amikor a vonat kihaladt Nagymarosról, az I-es őrhely váltókezelőjéhez is ment az utasításellenes rendelkezés: *„a kezdő térközjelzőt hagyd „szabad"-on, és gyere be a forgalmi irodába".* Varga István, a váltókezelő nem ellenkezett, s ezzel ő is megteremtette a vonatutoléres közvetlen veszélyét.

0 óra 15-kor indult el Nagymarosról Zebegény, Szob felé a 148-as személyvonat. *Visszajelentés nélkül, „szabad" állású jelzőnél a foglalt térközbe!* Az ívben fekvő pályán, az engedélyezett sebesség mellett a balesetet a különben éber vonatszemélyzet sem háríthatta el ...

Ezek után ismét feltesszük a kérdést: *hogyan is állunk a vasútnál a fegyelemmel és egymás ellenőrzésével?*

A választ ne siessük el. Előbb ki-ki nézzen szét a saját szolgálati helyén.

Kovács József

A zsüri a brigádnaplókat is figyelembe vette

Pályamunkás szocialista brigádok szellemi vetélkedője

A MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség 33 szocialista brigádjából 12 vágott neki a meghirdetett szellemi vetélkedőnek. A kétnapos versenyre ünnepi külsőt öltött a kultúrterem, s minden benevezett brigád öt-hat tagját ültette oda a zsüri vörös drapériás emelvénye elé.

Ott láttuk a *Kossuth,* az *Allende* brigád csapatát és a többi, arany-, ezüst-, bronz-, vagy éppen még csak zöldkoszorús közösségének együttesét. Általában egy-egy órát kaptak arra, hogy a 190 kérdésre bontott három témakörben 3-3 húzás után bizonyítsák felkészültségüket, illetve jártasságukat. A zsüri a döntésnél figyelembe vette a brigádnaplókat is: *azok tartalma és külső formája óhatatlanul befolyásolta az adott pontokat.* Különben a tét is nagy volt.

— Az első helyezést elért brigád jutalma 1200 forint, míg a második ezer forintot kap — ismertette a feltételek között *Szabó Tibor,* a szakszervezeti bizottság titkára.

Aztán megkezdődött a nagy vetélkedő. Elsőként a Kossuth brigád öt tagja vállalkozott húzásra. *Csuta Mihály* vízvezetékszerelő úgy beszélt a vasúti személy- és áruszállításról, mintha a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál dolgozna. A zsüri tagjai meg is forgatták: *„Mi a vasút feladata?"* A válaszok ismét pontosak, szabatosak voltak, de még így is tudtak mit hozzátenni a többi brigádtagok.

A következő kérdés már a pályafenntartási szaktudnivalókat kérte számon, s csakhamar a kultúra világa következett.

— *Ki volt Guttenberg? Beszéljen a könyvnyomtatás történetéről* — olvasta fel *László József* a kérdéseket.

Nem volt semmi bökkenő. Petőfi, Arany János, Jókai, Táncsics Mihály még közelebbi ismerős ...

Az idő rohant, a „vizsga" sikerült. Jöttek egymás után a többi brigádok, akik ugyanolyan jól — néha kicsit jobban, máskor kissé gyengébben, de egészében — nagyszerűen álltak a próbát.

A szemtanú pedig mindvégig csak arra gondolt, hogy *valami új fordulatot hozott a brigádmozgalomba ez a tanulni vágyás, ez a következetes és fegyelmezett érdeklődés az ismeretek iránt.* S nem véletlen, hogy a felkészítés időszakában, majd a verseny két napjában a szolgálati főnöknek, a párt- és a szakszervezeti titkárnak, minden felelős vezetőnek, tisztségviselőnek legfontosabb ügye volt ez a vetélkedő.

(gergely)

Nyugdíjastalálkozó



A szombathelyi vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága az idén először rendezett nyugdíjas-találkozót, s azon mintegy 250 idős vasutas jelent meg. A gazdasági vezetés nevében Bedőcs Károly, az igazgatóság IV. osztályának vezetője, a munkahelyi kollektíva részéről pedig Meiszner Ferenc szb-titkár köszöntötte a nyugdíjasokat. Képünkön: a találkozó részvevőinek egy csoportja

Harminc éve Szombathelyen

ISMERKEDÉS AZ ÁLLOMÁSFŐNÖK IRODÁJÁBAN

Szelestey Elemérhez, Szombathely állomásfőnökéhez azzal a kéréssel kopogtattam be, hogy ismertessen össze egy olyan vasutassal, aki régi dolgozó és régi szakszervezeti tag is. Írni szeretnék róla ...

Az állomásfőnök leültetett, ő pedig elindult „riportalanyt" keresni. Csak párt perc telt el, s már jött is vissza egy hozzá hasonló, nyílt tekintetű, ősz hajú emberrel.

Nehéz idők jártak

— *Kovács János, állomási levelező* — mutatkozott be.

— Mióta dolgozik itt?

— *Negyvenöt április 22-én léptem a vasút szolgálatába,* vagyis akkor, amikor a felszabadulás után megindult a forgalom Szombathely környékén. Tizenkilenc éves voltam akkor, most negyvennyolc vagyok ... *Ugye, meglepődik, mert többnek gondolt az ősz hajam miatt?* De hát története van ennek ...

A levelező elmondta, hogy előbb pályamunkás lett, később raktári munkásként dolgozott, 1950-ig. Akkor már nem bírta tovább a fizikai munkát, mert a tüdejét betegség támadta meg.

Akkoriban segített rajta először Szelestey Elemér, aki állomásfőnök-helyettes volt még abban az időben: „Kiemelte" a nehéz fizikai munkakörből, és a kocsifelírókhoz osztotta be a személypályaudvaron, ahol aztán ezt a feladatot látta el 1967-ig. *Közben a budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetben végleg meggyógyították. Kovács Jánost.* A húszhónapos betegállomány előtt szakszervezeti bizalmiként tevékenykedett, s visszatérte után — bár a korábbi tisztséget nem vállalhatta, — újra szívvel-lélekkel dolgozott. Jó munkájáért a Kiváló dolgozó kitüntetést is elnyerte.

— *Nagyon sokat köszönhetek a MÁV-nak* — mondotta elbeszélése végén Kovács János. — *A családomat tisztességgel felneveltem: az egyik fiam géplakatos, a másik buszkalauz lett.* Betegségem alatt nagymértékű segélyt kaptam több esetben a szakszervezettől, s most elégedetten élünk *Soltifaludon,* az 1965-ös árvíz után épült családi házban ...

Sok múlik a kölcsönös megértésen

Amikor kettesben maradtunk Szelestey Elemérrel a főnöki irodában, megköszöntem, hogy ilyen derék embert választott írásomhoz.

— Ó semmiség — szólt az állomásfőnök, majd hozzátette: — Azért mutattam be Kovács Jánost, mert ő volt az első, akivel találkoztam az irodából elindulva. Jó vasutas, akárcsak sokan mások, akikkel sosem volt semmi probléma, mióta beálltak a MÁV szolgálatába ...

S ekkor, így beszélgetve jöttem rá véletlenül, hogy az állomás legrégibb dolgozója jelenleg maga az állomásfőnök. 1945-ben már főnökhelyettes volt, miután kocsifelíróként, távirászként és forgalmi szolgálattevőként is több éves gyakorlatot szerzett.

— Mikor kezdte pályafutását?

— *Kilencszázharminchétben, Körmenden. Azután Vépen és Celldömölkön folytattam.* A felszabadulás után tíz évig állomásunk szakszervezeti műhelybizottsági titkára is voltam ...

Kiderült lassanként, hogy a szerénységéről és emberbaráti tetteiről közismert állomásfőnök munkáját már kormánykitüntetéssel, a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatával is elismerték. Sokat törődik beosztottjaival. De vajon mindig van-e a közös gondokra megoldás?

Széttárta a karját, s úgy válaszolt: — *Van, csak nem mindig olyan gyorsan, ahogy szeretnénk.* A megoldás sokszor persze a kölcsönös megértésen múlik. A legújabb problémáink közé tartozik például, hogy a szülési szabadságról visszatérő vonatkísérő nők nem akarnak többé még állandó nappali beosztásban sem utazni. Helyette íróasztalt kérnek, de az igazgatóság területén sincs annyi íróasztal, ahány kisgyermekes édesanya dolgozik nálunk ...

Az új nemzedékért

Már búcsúztunk, amikor belépett a főnöki irodába egy fiatal tiszt, s jelentette, hogy az egyik kolléga nősül. Szeretnék, ha a házasságkötés után az egyik kisállomáson dolgozó ifjú feleség és a férj egy helyen teljesítenének szolgálatot.

A válasz nem sokáig késett: — *Utánanézek, hogy mit tehetek értük ...*

S e sorok írójának gondolatai most már előreszaladtak a távoli jövőbe. Lehet, megtörténhet, hogy 20 év múlva, amikor majd a *Magyar Vasutas* munkatársa beszélget ezzel a házaspárral két évtized történetéről, a beszámoló így fog kezdődni: — *Amikor összekerültünk, a segíteni mindig kész állomásfőnök, Szelestey Elemér, a mi boldogulásunk ügyében is megtette a tőle telhető lépéseket ...*

Szatmári J. István

Új szociális létesítményt adtak át Békéscsabán

(Lapzártakor)

Békéscsabán február 12-én átadták a csomópont újonnan épített szociális létesítményét és vasútüzemi orvosi rendelőjét. (Az átadási ünnepségről lapunk következő számában közlünk részletes beszámolót.)

Munkásfiatalok a szakma élcsapatában

A kiváló ifjú mérnök, technikus és szakmunkás címért csak az versenyezhet sikerrel, akinek a politikai, gazdasági társadalmi ismeretei is meghaladják az átlagos színvonalat. A *szeged-rókusi gépállomáson* két fiatal szakmunkás igen magas szinten adott számot szakmai tudásáról, általános műveltségéről és a szocialista gondolkodásról.

Krisztin István autószerelő 25 éves. 1967-ben érettségizett, majd a tényleges katonai szolgálat letöltése után, 1969-ben került a gépállomáshoz. Az eltelt éveknél többszörösére tehető szakmai múltja, mert foglalkozása hivatássá, szabad idejében pedig hobbyvá vált.

Szüntelen tanulással

— *Az új problémák mindig izgattak* — mondja Krisztin István. — *Négy éve vagyok a gépkocsik adagolóinak szakmai specialistája, és még mindig előfordulnak eddig nem ismert új hibák, amelyeket izgalmas feladat megjavítani. Szüntelen tanulással, új meg új ismeretek megszerzésével lehet csak előre haladni, de megéri.* A munka szeretetén keresztül az egyéni kibontakozásnak nincsenek korlátai.

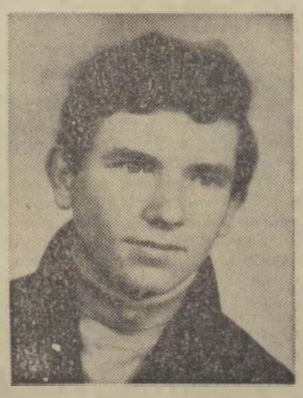
A kiváló ifjú szakmunkás a KISZ-alapszervezetnél vezetőségi tag és a szegedi vasútüzemi KISZ-bizottságánál is ő képviseli ifjú munkatársait. *Politikai ismereteit a marxista középiskolán gyarapítja.*

Szabad idejét a családi körben és kisfiával tölti. Emellett jut még idő szakszerűen kezelt virágkertészetére is. Érdeklődési köre ezzel azonban még nem zárult le. Szereti a zenét és a színházat.

Kiváló szakdolgozat

A gépállomás másik jeles szakmunkását távollétében munkatársa, a párttitkár mutatja be.

— *A szerénységéről közismert Szabó László 24 éves, és 1968 óta dolgozik a gépállomáson. Szakmája szerint járművillamossági szerelő.* Speciális



Krisztin István

ismeretei nélkülözhetetlenek a gépállomáson, amely sokféle járművel rendelkezik. Szakdolgozatának a címe: *„Oszcilloszkópos gyújtásvizsgálat".* Ez a dolgozata kiváló minősítést kapott. Szabad idejét az új ismeretek megszerzése és a sportolás köti le. A SZEOL cselgáncs csapatának állandó tagja.

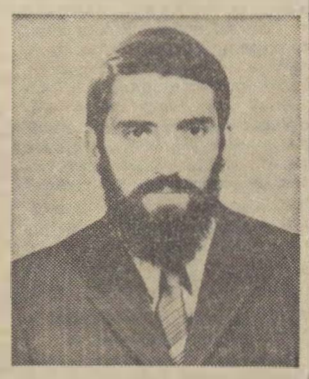
A magasépítés-vezetőségnél három fiatal kőműves, *ifj. Pusztai Mátyás, Koi Ferenc* és *Vigh Mihály* adott számot felkészültségéről. A témát a szigetelés, a födémkészítés és a magasépítményi szerkezetek bontása témakörből választották.

Ifj. Pusztai Mátyás a tervrajzok olvasásával és sokoldalú értelmezésével tűnt ki. Mindhárman az *Út- Vasútépítő Technikum* tanulói. *Vigh Mihály* a magasépítményi előmunkás tanfolyamon szerzett ismereteit hasznosítja jó eredménnyel.

A vizsgabizottság megállapította, hogy a három fiatal beszámolójában érvényesült a szakmájukban eltöltött ötévi gyakorlat sokfajta tapasztalata. Kellő tájékozottságot bizonyítottak az aktuális kül- és belpolitikai kérdések elemzésében is.

Összetart az ifi brigád

A karbantartó szakasz öt kiváló ifjú szakmunkása a legfiatalabb dolgozók közé tartozik. *Strehling András, Patkós József, Török Ernő* és *Tibrik István* asztalosok. *Debreceni Mihály* Diesel-lakatos. Mind az öten a Kilián György ifjúsági szocialista brigád tagjai. Ennek a brigádnak legnagyobb erőssége az összetartás, még szórakozni is együtt járnak. Eredményeik elérésében sokat segítettek patronálóik, *Kovács Sándor* és *Szabó László,* az aranykoszorús *Béke Komplex szocialista brigád* tagjai. Ők szervezték meg az ifjúsági brigádot, átsegítették őket a kezdeti nehézségeken és azóta is egyengetik útjukat. Segítséget adtak az *„Ifjú szakmunkás"* mozgalom keretében a felkészüléshez.



Szabó László

Az ifi-brigád fiatalos lendületével, vidámságával, pezsgő életet varázsol a munkahelyen. Egybehangzóan vallják, hogy jó a munkahelyi közérzetük.

A MÁV Szentesi Építési Főnökség kiváló ifjú szakmunkásainak bemutatását méltán teszik teljessé *Halász Antal* párttitkár szavai:

— *A fiatalok nagyszerű helytállása a „kiváló" cím elnyeréséért indított mozgalomban sokat ér. A munkában, a tanulásban, a szorgalomban és az életben egyaránt jó példát mutatnak.*

Fogas Pál

Szégyen a vasútra és a községre is

Alsóörs állomásnak — úgy látszik — nincs tisztasági felelőse, ezért elszomorító kép tárul az utasok és a járókelők elé a szeméttároló környékén. Ezt egyébként már falugyűlésen is panaszolta a lakosság.

Az úgy látszólag bonyolult, mert *a szeméttárolót elsősorban az Utaselátó használja, de a lakók és az állomás személyzete is igénybe veszi kisebb mértékben.* A tároló két ajtaja rossz kiképzésű, nem felel meg a céljának, ezért a beöntött hulladék zöme mellé megy. Az állomásfőnökség írásbeli sürgetései mind eredménytelenek maradnak, éppen azért, mert nem akad illetékes szerv, amelyik az intézkedés jogát önmagára vállalná.

Ha sem a pályafenntartás, sem az Utaselátó, sem pedig az állomásfőnökség nem talál megoldást a problémára, legalább együttesen kérjék fel a balatonfüredi városi tanácsot a szemét rendszeres elszállítására. *A jelenlegi helyzet ugyanis nem tartható fenn tovább ...*

Kiss Lajos

A KOTRÓGÉPEK MÁR DOLGOZNAK

Megkezdődött Debrecen állomás átépítése

A négy szigetperont tíz méter széles aluljáró köti majd össze

Változatlanul fogadják, menesztik a vonatokat Debrecen állomáson, ahol a felvételi épület előtt a tágas peron parkosított részét már magas deszkapalánk veszi körül, mögötte sárga színű kotrógép karja látszik. Felerősödik a motorzúgás, amint a gép belemar a peron talajába. Az állomás Nyíregyháza felőli oldalán nyitott a palánk. Mély sárban vánszorognak itt kifelé a földdel, törmelékkel megrakott teherautók.

— *Amikor megépült a korszerű felvételi épületünk, a régit lebontották, de a pincefödém a földben maradt* — tájékoztatott *Fekete Sándor* állomásfőnök. — *Most, ahhoz, hogy az aluljáróval, szigetperonokkal és új vágányokkal modernizálhassuk állomásunkat, ki kell szedni a födémeket és a feltöltésre használt földet is. A nyers talajig mindent kitermel a kotrógép.*

640 milliós beruházás

— Melyik vállalat kezdte meg ezt a munkát?

— *A Hídépítő. A múlt év harmadik negyedében ez a vállalat adta át itt, az állomásunk végében a homokkerti felüljárót.* Nem kellett külön felvonulniok hozzánk, hiszen helyben voltak — felelte Fekete Sándor —, és vállalták is, hogy késedelem nélkül megkezdik a 640 millió forintos beruházást.

A most kezdődött rekonstrukció eredményeként két év leforgása alatt — *1975. december 31-e a személypályaudvar építésének befejezési határideje* — teljesen megváltozik Debrecen állomás képe. Négy szigetperont építenek a megfelelő tetőszerkezettel. A szigetperonokat tíz méter széles aluljáró köti majd össze a felvételi épülettel. A felvételi épülethez olyan széles védőpárkányt toldanak, hogy a leendő vágányon álló vonatokat is fedél alatt közelíthessék majd meg az utasok. *Az új pályaudvart 11 vágánnyal alakítják ki.* Ezek közül hármat a tehervonatok részére tartanak fenn: egyet a páratlan, egyet a páros áthaladó tehervonatoknak, valamint egy megelőző vágányt is.

Hatvágányos tároló a személyvonatoknak

Arról, hogy az említetteken kívül mi minden épül még a Debrecen állomás rekonstrukciójára szánt 640 millió forintból *Bihari Mihály* oktatótiszt tájékoztatott, aki az építkezés idejére az itt létesített beruházási kirendeltség állomási összekötője.

— Most végre mód nyílik arra is, hogy megfelelő személyvonat-tárolót létesítsünk hat vágánnyal, ahol majd gépek segítségével takaríthatjuk szerelvényeinket — mondotta. — *Helyünk lesz erre, mert az építési főnökség gépállomása a szomszédságunkból Apafára települ, ahol saját iparvágánnyal megépült a szerelőcsarnok, a tiszántúli nagy pályaépítési gépjavító bázis.* Az úgynevezett belső fatéri rakodó pályaudvart is átépítjük. Területét a jelenleginek kétszeresére növeljük, csatornázzuk és lebetonozzuk. Az itteni vágányokat pedig, amelyeken a kocsirakományok és a darabáru ki- és berakása történik, megfelelően szélesítjük, hogy biztonságosabban mozoghassanak közöttük a rakodógépek és a teherautók. Ehhez úgy nyerünk területet, hogy a Déli sor nevű köves utat kijebb helyezzük.

— A teherpályaudvar kimarad a rekonstrukcióból? — kérdeztük Bihari Mihályt.

— *Dehogy* — felelte a tapasztalt vasutas. — *Ott is sor kerül a vágányok rendezésére és pótoljuk a két vágányt, amelyeket a villamosításnál megszüntettek.*

800 adagos üzemi konyha

— Masépítési része is lesz a beruházásnak?

— *Természetesen. Megépül az új központi üzemépület. Ebben a négyemeletes épületben kap helyet az étkezdénk és a 800 adagos üzemi konyhánk, továbbá a kereskedelmi, a távközlő- és biztosítóberendezési főnökség és a szertárak.* Az épület negyedik emeletén a forgalomirányító központunkat alakítjuk ki. Itt lesz majd az integra-dominó biztosító berendezés központja, amellyel az ötödik ötéves terv során szerelik fel állomásunkat. Csak azután kerülhetnek lebontásra a régi váltókezelő tornyok.

A nagyforgalmú állomáson, ahol 50—60 ezer utas fordul meg naponta, nehéz feladatot jelent az építkezések és a forgalom kölcsönösen zavartalan biztonságos lebonyolítása.

— Igyekeztünk jól felkészülni a rekonstrukcióra — mondotta erről az állomásfőnök —, hogy sem utasbiztonsági, sem forgalombiztonsági szempontból ne legyen rosszabb a helyzetünk az eddigieknél. *Most, az építkezés első fázisában az érkező utaskijárót lezártuk, mert ott épül az aluljáró. Viszont a felvételi épület két végénél kijárókat létesítettünk és a szolgálati kijáratot is megnyitottuk az utasok előtt.* Állomásunk Nyíregyháza felé eső végénél ideiglenes gyalogos felüljárót építettünk és ezalatt napközben zavartalanul mozoghatnak az anyagszállító teherautók.

Régit, csak új vágányért

— Egyébként megállapodtunk a kivitelezővel — vette át ismét a szót Bihari Mihály —, hogy csak új vágányért adunk régit. Ezért a felvételi épület előtti szabad területen előbb megépítenek két szigetperont négy vágánnyal, s csak azután adjuk át nekik fölszedésre a meglevő első négy öreg sínpárunkat.

Több forgalomszabályozó intézkedéssel igyekeznek tehát mentesíteni Debrecen állomást az átmeneti időszakra. *Jó néhány helyi vonatpár csak Vásártérig közlekedik, több mellékvonali szerelvényt pedig csak egyesítve hoznak be Debrecen állomásra.* Az átmenő tehervonatokat Apafán vizsgálják, ott cserélik a személyzetet is, hogy Debrecen állomáson csak éppen áthaladjanak.

— Az első négy új vágányt a tervek szerint még az idén meg is nyithatják majd a forgalom számára. Az aluljáró átadására sajnos, csak a személypályaudvari munkálatok legvégén kerülhet sor, mert a további szigetperonok és vágányok építéséhez ez szolgál majd anyagszállító útvonalként a kivitelezők számára. *A legfőbb törekvésünk, hogy az átépítés ideje alatt is balesetmentesen bonyolítsuk le forgalmunkat* — mondotta befejezésül Debrecen állomásfőnöke.

L. J.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Szabó Bélát MÁV vezérigazgató-helyettessé nevezte ki

Kiegészült a vasút legfelső vezetése — mondta *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, amikor február 8-án a Vasúti Főosztályon átadta a kinevezést *Szabó Bélának*, a MÁV új vezérigazgató-helyettesének.

A beiktatáson részt vett *Rödönyi Károly* államtitkár, *Földvári László* miniszter-helyettes, *Szabó Antal* főtitkár, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Győrffy József*, az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Osztályának munkatársa, valamint a tárca több főosztályvezetője és a vasút vezetői.

A MÁV új vezérigazgató-helyettese 1921-ben született, és 1941-ben lépett a vasút szolgálatába. Végigjárta a vasút „iskoláját", először forgalmi szolgálattevő, állomásfőnök, majd osztályvezető-helyettes. 1957-től forgalmi osztályvezető a miskolci igazgatóságon, majd 1961-től vasútigazgató-helyettes Debrecenben. 1964-ben gazdasági mérnöki oklevelet szerzett az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen*. 1966-tól, mostani kinevezéséig a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője volt.

A MÁV GÉPJÁRMŰVEI A KÖZUTAKON

A közúti közlekedés fejlődése világjelenség. Sajnos az is, hogy a legtöbb országban félelmetesen növekszik a közúti balesetek száma.

A szakemberek véleménye szerint *nem törvényszerű következmény, hogy a forgalom növekedésével arányos mértékben növekedjék a balesetek száma is.* A balesetek okainak gondos elemzése azt bizonyítja, hogy a közúti balesetek döntő többségét a közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyása, az ital, a felelőtlenség okozza.

Együttműködés a rendőrséggel

A balesetek megelőzése nemcsak a rendőrség feladata, hanem társadalmi érdek is. Ezt a Minisztertanács 2024/1972. számú határozata a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos intézkedésekről szóló megállapításaiban nyomatékosan kiemelte. Ebből adódóan nem csupán a speciális közúti közlekedési vállalatoknak kötelességük a hatékonyabb balesetmegelőzési tevékenység biztosítása, hanem minden vállalatnak, intézménynek, így a vasútnak is.

A MÁV gépjármű-üzembentartóként is nagy válaat, hiszen számtalan személy-, teher- és speciális rendeltetésű gépkocsi járja az országutakat.

A vasútnál is vannak olyan közös feladatok, amelyek megvalósításához igénybe kell venni a társadalmi, illetve felügyeleti és rendészeti szervek együttműködését. Az ilyen együttműködés révén például hatásosabb lehet egy-egy általános ellenőrzés és a felelősségrevonás. Ezen túlmenően keresni kell a saját hatáskörben megoldható, megelőzhető problémákat. Ami egy-egy részterületen, vagy egy-egy meghatározott munkakörben dolgozó emberektől személy szerint elvárható, azt meg is kell követelni.

Ha törött a tükör?

A gépkocsivezetőktől elsősorban azt várja mindenki, hogy szállítási feladataiknak eleget tegyenek. Azzal viszont már kevesebbet törődik bárki, hogy a gépkocsivezetők sokszor szabálytalan utasítást, feladatot kapnak.

A rendőrség a megmondhatója, hányszor fordul elő például, hogy vállalati gépkocsivezetők autóbuszt vezetnek, noha *jogosítványuk nem érvényes „D"-kategóriájú járművekre.* Máskor a közúton nem közlekedtethető vontatványt szállítanak, mert ugyanazt kollegáik is megtették a munkahelyi vezető kérésére. Megtörténik továbbá, hogy szabálytalanul vesznek igénybe bizonyos útvonalakat, miközben szinte bújkálnak a rendőrök elől.

A járművezetőnek kötelessége, hogy műszakilag kifogástalan járművel vegyen részt a forgalomban. Ha törött a visszapillantó tükör, vagy rossz az irányjelző, vizsgálni kell, hogy az minek a következménye, s aszerint kell intézkedni. Ennek ugyanis oka lehet a járművezető nemtörődömsége, esetleg az alkatrész raktári hiánya, vagy éppen a gépjárművek helytelen őrzése.

Egy-egy közúti menetirányítónak, vagy gépkocsielőadónak *nem meríthető ki a hatáskörét a fuvarfeladatok elvállalása és a jármű elküldése*, illetve fuvarba irányítása, hiszen ugyanilyen fontos felhívnia a járművezető figyemét az adott járműre vonatkozó korlátozásokra, az árufélesség sajátosságaira, az útvonal veszélyeire stb.

Többször tapasztalható, hogy a vállalati külső-belső ellenőrök leszűkítik a tevékenységüket a menetlevelek, szállítmányok ellenőrzésére. *A közlekedési szabályok megszegését, a műszaki hiányosságokat teljesen figyelmen kívül hagyják.* Nem egy esetben — például koccanásos baleseteknél — ők maguk adnak szabálytalan utasításokat a járművezetőknek. Nem szabad elfelejteni, hogy a vállalati ellenőrök elsődleges feladata a balesethez vezető szabálytalanságok feltárása (helytelen rakodás, ittasság).

Napjaink változó közlekedési rendje a fuvarozó és a fuvaroztató harmónikus együttműködését igényli, így például a kölcsönös tájékoztatást, a járművezetők munkájának könnyítését.

Az általános baleseti okok arra figyelmeztetnek, hogy mélyebben kell keresni azokat a tényezőket, amelyek közvetve teszik lehetővé a veszélyhelyzetek kialakulását, vagyis *a járművezetőket nem szabad problémáikkal magukra hagyni*, s a balesetekert a felelősséget minden esetben egyértelműen rájuk hárítani.

Az elmondottak megszívlelésével a gépjárművezetők nagymértékben hozzájárulhatnak a közlekedés biztonságának megszilárdításához. *Minden gépjárművezető gondoljon arra, hogy a legjobb fék az óvatosság.* A személy- és vagyonbiztonság megőrzése valamennyiünk kötelessége, társadalmi közös ügy.

Sztéhlo György
r. százados

AZ EREDMÉNYEK LÁTTÁN

Mindig együtt örült a vasutasokkal

Törökbálinti otthonában kerestük fel Lindner Józsefet, a néhány hónapja nyugdíjba vonult vezérigazgató-helyettest. A szüntelen tevékenység, a tanácskozások, előadások, kiutazások régiója után mivel tölti most a napjait.

— *Ma is szokatlan, ha nyugdíjas, mennyire ráér az ember* — fogad mosolyogva. — *A sok műszaki tanulmány után most végre szépirodalmi könyveket is kézbevehetek, bevallom, sok a „restanciám".*

Pécsett kezdte pályafutását

— Akkor mostanában bizonyára jut ideje az emlékek felidézésére, rendezgetésére is — jegyeztük meg, és arra kértük *Lindner Józsefet*, aki aktív vezetőként már oly sokszor nyilatkozott lapunknak a vasút eredményeiről, terveiről, hogy ezúttal önmagáról beszéljen.

— *Mit mondhatnék magamról?* — kérdezte. — *Hiszen az én pályafutásom is ott kezdődött, ahol a mozdonyvezetők általában, a satupad mellett.*

Emlékei valósággal megelevenednek, amint arról kezd beszélni, hogyan dolgoztak annak idején, 1941-ben a pécsi fűtőházban, amikor mozdonylakatosként a MÁV-hoz került. Amikor 1944 végén Pécs felszabadult, ezernyi munkástársával együtt ő is tudta, hol a helye, és az első között lépett a kommunista pártba. *Részt vett a vasút újjáépítésében, sőt, amikor a Bakony térségében még dörögtek az ágyuk, a szovjet katonák irányításával már vonatokat továbbított.* Amint lehetett, 1945 márciusában vonatot hozott a felszabadult Budapestre is. Legjobb tudásával dolgozott, és a párt szavát terjesztve igyekezett politikai tartalmat is adni a munkának. Több mozdony kellett az ország újjáépítéséhez. Munkástársaival 2—3 rossz gépből csinált egy használható 328-ast. *1949-ben élmunkás lett, két évvel később sztahanovista.* A párt hamarosan felfigyelt a tehetséges és szorgalmas mozdonyvezetőre, aki kiváló eredményeket ért el a szocialista munkaversenyben. A fűtőházfőnök helyettese lett, majd nem sokkal ezután a pécsi vasútigazgatóság vontatási osztályának vezetését bízták rá.

— Nem mondhatom, hogy könnyű dolgom lett. Igaz, hogy szakmai tapasztalataim segítettek a sok-sok probléma megoldásában, de a vezetést, az adminisztrációt meg kellett tanulni — emlékezett Lindner elvtárs ezekre az időkre. — *S azután a még keményebb tanulás évei következtek a munka mellett, mert egyetemre küldött a párt.*

Bátran kezdeményezett

A MÁV-vezérigazgatóság forgalmi szakosztályát vezette már, amikor diplomát szerzett az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen.*

— *Az egyetemen megtanultam a közlekedéstudományt és kiváló szovjet szervezési módszereket ismertem meg* — folytatta. Elavult gépekkel és kiöregedett kocsiparkkal dolgoztunk, így igen nagy szükségét láttam annak, hogy legalább a fejlett szervezési módszerek elterjesztésével segítsük a vasútüzemet. Előadásokat tartottam, de amiről szóltam, eleinte idegenkedve fogadták. *Mégsem volt hiábavaló a kezdeményezés, mert a jó gondolatokat megértették mindazok, akik számára hivatás a vasút, és különösen megértették, hasznosították is a fiatalok.* Mindig szeretettel gondolok a fiatal vasúti tisztjelöltekre, akiket tanítottam. Ezek a fiatalok lelkes szorgalommal valóban egyetemi színvonalon sajátították el a vasúti üzemszervezést és gazdaságtant.

Lindner József nyugdíjba vonulása előtt 11 éven át volt a MÁV vezérigazgató-helyettese. Munkássága elismerésében nem volt hiány, sőt a vasút nemzetközi munkájában betöltött szerepével, tudományos munkásságával európai szaktekintélyre tett szert. *Különösen jó, gyümölcsöző munkakapcsolatokat épített ki a szocialista országok vasutaival, elsősorban a szovjet vasúttal, annak vezetőivel.* Nem mulaszthattuk el megkérdezni, hogy ebből az időszakból mire emlékszik vissza a legszívesebben.

Fegyelmezetten, balesetmentesen

— Bár a vasút vezetésében dolgoztam, számomra is mindig az adott örömet a munkában, ami a vasutasoknak. *Mozdonyvezetőinkkel, forgalmi szolgálattevőinkkel és vonatkísérőinkkel együtt tudtam örülni a korszerű Diesel-mozdonyoknak, a villamosításban elért eredményeinknek.* Pártunk politikáját követve mindig arra törekedtem, hogy lehetőségeink szerint minél inkább javítsuk a nehéz és felelősségteljes szolgálatot teljesítő vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit. Talán ezért is volt, hogy mindenkor a legnagyobb támogatást kaptam munkámhoz a szakszervezet vezetőitől, elsősorban *Szabó Antal* főtitkár elvtárstól.

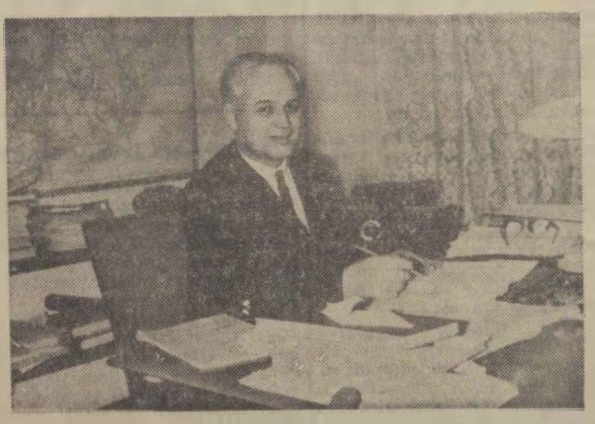
— Sokéves tapasztalatai alapján mit tanácsol a vasutasoknak?

— Csak azt, amit aktív koromban is oly sokszor elmondtunk: *a fegyelmezett, körültekintő pontos munkát, hogy baleset nélkül menjen az üzem.* Mert a baleset, ezt soha nem szabad a vasúton szem elől téveszteni, rendszerint helyrehozhatatlan következményekkel jár.

— Milyen kapcsolatban maradt a vasúttal?

— *A hivatásától sohasem tud elszakadni az ember, s én nem is szeretnék. Társadalmi munkaként tovább is dolgozom a Közlekedéstudományi Egyesület vasútüzemi szakosztályában.* Meg azután a leányom és a két fiam is vasutas dolgozó, így a vasút munkája, gondja nálunk már szinte családi ügy...

Lőrincz János



Lindner József vezérigazgató-helyettes „aktív vasutas" korában

Szociális létesítmény épül Tapolcán

A balatoni üdülőforgalom mindjobban növeli *Tapolca* vasúti csomópont jelentőségét. Részben ezzel, és az itt szolgálatot teljesítő vasutasok munkájának megbecsülésével függ össze, hogy az állomáson megkezdték egy új, többszintes szociális épület létesítését.

Az építkezés még a kezdetnél tart — szállítják a felhasználásra kerülő építési anyagokat és végzik az előkészítő talajmunkálatokat —, de a vasutasok jól tudják, hogy munkakörülményeik javulására, szociális ellátottságuk még teljesebb biztosítására már nem sokáig kell várniuk.

Bognár Károly

RETLEKTORFÉNYBEN A VASÚTI REKONSTRUKCIÓ

Jubileumra készül Szolnok, a vasutasok városa

Szocialista szerződést kötöttek a kivitelezésben részt vevő vállalatok a városi pártbizottság javaslatára

Szolnokot a közlekedés tette jelentős településsé. Már a római korban fontos átkelőhely volt. Itt vezetett át a kereskedelmi út a két római tartomány: *Pannónia és Dácia között.* A Tisza-parti város gazdag történelmi múltját értékes régészeti, okleveles anyagok bizonyítják. A honfoglalás korában települt ide a Szolnok nemzetség, amelyről nevét is vette. I. István korában várispánság és megyeszékhely, amelynek védelmére vár is épült.

Feltámad a történelem

Fontos közlekedésföldrajzi jelentősége nemcsak településfejlesztő hatású volt, hanem a hadak útjává is tette. Hiteles feljegyzések szerint tizennégyszer pusztult el csaknem teljesen, de mindanyiszor újraéledt. Másfélszáz éven át a törökök bitorolták. A XVIII. században városias ranggal rendelkező település: *sószállítása, fafeldolgozása országos jelentőségű. A múlt században a gőzhajózás megindítása és a vasút idevezetése közlekedési, kereskedelmi jelentőségét növelte.* A mai Szolnok megindult a nagyvárosias fejlődés útján. Ehhez alapvetően hozzájárul az itt dolgozó 6 ezer vasutas.

A vasutasság városformáló, történelemalakító szerepéről, a város társadalmi életében betöltött hivatásáról vallott a szolnoki vasutasok két vezetője: *Brezvai István*, a párt városi bizottságának titkára — aki korábban MÁV-dolgozó volt —, és *Pál Szabó Károly*, a járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára. Természetesen arról is szóltak, miként készülnek a szolnoki vasutasok a várossá nyilvánítás 900. évfordulójára.

A beszélgetés során felelevenedett a szolnoki munkásmozgalom története, melyben meghatározó szerep jutott a vasutasságnak. *A MÁV javítóműhelyben alakult meg 1919-ben az I. Páncélos Vörös Ezred. Itt dolgozott F. Bede László, aki szervezője volt Szolnokon a Kommunisták Magyarországi Pártjának, majd tagja lett a Tanácsköztársaság idején a megye háromtagú direktóriumának.* Horthy pribékjei végeztek vele. A vasutas mártír nevét Szolnokon utca őrzi és róla nevezték el a munkásőrség Szolnok városi zászlóalját.

A felszabadulás után több száz vasutas dolgozó vállalt felelős párt-, szakszervezeti- vagy állami funkciót a városban, a megyében és az országos irányításban. *Sándor László*, a párt városi bizottságának első titkára a tanoncévek után 1949-ben lett a műhely lakatosa. Ma is fejből sorolja a tanoncok névsorát, akiknek többsége — csakúgy, mint ő — magasabb szinten, a vasutasságért, a város lakóiért dolgozik. *A városi pártbizottság első titkára és egyik titkára vasutas.* Így nem lehet azon sem csodálkozni, hogy a városi pártapparátus 40 százaléka korábban MÁV-dolgozó volt. Hasonló a helyzet a Szakszervezetek Megyei Tanácsánál. *Vasutas volt korábban a KISZ megyei bizottságának első titkára és a városi KISZ-bizottság titkára is. Egyébként az ellenforradalom után a járműjavítóban bontott zászlót a megyében először a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség.*

Emlékmű a 900. évfordulóra

A város lakosai megbecsülik a vasutasokat. Ez megmutatkozott akkor is, amikor a város vezetői megkérdezték a szolnoki polgároktól: — *hol állítsák fel a 900. évfordulóra készülő emlékművet?* A megkérdezettek háromnegyed része arra szavazott: *az épülő új vasútállomás előtti téren, hogy emlékeztesse a Szolnokra érkezőket; — a város fejlődésében, szocialista nagyvárossá fejlesztésében döntő szerepe volt és van a vasútnak, a vasutasságnak.*

A jubileumi ünnepség 1975. augusztus 20-án lesz, de már ebben az esztendőben is egymást követik a rendezvények, az évfordulóval kapcsolatos tudományos ülésszakok és kiállítások.

A városi pártbizottság vezetői nem titkolják, hogy a legfontosabb feladatnak tekintik a vasúti rekonstrukció eredményes befejezését. *A pártbizottság kezdeményezésére a kivitelezésben részt vevő vállalatokkal szocialista szerződést kötöttek.* A jó koordinációnak is köszönhető, hogy a program első ütemének 5 évre tervezett feladatait 2 hónappal a kitűzött határidő előtt teljesítették. A pártbizottság most a Diesel-program megvalósítását segíti hasonló módon: *a negyedévenkénti koordinációs tanácskozásokat a városi pártbizottság első titkára vezeti.* Tavaly decemberben megtárgyalták: hogyan teljesítették a kivitelezők az 1973-ra tervezett feladatokat. Megállapították, hogy nehézségek mutatkoznak a sín- és kapcsolószerek biztosításában. Brezvai István kapott megbízást, hogy folytasson tárgyalásokat a zavartalan anyagellátás ügyében.

Üdülőtelep a vasutasok kezdeményezésére

A város vezetőinek tehát szívügye a vasúti rekonstrukció. Az új személypályaudvar és a felvételi épület a közös erőfeszítés nyomán bizonyára teljesen elkészül a 900. évfordulóra.

A 6000 szolnoki vasutas évről évre sokat dolgozik azért, hogy szépüljön a Tisza-parti város. A folyó bal partján korszerű üdülőtelep létesült. Itt is a vasutasok voltak a kezdeményezők az építésben: *a járműjavító üdülője készült el legelőször és ma is a Tiszaliget legkorszerűbb üdülője. 16 millió forintot ér és értékét csak növeli, hogy kétharmad részben társadalmi munkával építették az üzem szocialista brigádjai.* A járműjavító, a pályafenntartás és a vontatási főnökség szocialista brigádjai építették a szolnoki úttörők örömére a ligeti kisvasutat.

A vasúti csomópont 250 szocialista brigádjának vállalásai között egyébként kivétel nélkül megtalálható a jubileumi munkafelajánlás. *Kommunista szombatokat rendeznek és a munkájukért kapott pénzt felajánlják városszépítési célokra.* A már említett emlékmű anyagi fedezete is úgy jött össze, hogy 1 millió forint értékben emlékbélyegeket adtak ki. Ezekből, mintegy 100 ezer forint értékben vásároltak a vasutasok.

A vasutasok részt vesznek a parkok építésében, a gyermekintézmények karbantartásában és bővítésében, hozzájárulnak a sportlétesítmények építéséhez. Nem csoda, hogy 20 vasutas brigád szerezte meg eddig a városi tanács *„Társadalmi munkáért"* járó elismerését.

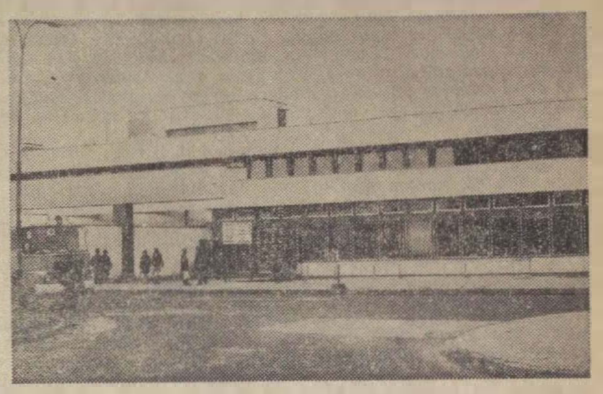
Baráti segítségnyújtás

A 900. évfordulóra készülődő várost a szakmai szakszervezetek vezetői közül először a vasutasok szakszervezetének főtitkára és egyik titkára látogatta meg. Megvitatták a helyi vezetőkkel, hogy mit tehet a vasutasok szakszervezete és a szakszervezeti tagság a jubiláló városért. *(Erről a tanácskozásról lapunk hasábjain már beszámoltunk.* A szerk.) A baráti segítségnyújtásért nagyon hálásak Szolnok város vezetői. Tudják, hogy a vasutasok szakszervezetének segítségére lehet számítani, hiszen a már elkészült Mátyás király úti bölcsőde fejlesztéséhez is *1,6 millió forinttal hozzájárult a szakszervezet,* a járműjavítóban pedig az eddiginél korszerűbb üzemi gyermekintézmények készülnek, ugyancsak a szakszervezet anyagi segítségével.

A vasút a múlt század közepe óta új lendületet adott Szolnok fejlődésének. A város ma már központja az alföldi olajkutatásnak és a vegyiparnak is. Az ipari munkások negyede viszont vasutas és alig van olyan szolnoki család, amelynek egy, vagy több tagja ne lenne közvetlen munkakapcsolatban a vasúttal. Ezért zártuk azzal a beszélgetést, hogy vasutas helytállással köszönti a várossá válás évfordulóját a vasutasok városa.

Kőhidi László

Építkezés közben...



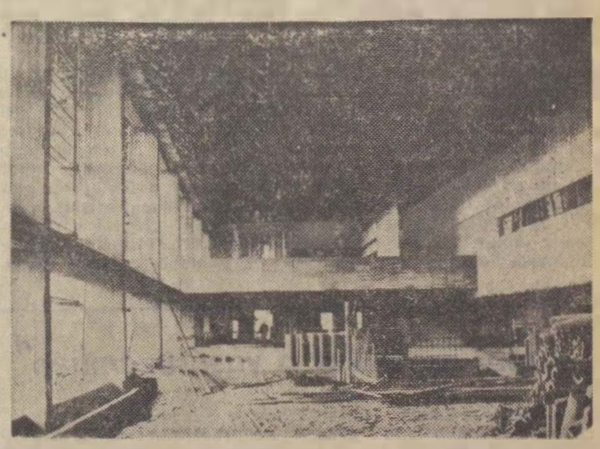
Szolnok személypályaudvar új felvételi épületének egy részét hivatalosan is megnyitották



Parkoló gépkocsik az állomás előtti téren



Az ülőhelyekkel ellátott pénztárcsarnokban — bár a hely még szűkös — kényelmesebben várakozhatnak vonatjukra az utasok, mint korábban a lebontásra ítélt régi épületben



Szolnok várossá nyilvánításának 900. évfordulójára teljesen elkészül a korszerű váróterem. Addig még sok munka vár az építőkre.

(Laczkó Ildikó felvételei)

Ha az állomásfőnök „közéleti ember..."

Mór nagyközségben — mint általában más településeken — a hajdani vasútépítéskor úgy számítottak, hogy ezt a veszélyes üzemet a községtől jó messzire vezetik el. *Így történ, hogy Móron legalább három kilométer az út az állomástól a központig.* De a vasút és a község között már nincs üres terület. Szinte minden telek beépült lakóházakkal.

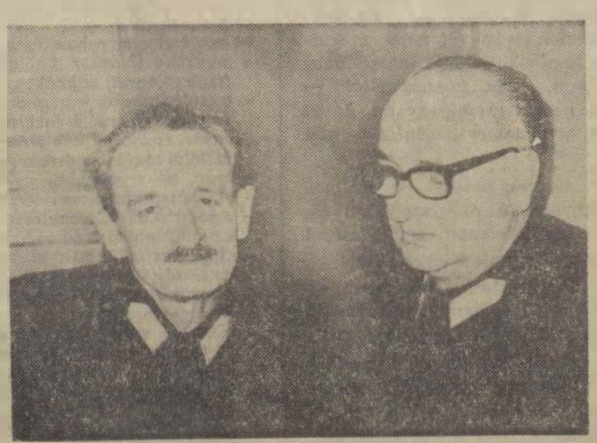
Az állomás nem tartozik a legforgalmasabbak közé, a vasutasoknak azonban így is sok munkájuk van, hiszen *ők szolgálják ki a balinkai—kincsesi bányaüzemeket és Pusztavámot is.* A személyforgalom nem, de a teherszállítás szempontjából egyre nő az állomás fontossága.

Fehérvári Dezső állomásfőnök 1955 óta teljesít szolgálatot Móron. Negyvenhét ember dolgozik a keze alatt, de 16-tal több lehetne, ha a hiányzók helyeit be tudnák tölteni.

— *Főként a forgalomnál nincs utánpótlás* — mondja az állomásfőnök. — *Az állomás dolgozóinak átlagéletkora 46 év. KISZ-korosztálybeli tagunk mindössze egy van.* Amikor a tsz-szervezés folyt, akkor nem hiányzott a munkáskéz. Később ebbe a nagy községbe is betelepült néhány gyár és sokan hátat fordítottak a vasútnak.

— A pályaválasztásban nem segítenek a fiataloknak?

— Dehogynem. Az iskolákban igyekszünk a vasutasmunkát népszerűsíteni, a fiatalokat meghívjuk, nézzék meg az állomás vasúti berendezéseit. *A nagyközségi tanáccsal a lehető legjobb kapcsolatunk van, és magam is tanácstag vagyok.* A tanács is segít. Dehát — egyelőre az ipari üzemek vonzóbbak. Pedig volt idő, amikor sok fiatal vasutas nevelkedett nálunk. *Mrázik Angéla*, az Üttörővasút Előre állomásának főnöke is itt ismerkedett a vasúttal. Édesanyja ma is itt dolgozik a pályafenntartásnál. Ugyancsak mi neveltük *Varsányi Józsefet*, Komárom állomásfőnökhelyettesét. De a környéken is sok, nálunk nevelkedett fiatal dolgozik. Büszkék vagyunk rájuk és hisszük: *lesz még módunk rá, hogy újabb és újabb fiatalokat adjunk más állomásoknak.*



Az állomás két vezetője: Fehérvári Dezső állomásfőnök (balról) és Varga József szb-titkár rendszeresen megtárgyalják a közös teendőket

(Fotó: Bajó)

A tizenkilenc éve Móron dolgozó állomásfőnök azonkívül, hogy tanácstag, a nagyközségi pártbizottságnak is tevékeny tagja. A tanácsnak egyébként két vasutas tagja van.

— Vannak-e lakásgondjaik?

— *Nálunk mindenkinek van lakása. A tanács mindig megérti helyzetünket és nem zárkózik el a segítés elől. Jelenleg abban a helyzetben vagyunk, hogy Pusztavámon egy szolgálati lakás üresen áll.*

Az állomásfőnök hogyan tudja összeegyeztetni felelős beosztását a közéleti tevékenységgel?

— Egyáltalán nincs a vasút kárára, sőt, szélesebb látókörrel még jobban dolgozik az ember. Egyébként *Varga József*, szb-titkár személyében olyan munkatársra találtam, akire mindig lehet számítani. Nem dicsekvésképpen, csak igazolásul hadd mondjam el: *az elmúlt öt esztendőben jó munkánkért mindig megkaptuk az igazgatóság és a szakszervezet dicséretét.* Szállítási tonnatervünket — a munkaerőgondok ellenére is —, tavaly 120 százalékra, a berakási tonnatervünket 105 százalékra teljesítettük. Két szocialista brigádunk, a Petőfi és a Dózsa György mindent megtett a sikerért. Mondhatom: *minden nehézségünk ellenére is jó itt dolgozni.*

Balogh József

Fórum — Bánréve állomáson

Bánréve állomás kultúrtermében találkozott január 28-án a község lakossága a tanács, valamint az ózdi járási pártbizottság vezetőivel. A *Fórum* címmel rendezett vitaest célja az volt, hogy a vezetők válaszoljanak a lakosságot foglalkoztató kérdésekre.

A fórumon vasutasok is szép számmal vettek részt, élükön *Hortobágyi János* állomásfőnökkel. *Soós Ottó*, az ózdi járási pártbizottság első titkára és *dr. Vodilla Barna*, a megyei tanács járási hivatalának elnöke részletesen beszámolt a világpolitika időszerű eseményeiről, hazánk nemzetközi szerepéről, növekvő tekintélyéről, a népgazdaságban elért újabb eredményekről és a további feladatokról, *a helyi közös gondokról s tervekről.*

A vasutasok munkáját, a közlekedést csak elismerés illette ezen a széles témakört felölelő fórumon. Elhangzott többek között az is, hogy a közös tanács négy községben tavalyelőtt indított, családonkénti társadalmi munkaversenyben — amelynek keretében mintegy kétszázezer forint értékű közmunkát végeztek a lakosok — *a vasutas családok tagjai is jó példát mutattak, s a bánrévei tanács négy községe 1973-ban első helyezést ért el az ózdi járásban.* Az elhangzott felszólalásokból arra következtethetünk, hogy az idén is sok gondot, problémát megold majd a bánréveiek közös erőfeszítése.

Murányi Tibor

Tíz emelet bosszúság

Életünkben sok az öröm, de tagadhatatlan az is, hogy mások hanyagsága, közömbössége, kötelességmulasztása miatt gyakran keserű és jogos panasz tör ki belőlünk. Mennyire örültünk például valamennyien, amikor a múlt év első napjaiban beszámolhattunk olvasóinknak *a rákospalotai Landler Jenő vasutas lakótelep* modern toronyházainak előrehaladott építéséről és az első lakók — hatvanöt család — beköltözéséről.

Ami a keserűséget és a panaszokat illeti: erről sem hallgathatunk. *Súlyosbítja ráadásul a helyzetet, hogy most már nem 65, hanem mintegy 200 vasutascsalád (600 ember) életét mérgezi egyes hivatalok, különböző vállalatok élén álló felelős személyek nemtörődömsége.* Az, hogy nem működik a lift, rossz a kaputelefon, zavarok támadnak a fűtésben, vagy például az, hogy hónapokon át sehol senki nem gondoskodott az összegyűlt szemét megfelelő tárolásáról és elszállíttatásáról.

Ahelyett, hogy szaporítanánk a szót annak leírásával, mit jelent az itt lakó dolgozóknak, sőt szívbeteg nyugdíjasoknak, operált betegeknek, terhes, illetve kisgyermekes édesanyáknak hat-nyolc vagy tíz emeletet naponta többször is megmászni, térjünk mindjárt a sokkal „prózaibb" tényekre, mindenekelőtt a XV. kerületi tanács vb illetékes osztályának 1974. január 28-án hozott határozatára. E határozat ismeretében viszonylag könnyebb eligazodni a tervező, kivitelező és beruházó vállalatok közötti viták útvesztőjében.

„Kötelezem a MÁV Budapesti Igazgatóságát, hogy a Bp. XV., Rákosi út 106. számú házban a liftet 15 napon belül helyeztesse üzembe" — hangzik a határozat, majd ennek indoklása így szól: *„A lakók bejelentései és a helyszini ellenőrzés alapján megállapítottam, hogy a MÁV Budapesti Igazgatósága kezelésében levő tízemeletes lakóház személyfelvonója műszaki hiba miatt 1973 karácsonya óta nem üzemel, s a műszaki hibát azóta sem háritották el.* A szükségesnél hosszabb ideig tartó javítás a 17/1973. (V. 15.) ÉVM sz. rendelet 7. §-ába ütközik, sérti a lakók érdekeit, amit súlyosbít az a körülmény is, hogy a kaputelefon sem üzemképes. *A felvonó üzembentartása a MÁV Budapesti Igazgatóságának — mint a ház kezelőjének — az idézett jogszabályokban előírt feladata,* ezért az 1964. évi III. trv. 37. §. c. pontja alapján határoztam a rendelkező rész szerint."

A kemény szavak még helyénvalóbbak, ha tudjuk azt is, hogy a lift nemcsak karácsony óta rossz, hiszen azelőtt ugyancsak gyakran állt hosszú heteken, hónapokon keresztül itt is és szomszédos házakban is. Megtörtént közben, hogy a hiba bejelentése után hetek múlva csupán azért jelent meg a helyszínen egy-egy hivatal küldötte, hogy megkérdezze: *„tényleg nem működik a felvonó?"* A szerelők pedig, akik a szükséges javítást elvégezték volna, a megismételgetett *„igen, rossz a felvonó!"* válaszok után sem érkeztek meg.

Nem szabad feltételezni felelős vezetőkről, hogy nem követtek el minden tőlük telhetőt a lakók érdekében a hibák végleges kijavításáért — nyugtatgatja a józan ész a panaszosokat. Csakhogy erre sorban előkerülnek az ellenkező állítás írásos bizonyítékai.

A MÁV Budapesti Igazgatósága például még a fentebb idézett tanácsi határozat kiadása előtt néhány nappal is azt fejtegette a lakóbizottság panaszára írt válaszában, *hogy rossz helyen kopogtatnak a lakók, ha az igazgatóságtól reménlnek segítséget,* illetve nem is teljesen igaz, amit állítanak. Mert: „a hibák kijavítása folyik...", meg aztán „a házban nem is jelentkeztek fűtési problémák", ... ha pedig mégis — hiszen december 14—15-én egyáltalán nem fűtötték a lakásokat — „csak tévedésből állították le a kazánok vízellátását biztosító főelzárót..."

Ugyanez a levél azt is elárulja, hogy a kaputelefonok javítására hivatott ugyan az igazgatóság távközlő automatikai üzemeltetési és fenntartási főnöksége, de a munkát *„csak a garanciális idő lejárta után fogja elvégezni"*. Mellékes persze, hogy a garancialevél közben elveszett (?!), s hogy a jótállás lejártáig mi lesz a lakókkal a lifttel sem rendelkező toronyházakban.

Ezt megelőzően többek között egy porolóállványt kért a lakóbizottság az igazgatóságtól. A válasz még erre is az volt, hogy *nem lehet, rontaná a városképet.* Csoda-e, hogy *Pataki Béla*, a XV. kerületi tanács vb-elnöke, aki egyúttal a vasutas lakótelep tanácstagja is, egyszerűen csak annyit mondott: — *Érthetetlen! Ez az emberek gondja iránti közömbösség teljesen érthetetlen, mert a válasz nem igaz...*

Hosszúra nyúlna cikkünk, ha tovább ecsetelnénk az új házak lakóinak sérelmeit, a hibák gyors elhárítása, kijavíttatása helyett az illetékes ügyintézők által választott „kényelmesebb megoldások" formáit, a beruházás megvalósítása mögött húzódó jogesetek hosszúra nyúlt vitáit. A lényege mindennek úgyis csak az, hogy a lakók jogos panaszait minél előbb orvosolni kell, *s erre mindenekelőtt a budapesti igazgatóság és annak épületfenntartási főnöksége hivatott.*

A vasutas lakótelepen élő családok joggal várják el, hogy ennek a kötelezettségnek az említett szervek vezetői és dolgozói mindig lelkiismeretesen, s mielőbb tegyenek eleget.

AZONOS BEOSZTÁSBAN EGYENLŐ BÉR

Dorogon megbecsülik a női munkaerőt

Együtt vártuk az állomásfőnököt, s hogy a borongós, ködös délelőttön gyorsabban teljen az idő, Dorog múltjáról, jelenéről beszélgettünk, természetesen „vasutas látószögben" vizsgálva a körülményeket.

Juhos József forgalmi hivatalnok, munkavédelmi előadó és *Halassi András* üzemgazdász, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse, némi nosztalgiával emlékezik arra, az időre, amikor még a bánya nem költözött át Tokodra. A csomópont akkor élte igazán „fénykorát".

Sok az iparvágány

— Utána 30—40 százalékos visszaesés következett be. Igaz, azóta szép lassan ismét feljövünk, főleg a nyári hónapokban. *Maradt a brikett, a salak, a mész, a kő, az olaj. A Dunamenti ipartelepek elegyforgalmát bonyolítjuk.* Lábatlan is növelte munkánkat, így aztán havonta összesen 54—56 ezer tonna árut kezelünk — tájékoztat az üzemgazdász, majd Juhos József folytatja:

— Azt se hagyjuk figyelmen kívül: *rengeteg az iparvágány. Csak a mészmű vágányzata 3,6 kilométer.*

Decemberben a budapesti igazgatóság felülvizsgálta Dorog állomás 1973. évi működését, s megállapította, hogy „élüzem" szinten dolgoztak. *(Az utolsó negyedév értékelése akkor még nem történhetett meg, de a még hátralevő hónapokban is tartani tudták a szintet.)* Berakott árutonnatervük 102,67 százalékra, a tehervonatok átlagos terhelése 97,63, a személyvonatok menetrend szerinti indítása 99,87, a tehervonatoké pedig 86,78 százalékra alakult, jóval felette a tervezettnek. A vonatközlekedési tervet 79,38 százalékra teljesítették, kocsitartózkodásuk 90,52 százalékos volt. Kocsikihasználásuk elérte a 100,16 százalékot. A tárgyi baleset minimális: *az egy kocsira eső forintkár tavaly 5 fillér volt, most két fillér.*

— Az emberekre is ilyen jól vigyáznak?

— *Komolyan vesszük a munkavédelmi oktatásokat. Az új felvételeseknél különösen, de a régi dolgozókat is rendszeresen, havonta kötelezzük a részvételre, aki hiányzik, pótoktatásra küldjük* — mondja a munkavédelmi előadó.

A jó eredmények titka

Mindössze két, harminc napon belül gyógyuló balesetük volt. 21 kiesett munkanappal. 1972-ben viszont négy balesetet jegyzett fel a statisztika, valamint 47 kiesett munkanapot.

Eddig rendjén is volna, azonban ha valaki végigjárja az öreg vasútállomást, a korszerűtlen épületek, szűk, sötét, egészségtelen irodák, raktárak láttán önkéntelenül arra kell gondolni: *hogyan képesek mégis átlagon felüli eredményekre?*

Mindjárt megértettem, amikor *Lieb Ottó* állomásfőnök belépett a szobába és barátságos, megnyerő közvetlenséggel kapcsolódott beszélgetésünkbe. Ritkán hallani vezetőtől annyi együttérzést, segíteni akarást, elismerést és megbecsülést beosztottjai iránt.

— *Van ezen a környéken munkalehetőség elég. Ha nem is fizetnek jobban más üzemek, mint a vasút, de egy, vagy két műszakban dolgozni — sokan azt hiszik még mindig kényelmesebb, mint nálunk a 12/24-es szolgálat. Nincsenek fiatalok, 50 felé hajlik az átlag életkor. Kocsirendezőnek, váltóőrnek nem mindenki jön szívesen.*

— És akkor mégis...?

— *Az élüzem szintre gondol?*

— Igen.

— *A tervezett létszámunk 135, a valóságban egyharmaddal kevesebb. Valóban csodálkozhat. A termelékenységnek köszönhető. Csak a legjobbakat mondhatom az állomás dolgozóiról, köztük a 46 nő dolgozónkról is, ők némelykor sokkal vállalkozóbb szelleműek a férfiaknál.*

A nőpolitikai határozat szellemében

Jól ismerik a nőpolitikai határozatot. Be is tartják. Nincs bérfeszültség, *azonos beosztásban egyforma a keresete férfinak, nőnek.* Segítik továbbtanulásukat. Az idén érettségizik egyik szolgálattevő váltóőrük. *Virág Sándorné* raktárnok, két gyermek édesanyja, férje beteg, mégis, ha rendkívüli munkára rendelik be, szó nélkül vállalja. Előre megfőz, ellátja otthon a családot. Ugyanígy *Vékony Irma* raktárnok, akire mindig lehet számítani.

A terhes anyák kivétel nélkül igénybe veszik a gyermekgondozási szabadságot, jelenleg 5 kismama tölt otthon 3 évet gyermeke mellett.

— *A nők pihenőnapját úgy osztjuk be, hogy az vasárnapra essék.* Ha a bánya, vagy a gyár jelzi az éjszakai rakodást, akkor kénytelenek vagyunk szabadnapon, vagy éjszaka is berendelni az asszonyokat, lányokat.

Dorogon megbecsülik a női munkaerőt, a férfiak néha mondogatnak is emiatt, mert „kivételezésnek" tartják a női egyenjogúság gyakorlását.

Hat szocialista brigádja van az állomásnak. Három a forgalomnál, három a kereskedelemnél. Ebből négy oklevéllel, egy ezüst és egy bronz fokozattal rendelkezik. 15 ezer forint értékű társadalmi munkára vállalkoztak: *tavasszal a váltóőrhelyekre bevezetik a vizet.*

Mostoha szociális körülmények

A szociális körülmények elég rosszak. *Kritikán aluli a kocsirendezők fürdője, öltözője.* A nőknek nincs hely, hol mosakodjanak, öltözzenek. Közös a laktanya, a konyha, a vontatással.

— Várható-e javulás a szociális ellátásban? — kérdezem az állomásfőnöktől.

— *Sajnos, 1975 előtt nem, de akkor egy év leforgása alatt felépül a vontatással közös, 800 személyes fekete-fehér öltöző, fürdő, laktanya épületkomplexum, külön rész a nőknek és külön helyiségek a férfiaknak.* A váltótisztítók, raktárnokok is végre emberhez méltó körülmények között tisztálkodhatnak mielőtt elhagyják munkahelyüket, s ápolt, rendezett külsővel szállhatnak fel a falujukba vivő autóbuszra, vonatra. A kulturált közlekedéshez, úgy vélem, hozzátartozik a vasutas dolgozók tiszta megjelenése is. A munkaerő toborzáshoz ez is propaganda.

Horváth Anita

Fizetési napon



— *Hogy-hogy? Csak ilyen kevés pénzt hoztál?*

— *Nem tehetek róla. Egész hónapban rossz volt a lapjárásom...*

(Gerse László rajza)

Miben segithetnek a műszakiak?

Üzemorvosok és műszakiak találkozóját rendezték meg a miskolci vasútigazgatóságon. *Dr. Pásztor Pál* vasútigazgató, a Magyar Vöröskereszt országos vezetőségének tagja méltatta a vöröskeresztes szervezetek üzemen belüli tevékenységét, a vasútnál az egészségügyre háruló feladatokat. A felszólalók közül *dr. Benkő Csaba*, a területi egészségügyi központ igazgató-főorvosa és *dr. Illés Béla* MÁV üzemorvos vázolta, hogy milyen társadalmi segítséget adhatnak ezekhez a feladatokhoz a műszakiak, illetve a szolgálati helyek vezetői.

Javult a dolgozók egészségügyi ellátása

A vasút-egészségügyi szolgálat újjászervezése kedvezően érezteti hatását — állapította meg szakszervezetünk szegedi területi bizottsága. A központi vezetőség intézkedési tervének megfelelően korszerűsítették az egészségügyi létesítményeket, és több üzemorvosi rendelő is épült a szegedi vasútigazgatóság területén.

Ennek nyomán javult a dolgozók egészségügyi ellátása *Szeged-Rendező* és *Szeged-Tisza* pályaudvaron, *Orosháza, Mezőtúr, Vésztő, Mezőhegyes, Kiskunhalas* állomáson. Befejezés előtt áll a békéscsabai vasútüzemi orvosi rendelő építése, ezenkívül *Kiskunfélegyházán, Makón, Baján* és *Kecskeméten* is várható az egészségügyi ellátás korszerűsítése. Új rendelőintézet építését kezdik meg az idén *Új-Szegeden.*

A szakorvosok továbbképzéséről, munkakörülményeik javításáról is részletesen tárgyaltak a területi bizottság ülésén. Figyelemre méltó adat, hogy a vizsgált időszakban — a területi egészségügyi központ megalakulása óta — 1209-cel több dolgozót vettek betegállományba az orvosok, mint korábban ugyanannyi idő alatt.

Sziládi Sándor

MÁV

Vasutas dolgozók!

A vasút különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többlet-feladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesiteniök.

A munkaerő-utánpótlás, a meglévő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogy ha lakóhelyükön, ismerőseik között megfelelő propagandót fejtenek ki.

Ismertessék a vasúti munka szépségeit, a kereseti lehetőségeket és a MÁV által nyújtott kedvezményeket.

Milyen kedvezményben részesülnek a vasutasok?

- munkába járáshoz díjtalan utazási igazolványt (szabadjegyet) kapnak;
- a családtagoknak meghatározott számú díjtalan és korlátlan számú önköltséges utazási kedvezmény jár;
- egyévi szolgálat után térítésmentes külföldi utazási kedvezmény;
- nyári, téli egyenruha, munkaruha, védőruha-ellátás;
- munkásszállás, üzemi étkeztetés;
- a kocsirendezők, vonatvezetők, jegyvizsgálók nyugdíjkorhatára 60 év helyett 55 év;
- díjmentes szállítási utalvány évenként 1200 kg feladásához az ország bármely részéből;
- a vasút éves munkájának eredményességétől függően év végi részesedés;
- a 10 évi vasúti szolgálat után a törzsgárdajelvény bronz, 20 év után ezüst, 30 év után arany fokozatát kapják dolgozóink a vele járó 500, 1000, illetve 2000 forinttal;
- 30 évi szolgálat után az ország egész területére érvényes szabadjegy is jár, amely a nyugdíjazás után is megmarad;
- széles körű képzési és továbbképzési lehetőségeket biztosít a vasút, melyek alapján az előmenetel mindenki részére biztosított.

Elsősorban kocsirendezői, váltókezelői és utazói munkakörökben várjuk az új dolgozók jelentkezését.

Kérjük és várjuk vasutas dolgozóink támogatását!

„Jogi szolgálat a vasútüzemben"

A vasúti szaksajtó az elmúlt hónapban újabb lappal gazdagodott. Örvendetes ez, annál is inkább, mert témájával teljesen új színfoltot jelent a már meglévők sorában.

„A vasút szervezetében az igazgatási és jogi szolgálat alapvető feladata, hogy közreműködjék a vasutra háruló gazdasági és egyéb feladatok megfelelő előkészítésében és végrehajtásában. Ahhoz, hogy az igazgatási és jogi szolgálat ezt a feladatát el tudja látni és sajátos eszközeivel hozzájáruljon a vasút területén az egyes szakszolgálatok eredményes működéséhez, biztosítani kell az igazgatási és jogi szolgálat egyre magasabb színvonalú munkáját, és szoros együttműködést kell kialakítani az egyes vasúti szolgálati ágak és a vasúti igazgatási és jogi szakszolgálat között" — írja a lap előszavában *dr. Ács Imre*, az Igazgatási és Jogi Szakosztály vezetője. Ezzel meg is határozta azt a célt, amely indokolja a kiadást.

A „Jogi szolgálat a vasútüzemben" című, esetenként megjelenő lap magas követelményeket támaszt önmagával szemben. A továbbfejlődés irányát megfogalmazó számos új jogszabályt, vagy újszerű szabályozást ugyanis csak az összefüggések, a célok megértésével és szakavatott alkalmazással lehet helyesen végrehajtani. *Napjainkban ma már nemcsak a társadalmi és gazdasági, hanem a jogi viszonyok is rendkívül sokrétűek, szerteágazók.* Ennek következménye, hogy a jogi szabályozás egyre új elemekkel bővül és ugyanakkor alkalmazásának teriedelme kiszélesedik.

Üdvözöljük laptársunkat és kívánjuk, hogy az időszakonként megjelenő tájékoztató valóban járuljon hozzá a vasút előtt álló feladatok egyre magasabb színvonalú megoldásához, *segítse kialakítani az igazgatási és jogi munka egységét és egységes gyakorlatát.* Biztosítsa a többi szakszolgálattal való eredményes együttműködést és szolgálja az általános jogpolitikai irányelveknek a vasútüzem területén történő megvalósítását.

Mindent lehet, csak akarni kell...

Egy mellékvonal „nem mellékes" példája

Az egyik napon az *Aszód—Balassagyarmat—Ipolytarnóc* közötti vonalon ellenőriztem a személyvonatokat. Egyszercsak meglepett, hogy a nappali világosság ellenére kigyulladtak az égők a kocsikban. A kapcsolófülkénél szerszámokkal felszerelt fiatalembert találtam. *„Aha, kocsirongáló!"* — villant át bennem az egyébként nem alaptalan gyanú, de ez esetben még a ki nem mondott gondolatért is elnézést kell kérnem.

A fiatalember ugyanis egy nagyon derék, szorgalmas vasutas, *Kopcsányi Sándor* villanyszerelő, aki szolgálati főnöke utasítására menetközben, a töltődinamók működésével egyidőben ellenőrizte és szabályozta a kapcsolószerkezeteket.

— *Azt akarjuk elérni* — magyarázta készségesen —, *hogy a személykocsikban ne csak a 60, hanem már a 20—25 kilométeres sebesség elérésénél is kellő fényerősség legyen...*

Ez bizony már „minőségi" munka! Olyan, mint például amilyet *Ipolytarnóc* állomáson a takarító asszonyok végeznek az ott tartózkodó szerelvények kocsijaiban.

Ugyanezt persze mások is megtehetnék a fővonali szerelvényeken, illetve a végállomásokon. *Mert mindent lehet, csak akarni kell...*

Szűcs Ferenc
vizsgáló főkalauz

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk a megyei lapok?

MEGBECSÜLÉS A HELYTÁLLÁSÉRT – A SZERÉNYSÉG ÉS A TUDÁS TEKINTÉLYT TEREMT – ÉLENJÁRÓ BRIGÁDTAGOK – LEPLEZZÜK LE A RONGÁLÓKAT!

Rendszeresen olvasom a megyei lapokat. Az elmúlt hetekben — különösen karácsonykor és újévkor — feltűnően sok elismerő írás jelent meg a vasutasokról. Róluk, példaadó munkájukról, helytállásukról, bátor tettekről szólnak az itt következő írások.

Ötven év – ötven újítás

Egy kiváló szakember, többszörös újító nyugdíjba vonulása alkalmából írja az alábbiakat a *Hajdú-Bihar megyei Napló:*

„Nyugdíjba vonulása alkalmából a napokban búcsúztatták a MÁV Debreceni Járműjavító Üzemében *Váczi Mihály* üzemlakatos csoportvezetőt. Átadták részére a 40 éves jubileumi oklevelet, a vele járó pénzjutalmat és a munkatársak értékes ajándékát.

Váczi Mihály az üzemben hosszú évtizedeken át dolgozott, üzemlakatos csoportvezető munkakörben. *1961-től az szb munkavédelmi felügyelője is volt.* E társadalmi megbízatását — munkájához hasonlóan — kimagasló szorgalommal és odaadással látta el. Mindenkor, mindenben azon tevékenykedett, hogy a dolgozók biztonságosabb munkakörülményeit tiszteletben tartsa, illetve tartassa. *Munkássága során 50 újítását fogadták el, s ezek közül 22 munkavédelemmel kapcsolatos volt. Bevezetett újításaival mintegy félmillió forintot takarítottak meg a népgazdaságnak.*

Mint brigádvezetőnek, nagy része volt abban, hogy brigádja, *a Hunyadi brigád* aranykoszorús lett. A Kiváló vasutas, a Kiváló újító kitüntetés bronz és ezüst fokozata, a háromszoros Kiváló dolgozó, a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés és a törzsgárda jelvény arany fokozatának tulajdonosa Váczi Mihály."



Váczi Mihály, a debreceni járműjavító üzemlakatos-csoportvezetője és ötvenszeres újítója. Nyugdíjba vonulása napján munkatársai az ő tiszteletére díszítették fel a műhelyt.

A kisterenyei fűtőházra jellemző, hogy a saját feladatán, a tmk-munkáján felül, vállal más vontatási műhelyektől is munkát, ha ott kevés a kapacitás. *Mindebben Szilágyi Józsefnek is sok érdeme van.* Nem véletlenül kapta meg már 1962-ben a Kiváló vasutas jelvényt. A szocialista brigád kitüntetés több fokozatát is elnyerte. A brigádnapló is bizonyítja, hogy nem érdemtelenül. *Az idén három újítása volt, tavaly pedig hat. Ez is a szakmaszeretet bizonyítéka."*

Felelőtlen utasok

A *Békés megyei Népújság* szerkesztősége újévi interjúsorozatában megszólaltatta a békéscsabai *Kecskeméti Ferenc* vasutast. Így beszél életéről, munkájáról:

„Egyes felelőtlen utasok a vonaton összevagdossák a műbőr huzatokat, összetörik a mosdócsempét, elviszik az égőket és megrongálnak mindent, ami a kezük ügyébe kerül. *Azt kívánom, hogy 1974-ben ne forduljanak elő ilyen károkozások, amelyek a Békéscsaba—Budapest közötti vonalon évenként sok tízezer forint veszteséget jelentenek a MÁV-nak.*

Harminc éve vagyok vasutas. Ma is havonta 210 óra a kötelező munkaidő, ami a távolléttel együtt rendszerint a 280—300 órát is eléri. Jó lenne, ha 1974-ben csökkenne ez az óraszám és többet lehetnék a családdal.

Nemrég örököltem egy kis házat Muronyban, amit 1974-ben bővítek. Fürdőszobát is építek hozzá. Ha pedig elkészül a községi vízmű, mindjárt be is kötjük a vizet, mert a fővezetéket éppen a házunk előtt fektették le."

összeállította:
Hegedüs Ferenc

Targoncaügyben:

Intézkedést kérünk

A célnak nem megfelelő villamostargoncát kapott pályamesteri szakaszunk hat évvel ezelőtt, amely nem képes a legminimálisabb igényeket sem kielégíteni. Hiába tesszük szóvá, hiába újítottuk fel nemrég 75 000 forintos költséggel és hiába ajánljuk fel cseréként egy gyorsabb, üzembiztosabb, a pályafenntartásnál nélkülözhetetlenül fontos kis járműért — minden marad a régiben.

A *Magyar Vasutas* olvasói között bizonyára akad olyan felelős vezető, aki megérti, hogy munkánkat nem hanyagolhatjuk és a szűkös létszámot nem pazarolhatjuk el csak azért, mert egyik nap a targonca javítása, másnap az akkumulátorok töltése miatt nincs szállítóeszközünk.

A székesfehérvári II. p-mesteri szakasz dolgozói

LAKÁSCSERE

— Elcserélném a Gyáli úti MÁV lakótelepen lévő 3 szoba hallos, személyzetis, telefonos, villanybojleros, zárt verandás (127 m²) lakásomat 1 szoba+2 szoba komfortos, esetleg félkomfortosra. Érdeklődni: a 272—518 telefonon egész nap lehet.

— Dunakeszi Gyártelepi 2 szoba konyha, fürdőszoba, előszoba, erkélyes 52 m²-es vállalati bérlakásomat elcserélném MÁV dolgozóval budapesti hasonlóra. Érdeklődni lehet: Kocsis Imre, Dunakeszi, Nap u. 2. III. 14. 259—781-es vagy 01/36—69-es telefonon.

— Kertes, zöldövezeti, komfortos lakásomat elcserélném vasutas dolgozóval belterületire. Levélcím: Fodor Ferenc 1089 Budapest, VIII., Kulich Gyula tér 19.

— Ács vasútállomáson levő másfélszobás — különbejáratú kis szoba — félkomfortos lakásomat kisebb budapestire cserélném. Kert, baromfiudvar van hozzá. 2 szoba komfortos csere esetén még egy budapesti 1 szoba-konyhás utcai lakást adnánk hozzá. Érdeklődni lehet: Béler Árpádné, Bp., VIII., Diószeghy Sámuel u. 1. II. 21/a. Telefon: 333—015.

— Elcserélném egyszobás (előszobás, konyhás, kamrás, fürdőszobás) zöldövezeti, 214 forint bérű, Zugliget legszebb helyén fekvő komfortos lakásomat hasonló, de nem magaslati helyen levő budapesti lakásra, betegség miatt. Címem: Marténvi Pál nyugdíjas, Bp, XII., Remete u 18. fszt. 3.

Fazekas Lajos:

A FÁK MÁR BENNETEK KAPASZKODNAK

Csillagsodró időből kihullók,
tegnap-élők, régen-porladók:
halottaim, halottaink — ősök,
pörölyöklűek, simogatók.

Ahol jártatok, nehéz föld porát
újra fölverjük az utakon:
nyárban és lombfosztó, barna őszben,
jarunk gondokkal s hallgatagon.

A karotokkal nem ölelhettek,
a szemetekkel nem láthattok,
halottaim, halottaink: ősök,
ó, holtak, arcnélküli arcok!

Csontjaitokon rögök feküsznek,
körülöttetek fák állanak, —
a fák már bennetek kapaszkodnak,
feküsztök örök rögök alatt.

Gaján Antal:

VASUTAS TÉLEN

Fénytől fénylő hóhantok emelkednek a
nemrég zöldellő venyigeszálakon.
Világosból a sötétbe az ablakon nem látni, de mégis látom,
— iszom a vesszők borából, ha megkívánom —,
megyek a szélbe, lidérc időn át a munkatérre;
még táskám bagyulálom és indulok át a hófúváson
munkahelyemre.

Fázik a kezem, védeni kell,
szabadban álló váltó recsegve enged;
állítani kell, zárni, nyitni,
dieselek, kandók, gőzösök felé tisztelegnem,
utat törni a csillogó hóban, nem feledem:
a köd mérhető távolságokat határol el, én
munka közben nem szeretem,
kezem a sapkámhoz emelem hétköznap és ünnepen...

JUTALOM A LEGJOBBAKNAK

A KPM-ben értékelték az egyetemi és főiskolai hallgatók pályázatát

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter 1973. elején pályázatot hirdetett a Budapesti Műszaki Egyetem, a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem, valamint a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola nappali tagozatos hallgatói részére. A pályázatnak az volt az elsődleges célja, hogy a hallgatók érdeklődését felkeltse a közlekedési és hírközlési témák iránt és leendő munkaterületüket megkedveltesse velük.

A pályázat 1973. október 15-én zárult és az egyetemek, a főiskola, valamint a minisztérium képviselőiből alakult bizottság tett javaslatot a díjak odaítélésére. A bizottság megállapította, hogy a hallgatók jó felkészültségről és szakmai ismeretről tettek tanúbizonyságot.

A *Budapesti Műszaki Egyetem* hallgatói közül

I. díjat nyert *Melczer László* közlekedésmérnök hallgató *„A korszerű gépjármű-gazdálkodás vállalati és népgazdasági előnyei"* c. pályázatáért;

II. díjat nyert *Faludi László* közlekedésmérnök hallgató *„Pályaépítési munkák szervezése hálótervezés számítógépes megoldásával"* c. pályázatáért;

III. díjat kapott *Schillinger Rezső* közlekedésmérnök hallgató *„A körzeti pályaudvar rakodásgépesítési rendszere megválasztásának elvi problémái"* c. pályázatáért és *Cradwohl István* közlekedésmérnök hallgató *„Határmenti forgalomról gyűjtendő adatmennyiség időbeli megoszlásának vizsgálata"* c. pályázatáért.

A *Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola* hallgatói közül:

I. díjat kapott *Kutassy Gyula* (Vasúti Közlekedési Tagozat) *„Dombóvár állomás fejlesztésének szükségessége"* c pályázatáért és *Gergely Péter* (Vasúti Közlekedési Tagozat) *„Félvezetős tároló automatika"* c. pályázatáért;

II. díjat kapott *Faránki Gyula* (Vasúti Közlekedési Tagozat) *„Vonalkoncentrátor üzemirányítás céljára"* c. pályázatáért.

Pályamunkájukért és termelési gyakorlatos dolgozatukért a miniszter 31 hallgatót jutalomban részesített. A pályadíjakat és a jutalmakat a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban *Rödönyi Károly* államtitkár adta át.

Az új embléma



— Ember! Mit csinált?
— Semmit, csupán én is alkalmaztam a vasút új emblémáját.

(Dallos Jenő rajza)



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

KERESZTREJTVÉNY

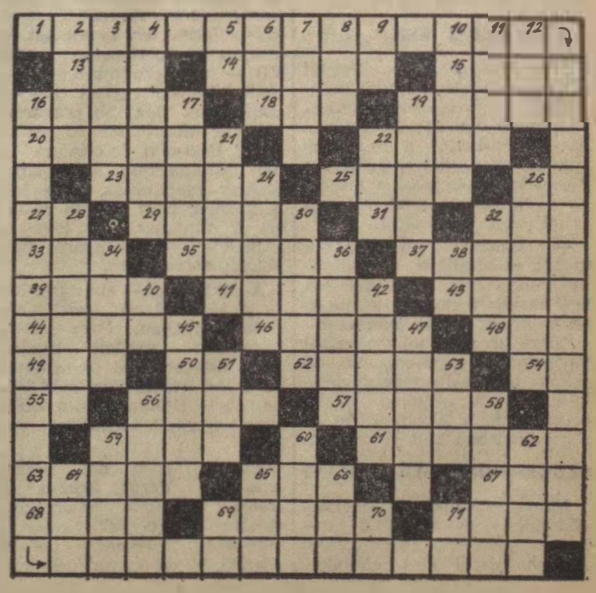
Vízszintes: 1. A szociálpolitikai célkitűzések két jelentős pontja. (Folytatás a függőleges 16-ban.) 13. A levélnek van. 14. Mese, monda. 15. Nem áll biztosan. 16. Eledele. 18. Kutyája. 19. Nem jó természetű. 20. Egy zalai község lakója, (ék. hiány). 22. Zsidó próféta az ókorban. 23. Görög szinget. 25. Ilyen futó is van. 26. Monte-Christo vára. 27. Személyes névmás. 29. Alaktalan (görög). 31. Római 49. 32. Bel, keverve. 33. Folyó Jugoszláviában. 35. Belső kényszer. 37. Gyűrű alaku korallsziget. 39. Mezei állat. 41. Színárnyalat. 43. Betakarít. 44. Az egyik égtáj. 46. Híres svéd fizikus. 48. Hunor és Magor anyja. 49. ... konda, óriáskígyó. 50. Az ezüst vegyjele. 52. Kacér. 54. Országos Tanács. 55. K. C. 56. Francia város. 57. Belga város. 59. Pengetős hangszer. 61. Nem valami szép kérdés a telefonban. 63. ... Island, az USA egyik állama. 65. Erődítmény. 67. Német névelő. 68. Letelepszik, ha helyes a szórend. 69. Középkori sapka. 71. Angol város.

Függőleges: 2. Jugoszláv folyó. 3. Ilyen nyúl is van. 4. Vakbuzgó, idegen szóval. 5. A mai napon. 6. Férfinév. 7. Ázsiai sivatag. 8. Rémes közepe. 9. A szamarium vegyjele. 10. Heves megyei község. 11. Nemcsak te. 12. ... és Magóg 17. Híres holland sajt. 19. Borsod megyei község. 21. Orosz szentkép, tárgyragval. 22. Vonatkozó névmás. 24. Kémiai elem. 26. Az olaj egy fajtája. 28. Gourmand. 30. A kőszénkátrány egyik melléktermékе. 32. Vajon bor? 34. Egyetemek dísztерme 36. S-el a végén flamand festő 38 A tantal vegyjele. 40. Igekötő. 42. Francia város. 45. ... Hyppolite (1828—1893) francia tudós, író. 47. A Genfi-tó más neve. 51. Piros, németül. 53. Vissza: a hegedű tartozéka. 56. Több helységnévben megtalálható, (utolsó kockába kettősbetű). 58 ... Gusztáv (1862—1942). matematikus. 59. Lóvontatta kis vasúti kocsi. 60. Dalmát város. 62. Olasz pénz. 64. Halom páratlan betui. 65. Tejtermék. 66. Védett kikötőhely. 69. Béka, hangtalanul. 70. Személyes névmás. 71. Gyár a közepen.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 16. **Beküldési határidő:** 1974. március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vita a MÁV Kollektív Szerződés végrehajtásáról, módosításáról.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 2. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kormány Erzsébet 6763 Szatymaz, Május 1. út 3.; Dr. Balogh Rezső 4400 Nyíregyháza, Felszabadulás út 13.; Kocsis Péter 2100 Gödöllő, Munkácsy Mihály út 3/a. „B" lépcsőház I. em. 4.; Nagy Klára 7400 Kaposvár, Hunyadi J. u. 32.; Bársony Zoltán 4025 Debrecen, Vöröshadsereg útja 43 a. V. 3.



MISKOLCI VSC—BVSC

Ki lesz a bajnok az Északi csoportban?

Körséta az NB II-es vasutas csapatoknál

Legutóbbi számunkban beszámoltunk a labdarúgó-bajnokság első osztályában szereplő *Szombathelyi Haladás*, továbbá az NB I. B-ben játszó *Győri MÁV DAC* és a *Debreceni VSC* tavaszi készülődéséről. Ezúttal a nyolc NB II-es csapat vezetőinél érdeklődtünk: *milyen várakozással tekintenek a közeli rajt elé?* Erről szól mostani beszámolónk.

MISKOLCI VSC:

Károli József, a klub ügyvezető elnöke elmondta, hogy a csapat az őszi szezonban 100 százalékig megvalósította elképzeléseiket.

— *Huszonkét pontot terveztünk, s ennyivel zártuk az évet* — hangsúlyozta. — Az volt a „taktikánk", hogy valamennyi hazai mérkőzést megnyerjük, idegenből pedig egy-egy pontot hozzunk haza. Igaz, előfordult, hogy itt-ott vesztettünk, de máshol behoztuk ezt a hátrányt. *Csapatunk becsületesen, komolyan készült fel a tavaszi szezonra*, változatlanul jó pálya várja a nyitányt. Örvendetes, hogy nem csökkent nézőszámunk, tehát közönségünk hű maradt. Szeretnénk megnyerni a bajnokságot.

BVSC:

Az ősszel új edző, *Mezei György* vette át a csapat irányítását, s kemény kézzel látott munkához. A fővárosiaknak akadtak szép, bravúros győzelmeik, de kisiklásaik is.

— Szeretnénk versenyben maradni az első hely megszerzéséért vívandó küzdelemben — nyilatkozta *Perlaki István*, a BVSC elnökhelyettese. — Jelenleg 3 ponttal vagyunk lemaradva a vezető Miskolc mögött, nem reménytelen a helyzetünk. Ősszel *Szarka, Hosszu, Törőcsik, Kaszás* és még néhányan többnyire jó játékkal rukkoltak ki, de hogy terveink megvalósuljanak, különösen a középpályán és a csatársorban kell további fejlődést elérnünk. Nagy csatákat várunk, s lehet, hogy az utolsó fordulóban éppen Miskolcon dől el az első hely sorsa.

DUNAKESZI VASUTAS:

A főváros környéki csapat ősszel került az NB II-be, s akkor úgy tervezték, hogy a bentmaradás az elsődleges cél. Ezt jóval túlteljesítették. Hiszen az 5. helyen állnak. *Treszler Imre*, a klub vezetőségének tagja s megelégedetten mondta:

— *Osztatlan örömet váltott ki, hogy sikerült 18 ponttal zárni az őszi idényt*, de azt is tudja mindenki: nehéz lesz az 5. helyet megtartani. A sikert *Borbély András*, az új edző, továbbá a szakosztályvezetés és a játékosok jó együttműködésének tulajdonítjuk. A legtöbb mérkőzésen *Kollár, Szabadi, Hönsch* és *Pollák* jó teljesítményt nyújtott. Erősen alapozott a csapat, várjuk első ellenfelünket, a 3. helyen álló Ózd együttesét.

PÉCSI VSK:

Horváth László, a csapat edzője nem volt könnyű helyzetben az őszi szezon kezdetén, mert több új játékost kellett „beépítenie" a csapatba. *Hogy ez mennyire sikerült, azt a pécsiek 3. helyezése mutatja.* Mindössze 1 pont választja el őket az elsőtől.

— Január 7-én kezdtük meg a felkészülést, s az utóbbi időben már napi két edzést tartott a csapat — mondta az edző. — Az előkészületi mérkőzéseken több taktikai variációt is kipróbáltunk, de sok a tennivaló még technikailag is. A védelem a fő erősségünk, a középpályán és a csatársorban kell javulnunk.

SZÉKESFEHÉRVÁRI MÁV:

Nagy gondjuk a fehérváriaknak, hogy kevés a játékosuk, mindössze 16-an állnak *Balogh László* edző rendelkezésére. Így aztán egy-egy sérülés alaposan megzavarhatja a terveket, bár bíznak abban, hogy a jelenlegi 10. helyről előbbre rukkolnak, az 5—7. hely a cél.

— Védelmünk a fő erősségünk, *Karsai, Mester, Szabó* sokszor kitűnően helytállt — mondták a klubnál. — Nem véletlen tehát, hogy nem kaptunk túl sok gólt. Tavaszi sorsolásunk kedvező, nyolc mérkőzésünket otthon játsszuk, az első viszont idegenben, Veszprémben a *Bakony Vegyész* ellen kerül sorra.

CEGLÉDI VASUTAS:

A klub egykori játékosa, *Nagy János* irányítja tavaly óta a ceglédiek edzéseit. Ötletekben és tervekben nincs hiány. Az edző többek között azt szeretné, ha minden poszton két azonos képességű játékosa lenne.

— *Csapatunk fiatal, az átlagos életkora mindössze 22 év* — mondta *Utassy József*, a Ceglédi Vasutas elnöke. — Tudjuk, idő kell, amíg kialakulhat a mostaninál ütőképesebb együttes, de mégis azt várjuk a tavaszi évadtól, hogy a jelenlegi 9. helyről legalább kettővel előbbre lépjünk.

SZEGEDI VSE:

Szomorúságot okozott a Tisza partján, hogy november végén az utolsó bajnoki találkozó után csak a 12. helyen végzett a csapat. Ebben közrejátszott, hogy a hazai mérkőzéseket mindig vendégségben kellett megtartani, mert saját pályájukat felújították. *Halász Antal* ügyvezető elnök így nyilatkozott:

— A Keleti csoportban csak három csapat kapott kevesebb gólt, mint mi, mégsem tudtunk előbbre lépni. Ebben a csatársorunk a ludas, amely mindössze 11 alkalommal ért el gólt, a legkevesebbet az egész mezőnyben. *Rábai László* edzőnek az egyik legfontosabb feladata, hogy feljavítsa a támadósort.

SZOLNOKI MÁV:

A város vasutasklubjának labdarúgói egykor a hazai élvonalhoz tartoztak, most viszont az NB II-ben van a csapat, s bár a játékosoknak igyekeznek minden lehetőséget biztosítani, nagy kérdés, hogy mi lesz a tavaszi találkozókon.

— *Sajnos, messze vagyunk a régi szép sikerektől*, s talán ez jutott eszükbe azoknak, akik akkor a legjobb csapatok közé tartozó Szolnok játékosai voltak — mondta *Hangya Mihály* ügyvezető elnök. — *Horváth, Csabai, Szántó, Selmeczi, Kolláth* több mint 30 évvel ezelőtt a magyar kupában győztes együttes tagjai voltak, most összefogtak a jelenlegi csapat segítésére. Végigkísérték az alapozást, s a továbbiakban is igyekeznek támogatást nyújtani *Himer István* edzőnek is.

Kozák Mihály

Megjelent a BVSC Híradó

„Büszke vagyok a tanítványaimra" — nyilatkozza a világhírű vívószakember, dr. *Bay Béla*, a BVSC Híradó legfrissebb, 5. számában. A sportolók, sportvezetők nyilatkozataival, képeivel gazdagon illusztrált lap segítségével betekintést nyerhetünk a fővárosi vasutas klub életébe. Megismerhetjük a klub tavalyi mérlegét és az idei terveket. A lap riportot közöl *dr. Kamuti Jenőről*, az elmúlt év legeredményesebb tőrvívójáról és *Gergely Gábor* válogatott asztaliteniszezőről. Olvashatunk a „jegesek" örömeiről és gondjairól, a műugrókról, labdarúgókról, vízilabdázókról, teniszezőkről és a sakkozókról. A vidéki körsétában a győri testvér egyesülethez, a MÁV DAC-hoz látogatott el a krónikás. A lap 3 Ft-os áron a vasúti szolgálati helyeken és a hírlapárusoknál kaphatók.

HATVANBAN:

Átépítik az MHSZ-lőteret

Hatvanban tanácskoztak a vasutas szakszervezet, a járási és városi MHSZ képviselői, a MÁV MHSZ lőtér ujjáépítése ügyében. A tanácskozás összehívása sürgető volt, *mert a lőtér jelenlegi állapotában nem hogy versenyek rendezésére, de még az edzések biztonságos lebonyolítására sem alkalmas.* Az előzetes tervek szerint az új technikai berendezések beszerzéséhez és az elavult épületek újjáépítéséhez *mintegy 500 ezer forint szükséges.* Ezen felül 300 ezer forintot tenne ki az a társadalmi munka, amit a szocialista brigádok tagjai és maguk a sportolók ajánlottak fel.

HÍREK

— **Ünnepélyes brigádgyűléseket tartottak Hatvan állomás szocialista brigádjai.** Értékelték az elmúlt évi eredményeket, egyben — a szokásosnál korábban — idei vállalásaikhoz meghatározták a soron következő feladatokat. Valamennyi brigádértekezleten részt vettek és útmutatásaikkal, javaslataikkal segítettek a gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetők is. A brigádgyűléseket baráti vacsora, közös szórakozás zárta.

— **Szellemi vetélkedő.** Lőkösháza és Curtici határállomáson az 1962-ben alakult és tavaly aranykoszorút nyert Kossuth szocialista brigád csapata lett az első, amelynek tagjai: Simon Lajosné, Vágvölgyi Mátyás, Karsai Mihály, Pacz József és Ónodi Mihály. A Békéscsabán február 26-án sorrakerülő csomóponti előd öntőben ez a brigád képviseli a közös határállomás, illetve Lőkösháza szocialista brigádjait.

— **Határidő előtt.** Szocialista szerződésben foglalt vállalásaik teljesítésével és a MÁV Vezérigazgatóság 6. szakosztálya védnökségével működnek együtt a Godisa-Abaliget közötti vonalrész korszerűsítését, a 325 millió forintos beruházást végző vasúti és nem vasúti szervek, főnökségek dolgozói. Felajánlották, hogy az 1974. december 31-re tervezett határidőt november 7-re előrehozzák.

— **Elsősegélynyújtókat képzett ki** a Landler Jenő járműjavító vöröskeresztes szervezete a jól sikerült tízhetes tanfolyamon. Az üzem 46 dolgozója közül tizenöten arany-, tizenheten ezüstjelvényt szereztek a vizsgán. Részükre az idén hat- és tízhetes továbbképző tanfolyamot indítanak az Országos Mentőszolgálat közreműködésével.

— **Kiváló ifjú szakmunkás** címmel tüntették ki Smidt Ilonát, a gyomai XVII-es pályamesteri szakasz kertészét. Munkatársa, Kruchió Gábor a Szakma ifjú mestere címet nyerte el. A kitűnően sikerült vizsga előtti felkészítésben szerepet játszott, hogy Ásványi Lászlóné, a kertészet vezetője és Psenák Pál kertészmérnök következetesen tanítja, oktatja a fiatalokat.

— **Háromszáz százalék!** Hatvani villamos mozdonyvezetők tartoznak a Farkas István által vezetett Alkotmány szocialista brigádba. Ennek tagjai az elmúlt évre vállalt 480 óra társadalmi munka helyett 1330 órás, mintegy 30 000 forint értékű munkát végeztek, többségét az általuk patronált 2. számú általános iskolában. Az iskola tantestülete levélben mondott köszönetet a a szorgalmas brigádnak.

A Hivatalos Lapból

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

Az 5. számból: 100953/1974. A MÁV Kollektív Szerződés 1973. évi végrehajtásáról szóló beszámoló és az 1974. évi Függelék tervezetének vitája.

115603/1973. Közlekedő vonatokkal kapcsolatos balesetelhárítási tevékenység, üzemveszélyes kocsisérülések felfedezéséért járó jutalmazás és a kifizetés szabályozása.

A 6. számból: 106583/1974. A MÁV Tisztképző tanfolyamot végzett dolgozók kinevezése.

101025/1974. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV nevelőotthonokba történő gyermekfelvételre az 1974—75. tanévre.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan; Fogas Pál Szentes; Pacz József Curtici; Ugyai Sándor, Bakó János, Pál István Miskolc; Bognár Károly, Molnár József Tapolca; Halmai János Pécs; Aszalós Sándor, Tabányi Pálné, Szervei Attila, Budapest, Tóth Tibor Kiskunhalas; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Nagy Józsefné Kecskemét; Csizmazia Béláné Szombathely: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szakács Dánielné Bpest; Papp János Hatvan; Győrffy Kálmánné Gyöngyös; Deli János Hajdúböszörmény; Sasvári Ferenc Eger; Szűcs József Battonya; Kelemen István Szolnok; Polai Sándor Nagykanizsa; özv. Devecsai Andrásné Sukoro; 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 61.
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

VERŐCI, HONFINÉ, SAX

Válogatott sakkozók a Vasútépítő Törekvésben

Ritkán fordul elő, hogy valaki gyermeke érdeklődése, vagy sikerei alapján keresi és találja meg helyét egy sportág társadalmi munkásai között. *Verőci Béla, Verőci Zsuzsa* nemzetközi mester édesapja mosolyogva emlékezik vissza azokra az estékre, amikor sakkozni tanította 12 esztendős fiát, Bélát. Feltűnt neki, hogy e magyarázatokra kislánya, Zsuzsa, aki mindig ott sündörgött a sakktábla körül, jobban figyelt, mint bátyja. Nem sokkal ezután egymás után mérkőzésre hívta ki a családtagokat. *„Magam is elhúltem* — mondja az édesapa —, *hogy milyen imponáló fölénnyel szerezte meg első „családi" győzelmeit..."*

Tizenöt évesen sakkmester

Zsuzsa pályafutása ezután töretlenül ívelt felfelé. Asztalhoz ült Budapest úttörő sakkbajnokságán és pontveszteség nélkül szerezte meg első bajnoki címét. *Tizenkét éves volt, amikor a felnőtt versenyzők országos bajnokságán a középdöntőig jutott el, majd két év múlva a döntőnek is részvevője volt. Tizenöt éves és más sakkmester.* Ismét két év múltán az oberhauseni csapat VB — a sakkolimpia — hatodik helyén végzett magyar csapatának legjobb pontszerzője, 12 játszmában 10 pontot gyűjt 1969-ben *Lublinban*, a női sakkolimpia ezüstérmes magyar csapatának tagjaként. S közben nem kisebb sikert ért el, mint azt, hogy legyőzte a Szovjetunió többszörös bajnokát: *Alexandriát.*

A sakkozást — sportszerűen — a józsefvárosi sportiskola szakosztályában, *Papp Béla* irányítása mellett kezdte, majd átlépett mai egyesületébe, a *Vasútépítő Törekvés SK*-ba, ahol *Alföldy László* szakoktató kezdett foglalkozni vele.

Az OB II-es női csapat, amelyben *Verőci Zsuzsa* és *Honfi Károlyné* nemzetközi mester is szerepel, tavaly a bajnokság kilencedik helyén végzett. E két kiváló versenyző mellett még a 23 esztendős *Sax Gyula* nemzetközi mester kiemelkedő eredményeinek van nagy szerepe abban, hogy a csapat jól megállja helyét a mezőnyben. Sax tízéves kora óta tagja a szakosztálynak, *ifjúsági Európa-bajnok, az 1972-es skopjei sakkolimpia ezüstérmes magyar csapatának tagja.* Most Olaszországban két versenyt is nyert, s először teljesítette a nemzetközi nagymesteri normát. Zsuzsa az 1973. évi magyar bajnok, Honfiné a nők, Sax a férfiak egyéni versenyében a negyedik helyet érte el.

Segít a főnökség

Dr. Szily József nemzetközi mesteredző vezetésével nagyon szorgalmas munka folyik szakosztályunkban — mondja Verőci Béla szakosztályvezető, aki 1960 óta tevékenykedik a szakosztálynál —. Különösebb reményeket, további előrelépést egyelőre azért nem táplálhatunk, mert az említett három nemzetközi mester mellett főleg diákok, szenvedélyüknek áldozó lelkes sakkbarátok adják a csapat többi tagját. *Arra viszont érthetően büszkék vagyunk, hogy a Vasútépítő Törekvés SK az ország egyetlen olyan sportköre, amelynek a sakkszakosztálya vívta ki magának a legkiemelkedőbb helyet, az öt szakosztály közül.*

Az eredményességben nagy szerepe van a bázisszerv: a MÁV Budapesti Építési Főnökség vezetőjének, a sportkör társadalmi elnökének, *Pék Istvánnak*, aki akárcsak *Schembek Géza* főkönyvelő és *Erki Béla*, a szakszervezeti bizottság titkára nagyon sok segítséget ad a versenyzőknek.

— *Nem volt olyan kérésünk, amelyet a főnökség vezetője ne teljesítene* — mondja a szakosztályvezető. — Ebből a segítőkészségből fakad, hogy minden évben nyár elején a főnökség balatonszéplaki üdülőjében, az idén már 12. alkalommal rendezheti meg a Hámán Kató országos női sakk-emlékversenyt. Ez a viadal — annak idején — a magyar női sakksport fellendítője volt; talajt adott ahhoz, hogy 1969-ben *Lublinban* ezüst-, 1972-ben *Skopjében* bronzérmet szerezzen a sakkolimpián rajthoz állt magyar női csapat. *Lublinban a háromtagú magyar csapatban Verőci és Honfiné személyében két versenyző a szakosztálynkból került ki.*

A szakosztálynak mintegy ötven tagja van; szép számmal a főnökség dolgozói. *Verőci Zsuzsa* MÁV főtiszt, *Sax Gyula* tiszt, *Honfi Károlyné* mérnök-főintéző, ő az Anyagellátási Igazgatóságon dolgozik. A csapat tagja még *Zs. Molnár Dezső* főfelügyelő és *Szögi János* műszaki tisztviselő is. *Verőci Béla* intézői rangban, s mint csoportvezető 1971 óta dolgozik az építési főnökségnél.

Edzés hétfőn és csütörtökön

A sakkszakosztály otthona a főnökség Hunyadi János utcai székházában van. Hetenként két alkalommal: *hétfőn és csütörtökön 17 órától éled itt a fehér-fekete mezők világa.* Minden alkalommal előadást tart a sakkozóknak *dr. Szily József* mesteredző, azután játék következik. Az idősebbek nagy érdeklődéssel figyelik a fiatalabbak kibontakozását és bennük *Verőci Zsuzsa* és *Sax Gyula* utódait remélik. Van is fantázia néhányukban, például a 10 esztendős *Rivó Gáborban*, aki általános iskolás, s Egerben az *Úttörő Olimpia* kisdobos egyéni sakkversenyének harmadik helyezettje lett:

— *Nem lehet különösebb panaszunk; minden lehetőséget megkapunk a rendszeres felkészülésre, az eredményes szereplésre* — mondja a szakosztályvezető. — *Bízunk abban is, hogy egyre több vasutas és családtag keresi fel edzéseinket. Szívesen várunk minden érdeklődőt.*

Maros László

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságaink különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállolniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.

A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandót fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés 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.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. MÁRCIUS 1.

A szakszervezet ajándéka

Színes tévé, rádió...

Kedves esemény zajlott le február 22-én Budakeszin, a MÁV Tüdőgyógyintézetben. A nemrégiben átadott rehabilitációs pavilon betegei részére a Vasutasok Szakszervezete *színes televíziót, Riga rádiót, olajfestményeket, tussrajzot ajándékozott.*

Az ünnepélyes keretek között átadott tv-készüléket *a munkatherápiás részleg egyik helyiségében állították fel,* ahol a szőnyegszövés és egyéb hasznos munka egyúttal kellemes szórakozással is párosul.

Az értékes ajándék elismerése az intézet eddigi eredményes gyógyító munkájának, emellett biztosítja azt, hogy a betegek intézeti tartózkodásuk ideje alatt is kapcsolatot tarthassanak a külvilággal, szemléltető módon tudomást szerezzenek a napi eseményekről s a therápiás kezelés mellett a szórakozás is elősegítse egészségük javulását.

A színes tv első adásának megtekintése után az intézet betegei nagy örömmel számoltak be élményeikről, s az ajándékokat az intézet vezetőivel együtt köszönettel fogadták.

P. K.

FEHÉRASZTALNÁL...

A szegedi *számviteli főnökség* szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete baráti összejövetelre hívta meg a nyugdíjasokat. Az idős vasutasok *fehérasztalnál, vidám hangulatban* elevenítették fel sokéves szolgálatuk eseményeit, és beszámoltak arról, hogyan telnek napjaik. Itt-ott az unokák fényképei is előkerültek.

A KISZ-titkár és a főnökség vezetőjének üdvözlő szavai után *Farkas József* és *Faggyas László* mondott köszönetet nyugdíjastársai nevében a kedves meghívásért.

EBBEN AZ ÉVBEN:

11,5 millió tonna áru érkezik vasúton a Szovjetunióból

Magyar—szovjet vasúti áruszállítási tanácskozás Budapesten

Az OSZZSD tagországok miniszteri konferenciája döntésének megfelelően, a magyar—szovjet vasúti áruszállítások ez évi volumenét egyeztető tárgyalásokat február 11—15 között Budapesten tartották. A megbeszélésekre *N. A. Gundobinnak*, a Szovjetunió közlekedési minisztere első helyettesének vezetésével magasszintű szovjet vasúti küldöttség érkezett hazánkba. A küldöttség tagja volt *G. Bogdanovics*, a Lvovi Vasútigazgatóság vezetője is. A magyar delegációt *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár vezette.

A MÁV Vezérigazgatóságán tartott ötnapos tanácskozáson értékelték az elmúlt évi eredményeket, egyeztették Magyarország és a Szovjetunió közötti vasúti export-, import- és tranzit áruszállítások feladatait. Megállapították, hogy 1973-ban a Szovjetunióból Magyarországra és Magyarországról a Szovjetunióba irányuló áruszállítások egyaránt meghaladták a tervezettet. A



N. A. Gundobin, a Szovjetunió közlekedési miniszterének első helyettese és Rödönyi Károly államtitkár aláírják a megállapodást

(Laczkó Ildikó felvétele)

feladatok azonban tovább nőnek. *A Szovjetunióból 1974-ben 11,5 millió tonna áru érkezik a vasúton, ami közel 12 százalékos növekedést jelent.* A Magyarországról szállításra kerülő áru mennyisége várhatóan 1,7 millió tonna lesz, ami szintén emelkedést mutat.

A tárgyalások során intézkedéseket hoztak a vasúti járművek és berendezések jobb kihasználására, a kocsitartózkodási idők csökkentésére. A szállítások minőségének javítását szolgálja az is, hogy *a jövőben nagyobb mértékben alkalmazzák a korszerű módszereket, növekszik a konténeres és rakodólapos szállítások aránya, gyorsítják és tovább gépesítik az átrakásokat.* Sokat segít majd az is, hogy szovjet szakértők közreműködésével kidolgozták Záhony átrakókörzet információs rendszerét, melynek első ütemeként R—10 típusú számítógépet helyeztek üzembe.

A *KGST Közlekedési Állandó Bizottsága* határozatának megfelelően a tárgyalásokon körvonalazták az 1975. évi várható áruszállítási feladatokat is azzal, hogy a végleges volumeneket a jövő évi tárgyalásokon határozzák meg.

A megbeszélések eredményeiről február 15-én *Rödönyi Károly* és *N. A. Gundobin* jegyzőkönyvet írtak alá. Az aláírásnál ott volt *dr. Csanádi György*, közlekedés- és postaügyi miniszter és *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója.

Magyarországi tartózkodása során *N. A. Gundobint* fogadta *dr. Timár Mátyás* miniszterelnök-helyettes és *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter.

Dr. Balázs Ákos

Nemcsak kötelesség, hivatás is



Külsős forgalmi szolgálattevő Miskolc-tiszai pályaudvaron

(Riport a 2. oldalon)

Március 8., a nemzetközi nőnap

1910 óta minden év *március* [illegible] *nemzetközi harci napja.* A békéért, az egyenjogúságért, a társadalmi megkülönböztetés megszüntetéséért folyó seregszemle napja.

Az elmúlt 64 év alatt nagyon sok változás történt a világon a nők életében is. *Nem egyforma mértékben ugyan, de szinte minden országban javult a nők helyzete a társadalomban, a munkában, a családban.* A szocialista világrendszer létrejöttével alapvető változások következtek be a nők életében.

Ezen a napon szerte a világon megkülönböztetett figyelemmel fordulnak a nők felé. Mindennapi munkánkban mi is megállunk néhány percre, hogy kifejezzük tiszteletünket, elismerésünket a szocializmus építésén munkálkodó lányoknak és asszonyoknak, a gyermekek nevelésén fáradozó édesanyáknak.

Március 8-a azonban nemcsak ünnep, hanem a számvetés napja is. Visszatekintés az eddig megtett útra, különös tekintettel az *MSZMP Központi Bizottságának 1970. február 18-i, a nők politikai, gazdasági, szociális helyzetéről hozott határozatára.*

Négy év alatt számos központi intézkedés, állami rendelkezés, vasúti utasítás, szakszervezeti határozat vitte előbbre a dolgozó nők helyzetének könnyítését célzó párthatározat végrehajtását. Választ adott ez az időszak arra is, hogy noha a nők egyenjogúsága jogi és politikai értelemben biztosított, *érvényesülésüket még korlátozzák szemléletbeli problémák, a gazdasági lehetőségek.*

El kell ezt mondanunk annak ellenére, hogy a párthatározat megjelenése óta igen sokat tettünk a nők bérezésének, munkakörülményeinek javításáért, társadalmi megbecsülésükért, szakképzettségük növeléséért, vezető munkakörbe állításukért, a gyermekintézmények fejlesztéséért, az egyedülálló és sokgyermekes anyák támogatásáért, a szolgáltatások javításáért.

Politikai szempontból az a legfőbb tanulság, hogy társadalmi fejlődésünk szolgálatában a nők politikai, gazdasági, szociális helyzetére növekvő figyelmet kell fordítani. Mindenekelőtt az emberek tudatában fellelhető — és sokszor fel sem tűnő — maradiságot kell legyőznünk.

További erőfeszítéseket igényel a nők gondolkodásmódjának formálásában a *kishitűség leküzdése.* Ma már mind kevésbé hangzanak el ezt tápláló megjegyzések. Egyre ritkábban kapnak hangot olyan vélemények, hogy a nők a munkahelyen és a közéletben kevesebbre képesek, mint a férfiak. Lassanként komolytalannak, maradinak tartják azokat, akik így beszélnek.

Mégis, a múltnak a mai fejlődést gátló hatásai miatt, *nem egyszer kell meggyőzni, bátoritani, kérni a nőket, hogy éljenek a bizalommal, fogadják el a közéleti megbizatást.* El még körükben az aktív politizálástól való tartózkodás is. Fokozni kell tehát erőfeszítésünket a nők politikai képzésére, közéleti tapasztalataik gyarapítására.

A sikeres tudatformálás megköveteli: *változtassunk azon a gyakorlaton, hogy a népolitika megvalósításáról lényegében vagy főképpen csak a nőknek beszélünk. A* határozat végrehajtása nem „nőkről nőknek" mozgalom, hanem társadalmi közügy. Legalább annyit tehetnek érte a férfiak, különösen vezető beosztásban, konkrét döntéseikkel, és személyes magatartásukkal.

Egyre inkább társadalmi méretű felismeréssé válik, hogy a nők helyzetével való rendszeres foglalkozás napjaink parancsoló szükségessége, mert a nők szerepe társadalmunkban mind nagyobb jelentőségű. Egyre többen tőlük tenek be kettős hivatást: *családanyák és munkavállalók.* Hozzájárulásuk a szocialista építéshez társadalmi, népgazdasági fontosságú.

Ez a felismerés tükröződik *a párt közelmúltban hozott népesedéspolitikai irányelveiben, amely elsősorban az anyák helyzetén kíván javítani, könnyíteni.* E két fontos határozat társadalmunk következetes népolitikájának kifejezője. Március 8-án akkor ünnepeljük igazán a magyar lányokat, asszonyokat, édesanyákat, ha még következetesebben harcolunk nagyszerű célkitűzéseink valóra váltásán.

A Törekvés Művelődési Központban

Ünnepi megemlékezés a szovjet hadsereg megalakulásáról

A szovjet hadsereg és hadiflotta megalakulásának 56. évfordulója alkalmából február 21-én ünnepi megemlékezést rendezett a Magyar Szovjet Baráti Társaság, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottsága, a MÁV Budapesti Igazgatósága és a Magyar Honvédelmi Szövetség budapesti vezetősége.

A Törekvés Művelődési Központ színháztermében megtartott ünnepi eseményen részt vett *Somogyi Sándor*, az MSZMP Budapesti Bizottságának titkára, *dr. Tóth József*, a Külügyminisztérium főosztályvezetője. Ott voltak a budapesti fegyveres testületek, a rendező szervek képviselői, az MSZBT és a Külügyminisztérium több vezető beosztású munkatársa. Részt vett az ünnepségen *D. I. Oszadcsij* vezérőrnagy, a Szovjetunió Budapesti Nagykövetségének katonai- és légügyi attaséja, továbbá az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet déli hadseregcsoport és a Budapest nevét viselő szovjet katonai alakulat parancsnokságának több magasrangú tisztje.

Az ünnepséget *Kelemen Győző*, az MHSZ Budapesti Szervezetének titkára nyitotta meg, majd *Nagy Mária*, a Magyar Szovjet Baráti Társaság főtitkára mondott ünnepi beszédet.

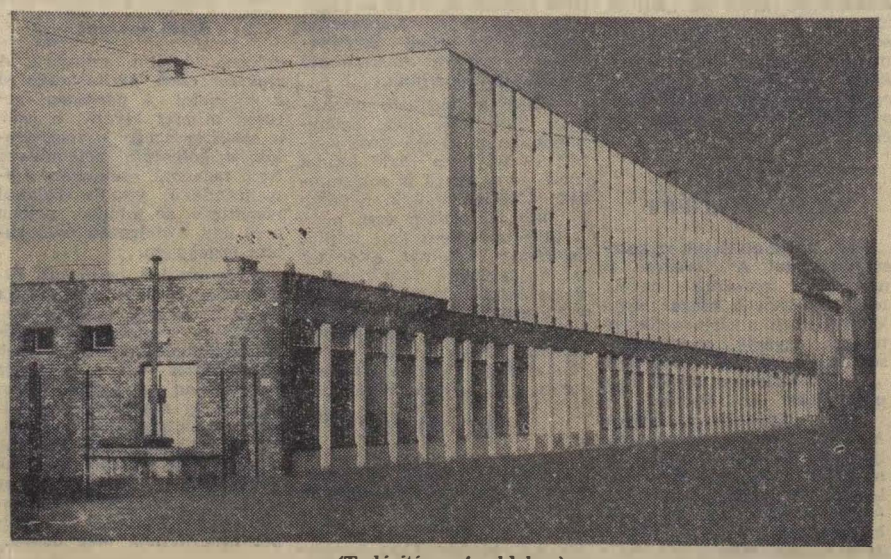
Bevezetőjében visszatekintett az 56 évvel ezelőtti eseményekre, a szovjet hadsereg megszületésének körülményeire.

— A szovjet fegyveres erők létének célja kezdettől fogva változatlan: *védeni a munkáshatalmat, testvéri szövetségben oltalmazni minden népet, amely ezt a hatalmat már megszerezte,* segíteni azokat, akik annak megszerzéséért küzdenek — hangoztatta a szónok. — A Szovjetunió kezdettől fogva olyan nemzetközi légkör kialakítására törekedett, amelyben nem a fegyvereké a döntő szó, hanem a tárgyalásoké. A szovjet külpolitika sorra dolgozta és dolgozza ki napjainkban is azokat az alapelveket, egyezményeket, javaslatokat, amelyek a tömegpusztító fegyverek alkalmazásának megtiltását sürgetik.

Ezután arról beszélt, hogy hazánk a haladás élén járó Szovjetunió oldalán minden erejével igyekszik hozzájárulni a népek barátságának megszilárdításához, az emberiség igazi érdekeinek méltó képviseléséhez a különböző nemzetközi fórumokon.

Az ünnepi beszéd elhangzása után *F. K. Iscsenko* repülő altábornagy, a szovjet déli hadseregcsoport képviseletében köszöntötte az ünnepség részvevőit, majd a *Magyar Néphadsereg Vörös Csillag Érdemreddel* kitüntetett művészegyüttese adott nagysikerű műsort.

A békéscsabai új szociális épület



(Tudósítás a 4. oldalon.)

Nemcsak kötelesség, hivatás is...

Tanulmánynak is beillő, sokirányú vizsgálódás alapján készült, őszinte hangvételű és elemző, összefoglaló jelentés ad számot arról: *hogyan alakult a nők helyzete a miskolci vasútigazgatóság területén az ide vonatkozó párt, valamint az ezt követő szakszervezeti és állami határozatok óta.* Ami figyelemre méltó ebben az értékelésben: nemcsak eredményeket összegez, hanem gondokra és sürgető feladatokra is felhívja a figyelmet, még pedig úgy, hogy megjelöli, milyen szerep hárul mindebben a szakszervezetre.

Többek között utal arra, hogy *„felül kell vizsgálni a nők részére tiltott munkaköröket, ugyanakkor foglalkoztatásuk lehetőségeit ki kell szélesíteni.* Központi intézkedéssel lehetővé kell tenni az igen alacsony bérszínvonal emelését a kisegítő munkakörökben foglalkoztatott nődolgozóknál. Ehhez kérjük a szakszervezeti szervek, elsősorban a szakszervezeti központ hathatós támogatását."



Nők egymásközt — a szolgálati helyen

(Laczkó Ildikó felvétele)

NEM KAMPÁNYFELADAT

Nyílt beszéd, egyértelmű igény. De miről is van szó tulajdonképpen?

A legfrissebb adatok tanúsága szerint a miskolci vasútigazgatóság területén 2815 a nődolgozók száma. *A nők a legkülönfélébb beosztásokban, nagy felelősségtudattal és hozzáértéssel látják el feladatukat.* Ezt hangsúlyozza a Vasutasok Szakszervezete Területi Bizottságának vezetője *Zombori Lajos* is, hozzátéve, hogy a nők helyzetének, élet- és munkakörülményei javítására hozott határozatok végrehajtása nem kampányfeladat, hanem folyamatos, állandó tevékenység. Minderről bárki azonnal meggyőződhet, ha a tények, eredmények, az adott helyzet alapján kezd vizsgálódni. Egy biztos: *a szakszervezet állandóan figyelemmel kíséri az említett határozatok szellemében készült intézkedési tervek végrehajtását,* így azonnal és operatívan tud segíteni ott, ahol arra szükség van. Ebből ered az is, hogy a tájékozódás és a tájékoztatás, ahogy mondani szokták, *„mindig naprakész"*, ami fontos, lényeges része a szakszervezeti munkának. Bármiről legyen is szó, azonnal „kéznél" vannak az adatok, ezek ismeretében a következtetések és a tennivalók.

A miskolci vasútigazgatóság területén az eredmények jelentősek, amiben nagy szerepe volt, és van a területi bizottságnak, a munkahelyi szakszervezeti szerveknek is. Nem túlzás, tények igazolják: *a miskolci vasútigazgatóság területén megvalósult az egyenlő munkáért, egyenlő bért elve,* ugyanakkor jelentősen javultak az élet- és munkakörülmények.

A helyes bérpolitika kialakítása természetesen nemcsak azt jelenti, hogy a bérezésben, az anyagi elismerésben a nők, a férfiakkal minden tekintetben egyenlő mérce szerint részesüljenek, vagyis a nőket soha ne érje hátrányos megkülönböztetés, *hanem azt is, hogy az alacsony bérszínvonalú kategóriába tartozók jövedelme is előnyösen alakuljon.* E tekintetben a legtöbb a gond a kisegítő állománybelieknél, ahol főként kisfizetésű vasutas dolgozók családtagjai, illetve egyedülálló nők dolgoznak, akik minden tekintetben rászorulnak a segítségre. Ezzel a szakszervezet nemcsak egyetért, de sokat is tesz a kedvező irányú változás érdekében.

NŐK A VEZETÉSBEN

A változás más vonatkozásban is lemérhető. Ilyen például a nők bevonása a vezetésbe. Az igazgatóság területén jogászként 2, közlekedési és egyéb képesítésű mérnökként 7, üzemmérnökként 12 nő dolgozik, akik közül néhányan kitűnő, illetve jeles eredménnyel szereztek diplomát, amellett vasúti szakismeretük is elismerésre méltó. Általában ma már elmondható: *a nők nem félnek a vezető beosztással járó kötelezettségektől, ami a szakmai jellegű posztokon túl a társadalmi és tömegszervezetekben való megbízatásoknál is kézzelfoghatóan lemérhető.* Ez utóbbi területeken, számarányukat meghaladó mértékben vállalnak tisztséget, s azt (nem túlzás!) a férfiakat meghaladó lelkiismeretességgel látják el.

Nem arról van szó, hogy tennivaló már nincs. Van, és nem is kevés. Az a helyzet ugyanis, hogy esetenként még eléggé lassú az előrehaladás. A múlt évben például a pénzügyi osztályon egy csoportvezetői munkakör betöltésére javasoltak egy női dolgozót, aki közölte: *elfogadja a megbízatást. Később azonban visszavonta ígéretét.* Hasonló volt a helyzet Bodrogkeresztúron, Olaszliszka-Tolcsván és Jósvafő-Aggteleken, ahol az állomásfőnöki megbízatást utasították vissza. *Az okokat keresve olyan szemléletbeli „gátakra" bukkantak, amelyekkel ma még számolni kell, de belenyugodni nem szabad.* Vannak olyan női dolgozói a miskolci igazgatóságnak, akik állomásfőnöki, igazgatósági csoportvezetői, oktatótiszti, mozdonyreszortosi, vonalellenőri, művezetői és egyéb vezetői munkakörben dolgoznak.

A MÁSODIK MŰSZAK

Természetesen, ha a nők megbecsüléséről, élet- és munkakörülményeinek a javulásáról beszélünk, *akkor nem csupán a munkahelyi viszonyokat kell érteni, hanem mindazt, ami hozzátartozik az élethez.* Ide tartozik — többek között — a második műszak, amihez segítséget nyújtani elsőrendű kötelesség. Erre is nagy gondot fordít a szakszervezet, hiszen nem mindegy, hogy a közérzet milyen. E tekintetben az eredmények igen figyelemre méltóak.

Az igazgatóság központjában, Miskolcon, a vasút kezelésében működő bölcsőde, napköziotthon, Bodrogolaszin pedig egy nevelőotthon áll rendelkezésre. *Ezekben az intézményekben, a felvételeknél előnyt élveznek az egyedülálló és sokgyermekes anyák gyermekei.* Ugyanakkor a tanács kezelésében álló bölcsődék és óvodák is nagy segítséget nyújtanak, hiszen az esetek többségében a vasutas nők gyermekei számára is biztosítanak férőhelyet.

— *Vidéki munkahelyeinken viszont* — mondja a területi bizottság titkára —, *már kedvezőtlenebb a helyzet. Ha ezen javítani akarunk, az anyagi erőforrások kiaknázásán túl, társadalmi összefogással, a helyi lehetőségek feltárásával a segítségnyújtás további módozatait kell kimunkálni.*

A miskolci igazgatóság területén dolgozó nők érdekében tett intézkedések további eredmények elérésére ösztönöznek, amiből a szakszervezet a jövőben is éppúgy mint eddig, minden tekintetben maradéktalanul kiveszi, ki akarja venni a részét.

T. F.

Berényi Ilona:

DOLGOZÓ NŐ

A történelem óriz sok női képet;
híres hódítót, bátor feleséget...
Én mégis Téged örökítlek, csak Téged,
ki gép mellett állsz, vagy katedrán,
rendben tartasz egy egész házat,
gyereket fürdetsz, aggódva mérsz lázat.
Fáradhatatlan, száz alakban
másért élsz minden pillanatban,
mégis tiéd ez igaz, teljes élet.
Dolgozó nő, én Téged örökítlek, Téged!

Bencze József:

ANYÁM

Szalmagyűrűs asszony, anyám,
kéveágyon a mezőn szült,
mint a megáldott rozskalász,
mire megérett, megőszült.



Hétszáz dolgozónak főznek mindennap a jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem új konyháján a Kállai Éva szocialista brigád tagjai. A Gerbe Imréné által vezetett, 16 főnyi közösség 1972-ben alakult, s jó munkájukért a napokban kapják meg a bronzkoszorús jelvényt

A TUDOMÁNY A HALADÁSÉRT

Együttműködési megállapodást írtak alá a KTE és szakszervezetünk vezetői

A Közlekedéstudományi Egyesület és a Vasutasok Szakszervezete közötti együttműködési megállapodást február 19-én ünnepélyesen aláírta *Rödönyi Károly* államtitkár, a KTE elnöke és *Szabó Antal* főtitkár.

Az aláírásnál jelen volt *Solymos János*, a KTE főtitkárhelyettese és *Csanádi József*, a közlekedési tagozat titkára, valamint *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára és *Kajcsa József*, a közgazdasági osztály vezetője.

A vasutas-szakszervezet és az egyesület vezetői a szerződés aláírása után szívélyes beszélgetést folytattak arról, hogy a szerződésbe foglalt elvek alapján a tudományos eredmények miként hasznosíthatók majd a mindennapok gazdasági, technikai és technológiai, illetve mozgalmi feladataiban, a megváltozott körülmények között dolgozó emberek javára. Ezzel kapcsolatban több, konkrét megállapodás született a közeljövőre vonatkozó tennivalók előmozdítása érdekében.

SZARVAS JUDIT

Óbuda állomás bizalmija



A vasút vonzása egyre erősödik a fiatalok körében. Mind több a jelentkező, s a felvettek legtöbbje könnyen megszokja és hamar megszereti munkakörét.

Egy ilyen pályakezdő fiatallal beszélgettünk a napokban Óbuda állomáson, *Zentai Kálmán* állomásfőnök javaslatára.

— *Szarvas Judit vagyok* mutatkozott be az ifjú személypénztáros, átmenesztő, raktárnok és előjelentő.

Az első kérdésünk csak ez lehetett: — Mióta dolgozik, hogy ilyen sokféle beosztásban foglalkoztathatják?

— *Másfél évvel ezelőtt helyeztek ide, közel a lakóhelyemhez, miután Győrben elvégeztem a kilenchónapos forgalmi és kereskedelmi tanfolyamot. Különben Budapest—Józsefváros állomáson vettek fel a vasúthoz 1971-ben.*

— Hogy érzi magát Óbudán?

— Kitűnően. Feletteseimtől, elsősorban állomásfőnökömtől sokat tanulok. A munkatársak szintén segítőkészek. Közéjük tartozik például *Michalovics Szilveszterné* és *Laboda István* brigádvezető. Örülök a fiatalok iránti bizalomnak, viszonzásul elvállaltam az egyik szocialista brigád naplójának a vezetését. Az állomás dolgozói még tovább mentek: *megválasztottak szakszervezeti bizalminak.* Tőlem telhetően igyekszem is képviselni érdekeiket. Megtisztelőnek tartom, hogy problémáikat, gondjaikat megosztják velem. A pályaválasztás előtt álló fiataloknak szívből ajánlhatom, hogy jöjjenek a vasúthoz, mert ez a hivatás szép, és a szabad idő sem kevesebb a MÁV-nál, mint más munkahelyen. A szórakozásra, valamint a tanulásra, előrehaladásra meg talán itt van több eshetőség...

— És az anyagiak?

— Húszegynéhány évesen sehol sem kereshetnék többet, mint a MÁV-nál. *Havi fizetésem 2000 forint, amihez még hozzájön éjszakai pótlék címén mintegy 200 forint Ha pedig túlórázom, ráadásként kapok 400—500 forintot,* nem is szólva a negyedévi jutalmaimról, ami szintén kifejezi, hogy megbecsülnek jól végzett munkámért.

Judit elmondta még, hogy szeret kirándulni — ezért is ér sokat számára a vasúti szabadjegy —, hobbyja pedig a könnyűzene. Kedvenc hanglemezeiből tekintélyes gyűjteménye van. A nyáron Lengyelországba utazik — a tenger mellé...

Kesztyűs Ferenc

Asszony a pályamunkások között

— Ne írjanak rólam az újságban. Nem tettem én oly nagy dolgot, amivel rászolgálnék — ezekkel a szavakkal fogadott Sümegen *Sárdi Ignácné* pályamunkás.

GÉPÍRÁST TANULT

Láttam: nem álszerénység mondatja ezt a nyílt tekintetű, derűs asszonnyal, hanem ténylegesen így gondolja. Valóban, nem művelt rendkívülit, „csak" *19 éve dolgozik a férfiakkal együtt derekasan, nagy szorgalommal és példamutatóan a Sümeg és Tapolca közötti vasútvonalon.* 1955-ben szerződéses fűrtó kislányként kezdte, igen fiatalon. Később gépírást tanult, de *mégsem az irodát, hanem a nehéz pályafenntartási munkát választotta.* Ahogy mondta: szinte észrevétlenül a vasúton ragadt. Az évek során aztán igen megszerette munkahelyét, s dolgozótársait. Abból a fajtából való, akinek ég a kezében a munka.

— Jánosházán lakom, hajnalo ként onnan utazom munkába, majd este haza. A férfi munkatársak mindig azt mondták: Tercsi, ne dolgozz annyit, mert túlteszel rajtunk. Ami igaz, igaz, biztatni sohasem kellett. Ami rám jutott, azt mindig becsülettel elvégeztem. Otthon sincs megállásom, a vonaton kézimunkázom, bár az utóbbi időben kissé elnehezült a kezem. Olyan kavicságyat tudok készíteni, hogy bárki megnézheti... Szülni is a pályáról mentem...

Az egykori fűrtó, majd pályamunkás kislány ugyanis 1956-ban férjhez ment, s ma két gyermek, a 17 éves gimnazista *Katika* és a vasúti Diesel-szerelőnek készülő, hatodik osztályba járó *Lacika* boldog édesanyja. *Tizennégy esztendeje párttag, s négy éve a sümegi MÁV pártalapszervezet titkára.* Ide tartoznak a sümegieken kívül az ukki és az uzsai kommunista vasutasok is. *A megbecsülés, az elismerés nyilvánult meg a titkárrá választásban. Sárdiné együtt él a dolgozókkal, élvezi a bizalmukat, érti gondjaikat, érzéseiket.*

MINDIG AZ IGAZSÁGÉRT

Nem tudja elviselni az igazságtalanságot. A gyerekeit is nyíltszívű emberré neveli, mint amilyen ő maga. Munkatársaitól is elvárja az őszinteséget, egymás megbecsülését. Igen szereti az embereket.

— A család, a vasút és a pártmunka az életem — vallja. *— Így teljes az életem.* A talpfacserék, a pályaszabályozások és más fenntartási munkák során, napi 10—15 kilométert is gyalogoltam hosszú éveken át. *Szeretek a szabadban dolgozni. Ezen a vidéken jó a levegő, szép a táj. Itt a sümegi-hegy a várral, távolabb a tapolcai-medencét szegélyező vulkanikus hegysor. Közel a Balaton is. Örüm itt a munka.* Sosem felejtem el *Nándi* bácsit, kedves munkatársamat, aki brigádunk lelke volt. Ha valami nehezebb feladatot kaptunk, egy-egy viccel, tréfálkozásaival olyan erőt kölcsönzött valamennyiünknek, hogy *talán még a sümegi hegyet is elemeltük volna a helyéről.* Sajnos, ritka az ilyen jó közösségi szellemű, összetartó kollektíva. *Ez is az egyik feladatunk a szakszervezettel együtt, hogy minél ütőképesebb, mindenre használható brigádokat neveljünk.*

— Ami a jelenlegi munkámat illeti, már jóval könnyebb, mint 10—15 évvel ezelőtt — folytatta rövid szünet után. — A gépek is sok munkát átvettek tőlünk, a pálya is jobb állapotban van, mert felújították. Nem kell talpfát cserélnem; vágányt, kitérőket mérek, melegítő italt viszek a dolgozóknak. *9,40 forint az órabérem, valamivel kevesebb, mint a férfiaké,* de megérdemlik. Négy évvel ezelőtt szakmunkás vizsgát tettem, aminek jó hasznát veszem.

LOBOGÓ TŰZ

Örülök a szabad szombatnak. *Ez a nap az otthonomé, a családomé.* Sok háziasszonyi munkát el tudok végezni, s így hét közben több energia és idő jut a nagycsalád, vagyis



Sárdi Ignácné

dolgozó társaim számára. *A szakszervezeti aktivistákkal jó a kapcsolat. A gazdasági vezetők mindig kikérik a párt, a szakszervezeti tisztségviselők, a dolgozók véleményét.* Nem tagadom, esetenként építő szándékú vita is kialakul közöttünk, de minden esetben a jó ügy, a dolgozók boldogulása érdekében.

Nyughatatlan belső tűz, türelmetlen, örökös tenniakarás lobog a 35 éves munkás asszonyban. Energiáját, férfiakéval vetélkedő erős karakterét, akaraterejét nem pazarolja haszontalan dolgokra. Környezete, a megbízhatóan dolgozó munkáskollektíva profitál hallatlan munkabírásából, példamutató életéből. *Korunk kommunista munkásasszony típusának egy szerény, követendő, példát mutató egyéniségét ismerhettem meg benne.*

Szelei Teréz

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK:

A szellemi vetélkedők sikerének titka az egész kollektíva együttműködésében rejlik

Szerkesztőségünk postáját szembetűnően megduzzasztották a vasutas szocialista brigádok országszerte zajló szellemi vetélkedőiről szóló tudósítások. Kivétel nélkül valamennyi levél azt bizonyítja, hogy kellő felkészülés után, az új ismeretek megszerzésének örömével versenyeztek — és a sikeresen végződött elődöntők után ugyanígy folytatják a nemes küzdelmet — a különböző szolgálati helyek, üzemek, főnökségek szocialista brigádjai. Lássunk néhányat ezekből a levelekből.

Vetélkedők bálja Miskolcon

A *miskolci vontatási főnökség* brigádjainak „alapfokú" vetélkedőjét a Vörösmarty Művelődési Házban tartották február 9-én, s az eseményről ketten — *Sepsi Gyula*, valamint *Kovács Imre*, az utazószemélyzet műhelybizottságának titkára — számoltak be, külön-külön, levélben. Mindenekelőtt hírül adják, hogy a selejtezőből a döntőbe jutott kilenc csapat közül a villamosmozdony-vezetők *November 7. brigádja* szerepelt a legjobban, ezzel az első helyezettnek járó 2500 forint jutalmat is elnyerték a brigád tagjai, név szerint *Nyirkos Sándor, Nyirkos József, Kovács Imre, Martos György* és *Pozsonyi Tibor*. Rajtuk kívül még három brigád — a Diesel-mozdonyosok *Béke*, a karbantartók *Bláthy Ottó*, a villamosmozdonyosok *Szabó Lajos* brigádja — nyert jogot arra, hogy a vontatási főnökség színeit képviseljék a területi döntőben. A verseny után a miskolci *Nemzeti Színház* művészei adtak műsort, majd hajnalig tartott a *vetélkedők bálja*.

„Békéscsaba állomás újonnan létesített nagytermében három napon át tartott — csupán a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál dolgozó — 24 szocialista brigád versenye — írja *Boldizsár Gyula* tudósítónk. — *Első lett a Vénusz, második a Munkácsi, harmadik és negyedik (holtversenyben) a Dobó és a Széchenyi brigád, míg ötödikként a Landler, hatodik helyen pedig a Kossuth brigád csapata végzett.*" A csomóponti döntőbe az első három brigád jutott, amelyre már lapzárta után került sor.

Nők a zsűriben

Boldizsár Gyula a *Sarkad* állomáson lezajlott vetélkedőről is beszámolt. Helyesli, hogy a zsűribe nőket is bevontak, köztük a pályafenntartási főnökséghez tartozó *Mitykó Pálnét*, aki a forgalmi brigádok vetélkedőinek előkészítésében is — akárcsak sok más társadalmi munkában — szívesen vett részt. Ezen a vetélkedőn egyébként Sarkad állomás *Ady Endre* szocialista brigádja lett az első, bár csak egyetlen ponttal előzte meg a kötegváni *Petőfi* brigádot. Harmadik helyen Sarkad állomás *Petőfi* brigádja végzett.

Zalaegerszegről ezt írja Markos József: *„A vontatási főnökségen hat szocialista brigádot képviseltek a versenyre kelt 5—5 fős csapatok.* Ez azonban nem azt jelenti, hogy csak harminc készültek fel a szellemi összecsapásra, mert *tanult, kutatta a könyvtárakat, végighallgatta a felkészítő előadásokat csaknem valamennyi dolgozó.* Az már külön érdemnek számított, hogy valaki bekerülhetett a válogatott csapatba. *A siker így az egész kollektíva érdeme.*"

Ha időrend szerint csoportosítanánk ezeket a tudósításokat, bizonyára *Tóth Tibor* Kiskunhalas állomásról küldött levelét kellett volna először említeni, mert ott már a múlt év *december 5.* napján megtartották a szellemi vetélkedőt.

„Jól tudtuk mi — olvassuk Tóth Tibor sorait —, *hogy február 28. volt a helyi vetélkedők megtartásának határideje. Csakhogy a Vasutasok Szakszervezete elnöksége és a MÁV vezérigazgatóság felhívására nyomban megmozdult az egész állomás. Mindenki segített, és mindenki vetélkedni akart,* s a szakszervezeti bizottságunkhoz tartozó *Jánoshalma* állomás brigádja is azonnal benevezett. A halasi 21 brigádból 14 indult. Különben így is két hónap volt a felkészülési idő, s a *kiskunhalasiak soha semmiben nem szeretnek hátul kullogni . . .*

A győztes csapatok tagjait személyenként 300—500 forint jutalomban részesítette állomásunk vezetősége, amit az aranykoszorús Petőfi brigád — *Galántai Ferenc, Majoros Péter, Csernák Sándorné* — illetve a *Zrínyi Ilona* nevét viselő pénztáros brigád tagjai érdemeltek ki. Harmadik helyen a jegyvizsgálók *Gagarin* brigádja végzett."

A Rakéta győzelme

A *MÁV Házkezelő Főnökség* szocialista brigádjainak vetélkedője a Vezérigazgatóság kultúrtermében zajlott le — tudósít *Kiilkey Attila*. — Itt 13 brigád 60 tagja küzdött az elsőségért, a kitűnően szervezett, gördülékeny versenyen. A magas szintű felkészülést tanusító brigádok közül végül is *a takarítónők Rakéta szocialista brigádja került az első helyre* 268 ponttal; megelőzve a *Barátság* és a *Baross Gábor* brigádot. A hírnek bizonyára a *répceszentgyörgyi* MÁV-nevelőotthon növendékei is nagyon örülnek, hiszen a Rakéta brigádban dolgozó asszonyok, lányok a patrónusai az otthonnak.

Réfy Imre főintéző tudósításából kitűnik, hogy a kiskőrösi brigádokkal együtt vetélkedtek *Kecel, Csengőd* és *Soltvadkert* állomás brigádtagjai. *A Kiskunhalason megtartott csomóponti döntőbe a kiskőrösi Petőfi szocialista brigád csapata jutott,* a csengődi Petőfi és a kiskőrösi Dózsa brigád megelőzése révén. Réfy Imre a játék kitűnő vezetéséért *Török Lászlót* dicséri levelében.

Gyöngyösön, a MÁV Kitérőgyártó Üzemben dolgozó 45 szocialista brigád közül mintegy 40 indult a selejtező versenyen, s abból a tíz legjobb vesz részt a gyöngyösi *művelődési központban* sorra kerülő döntőn — közölte *Illés István* a lapunknak küldött tudósításában, majd részletesen ismertette, hogy milyen sokoldalúan segítették a brigádok felkészülését a munkahely vezetői.

Nem így Komárom állomáson — ez derül ki *Szücs Ferenc* leveléből.

Zsákutcában

— A jelekből ítélve aligha lesz Komárom „minta határállomás" — következtet tudósítónk, miután beszámolt arról, hogy a budapesti vasútigazgatóság nagyobb szolgálati helyei közül *csupán Komáromban jutott zsákutcába a szellemi vetélkedő megszervezése.* A kezdeti huzavona után négy csapat ugyan mégis jelentkezett, de csak tessék-lássék módon. Ezt megelőzően is egy éven keresztül csupán egyetlen alkalommal sikerült megbeszélésre összehívni a brigádvezetőket.

A sok-sok tudósítás közül ez az egyetlen keserű hangvételű levél, de „pozitív" mégis anynyiban, hogy *nevükhöz méltó tettekre ösztönzi a komáromi brigádokat, nemkülönben a szolgálati hely vezetőit.*

VASUTAS PÉLDAKÉP

a brigád névadója

Robog a villanymozdony. Már elhagyta az aranykoszorút, s most talán egy új állomás, a *MÁV kiváló brigádja* cím felé száguld.

A tabló 1973-ban készült, nem sokkal az aranykoszorú átvétele után. A mozdonyt *Marjay László* műszerész rajzolta illusztrációként a 15 brigádtag fényképéhez. Akik kiérdemelték a kitüntető címet: *a debreceni biztosítóberendezési automatikai üzemeltetési és fenntartási főnökség 141. szakaszának dolgozói.*

Emlékeznek Jeckel Tiborra

Kisújszállás állomás felvételi épületének szomszédságában kis épület áll, benne műhelyek, irodák, raktár. Mindez a *Jeckel Tibor szocialista brigád* munkahelye.

Névadójukról érdeklődöm. Ki volt, s miért éppen az ő neve került a napló első oldalára?

— A vasút igazi szaktekintélyei közé tartozott Jeckel Tibor — mondja Varga Lajos brigádvezető. *— Én személyesen ismertem, még hajdanában ő volt a vizsgabiztosom. Kovács Lajos, a már nyugdíjba vonult vonalellenőrünk ajánlotta, hogy Tibi bácsiról nevezzük el kollektívánkat, mert vasutasokhoz vasutas példakép illik.*

A szakasz dolgozóinak feladata: a hibamegelőző karbantartás. A jelzők, váltók, fénysorompók biztonságos működését, a balesetmentes közlekedést biztosítják. De ha csak ennyiből állna a munkájuk . . .

Varga Lajos felsorolja a pluszkötelességeket.

— 1973-ban pályarekonstrukciót hajtottak végre Kisújszállás és Karcagpuszta között. A 17 kilométeres szakaszon a 48,3 kilogrammos síneket 54 kilogrammosra cserélte ki a pályafenntartási főnökség. A forgalmat ez alatt két vágányról egy vágányra tereltük át, vagyis a berendezéseket ennek megfelelően kellett átalakítanunk. És itt vannak a *géplánc os munkálatok.* Ezek a modern „óriások" nyolc óra alatt körülbelül ezer ember munkáját végzik el. Szabályozzák a nyomtávot, a fekszint, az egész pályát. De nekünk állandóan előttük kell haladnunk. *Leszereljük a vágányfojtó transzformátorok sincsatlakozását, megszüntetjük a földeléseket, majd utána mindent visszaszerelünk. És mindezt éjjel, gyakran fagyban és esőben, egy-egy zseblámpa fényénél végezzük.*

Bajnokságot nyertek

A 141-es szakaszhoz négy állomás tartozik: *Törökszentmiklós, Fegyvernek-Örményes, Kisújszállás* és *Karcag*. Nem véletlen, hogy a brigád 1974. évi vállalásainál különös hangsúlyt kapott a társadalmi tulajdon védelme. A 40 millió forint értékű állóeszközön kívül a szerszámok, a raktáron levő elektromos csereberendezések mind megkövetelik az éberséget, az elővigyázatosságot.

A munkaidő leteltével sem gyengül meg a közösség összetartó ereje. *Házépítésnél együtt a brigád. A kollektív erő húzta fel Varga Lajos, Tóth Sándor, Kiss Lukács, Ötvös László otthonának falait.* Még ma is beszédtéma a jól sikerült egri kirándulás, és igazán nem a „Jeckel Tibor" brigád tagjain múlott, hogy a magyar labdarúgó-válogatott nem bírt a svédekkel. Ők szurkoltak a Népstadionban, de *gólt nem lőhettek legjobbnak tartott focistáink helyett.* Kisújszálláson viszont nem kímélték a kapusokat. A városi KISZ-bizottság ugyanis kispályás bajnokságot rendezett a X. VIT tiszteletére. Tizenhat csapat közül a 141-es szakasz legénysége bizonyult a legjobbnak. *A döntőben a METEFEM KTSZ-t verték 2:0-ra.*

A Kiváló Főnökség címért

A nősülésről sem szabad megfeledkezni. Ha a fiatalok „feladják" legénységüket, akkor ezer forint nászajándékot kapnak a közösségtől. Ahogy itt mondják: *fájdalomdíjként.*

Együtt ünnepelnek esküvőnél, politikai megmozdulásnál, vagy éppen utódérkezéskor. Decemberben például *Tóth Sándoréknál ikrek születtek. A kollégák ízletes ebéddel* és ajándékkal keresték fel a boldog családot.

Hogy milyen lesz az 1974-es esztendő, azt a vállalásokból már sejteni lehet. Cél, a *Kiváló Főnökség* cím elnyerése, s ezért a brigád tagjai mindent megtesznek.

S hogy milyen volt 1973?

Február elején még nem-zárult le az elmúlt év teljes értékelése, Varga Lajos csak az szb-titkár novemberi szavaira hivatkozhat. Akkoriban a brigádvezetői tanácskozáson a „Jeckel Tibor" nevét viselő kollektívát tartották az első kilenc hónap eredményei alapján a főnökség legjobb brigádjának.

Horváth Kálmán

Nyugdíjban — az emberekért

Társadalmi tisztsége: tanácselnök-helyettes

Hagyományos, szép gesztus a nyugdíjasok búcsúztatása. Aki azonban a 75 éves *Szegedi Józsefet*, a bánrévei vontatás egykori lakatosát, illetve nyugdíjas művezetőjét ismeri, nem találja helyénvalónak a „búcsúztatás" szót. Búcsúztatni ugyanis csak az eltávozókat szokás, márpedig *nem biztos, hogy aki nyugdíjassá válik, az valóban el is távozik a közösségtől.*

Szegedi József sem távozott el munkatársai köréből, amikor másfél évtizeddel ezelőtt nyugdíjas lett. Továbbra is részt vállalt mindenféle társadalmi munkából, ahogyan ezt a vasút újjáépítésének nehéz időszakában megszokta. A felszabadulás évében az elsők között lépett a kommunista pártba, s attól kezdve *életével, munkájával, magatartásával mindig példát mutatott.*

A tanácsok megalakulása óta tanácstagként tevékenykedik, s most már éppen *tíz éve tanácselnök-helyettes* a bánrévei közös tanácsnál, természetesen — mint nyugdíjas — *társadalmi munkásként.* Magas kora ellenére nemcsak szervezőkészségét hasznosítja a közösségért végzett munkában, hanem *a lakossággal együtt dolgozik a járdaépítésben, útjavításnál és az egyéb célokért indított akciók végrehajtásában is.*

Helytállását többször elismerték, így az sem véletlen, hogy legutóbb — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulóján — a Parlamentben megkapta a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát.

Bizony, kiváló ember az, aki nyugdíjas éveiben tanúsított munkájával képes kiérdemelni a magas kitüntetést.

Murányi Tibor

Játékvezető voltam a vetélkedőn

Egy kultúrfelelős tapasztalatai a Hídépítési Főnökségnél

A *MÁV Hídépítési Főnökségen* február elsején tartottuk meg a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjét, s ennek én a játékvezetője voltam. Úgy érzem, hasznos lehet, ha közreadom tapasztalataimat.

Egyenlő eséllyel

Az előkészítő munka során gondot okozott a brigádok összetételéből származó esetleges szintkülönbségek áthidalása, vagyis az a körülmény, hogy a műszaki, fizikai, munkaügyi, számviteli munkakörben dolgozók közösen vetélkednek, s ez torzíthatja az egyenlő esélyek lehetőségét. A problémát sikerült a kérdések gondos összeválogatásával, illetve széttagolásával megoldanunk. Ezt igazolja például, hogy *a tíz versenyző csapat közül első lett a 21-es építésvezetőség Petőfi brigádja,* ugyanakkor a tervgazdasági és munkaügyi osztály Béke, a titkárság Szabadság brigádja a második, illetve a harmadik helyen végzett, 232 és 229 ponttal. Az üzemvezetőség csapata mögött ötödik helyezést elért, a 12-es építésvezetőséghez tartozó Landler Jenő szocialista brigád is 220 pontnál többet gyűjtött.

A verseny izgalmairól, a felkészülés során tanultakról azóta sok szó esik a dolgozók körében, s a nagy érdeklődést tanusító beszélgetések — ez külön jó dolog — nem is fognak megszűnni egyhamar. Beszámolóm megállapításait az így elhangzott véleményekkel is alátámasztottnak érzem.

A szellemi vetélkedő elsősorban kollektív szórakozás, s ezt minden játékvezetőnek tudomásul kell vennie. Nagyon helyeslem, hogy *nálunk a zsüri nem egyszerűen ítélkező fórum volt, hanem olyan munkatársak közössége, akik részt vettek az előkészítésben, akik ellenőrizték, sugalmazták a kérdések szerkesztését.*

A kérdések összeállítása, szerkesztése azért fontos, mert egy-egy vetélkedőműsor sorsát eleve eldönti a kérdések milyensége. A kérdésektől függ, hogy azok mennyire segítik elő a játék kibontakozását, s hogy lekötik-e a játékosok és a hallgatóság figyelmét, és milyen mértékig hevítik a zsongító izgalmat. *Kérdezni valóban tudni kell,* és ebben a vonatkozásban szerkesztőként is sokat tanulhattam.

Beugratás nélkül

Nálunk a divatos „beugratós" kérdések hiányoztak, ha nem is teljesen. Meggyőződésem azonban, hogy ezekkel nagyon csínján kell bánni, annak ellenére, hogy alkalmazásuk nem tilos, sőt színesebbé tehetik a versenyt. Nem szabad elfelejteni: *a játék tisztasága megköveteli, hogy az érdekeltek valamiképpen rájöhessenek idejében arra, hogy a feladat csapdát rejt.*

A játékhoz mindig jó partner kell, márpedig tapasztalhattam, hogy a jól felkészült brigádok kitűnő partnernek bizonyultak. *Azt is meg tudták érteni és belátni, hogy a vetélkedőnek óhatatlan velejárója néhány kivédhetetlen szerencseténye ző is.* Ilyen például, hogy kérdést kell húzni, esetleg olyan kérdést, amelyre annak az illetőnek, csapatnak nehezebb válaszolni, mint egy másik kérdésre. Esetleg az is csak a véletlenen múlik, hogy a brigád tagjaiból ki kerül a versenyző csapatba. Ennek ellenére állítom, hogy érdemes mindent elkövetni az eszményien jó, minden tekintetben egészséges szellemű vetélkedő feltételeinek megteremtésére.

Szükségesek a jó ötletek

Mi szükséges ehhez? Milyen hibáktól kell óvakodni?

1. Nem szabad elfogadni mindjárt az első lebonyolítási tervet (feladványtervezetet), mert lehet, hogy a negyedik vagy az ötödik változat lesz jó.

2. Ne csak egy-két ember, hanem minél több készítse el a feladványokat, teljesen függetlenül egymástól.

3. A játékvezető kezdettől fogva vegyen részt minden lényeges előkészítő műveletben.

4. A ki nem talált feladványok, a nem teljesen megválaszolt kérdések korrigálásáról, a helyes válasz ismertetésének igényéről verseny közben nem szabad lemondani csak azért, mert sürget az idő.

5. A játékost külső tényezők — vélt vagy valós „bírói tévedések" — zavarhatják a koncentrálásban. Ennek levezetésére mindenképpen időt kell szakítani.

6. Fő szabály legyen, hogy a jó játékhoz bárkinek eszébe juthat kitűnő ötlet, jó kérdés, hasznos gondolat. Ezek ötvözéséből születik nagyszerű verseny.

Az itt említett szempontok alapján sikerült nagyszerűen a mi vetélkedőnk, amit ugyan befejezni sosem lehetne igazában, legfeljebb csak abbahagyni. Ahogyan tettük . . .

Szervei Attila
kultúrfelelős

KISKUNFÉLEGYHÁZÁN:

Vendégségben az Utasellátónál

A várakozásra kényszerülő utas szívesen keresi fel az állomás éttermét, hogy szomjúságát vagy éhségét csillapítsa. Az Utasellátó Vállalat kiskunfélegyházi étteremében én is így szereztem kedvező tapasztalatokat.

A helyiség nem nagy és bizony a nap csúcsforgalmi időszakaiban minden hely foglalt. Igaz, az átutazó ember nem sokat időzik, ezért gyorsan cserélődnek a vendégek és keveset kell várni. Az étterem rendes, tiszta, a kiszolgálás előzékeny, amitől a betérő mindjárt otthonosan érzi magát.

Túl a kellemes külső benyomásokon, hamar meggyőződhettem arról is, hogy a legtöbbet a személyzet teszi az üzlet jó hírnevéért. A dolgozók 60 százaléka a törzsgárdához tartozik, s közülük *Dobák János*, valamint *Tóth László*, az üzemegység vezetője és *Székely Béláné* irodai alkalmazott a megtisztelő Kiváló dolgozó cím tulajdonosa. A *Kiskunság* és a *Petőfi* szocialista brigádok már három éve vesznek részt a mozgalomban és dicséretes eredményeket értek el. Rajtuk is múlott, hogy a közösségi szellem jó és a fiatalabb dolgozók könnyen beilleszkedtek ebbe a munkahelyi közösségbe.

A kiskunfélegyházi utasellátó üzemegységnek négy árudája is van az állomáson, amelyek jól szervezett összhangban végzik munkájukat és zavartalanul biztosítják az utazóközönség színvonalas kiszolgálását.

Amikor az üzemegység jó konyháját dicsértük, Tóth László üzemegységvezető büszkén beszélt *Szöllősi Imréné vezető szakács érdemeiről, aki a szakma területi versenyén már kétszer volt első helyezett.* Jellemző még, hogy a havi mintegy félmilliő forintos forgalom mellett még soha nem volt leltárhiány. A felszolgálók versenyét, amelyet a vállalat megalakulásának 25. évfordulója alkalmából hirdettek meg, *Szabó Zoltánné* nyerte.

A panaszkönyvről általában nem szívesen esik szó. Kiskunfélegyházán ez inkább észrevételek könyvének nevezhető, mert többnyire dicséretek olvashatók benne.

Fogas Pál

A BÉKÉSCSABAI CSOMÓPONTON

Új szociális létesítményt avattak

800 személyes öltöző-mosdó – 1000 adagos üzemi konyha Önkiszolgáló étterem

A békéscsabai csomópont dolgozóinak 1974. február 12-én délután ünnepélyes keretek között adták át *a 12,5 millió forint költséggel épített új szociális létesítményt.*

Az átadási ünnepségen részt vett *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Csatári Béla*, a Békés megyei pártbizottság titkára, *Vantara János*, a városi tanács elnökhelyettese, *Kiss Károly*, a szegedi igazgatóság vezetője, *Acsai Mihály*, a szegedi területi bizottság titkára és *dr. Tari Endre*, a MÁV Egészségügyi Igazgatóság vezetője.

ÉVRŐL ÉVRE...

Az ünnepséget *Kalcsó Imre*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Kiss Károly* vasútigazgató mondott beszédet. Bevezetőjében méltatta a csomópont eredményeit. Hangsúlyozta: *az utóbbi tiz évben mintegy 110 millió forintot fordítottak a csomópont fejlesztésére.* Korszerűsítették az állomás vágányhálózatát, az igazgatóság területén elsőnek itt készült el a korszerű dominó berendezés, befejeződött a térvilágítás rekonstrukciója, bővítették a telefonközpontot, elkészült a rakterület és a hídmérleg. Megkezdődött az állomás felvételi épületének teljes rekonstrukciója. A vontatási főnökségnél 2 tonnás futódarut helyeztek üzembe, elkészült a kerékpársüllyesztő, a gázolajtároló és feladóberendezés, az akkumulátortöltő épület.

A műszaki fejlesztéssel lépést tart a szociális létesítmények építése is. Közülük is kiemelkedik *a háromszintes, 830 négyzetméter alapterületű 840 személyes új öltöző-mosdó, az 1000 adagos üzemi konyha és étterem, valamint orvosi rendelő.*

GÁZTÜZELÉSŰ KAZÁNOK

A szociális létesítmény földszintjén helyezték el az üzemi konyhát és az önkiszolgáló rendszerű éttermet. A konyha felszerelése, berendezése minden igényt kielégít. Az ott dolgozók munkáját segítik a nyersáruk tartósítására szolgáló hűtőkamrák, a szellőztető berendezések és sok más korszerű felszerelés.

A földszinten található még a kazánház is, melyben négy földgáz üzemű kazán szolgáltatja a fűtést. Egy 3150 literes és egy 1600 literes bojler beszerelésével meleg vizet állandóan szolgáltathatnak.

FEKETE-FEHÉR

Az első emeleten található *a 250 személyes férfi és a 120 személyes női C típusú fehér öltöző*, a hozzá tartozó mellékhelyiségekkel együtt. Itt található a két vasútüzemi-orvosi rendelő és a vasúti egészségügyi felügyelőség helyisége. A jól felszerelt, minden higiéniai követelményt kielégítő üzemorvosi rendelő — 2 fő foglalkozású orvos vezetésével — *Békéscsaba és környéke mintegy 400 vasutas dolgozójának orvosi ellátását biztosítja.* Az orvosi rendelőhöz tágas, világos váróhelyiség, vetkőző fülkék, laboratóriumi és kezelő, valamint egyéb helyiségek tartoznak.

A második emeleten van egy pihenő-váró szoba, s a 390 személyes, két C típusú fehér öltöző, a hozzá tartozó mosdó és WC helyiségekkel. Egy D típusú úgynevezett fekete-fehér öltöző 48 férfi és 32 nő részére.

A létesítmény átadásával a szegedi vasútigazgatóság egyik legszebb és legmodernebb szociális épületét vették használatba a békéscsabai vasúti csomópont dolgozói.

Gellért József

Ami jár, az jár

Kártérítés üzemi baleset után

A szolnoki járműjavító szakszervezeti bizottsága nem nézi belenyugvással, hogy az üzemi balesetet szenvedett dolgozók közül elég sokan *nem élnek törvényes jogaikkal*, vagyis *nem nyújtanak be kárigényt munkaadójukhoz, illetve az üzem vezetőségéhez, felgyógyulásuk után sem.*

A témát a múlt év első negyedében is napirendre tűzte az szb, s akkor azt állapította meg, hogy az előző évben üzemi balesetet szenvedett 89 dolgozó közül mindössze huszonhatan kérték az őket ért anyagi kár megtérítését, annak ellenére, hogy *a szakszervezeti bizottság mindegyik dolgozót írásban felszólította erre.* A 26 igénylő közül 21 fő összesen 30 928 forintot kapott kártérítés címén.

Ezek után került sor az 1973. május 29-én megtartott szb-ülésre, s a szakszervezeti bizottság ezen az ülésén testületileg elhatározta, hogy — mint érdekvédelmi szervezet — *benyújtja a kárigényt az üzemi balesetes dolgozók helyett.* Az szb ez alkalommal 78 dolgozó képviseletében lépett fel, mivel az előző évben 63, majd 1973. május 15-ig újabb 15 dolgozó nem élt a törvényekben biztosított jogával.

Az eljárás során csak tíz dolgozó igényét utasították el kizáró ok miatt, így rajtuk kívül *hatvannyolcan megkapták a jogos kártérítést, ami összesen 30 000 forintot tett ki.*

A szakszervezeti bizottság részletesen nem vizsgálta, hogy a dolgozók miért idegenkednek az üzemi baleset folytán őket ért anyagi kár igénylésétől, de ennek okait sejteni lehet. Az okok közé tartozik a nemtörődömség, vagy például az a nézet, hogy *„azért a pár napi betegállományért nem érdemes..."* Ettől függetlenül az szb továbbra is következetesen kitart amellett, hogy *a dolgozókat semmilyen körülmények miatt nem érheti anyagi hátrány, ha üzemi balesetet szenvednek.* A felvilágosító munka tehát folytatódik, s oda kell hatni, hogy azok a dolgozók, akik a felszólítás ellenére sem nyújtották be kárigényüket, végül is belássák passzivitásuk helytelenségét.

A szolnoki járműjavítóban ez ügyben konkrét állásfoglalás született:

1. A szakszervezeti bizottság szükségesnek tartja, hogy a jövőben a kárigény benyújtására való felszólítás ne a felgyógyulástól számított 30 napon belül, hanem a jegyzőkönyv felvételétől, illetve a baleset körülményeinek tisztázásától számított 3 munkanapon belül kerüljön kézbesítésre a dolgozó részére.

2. A következő időszakban azoknak a személyeknek a névsorát, akik az értesítés ellenére sem nyújtották be kárigényüket, havonta (tehát az előző havi balesetekről) rendszeresen kéri a szakszervezeti bizottság.

A tapasztalatok alapján mondhatjuk: — *így kívánja a dolgozók érdeke.*

Szabó Károly
szb-titkár.

Takarékosabban!

Sajnáljuk, hogy névtelenül, csupán *„Győri figyelő"* aláírással küldött szerkesztőségünknek sok mondanivalót tartalmazó levelet egy olvasó. Kivételesen mégis idézünk egy részletet az írásból:

„Enyhe telünk volt, azonban ez nem áll összhangban a pazarló fűtés következtében mutatkozó túlzott olajfogyasztással. A szolgálati helyek olajkályhái a legmelegebb téli napokon is szüntelenül magas fokozaton égtek, s ahol a dolgozók nem birták elviselni a hőséget, egyszerűen nyitva tartották a helyiségek ajtaját és ablakait. Erre vonatkozó ellenőrzést egyszer sem tapasztaltunk, így aztán a tüzelőanyag-fogyasztás túllépi az engedélyezett mennyiség tizszeresét is."

Érdemes lenne csakugyan mindenütt jobban szem előtt tartani az ésszerű takarékosságot.

MEGJEGYEZZÜK

Egy rendelet, mely elszakadt a mindennapi élettől

Bizonyos, hogy a jobb egészségügyi szolgálat érdekében született az a 118428/72 Vasúteü. Ig. számú rendelet, amely a megbetegedett dolgozók egészségügyi ellenőrzését a munkahely szerinti ellenőrző orvos hatáskörébe utalja. Ezzel a rendelettel azonban megváltoztatták azt a jól bevált gyakorlatot, amely a nagy és szétszórt területű szolgálati helyeken érvényes volt. (A régi gyakorlat az volt, hogy a lakhelye szerint illetékes vasúti ellenőrző orvosnál kellett jelentkezni a megbetegedett dolgozónak.)

Hogy mit eredményezett az új rendelet? Íme néhány példa, a szentesi építési főnökség életéből.

B. I. előmunkás, szegvári lakos, 1973. február 22. óta betegállományban van. *Lakhelyéhez a szentesi ellenőrző orvos kilenc kilométerre van, mégis Békéscsabára kell járnia ellenőrzésre a beteg dolgozónak, mert a követlen munkahelye ott van.* A 95 kilométer hosszú utazás csak átszállással oldható meg, így egész napba kerül mire hazaér a beteg.

P. I. kiskunfélegyházi lakosnak az ellenőrző orvosa helyben van. *Igen ám, de munkahelye Kiskunhalas.* Betegsége miatt 1973. március 1-től rendszeresen Halásra kell utaznia, az ottani MÁV ellenőrző orvoshoz.

K. J. pályamunkás, 1973. szeptember 4-én Makó állomáson súlyos, csonkulásos üzemi balesetet szenvedett, melynek következtében mindkét lábát elvesztette. Talán e sorok megjelenésekor már végetér a hosszas huza-vona. Utókezelésre volna szükség más gyógyintézetben. *A kórház nem illetékes a javaslat megtételére.* A balesetes dolgozó lakhelye szerint Békéscsaba ellenőrző orvosához tartozik. Javaslatot ő készíthet. *A beteg járóképtelen, Békéscsabán nem tud megjelenni.* A szomorú tény nem teszi vitássá az utókezelés szükségességét. *Az emberség iratlan törvénye alapján a javaslat már régen elkészülhetett volna.*

Így jutott egy nem kellő körültekintéssel kiadott új rendelet a bürokráci útvesztőjébe. Rendeleteket emberek alkotnak, azok meg is változtathatják, ha az élet jelzi a szükségességét. Bizonyára megfelelő kompromisszumos megoldás is lehetséges. — Szükséges a helyzeten változtatni. — Beteg dolgozókról van szó!

— **Fogas** —

MÉRLEGÉPÍTÉSI REKORD



A hídmérleg hitelesítése Szentes állomáson

Korszerű, automata mérőfejes, ikerhidas, 120 tonna mérőképességű vágányhídmérleg működik *Szentes* állomáson, lassan fél éve. Azóta bebizonyosodott, hogy *a mérlegelések átlagos ideje egyharmadára csökkent*, és hogy a hibalehetőségek kizárásával *megszűntek a MÁV és a fuvaroztató vállalatok közötti viták.*

Van ennek a mérlegnek egyéb nevezetessége is. Elsősorban az, hogy *az építési munkálatok megkezdésétől a hitelesítésig mindössze 103 nap telt el.* A rekord a METRIPOND (hódmezővásárhelyi) mérleggyár, az ugyancsak hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség magasépítési szakaszának *Kövesi István* által vezetett építőbrigádja, valamint a szolnoki járműjavító *mérlegosztálya* nevéhez fűződik. A kitűnően elvégzett munkát külön dicséri az a körülmény, hogy *prototípusként* előállított automatikus mérőfejet alkalmaztak az új hídmérleghez.

A mérőfej kezelése igen egyszerű. A mérleg tárázását a + és — jelű kezelőgombok benyomására elektromos berendezés végzi el. A mérlegelés többi műveletét szintén *gombnyomással irányítják.* A mérési adatok nemcsak leolvashatók, hanem hárompéldányos mérlegelőjegyet is nyomtat a mérőfejhez csatlakozó blokkolóberendezés. A vasúti kocsik és rakományaik mért adatai bármikor, évekre visszamenően és bizonyíthatóan rendelkezésre állnak.

Dr. Bánkfalvy Gyula

CIKKÜNK NYOMÁN:

Dicséret és jutalom a fosztogatók leleplezőinek

A Magyar Vasutas január 18-i számában *„Több megbecsülést azoknak, akik leleplezik a kocsirongálókat!"* címmel megjelent cikkre válaszolva közlöm:

A cikk nyomán intézkedtem, hogy az említett fosztogatók leleplezésében, majd ártalmatlanná tételében közreműködő vasutasok *pénzjutalomban és dicséretben részesüljenek.* Az ügy fontosságának megfelelően bírálunk el és jutalmazunk meg a jövőben is minden olyan dolgozót, aki eredményesen lép fel a kocsifosztogatókkal, a népgazdaság érdekei ellen vétőkkel szemben.

Külön is köszönjük a sajtó közreműködését, ez esetben *Bognár Károly* tapolcai tudósító cikkét, amelyben méltán dicsérte a fosztogatókat leleplező vasutasok helytállását.

Simon László,
a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztályának vezetője.

A mozdonyfüttyre most is odafigyel

Még tényleges korában arról álmodott, hogy majd nyugdíjas korában, ha hordja a szél a havat, az ablakból nézi... A lakás puha melegéből „dacol" az idővel. Aztán most, hogy már megérdemelt nyugdíjas korát tölti, régi vágya is megváltozott. *Már nem akarja, hogy zord tél legyen, mert akkor sokat kell „szegényeknek" szenvedni...* Ezalatt munkatársait érti, akik még tovább viszik a vonatokat.

★

1941-ben kötelezte el magát a vasúttal *Bara János*, mozdonylakatos tanulóként Kolozsvárott. Mozdonyvezetőnek készült, de nehéz idők járták. A háború felforditott mindent. Mint fák leveleit, sodorta jobbra-balra az embereket. Ilyen körülmények között folytatta tanulmányait. Később kezébe vette a nagy lapátot és tüzelt. Milyen sok „öreg" mozdonyvezető kezdi ezzel élete fordulóit elmondani:... *aztán tüzelni kezdtem!* Nehéz, verejtékes munka a tüzelés. Lángban és hőben fénylő arcokon mindig és a felelősség feszült figyelme. *1944. Előbb Budapesten, majd Veszprém-külsőn folytatódik a pálya, melyre lépett.*

Új munkahely, új arcok, új emberek. A gépek megszokottak és régiek. A 424-esek és a 375-ösök egyformán engedelmeskednek az értő kezek mozdulatára. Ezek lettek munkaeszközei, miután véglegesen személyfordulóba került. A percekre és félpercekre osztott idő — hol mint menettartam, hol mint menetidő — dirigálta munkáját. *Pontosan, biztonságosan vinni a vonatokat! Munkával védeni az embereket, az utasok életét, nyugalmát és kényelmét.* Ez minden! Minden a javából, amiért érdemes dolgozni.

★

1947-ben megnősült. Majd született két gyermeke fokozta a családért vállalt munka gondját, felelősségét. De viszonozta is a hazavárók szeretetével.

Az elkészített „kosztos táska", a tisztálkodási eszközök, a féltés, egy szelíd asszony, a párjáéval azonosuló sorsközösség példaképe.

Zúg a Bakony! A Nagymezőn gyakran megsodorja a havat a szél... A hótorlaszt hótorlasz követi, de a vonatot vinni kell. *Nyáron, amikor a Balaton partján fut vonata, a tó kék vizében tizezrek frissülnek és pihennek.* A gépen hihetetlen a forróság, de a vonatot vinni kell. Mindig és mindig ezt tette, 28 éven keresztül.

Miközben az ember veszít rugalmasságából, izmai feszüléséből, gondjai megnőnek. Nagyok a gyerekek, nagyobbak a gondok. Egy azonban nem változik: *a helytállás felelőssége.*

A becsülettel végzett munka mindig felhívja magára a figyelmet. Elhozza a munkás számára a megbecsülést. Így Bara Jánost is számon tartották azok, akik ezt elismerni illetékesek voltak.

Munkájáért *„Kiváló dolgozó" és „Kiváló vasutas"* kitüntetést kapott. A munka adta élete legnagyobb elismerését akkor is, amikor 1971-ben az Országházban az *Elnöki Tanács Elnöke* kezéből átvette a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát. Erre a kitüntetésre a legbüszkébb.

★

Bara János szemlélődő, figyelő egyéniség. Lát és hall mindent, ami körülötte történik. Napjaink szép változását, a dieselesítést hasznosnak, gazdaságosnak és jónak tartja.



Bara János

A mozdonyfüttyre még felemeli a fejét, amikor kertészkedik. Udvarán ziniák, rózsák és tulipánok díszlenek, ha jó a nyár. Most minden télies... De szívében már élnek a tavasz nagy tervei: *a lakás bővítése, szépítése, mert most rá indenre van idő* — mondja.

A reggel újságolvasással kezdődik. Ne hagyjon ki semmit a világ dolgaiból... Aztán jöhet a házkörüli munka...

— *Ne legyen zord a tél, mert akkor elegük van szegényeknek* — mondja befejezésül. S ezzel vallott önmagáról és mindenről, amit e pihenésig megért.

Sz. B.

FELÚJÍTÁS MIATT:

Egyvágányú közlekedés a 113 éves budai alagútban

A *Bányászati Aknamélyítő Vállalat* mintegy ötmillió forintba kerülő munkával felújítja a Budapest-Déli pályaudvar és Kelenföld állomás közötti, *113 évvel ezelőtt épített vasúti alagutat.* A felújításra azért van szükség, mert az alagút belső burkolatát a beszivárgó víz annyira megrongálta, hogy már a beomlás veszélye fenyegeti a megnövekedett forgalmat.

A munkálatok miatt egyelőre csak a bal vágányon közlekednek a vonatok. Több szerelvény — 11 vonatpár — kiinduló, illetve végállomása Budapest-Kelenföld lett. *A korlátozás előreláthatóan május 25-ig tart*, terv szerint ugyanis a felújítási munkálatokat a nyári menetrend életbe lépéséig befejezik.

A MÁV Budapesti Igazgatósága gondoskodott az utazóközönség részletes tájékoztatásáról.

AZ IFJÚSÁGI TÖRVÉNY TÜKRÉBEN:

Reális kép alakult ki a vasutas fiatalokról

NÉGY ÉV telt el a *Központi Bizottság* 1970. februári ifjúságpolitikai határozatának megszületése óta. E nagy jelentőségű határozat alapján 1971 októberében az országgyűlés őszi ülésén elfogadták a IV. törvényt az ifjúságról, amely hosszabb távon is meghatározza az ifjúság között végzendő feladatokat.

Az ifjúsági törvény végrehajtására vonatkozó kormányrendelet alapján — figyelembe véve a tárca szintű irányelveket — *a vasútüzem területén is szabályozták a gazdasági vezetők ilyen irányú feladatait, a vasutas ifjúság sajátos jogait és kötelességeit.*

A szabályozás kedvező feltételeket teremtett a fiatalok számára ahhoz, hogy jobban kibontakoztassák képességeiket, bekapcsolódjanak a KISZ-szervezetek munkájába, tevékenyen részt vegyenek a gazdasági feladatok végrehajtásában.

SIKERÜLT-E előrelépni a kitűzött feladatok megvalósításában? Milyen hatást váltott ki a fiatalok körében a törvény megjelenése? Ezekről szeretnénk néhány gondolatot közreadni.

A központi vezetőség mellett működő ifjúsági bizottság az elmúlt év júniusában megtárgyalta a vasutas fiatalok helyzetét. Megállapította, hogy *a törvény megjelenése óta fokozottabban gondoskodnak a fiatalokról.* Egyre inkább reális, a valóságnak megfelelő kép alakul ki a vasutas fiatalokról a vezetők, a társadalmi szervek és a dolgozók körében egyaránt.

A SZEMLÉLET változásához egyrészt a bekövetkezett társadalmi-gazdasági változás hatása, másrészt a fiatalok végzett munkájának eredménye is hozzájárult. E változást legjobban mutatja, hogy növekedett a fiatalok részvétele a munkaversenyben, a szocialista brigádmozgalomban, a különböző társadalmi munkaakciókban. *1973-ban több mint 15 000 fiatal vett részt a munkaverseny-mozgalomban, közel 400 ifjúsági szocialista brigádban mintegy 4200 fiatal dolgozik,* a felnőttekkel együtt a különböző területeken tevékenykedő szocialista brigádokban levő fiatalok száma 9500.

Az ifjúsági törvény megjelenése óta korszerűsítettük és újra szabályoztuk a *Szakma ifjú mestere* egyéni versenyformát. Az új szabályozás erkölcsi és anyagi vonatkozású része a különböző formák elnyerésével járó pénzjutalmak nagysága vonzóvá tette a mozgalmat a fiatalok számára. 1973-ban a *Kiváló ifjúmunkás* címet 125, a *Kiváló ifjú szakmunkás* címet 423, a *Szakma ifjú mestere* címet pedig 301 fiatal nyerte el.

RÉGI KÍVÁNSÁGUK teljesült a fiatal műszakiaknak is. Megfelelő mértékű erkölcsi és anyagi elismeréssel párosítva meghirdették a *Kiváló ifjú mérnök* és a *Kiváló ifjú technikus* címért folyó versenyt, mely tapasztalataink szerint lendületet adott a műszaki fiatalok szellemi képességeinek kibontakoztatásához.

A csomópontok, üzemek és főnökségek részére meghirdetett „Kiváló" cím célkitűzéseinek teljesítésében *egyre nagyobb részt vállalnak a vasutas KISZ-bizottságok, alapszervezetek.* Az éves akcióprogramok keretein belül 1973-ban szép eredményeket értek el a vasutas fiatalok, elsősorban a VIT tiszteletére indított munkaakciókban, kommunista szombatok, vasárnapok szervezésében, a különböző ünnepi forgalmak alkalmával nyújtott segítségadásban.

Az elnökség, s a MÁV Vezérigazgatóság elismerve a KISZ-bizottságok, alapszervezetek termelést segítő munkáját *az elmúlt évben 44 ifjúsági szervezetet részesített összesen 250 ezer forint pénzjutalomban.* Ezek nyomán részletesebb és mélyebb értékelés igénye nélkül is megállapítható, hogy a fiatalok aktív és tevékeny részesei voltak az 1973-ban elért vasútüzemi eredményeknek.

Ezekben a hetekben összegezik a szolgálati helyeken az előző évben végzett munkát. *Végezzék el ezt az értékelést a fiatalok is,* összegezzék eredményeiket és szerénytelenség nélkül adjanak erről tájékoztatást sajátos fórumaikon, taggyűléseken. Hívják meg ezekre a megbeszélésekre a gazdasági és társadalmi szerveket is.

Meggyőződésünk, hogy amilyen tevékenyen részt vállaltak a gazdasági és politikai feladatok elvégzésében, olyan arányban kapják meg a felnőttektől a megbecsülést, a vezetőktől az erkölcsi és anyagi elismerést.

A PÉLDÁK is igazolják, hogy az ifjúsági törvény végrehajtása jól halad a vasúton. Nem volna azonban helyes, ha csak az eredményekről, a fiatalok jogairól szólnánk, amelyben előrelépés, haladás történt a határozat megjelenése óta.

A jövőben több gondot kell fordítani a fiatalok politikai nevelésére, a pályakezdők munkahelyi beilleszkedésére, élet- és munkakörülményeik javítására, a vasutas hivatás megszerettetésére. Nagyobb előrelépést kell tenni abban, hogy a felnőttek, a gazdasági és szakszervezeti vezetők, munkahelyi kollektívák, szocialista brigádok jobban és fokozottabban foglalkozzanak a fiatalok nevelésével.

A szakszervezeti szervek, a KISZ-alapszervezetek és a gazdasági vezetők további segítése szükséges ahhoz, hogy 1974. évben is — az előző évhez hasonlóan — eredményesen kapcsolódjon be még több fiatal a vasút gazdasági-politikai célkitűzéseinek megvalósításába, az ifjúsági törvény végrehajtása érdekében.

Molnár László

Számítanak a fiatalokra



Szolnokról Miskolcra helyezték át a cementszállító teherkocsik fővizsgáját, illetve részlegvizsgálatát. A járműjavító dolgozóira az idén egyébként is több feladat hárul, mint az elmúlt esztendőben. Ezek megoldásában mindjobban számít az üzem vezetősége a járműjavító tanműhelyében kiképzett fiatal szakmunkásokra, akik az idősebbek „védőszárnyai" alatt máris elismerést szereztek. Képünkön: Leitner Csaba hegesztő munkáját elégedetten szemléli Kovács Péter lakatos szakmester

(Szabados György felvétele)

A hangjukat nem ölhették meg...

Szűnjön meg a terror Chilében! — követelik a magyar vasutasok

A *Magyar Szolidaritási Bizottság* chilei akcióbizottsága a közelmúltban hanglemezt jelentetett meg a fasiszta terror áldozatául esett chilei hazafiak emlékére.

„A hangjukat nem ölhették meg" című lemezen megörökítették *Allende* elnök utolsó rádióbeszédét, s hallható a *Pablo Neruda* temetésén készült hangfelvétel, valamint a santiagói Nemzeti Stadion bejáratánál, illetve egy halottasházban készült helyszíni riport is. A megdöbbentő dokumentumokat *Victor Jara,* a meggyilkolt népszerű énekes dala és Pablo Neruda saját előadásában elhangzó verse egészíti ki.



„A hangjukat nem ölhették meg" című hanglemez borítólapján ez a kép látható

Levelezőink, tudósítóink egyéb vonatkozásban is beszámolnak a chilei nép iránti szolidaritásról, a fasiszta terror elleni tiltakozásról.

Boldizsár Gyula, a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói nevében így ír szerkesztőségünknek: *„Minden gondolatunk Chile! Támogatjuk a terror áldozatául esett ország népét igazságos harcában, és elítéljük a katonai junta szörnyű gaztetteit.* Követeljük, hogy állítsák helyre a nép törvényes jogait, azonnal szüntessék be az ártatlanul elfogott hazafiak kínzásait, az elhurcolásokat, a véres terrort, és bízzák a chilei népre az ország vezetését."

Szombathelyről *Csizmazia Béláné* írja: „A vontatási főnökség dolgozói február 12-én reggel műszakkezdéskor röpgyűléseket tartottak, a Chilei Dolgozók Egységes Szakszervezeti Központja megalakulásának 21. évfordulója alkalmából. Megemlékeztek a chilei nép harcáról, szolidaritásukat fejezték ki az elnyomott nép iránt, és a fasiszta terror elleni tiltakozásuk jeléül táviratot küldtek a SZOT nemzetközi osztályához. *A táviratban mélységesen elítélik a fasiszta katonai diktatúra törvénytelen módszereit, követelik a bebörtönzött hazafiak szabadon bocsátását és szabadságot követelnek Luis Corvalannak, a Chilei Kommunista Párt főtitkárának.* A táviratban azt is kifejezésre juttatták a főnökség dolgozói, hogy Chilében biztosítsák az elbocsátott munkások, alkalmazottak ismételt munkába állását, és haladéktalanul állítsák helyre a demokratikus, illetve szakszervezeti szabadságjogokat.

Hasonló leveleket kaptunk *Debrecen* állomásról, a miskolci járműjavítóból, *Dunakeszi*ről, *Pécs*ről, *Záhony*ból és több *budapesti* szolgálati helyről.

A tréfás kedvű nyugdíjas

A Déli pályaudvar másfél ezres nyugdíjas táborának egyik legközismertebb tagja a 94 éves Géza bácsi. Az őt körülövező szeretetet főként humorának, állandó jókedvének köszönheti. A három forintos tagbélyegért havonta jön az alapszervezethez.

— Így legalább lehetőséget adok ahhoz, hogy egy reprezentációs feketével megkínálhassatok — mondja tréfálkozva.

Egyik alkalommal ezzel állított be:

— Olyan régen járok ide, de a jó feketén kívül, mikor lehetne tőletek már valami ajándékot is kapni? Erre a pénztáros megígéri, hogy századik születésnapjára majd házi ünnepséget rendeznek.

— Jó, jó — mondja Géza bácsi —, ezt a szakszervezet csinálja, a pénzemet viszont mindig te veszed el. Én arra vagyok kíváncsi, mit adsz te nekem?

— Egy üveg konyakot — ígéri a pénztáros, tanúk előtt és kézfogás mellett.

Géza bácsi ezután az elnökhöz fordul. Te vagy itt a fejes, nem hagyhatod magad lepipálni egy beosztottól. Ő egy üveg konyakot ígért, hát te?

— Egy üveg kitűnő szovjet pezsgőt — hangzott a válasz, mire Géza bácsi elégedetten távozott.

Legközelebbi alkalommal az iránt érdeklődött: nem lehetne-e az ígéretekre valami előleget is kapni, legalább egy kupicával. Amikor ez a kérés sem teljesült, kissé eltöprengett, majd felháborodottságot színlelve megjegyezte:

— Úgy látszik, indokolt a gyanúm. Ti be akartok engem csapni! Én mindent elkövetek, hogy megérjem a századik esztendőt, ti pedig közben attól féltek, hogy ezt az időt nem éritek meg. Nem mondom, ügyes ravaszkodás, de mi lesz akkor az én pezsgőmmel?

(sz. e.)

BÓDY JÓZSEF OPERAÉNEKES

Vasutas fia, a „mi művészünk"

Az *Erkel Színház* kulisszák mögötti világában járok. Állig felfegyverzett egyiptomi katona mutatja az utat. Amott egy vékonydongájú legényke könnyedén emel egy hieroglif írással díszített óriási oszlopot. Katonák, papok, aranyozott kosztümökben, pálmafák, trón és fegyverek: *egyiptomi miliő.*

A régi álmok

A maszkmester székében találom *Bódy Józsefet, az Állami Operaház Liszt- és nívódíjas művészét,* akinek éppen egy Verdi-opera szereplőjéhez méltó vonásokat varázsolnak az arcára. Amíg a maszkmester fürge ujja ráncokat fest és bozontos szemöldököt rak fel, beszélgetünk.

— Apám vasutas volt. Salgótarjánban állomáselöljáró — mondja a művész. — *Én is vasutas szerettem volna lenni. Napestig a szikrázó, füstölgő vasparipákat, az érkező, induló vonatokat csodáltam, és hallgattam a harangjelzések dallamos muzsikáját.*

Aztán másként történt...

— A gimnázium énekkarában felfigyelt hangomra a tanár, s azt mondta: „egyszer még kitűnő basszus lehetsz". Ettől kezdve mind többet foglalkozott velem, s egyszer *behívatta apámat. Közölte vele, hogy belőlem énekest farag. Apám szomorú volt. Én is sajnáltam, hogy le kell mondanom a zsinóros vasutas sapkáról, az egyenruhát díszítő sípról, a jelzőászlóról, vonatmenesztő tárcsáról...*

Bódy Jóskát, egy salgótarjáni vasutas fiát később felvették a Zeneakadémiára. Ott *Székelyhidi Ferenc* tanítványa lett.



Bódy József, az Operaház Liszt-díjas művésze

Külföldi sikerek

— Neki és Svéd Sándornak nagyon sokat köszönhetek — szól a művész. — *Ferencsik János is az egyik fő pártfogóm, támogatóm volt...* Most már mintegy hetven szerep a repertoárom. Ebből tizenhatot német, olasz és francia nyelven énekelek. Kétéves szerződéssel — 1966—1968-ban — Svájcban léptem fel. Énekeltem tehát Bern és Genf színpadjain, ezenkívül Párizsban, Milánóban. *Volt alkalmam tanulni Nello Santitől, a nagy olasz karmestertől. Külföldön legnagyobb sikeremet* — talán? — *VIII. Henrik szerepében arattam, amelynek prózai változatát ezekben a napokban láthattuk a televízióban.*

Élete a zene. Ebben és családjában találta meg a boldogságát. Öccse, Laci Budapest-Kelenföld állomáson teljesít vasúti szolgálatot.

— Három leányom és két fiam van, de gyermekeimet nem szánom művészi pályára, mert itt túlságosan göröngyös az út. Jaj annak, aki bukdácsolva jár rajta...

Brigádok a nézőtéren

Elhallgat egy pillanatra, elmosolyodik, azután folytatja:

— Talán Peppinó, a legkisebbik fiam... Talán ő... Meg kell hagyni, már most is különös kis fickó. Nem tágít mellőlem, ha otthon vagyok, és remek hallása van. Amikor gyakorolok, szinte azonosul velem. Minden mozdulatomat lesi, és apró lábai verik a taktust. Már jó néhány operából intonál zenei részleteket. *Beszélni még alig tud, de már hibátlanul énekel.*

A művészt szólítja az ügyelő. S amikor felgördül a függöny, a memfiszi palota oszlopai között, főpapi ornátusban ott áll a *„mi fiúnk"*, a vasutasok nagy családjától lélekben soha meg nem vált fiú: Bódy József. Nagyszerű basszus hangján tolmácsolja ezúttal Verdi örökszép muzsikáját *a nézőtéren ülő vasutas szocialista brigádoknak.*

Gergely József

FAVED

Tegye szebbé
Ön is otthonát!

Falburkolatok, lambériák,
lakberendezési tárgyak
nagy választékban kaphatók

a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat
bemutatótermében és szakboltjában
Bp. VI., Vasvári P. u. 8.
Tel.: 425–381.

Utóképzés tartalékosoknak

Eredményes munkát végeznek a szegedi igazgatóság MHSZ-klubjai

A szegedi igazgatóság MHSZ-klubjai a közelmúltban tartották meg közös beszámoló közgyűlésüket, amelyen *Matolcsi Imre* alezredes, az MHSZ Csongrád megyei vezetőségét képviselte. Jelen volt az igazgatóság párt-, szakszervezeti és KISZ-szervezetének képviselője is.

Az 1973. évi klubmunka értékeléséről *Remes Jenő*, a Tartalékos Klub titkára számolt be a közgyűlésnek. Elmondotta, hogy a *dr. Münnich Ferencről* elnevezett tartalékos klub munkája különösen az utóbbi években számottevően fejlődött. A klub tartalékos tiszti állománya jelentősen kibővült, s ennek köszönhető, hogy ma már a honvédelmi üzemi, feladatok elvégzésére nemcsak az igazgatóság, hanem a szolgálati főnökségek tartalékos állományát is képes mozgósítani és összetartani.

Az elmúlt időszakban, s jelenleg is sikeresen végrehajtja azokat a honvédelmi feladatokat, amelyeket kormányhatározatok írnak elő. *A klub elvégzi a szükséges honvédelmi felkészítést, a fegyveres erőktől leszerelt tartalékosokat szervezetileg nyilvántartja és tömöríti, gondoskodik a katonai, honvédelmi ismeretek fenntartásáról, és rendszeres fejlesztéséről a kötelező, vagy a tájékoztató jellegű utóképzési tanfolyamok, különböző honvédelmi rendezvények útján.* Segítséget nyújtanak a honvédelmi előkészítő munkával foglalkozó szerveknek és tanintézeteknek szakkáderek és technikai eszközök, kiképző anyagok rendelkezésére bocsátásával. Sikeresen együttműködnek az igazgatóság épületében levő különböző katonai szervekkel.

Az igazgatóság tartalékos klubja 7 tagú klubtanácsból és 74 tagból áll. Munkájuk fontosságát bizonyítja az is, hogy *az igazgatóságban dolgozók közül 169 tartalékos a klub keretében dolgozik. Az MHSZ-tagok 65 százaléka tiszt, 35 százaléka tiszthelyettes, tisztes, honvéd.*

A beszámolóból kitűnt, hogy utóképzési terveiket az elmúlt évben sikeresen teljesítették. A két kötelező kategóriájú tanfolyamon *a tervezett 55 helyett 57-en részesültek utóképzésben.* Ez a tartalékos üzemi katonai állomány 81 százaléka. Ilyen eredményt eddig egyetlen kiképzési évben sem értek még el. *A három tájékoztató jellegű tanfolyamon a 75 helyett 81-en vettek részt.*

Az utóképzések keretében éleslövészeten a kötelező tanfolyamokból 52, a tájékoztató tanfolyam hallgatói közül 84 tartalékos vett részt.

Az igazgatóság épületében működő másik klub, a 21 tagú *Zalka Máté lövészklub.* Feladata kettős, egyrészt a patronált általános iskolában a honvédelmi ismeretek elsajátításához szükséges oktatók, filmek biztosítása, másrészt a kiírt különböző lőversenyeken való részvétel. A klub mindkét feladatát teljesítette. *A Honvédelmi Kupa Lövészverseny* hat fordulójában, az *Összetett Honvédelmi Versenyben*, valamint az *Ütőrő Honvédelmi Versenyben* nagyszámú versenyző képviselte a klubot.

A beszámolóból az is kitűnt, hogy mindkét klub az elmúlt időszakban arra törekedett, hogy a honvédelmi munkának minél nagyobb jelentőséget, megbecsülést szerezzen. Ennek tudható be, hogy a sikeres munka eredményei mellett mind a gazdasági, mind a politikai vezetők, s az igazgatóság dolgozói is elismerik, megbecsülik az MHSZ munkáját.

(gellért)



Sport az Utasellátónál

Eredményes évet zárt a sakkszakosztály

Az elmúlt évben a tömegsport-mozgalom fellendítése érdekében *„Jubileumi háromtusa"* viadalt írtunk ki, asztalitenisz, sakk és kispályás labdarúgásban. Mindhárom sportágban 14 csapat vett részt a versenyben. A részvevők száma közel 500 volt, dolgozóinknak csaknem 10 százaléka.

Célkitűzésünk elsősorban a házi versenyek évenkénti megszervezése és az állandó sportolási lehetőség megteremtése dolgozóink számára.

A pártoló tagok számát is többszörösére szeretnénk növelni, *a jelenlegi létszám 600, a havi tagdíjbevétel 2800 forint.* A jó, illetve a még jobb sportmunka előfeltétele az anyagi bázis biztosítása. Fontos a vállalati támogatás összegének további növelése, de szükség van a pártoló tagok, a sportszerető dolgozók áldozatvállalására is.

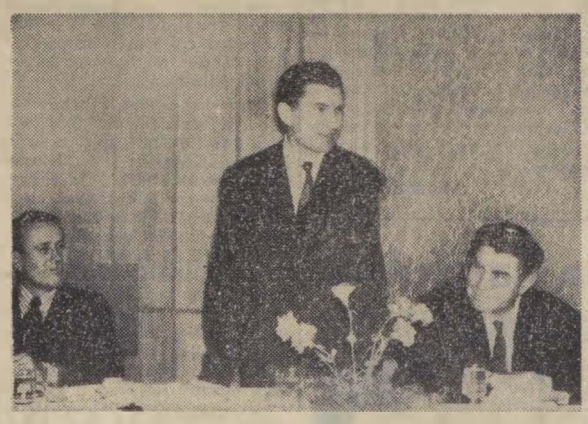
A minőségi sportot jelentő szakosztályok közül *1973-ban a sakk-szakosztály érte el a legjobb eredményt.* A szakosztályt 1962-ben alakítottuk és csapatunk 2 év kivételével minden évben bajnokságot nyert. Így jutottunk el az OB II-ig. A csapat edzője *Alföldy László*, aki kimagasló érdemeket szerzett és eredményeink egyik kovácsa. Jó pedagógus, versenyző, szervező, s barát is.

1973-ban a Budapest I. osztályban bajnokságot nyertünk és az őszi idényben az OB II. Keleti csoportjában indulhattunk. *Schrancz István* mester kivételével, lényegében erősítés nélkül, az 5. helyet szerezték meg. Csapatunk ezzel túlteljesítette a célkitűzést, mert terveinkben csak a 6—7. hely szerepelt.

Sikereink közé tartozik férficsapatunk szereplése a GKS Kattowice által rendezett nemzetközi villámversenyen. Az erős mezőnyben az első helyen végeztek. Az egyéni versenyen *Schrancz* a második lett.

A vállalat fennállásának 25. évfordulója alkalmából *jubileumi nemzetközi női sakkcsapat és egyéni versenyt rendeztünk.* A versenyen kilenc nemzetközi mester vett részt.

Csapatunk az erős mezőnyben — *dr. Krizsánné* és *Szádayné* összeállításban — a 3. helyet szerezte meg. Az egyéni versenyben Száday Lászlóné — holtversenyben — második lett. Csapatban az első helyet a CSZKA Moszkva szerezte meg, míg az egyéni győztes *Levityina*, a CSZKA versenyzője lett.



Gábor Zoltán, a Sakk Szövetség elnöke gratulált a szakosztály eredményeihez

A szakosztály 1974. január 24-én ünnepélyes, évadzáró találkozót rendezett, melyen vendégül láttuk a versenyzőket. Ünnepségünkön részt vett *Gábor Zoltán*, a Magyar Sakkszövetség elnöke, a KPM Pártbizottságának titkára, *Tóth László*, a vállalat főigazgatója és *dr. Juhász Józsefné*, a Csúcs PB titkára. A meleg hangulatú, baráti összejövetelen az elért eredményekről és terveinkről beszélgettünk. Célkitűzésünk az OB II-ben a 3—6. hely megszerzése. Utánpótlásunk további biztosítása — játékosaink minősítésének javítása.

Kovács László
VSZT-titkár.

A VÍZILABDÁZÓKNÁL:

Nincs baj az utánpótlással

A BVSC OB I-es vízilabdázói az elmúlt bajnoki idény egyik kellemes meglepetését okozták. Gyors, szellemes, gólratörő és végre eredményes játékuk elismerést váltott ki a szakemberek és a szurkolók körében. A siker egyik tényezőjeként értékelhetjük azt, hogy *a csapat minden tagja* — egyedül az OB I-es csapatok között —, *saját nevelésű játékos.* Ez azt mutatja, hogy az utánpótlás nevelésére „odafigyelnek" a Szőnyi úton. Erről beszélgettünk *Babarczy Roland* vezető edzővel.

— *Mindenekelőtt a jövő érdekében igyekszünk az utánpótlás-nevelést szorgalmazni* — mondotta a vezető edző. — *Az eddigi eredmények azt mutatják, jó úton haladunk.* Ifjúsági együttesünk az országos bajnokságban a 2. helyet szerezte meg, elnyerte az *Országos Ifjúsági Kupát* és a *Komjádi Kupában* a 3. helyen végzett. A különböző korosztályú válogatottakba nyolc játékost adunk. Hasonlóan jól szerepeltek sportiskolásaink is. A serdülő, illetve az úttörőbajnokságban a második helyen végeztek a gyerekek.

— Kik oktatják a fiatalokat?

— Ez a felelősségteljes munka szakmai és pedagógiai szempontból is képzett szakembereket igényel. Jelenleg öten, *Czigány, Tóth, Togyeriska, Kaszás* és *Koller* edzők dolgoznak az ifjúsági, a kétkét serdülő, illetve az úttörőcsapatnál.

— Milyen célokat tűztek ki az idei évre?

— *Ifjúsági csapatunk a bajnoki címre esélyes, tehát a legfontosabb cél ehhez méltóan küzdeni. A sportiskolásoktól is eredményeket várunk.* A tapasztalat azt mutatja, hogy évről évre, 2—3 tehetséges játékos kerül ki a különböző korosztályokból. *Ez a biztosítéka az első csapat megfelelő utánpótlásának.* A tehetséges fiatalok közül az idén is lehetőséget adok néhánynak a bizonyításra. A csapatba kerülésért indított egészséges versengésnek az eredményekben is meg kell mutatkozni.

A beszélgetés után megtekintettük a fiatalok edzését. Szorgalmasan készülnek a márciusban kezdődő bajnokságra. A látottak alapján nyugodtan ide írhatjuk: *a BVSC fiataljai sok örömet fognak még szerezni a sportág híveinek.*

Külkey Attila

ÚJ MOTORCSÓNAK A VÁCI VSE-NEK

A *Magyar Motorcsónak Szövetség* jelentős támogatást nyújt a *Váci Vasutas SE* motorcsónak szakosztályának. A szövetségtől egy 130 000 forint értékű verseny motorcsónakot kapnak a váciak. Mint azt *Sánta János*, a Motorcsónak Szövetség főtitkára elmondta, az új géptől és annak „gazdájától" sokat várnak a szövetség vezetői. Az 1974. évi nemzetközi és országos bajnokságon, amelyet a Duna váci szakaszán rendeznek, már az új gép is rajthoz áll.

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—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

FOTÓPÁLYÁZAT

A SZOT Testnevelési és Sportosztálya a munkahelyi testnevelés népszerűsítése érdekében fotópályázatot hirdet.

A pályázat célja:

A munkahelyi testnevelés megismertetésére, előnyös hatása bemutatására és a népszerűsítésére legalkalmasabb fényképek összegyűjtése, kiválasztása, s esetleges felhasználása.

A pályázat feltételei:

A pályázaton hivatásos és amatőr fotósok, fotószakkörök egyaránt részt vehetnek fekete-fehér, legalább 18x24 cm-es képekkel. A 3—6 képből álló sorozat egy képnek számít. Egy pályázó legfeljebb 6 képpel nevezhet. A már korábban díjazott vagy publikált képekkel pályázni nem lehet. A pályázat jeligés, amelyet a kép(ek) hátlapján, a kép(ek) címével együtt fel kell tüntetni. Minden pályázónak a kép(ek)-hez a jeligével ellátott zárt borítékban pontosan kitöltött nevezési lapot kell mellékelni.

Nevezési lapok beszerezhetők: valamennyi szakszervezeti központban, illetve az szmt-nél, (szbt-nél).

A pályázat díjazása:

I. helyezett klevél és 3000 Ft tiszteletdíj;
II. helyezett oklevél és 2000 Ft tiszteletdíj;
III. helyezett oklevél és 1000 Ft tiszteletdíj.

A helyezések és tiszteletdíjak megoszthatók, valamint további elismerések, díjazások is kiadhatók. Az arra érdemesnek ítélt képek az 1974-ben rendezendő kiállításon nyernek elhelyezést.

A beküldött képek elbírálására és a helyezések eldöntésére a SZOT Testnevelési és Sportosztálya zsűrit hoz létre.

Beküldési határidő: *1974. április 30., a SZOT Testnevelési és Sportosztályára, 1415 Budapest, Dózsa György út 84/b.*

SZOT Testnevelési és Sportosztály

HÍREK

— **Nővédelmi ankétot tartottak** Kiskunfélegyháza állomáson. Megállapították: az ott dolgozó lányok, asszonyok érdeme is, hogy az állomás élüzem szint felett teljesítette évi feladatait. Ezzel összhangban az elmúlt évben 64 nő kapott pénzjutalmat, hárman pedig kiváló dolgozó kitüntetést. A szakma ifjú mestere címet ugyancsak 3 nő szerezte meg. A vonatkíséretnél 32 női jegyvizsgáló és 3 vonatvezető-nő teljesít szolgálatot, s az állomási munkakörökben is megnőtt a női középvezetők száma.

— **Társadalmi munka a KISZ javára.** A szombathelyi vontatási főnökségnél legutóbb megtartott kommunista műszakban 214 dolgozó 1119 óra társadalmi munkát végzett, s az így kiérdemelt 23 819 forintot a KISZ két helyi alapszervezetének ajánlották fel. Az elmúlt évben egyébként 982 dolgozó 4000 társadalmi munkaórát teljesített a vontatási főnökségnél.

— *A TITKÁR PÉLDÁJA. Véradó napot rendezett a békéscsabai pályafenntartási főnökség gépesített mozgó pályamesteri szakaszának Petőfi szocialista brigádja. A fiatalok, köztük Gavrás József hatszoros véradó, elmondták, hogy igyekeznek követni Zabovszki József vöröskeresztes alapszervezeti titkár példáját, aki ez alkalommal már ötvenhatodszor vett részt az életmentő akcióban.*

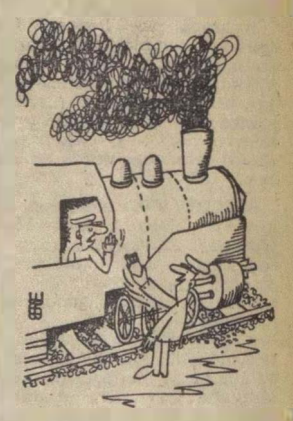
— **Tízmillió dolláros üzletet kötött** a győri Rába Magyar Vagon- és Gépgyár a Szudáni Vasúttársasággal. Ennek értelmében 140, légkondícionáló berendezéssel felszerelt vasúti személykocsit szállít a győri gyár az afrikai országnak.

— **Szocialista szerződést írtak alá** Záhonyban a MÁV képviselői és a Kelet-magyarországi Építőipari Vállalat, valamint a Tiszántúli Áramszolgáltató Vállalat szakemberei. Az építők kötelezettséget vállaltak a Záhonyban létesülő hőközpont transzformátorállomása és az eperjeskei raktárkomplexum építési határidejének kéthónapos rövidítésére. Az eredeti ütemezés szerint 1974 decemberében fejeződtek volna be a munkálatok.

— *EZER KÖTETTEL gazdagodott a pusztaszabolcsi vasutasok szakszervezeti könyvtára az elmúlt évben. A tervezett 5000 helyett 8000 forint volt a könyvtári kötetek kiegészítésére fordított összeg. Az állomás dolgozói, illetve a könyvtár tagjai tavaly 4810 kötetet kölcsönöztek a könyvtárból.*

— **A gyermekgondozási segéllyel** fizetésnélküli szabadságon levő dolgozó nők év végi részesedésre jogosultságát a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben kiterjesztette a MÁV Vezérigazgatósága. A részesedésre jogosultság szempontjából 1973. január 1-től munkában töltött időnek kell tekinteni a gyermekgondozási segéllyel fizetésnélküli szabadságon töltött időt is. Az utasítást a MÁV Hivatalos Lap 8., február 21-én megjelent száma ismerteti.

Környezetvédelem



— *Megkínálhatom egy jó szivarral?*

— *Köszönöm, én nem szenynyezem vele a levegőt...*

(Gerse László rajza)

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A 7. számból: 101 338/1974. MÁV Egészségügyi Ellátási Főnökség létesítése.

101 112/1974. A vezetőtovábbképző tanfolyamokon oktatók díjazásának módosítása.

101 616/1974. Gyermekgondozási segélyről szóló 3/1967. (I. 29.) sz. Kormányrendelet végrehajtása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Gellért József, dr. Bánkfalvy Gyula, Busa László Szeged: Fogas Pál Szentes; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Pál István, Sepsi Gyula, Kovács Imre, Miskolc; Pintér Lajos Vácrátót; Csizmazia Béláné Szombathely; Szervei Attila Bpest; Markos József Zalaegerszeg; Tóth Tibor Kiskunhalas; Réfy Imre Kiskörös, Szücs Ferenc Hatvan: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Árbók László Hajduhadház; Pál Dezsőné Várpalota; Berecki Sámuel Hernádnémeti; Kovács József Kistapolca; Földi József Szolnok: 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

XVIII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. ÁRA: 70 FILLÉR 1974. MÁRCIUS 15.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN:

A népesedéspolitikai határozatok végrehajtása és a Vasutasok Szakszervezete 1973. évi munkája

Szakszervezetünk központi vezetősége március 1-én tartotta ez évi első ülését. Az elnökségben helyet foglalt *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* alelnök, *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár és *Kozári József*, az MSZMP gazdasági osztályának vezetője, a központi vezetőség tagja.

Az ülést *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. Az első napirendi pontot, a központi vezetőség intézkedési tervét a szakszervezeti szervek feladataira, a népesedéspolitikai határozatok végrehajtásának segítésében és ellenőrzésében, *Molnár György* terjesztette elő.

A népesedés alakulása az egész szakszervezeti mozgalom ügye

Az intézkedési terv megállapítja, hogy az MSZMP VIII. kongresszusán vette kezdetét egy átfogó népesedéspolitikai koncepció kidolgozása. A korábban hozott intézkedések azonban nem bizonyultak tartósnak. *Hazánk népesedési helyzetére továbbra is az alacsony születési szám a jellemző.* Ennek következtében növekszik az idős korúak és csökken a fiatalok aránya. Az élveszületés mai szintje nem biztosítja a népesség utánpótlását. Az MSZMP Politikai Bizottsága ezért — a korábbi anya- és gyermekvédelmi, valamint nőpolitikai határozatok szerves kiegészítéseként — határozatot hozott a népesedéspolitikai problémák folyamatosan történő megoldására.

A Politikai Bizottság 1973 februárjában hozott határozata a népesedési helyzet alakulását nagy fontosságú nemzeti és társadalompolitikai ügynek minősítette. A határozat a népesedési helyzet jellemzőinek, okainak, a népesedéspolitikai eszközök hatékonyságának elemzése alapján rövidebb és hosszabb távú intézkedési terv kialakítását tartotta szükségesnek.

A népesedéspolitikai feladatok megoldása komplex intézkedéseket követel, és ezért a Politikai Bizottság határozatai nyomán a népesedési helyzet javítására tett intézkedések, erőfeszítések már nemcsak szociálpolitikai jellegűek.

A népesedéspolitika alapjává vált az a felismerés, hogy az ország népesedési helyzetét anyagi, szociális, közegészségügyi és erkölcsi-tudati tényezők együttesen alakítják.

A Politikai Bizottság határozata végrehajtásának lényeges állomásaként *a Minisztertanács 1973 októberében határozatot hozott az ország népesedési helyzetének kedvező befolyásolása érdekében.* A határozat jelentős társadalombiztosítási, munkajogi, egészségügyi és egyéb szociálpolitikai intézkedéseket tartalmaz.

A SZOT Elnöksége 1974. január 7-én tárgyalta meg a népesedéspolitikai célkitűzésekből adódó szakszervezeti feladatokat tartalmazó irányelveket. Kiemelve, hogy *„A szakszervezeti mozgalom a népesedési helyzet javítását a szocialista társadalom jelene és jövője érdekében megkülönböztetett fontosságú, összetett feladatnak tekinti."*

Határozatában a népesedési helyzet javítását a szakszervezeti mozgalom időszerű feladatainak középpontjába helyezte, hangsúlyozva, hogy ez nem reszortfeladat, hanem az egész szakszervezeti mozgalom ügye. Felhívta továbbá a szakszervezeti szerveket arra, hogy dolgozzák ki a népesedéspolitikai célkitűzések végrehajtását szolgáló intézkedési terveket.

A vasúton évről évre emelkedik a nődolgozók száma, a szülési esetek is nőttek, 1,7 százalékkal a korábbi évhez viszonyítva. A szülő nők között csökkent a nem dolgozó és növekedett a dolgozó nők aránya. A dolgozó terhes anyák rendszeres egészségügyi ellátottsága, terhesgondozása növelte az élveszülések számát, illetve csökkentette a csecsemőhalandóságot. A gyermekgondozási segélyt igénybe vevők száma egy év alatt 4,1 százalékkal emelkedett. *A vasúton a segély bevezetése óta gyermekgondozási segélyt 8925-en vettek igénybe, a segélyezésre jogosultak 73,4 százaléka, 3,4 százalékkal több, mint egy évvel korábban.*

A kormányintézkedések hatására a családi pótlékban részesülők száma minimálisan emelkedett. Az emelkedés a kétgyermekes családokig említésre méltó, mert a három és

(Folytatás a 2. oldalon.)

A közös erőfeszítések a vasútnál is éreztetik hatásukat

NŐKET TÜNTETTEK KI A VASÚTI FŐOSZTÁLYON

A nemzetközi nőnap alkalmából március 7-én ünnepséget rendeztek a vasúti főosztály kultúrtermében. Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* államtitkár, *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Szücs Zoltán* és *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettesek, *dr. Pethes Imre*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára. Jelen voltak továbbá a GYSEV, az Utasellátó, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat gazdasági és mozgalmi vezetői.

Az ünnepséget *Tóth Györgyné dr.* a vasúti főosztály szakszervezeti bizottságának titkára, a vasutas-szakszervezet alelnöke nyitotta meg. Ezután Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes mondott beszédet. Bevezetőjében méltatta a nőnap jelentőségét, majd azokról a változásokról beszélt, amelyek a népolitikai határozat nyomán a vasútnál bekövetkeztek.

— *A közös erőfeszítések a vasútnál is egyre jobban éreztetik hatásukat, a nők megbecsülését, élet- és munkakörülményeik javulását illetően* — hangsúlyozta. — *A korábbi évek béremelésének aránytalanságai napjainkban ma már minimálisra zsugorodtak.* A női egyenjogúság fokozatos kiteljesedését igazolja felelős munkakörökbe történő állításuk. Ma már egyre több azoknak a nőknek a száma, akik pénztárfőnöki, oktatótiszti, reszortvezetői, menetirányítói, állomásvezetői és hasonló beosztásokban tevékenykednek.

Intézkedések egész sora segíti a nődolgozók szociális, kulturális és egészségügyi ellátásának javítását. Tudjuk, hogy a nők helyzetét lényegesen javítaná, ha a vasút területén már mindenütt meg lehetett volna oldani a heti 44 órás munkaidőt. Azokon a területeken, ahol a kötelező munkaidő még heti 48 óra, keressük a lehetőségét, különösen a családanyák részére, hogy a munkaidő betartása mellett szabadnapot biztosítsunk.

Az ünnepi beszéd elhangzása után *Rödönyi Károly* államtitkár átadta a *közlekedés kiváló* dolgozója kitüntetéseket és a *miniszteri dicsérteket*, majd Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes pedig a *vezérigazgatói dicsérteket* nyújtotta át. *(A nemzetközi nőnap alkalmából kitüntetett vasutas nők névsorát lapunk más helyén közöljük.)*



Rödönyi Károly államtitkár átadja a kitüntetést Csercsits Józsefné főfelügyelőnek, a Nyugati pályaudvar dolgozójának

(Laczkó Ildikó felvétele)

★

A *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* központi nőnapi ünnepségét március 8-án a vállalat badacsonylábdihegyi üdülőjében tartották. A bensőséges ünnepséget *Szabó János*, a vállalat pártalapszervezetének titkára nyitotta meg. Ezután *Bécser Péter* az igazgatóság szb-titkára, majd *Végh A. Béla* igazgató köszöntötte a nődolgozókat. Az ünnepség végén az igazgató kitüntetéseket és jutalmakat adott át. A vállalat központjában és három üzemében dolgozó nők közül 68-an kaptak kitüntetést, illetőleg jutalmat.

Jól halad az előszállítás

A vasút februárban

9 millió 778 ezer tonna árut szállított

Az előzetes elemzés adatai szerint a MÁV februárban *29 millió 50 ezer utast szállított.* Ez a tervezettnél ugyan kevesebb, de a bázis időszakhoz képest, mintegy 0,5 százalékos emelkedést mutat. Kedvező a menetdíj-bevétel alakulása mind a tervhez, mind a bázishoz képest.

A személyszállítás minőségét vizsgálva februárban csak kis mértékű volt a javulás. Sőt az év első két hónapjában *az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó késési idő 1,2 százalékkal, a késési arány 14,3 százalékkal romlott a bázis időszakhoz képest.* Pedig az időjárásra igazán nem lehet panasz.

Februárban is jól haladt az előszállítás. A vasút 9 millió 778 ezer tonna árut szállított. A bázishoz képest az elszállított árutonna 9.2 százalékkal emelkedett. Jelentős volt a felfutás főleg az építőipari alapanyagoknál. A kavics- és mészküldeményekből a bázishoz képest 45,9 százalékos, illetve 25,9 százalékos többletigény jelentkezett.

A minőségi mutatók az áruszállításban sem alakultak jól. *Emelkedett a gépre várások és a vonatácsorgások száma.* Ez kihatással volt a tehervonatok menetrendszerűségének kedvezőtlen alakulására is.

Januárhoz viszonyítva jelentősen, mintegy négyszeresére emelkedett az árukárok összege. Ez arra figyelmeztet, hogy a rendezőpályaudvarokon, de a ki- és berakodásoknál is jobban kell ügyelni a vagyonvédelemre.

Örvendetes viszont a teherkocsi-gazdálkodás szempontjából fontos átlagos statikus terhelés 5,3 százalékos emelkedése, valamint a teherkocsik átlagos forduló ideiének 3,2 százalékos csökkenése.

A jelenlegi, valamint az elkövetkező időszak áruszállítási teljesítményei az egész évi szállítások szempontjából igen fontosak. *Az építőanyagok előszállítása nagymértékben tehermentesítheti a későbbi csúcsidőszakok szállítási feladatait,* amely lehetővé teszi további igények kielégítését.

Törekednünk kell a forgalmi torlódások megakadályozására, ésszerű kocsigazdálkodásra, az OPW és idegen kocsipark gazdaságos felhasználására, valamint vonatközlekedésünk biztonságának fokozására.

Timár Mátyás látogatása a MÁV Vezérigazgatóságán

Dr. Timár Mátyás, a kormány elnökhelyettese és *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter kedden délelőtt látogatást tettek a MÁV Vezérigazgatóságon. Részt vettek a vasút vezető testületének tanácskozásán, amelynek napirendjén szerepelt az áruszállítás, ezen belül a nemzetközi árufuvarozás nagymértékű növekedése. *A vasút múlt évi szállítási teljesítménye 1972-höz viszonyítva 3,5 százalékkal, az árutonnakilométer 6,5 százalékkal nőtt.*

A MÁV vezetői beszámoltak a vasutas dolgozók korábbinál kedvezőbb bérhelyzetéről, a munkaidő-csökkentés eddigi eredményeiről és az ezzel kapcsolatos további feladatokról. A vasutasok fele már 191 órás csökkentett munkaidőben dolgozik. *A forgalom lebonyolításában közvetlenül részvevőkre azonban a népgazdaságban átlagosnál nagyobb munkaidőmegterhelés hárul.* Ezen a vasút saját eszközeivel nem tud változtatni.

Tájékoztatást adtak a vasút vezetői azokról az előkészítő munkákról is, amelyek a jelenlegi árufuvarozási tarifarendszer problémáit feltárják. Megtárgyalták az V. ötéves terv legfontosabb célkitűzéseit. Különös gondot fordítanak a pályák korszerűsítésére. Megállapították, hogy a jelenleg rendelkezésre álló erőforrások csak a dinamikus szintentartást biztosítják.

A kormány elnökhelyettesének jelenlétében ezután az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról és a további tennivalókról is számot adtak a tanácskozáson.



Dr. Timár Mátyás (középen) a vasút vezetőinek tájékoztatóját hallgatja. Mellette dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója.

(Lackó Ildikó felvétele)

NAPIRENDEN

az ifjúsági parlamentek előkészítése

Az ifjúsági parlamentek előkészítéséről tartottak értekezletet március 11-én a Vasutasok Szakszervezetének székházában. A tanácskozást a szakszervezet elnöksége és a KISZ Központi Bizottságának Ifjúmunkás Osztálya hívta össze. A napirend előadója *Molnár György*, a szakszervezet titkára, arról tájékoztatta a nagyobb vasúti szolgálati helyek szakszervezeti ifjúsági felelőseit, és KISZ-titkárait, hogy *milyen feladatai vannak a vasutas ifjúság érdekvédelmi szervezeteinek — a szakszervezetnek és a KISZ-nek — az ifjúsági parlamentek politikai előkészítésében.* Mint ismeretes, a parlamenteket a közeli hetekben bonyolítják le a szolgálati helyeken. A szolgálati főnökök adnak számot a fiatalok előtt az ifjúsági törvény időarányos végrehajtásáról.

A tanácskozáson részt vett és felszólalt *Ritter Attila*, a KISZ Központi Bizottsága Ifjúmunkás Osztályának munkatársa.

A *MÁV Hivatalos Lapja* 1974. március 7-én megjelent 10. száma intézkedik a vasutas fiatalok országos parlamentjének szervezésére és lebonyolítására. Az ifjúsági törvény megjelenését követően a MÁV-nál ebben az évben először kerül sor az ifjúsági parlamentek megrendezésére. Éppen ezért nem közömbös, hogy a szolgálati helyeken hogyan készítik elő ezeket az eseményeket. Ehhez ad segítséget a Hivatalos Lapban megjelent rendelkezés, amit ezúton is figyelmükbe ajánlunk a gazdasági és mozgalmi vezetőknek.

(Folytatás az 1. oldalról.)

az ennél több gyermekes családok száma — hasonlóan az előző évekhez — sajnálatosan tovább csökkent.

1972-ben az egy vasutas családra jutó — családi pótlékra jogosult — gyermekszám 2,19 fő volt, *mely 1973-ban 2,11 főre csökkent.* A három és a több gyermekes családok száma egy év alatt 4,3 százalékkal lett kevesebb. Ugyanakkor tovább növekszik — 1 év alatt 9.1 százalékkal nőtt — a gyermeküket egyedül eltartók, az egyedülállók száma. A népesedési helyzet alakulásából, s ezen belül a vasutas családokra jellemző népesedési

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN:

A népesedéspolitikai határozatok végrehajtása

adatokból következik, hogy feladatainkat kialakítsuk, tennivalóinkat megszabjuk.

Az elnökség — a SZOT elnökségének irányelvei és a vasutas sajátosságnak megfelelően — a következőkben határozza meg a szakszervezeti szervek ezzel kapcsolatos gazdaságpolitikai, szociális és egészségpolitikai, valamint a nevelő munka feladatait.

A központi vezetőség feladata

1. Együttműködik a közlekedés- és postaügyi miniszterrel, a MÁV vezérigazgatóval a népesedéspolitikai koncepciónak megfelelő rendeletek, jogszabályok kialakításában, intézkedések meghozatalában, végrehajtásának ellenőrzésében.

2. Az V. ötéves terv, valamint a 15 éves távlati terv kialakításához kapcsolódva a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal, a MÁV Vezérigazgatósággal együttműködik a szociálpolitika, népesedéspolitika ágazati feladatainak kialakításában.

3. A kollektív szerződés felülvizsgálata, módosítása során javaslatot tesz a népesedéspolitika megvalósítását szolgáló intézkedésekre, különös tekintettel:

— a sokgyermekes családok anyagi helyzetének javítására;

— az üzemi étkeztetésbe való fokozottabb bekapcsolásukra;

— a sokgyermekes vasutas családok lakáshelyzetének megoldására;

— a lakásépítési és elosztási rendszer továbbfejlesztésére, biztosítva a fiatal házasok számára a kiutalás kedvezőbb arányainak kialakítását;

— a gyermekgondozási segélyen levő anyák részére a nyereségrészesedés kiterjesztésére.

4. Biztosítja, hogy a döntési és véleményezési jogkörbe tartozó anyagi eszközök felhasználása egyre jobban a többgyermekes szülők támogatására irányuljon.

5. Az V. ötéves terv, valamint a központi alap lehetőségeit is felhasználva — kezdeményezi a gyermekintézmények létrehozását, korszerűsítését és bővítését. Emellett az illetékes tanácsi szervekkel az együttműködés fejlesztésével, a koordinálási lehetőségeket kihasználva bővíti a vasutas gyermekek elhelyezésének lehetőségét.

6. Segíti a sokgyermekes szülők tehetséges gyermekei továbbtanulását. Az OIOT 1973. szeptember elsejével bevezetett ösztöndíja mellett a vasúton is ki kell alakítani és be kell vezetni a középiskolai ösztöndíjat.

7. Segíti és ellenőrzi a gyermekgondozási segélyt igénybe vevő nők szakmai képzésének, továbbképzésének lehetőségét, a tanulásukat segítő módszerek kidolgozását.

8. Kezdeményezi mindazon munkaköröknek felülvizsgálatát, ahol — a vasút, vagy a vállalatok — nőket foglalkoztatnak, szorgalmazza az olyan munkaügyi és munkavédelmi jogszabály-módosításokat, amelyek a népesedéspolitikai határozatok, illetve célfeladatok megvalósítását jobban elősegítik.

9. Elősegíti a szakszervezeti és vállalati üdültetésnél — már a IV. ötéves terv hátralevő időszakában — *a többgyermekes családok, illetve gyermekeik üdülési lehetőségeinek bővítését.* A meglevő üdülőépületek kapacitásának jobb kihasználásával, illetve a beutalójegyek elosztásánál növelni kell a gyermekes családok arányát.

Gondoskodik arról, hogy a többgyermekes családok gyermekei az eddigieknél nagyobb lehetőséget kapjanak a gyermeküdültetésben való igénybevételre.

Szorgalmazza a szakszervezeti, vállalati erőforrásokból történő üdülők építését, s amennyiben a lehetőségek megengedik, a meglevők korszerű családi üdültetésre való átalakítását. *A gyermeküdültetés létszámát 240 fővel kell emelni.*

Biztosítja a nagycsaládosok üdültetési költségeihez történő hozzájárulást vagy a differenciált kedvezmények kialakítását, ennek megfelelően az üdülőjegyek elosztási irányelveinek átdolgozását.

10. Kezdeményezi a nagycsaládosok fokozott megsegítése céljából a vállalati és szakszervezeti segélykeret növelését. A központi alapból fokozottabb mértékben kell biztosítani a többgyermekes családok télre való felkészülésének segítését.

11. Kezdeményezi — szükség esetén az alapszabály módosításával is — a ½ százalékos ÖTA-segély formájának szélesítését, mely a többgyermekes családok számára nyújtana fokozottabb támogatást, többek között: miképpen emelhető a táppénzigény lejárta után az ellátás nélkül maradt nagycsaládosok segélye.

12. Elősegíti a terhes nők, gyermekes anyák egészséges életkörülményeinek javítását szolgáló rendeletek, utasítások végrehajtását.

A központi vezetőség 1972. áprilisi intézkedési tervét az alábbiakkal ki kell egészíteni:

— a vasútegészségügy vezetése rendszeresen foglalkozzék a népesedéspolitikai határozatok végrehajtása során jelentkező egészségügyi, orvosi feladatokkal;

— meg kell vizsgálni és a feltételeit ki kell alakítani — telepállomásokon, szolgálati főnökségeken —, ahol a nődolgozók létszáma ezt indokolja, az esetenkénti nőgyógyászati szakkonziliumi vizsgálatok lehetőségeit;

— a lehetőségeknek megfelelően növelni kell a MÁV-rendelőintézetek nőgyógyászati szakrendelésének óraszámát és tovább kell javítani a nőgyógyászati megelőző tevékenység szakmai felügyeletét;

— fejleszteni kell az egészségügyi felvilágosítást, tanácsadást.

13. Megszervezi a népesedéspolitikai határozatok, jogszabályok és utasítások, s az abból adódó feladatok ismertetését:

— a szakszervezet valamennyi szintű szervezete, munkatársa és funkcionáriusa részére;

— a szakszervezeti tisztségviselők és aktivisták oktatásán;

— a vasút által szervezett tanfolyamokon, valamint a vasúti tanintézetekben.

14. A szakszervezet nevelő, agitációs, propaganda munkájában is érvényesíteni kell a népesedéspolitikai határozat, a népesedési helyzet főbb összefüggéseit magyarázó felvilágosító, tájékoztató munkát.

A mozgalmi, nevelő munka tartalmi célkitűzései:

— a család és társadalom sokoldalú kapcsolatainak, összefüggéseinek bemutatása;

— a család, a gyermeknevelés iránti felelősség növelése;

— a nők kettős hivatásának megértetése, gondjaik enyhítése;

— a fiatal házasok közös felelősségvállalásának segítése a közös életkezdésben, családtervezésben.

15. A *Társadalmunk időszerű kérdései*, a *Munkahelyi élet időszerű kérdései* szakszervezeti politikai tanfolyamokon önálló témaként beiktatja a népesedéspolitikai kérdések és a szakszervezeti feladatok megvitatását. A propagandisták területi felkészítéséhez a társadalombiztosítási osztály és a kultúrnevelési és sportosztály nyújtson segítséget, biztosítson központi anyagot.

16. Elősegíti és ellenőrzi a szakszervezeti művelődési intézmények részére olyan irányelvek kidolgozását, amelyek a népesedéspolitikai célok megvalósítását szolgáló egészségügyi, pedagógiai, etikai és pszichológiai ismeretek rendszeres terjesztésére, gyermekek felnőtté válásának, pályaválasztásának segítésére szolgálnak.

17. Megszervezi a határozatok, a rendeletek és a végrehajtási utasítások hatékony ellenőrzését. Az ellenőrzésbe bevonja és erre felkészíti a társadalmi aktivisták hálózatát, a társadalmi bizottságokat. A központ osztályai készítsenek segédanyagot a társadalmi ellenőrzés módszereire és elvégzésére.

18. Biztosítja a népesedéspolitikai célkitűzések végrehajtására kidolgozott intézkedések, feladatok rendszeres ismertetését, a *Magyar Vasutasban* és a *Tájékoztatóban.*

19. Elősegíti és ellenőrzi, hogy bizottságai — különös tekintettel az ifjúsági, a nőbizottsági, szociálpolitikai — részére az illetékes gazdasági vezetők és a központ osztályai rendszeres tájékoztatást adjanak az Intézkedési tervben foglaltak végrehajtásáról.

A központi vezetőség intézkedési terve magában foglalja a területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok feladatait is. *Közép- és alapszervezeteinknek azonban a helyi sajátosságok figyelembevételével — természetesen szem előtt tartva a KV. intézkedési tervét — ki kell dolgozni saját tennivalóikat.*

A központi vezetőség ezután megvitatta a *Vasutasok Szakszervezete 1973. évi munkájáról készült jelentést, majd jóváhagyta az 1974. évi programot.* Az alábbiakban részletesen beszámolunk arról a sokoldalú tevékenységről, mely szakszervezetünk elmúlt évi munkáját jellemezte.

A Vasutasok Szakszervezete 1973. évi munkája

A szakszervezet központi vezetősége és elnöksége 1973. évi tevékenységének alapját a VIII. kongresszus határozatából és az MSZMP KB 1972. novemberi állásfoglalásaiból adódó feladatok képezték. *A vezetőszervek a szakszervezeti mozgalom erőit a politikai, a gazdasági és érdekvédelmi munkára összpontosították.* Az intézkedések, a szervező, mozgósító munka eredménnyel járt a vasút termelési, szállítási terveinek teljesítésében, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, szocialista tudatának, közéleti tevékenységének fejlődésében. Mindezek következményeként tovább erősödött az üzemi és szakszervezeti demokrácia, a szakszervezet és a tagság kapcsolata.

A szakszervezet termelést segítő tevékenységében az MSZMP KB 1971. decemberi és 1972. novemberi határozataiból adódó feladatok végrehajtásának korszerűsítésére, továbbfejlesztésére törekedtünk. *Célul tűztük ki, hogy a dolgozókkal megértessük a párt gazdaságpolitikájának lényegét, felismerjék benne egyéni érdekeik érvényesülését és közügynek tekintsék annak megvalósítását.* A szakszervezeti oktatás rendszerébe tartozó minden oktatási formán kiemelt témaként szerepelt az említett párthatározatok és ezzel kapcsolatos SZOT-irányelvek tanulmányozása és a vasút területére való konkretizálása. Reprezentatív fórumai voltak a termelési feladatok és versenycélkitűzések meghatározásának a vállalati, illetve üzemi és főnökségi szintű szocialista brigádvezetői tanácskozások. Jellemző volt ezekre a tanácskozásokra a nyílt, őszinte kritikai légkör, a szakmai hozzáértés, a politikai tisztánlátás, a közügyek iránti felelősség.

Minőségi változást jelentett a szakszervezet termelést segítő tevékenységében az, hogy a kormány és a SZOT határozatainak megfelelően fejlesztettük a munkamegosztást a szakszervezeti szervek és a gazdasági vezetők között. A lényeges változást abban látjuk, hogy amíg korábban az üzemi demokrácia, a szocialista munkaverseny, a politikai nevelőmunka fejlesztésének fontosságát a gazdasági vezetők csak a mozgalmi szervektől hallották, az elmúlt évben a felettes gazdasági szervektől e tevékenységre utasítást kaptak és ezért felelősséggel is tartoznak.

A célkitűzések megvalósítására történő körültekintő, gondos felkészítés eredményeként *a vasút 1973-ban kielégítette a népgazdaság szállítási igényeit.* Javult — bár nem kielégítően — a személyszállítás minősége és kulturáltsága. A vasút a különböző ünnepi csúcsforgalmat és nemzetközi turistaforgalmat zökkenőmentesen bonyolította le. Fejlődött az utastájékoztatás és az utaskiszolgálás.

A tervezett áruszállítást 4,4 millió tonnával teljesítették túl, ami minden eddiginél nagyobb mennyiséget jelent. Az áruszállítás volumene elsősorban az export- és tranzitforgalomban emelkedett nagy mértékben. A mennyiségi teljesítmények növekedése mellett javultak a gazdasági és műszaki mutatók is.

A MÁV-hoz hasonlóan a főbb mutatók tekintetében kiemelkedő eredményeket ért el a GYSEV is. Az *Utasellátó Vállalat* az áruértékesítési tervét közel 100 millió forinttal teljesítette túl. A *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* 1973. évi alaptevékenységi árbevétele 317.9 millió forint, amely a bázisidőhöz viszonyítva 2,6 százalékos és az 1973. évi tervezethez 3 százalékos fejlődést mutat.

Az eredmények elérését nagy mértékben segítette a munkaverseny-mozgalom. A szakszervezeti szervező, mozgósító tevékenység eredményeként nőtt a különböző versenymozgalomban résztvevők száma, javult a vállalások tartalma.

Lendületet adtak a mozgalomnak a brigádvezetőkkel üzemi, ágazati és országos szinten folytatott tanácskozások. A szocialista brigádok szervezésénél nagy gondot fordítottak a fiatalok és nők bevonására. E jelentős rétegek azon túl, hogy tagjai a szocialista brigádoknak, részt vesznek a sajátos versenymozgalmakban is. *Tovább javult — bár nem kielégítő mértékben — a szocialista brigádok erkölcsi és anyagi elismerése.* Probléma, hogy az éves értékelések következtében az elismerések adományozása az év elején történt, amikor a bérgazdálkodó szervek általában nem rendelkeznek jutalmazásra felhasználható megtakarítással.

Eredményesen segíti a vasút és a VOLÁN Tröszt közös szállítási feladatoknak megoldását, az együttműködést, a MÁV—VOLÁN komplex brigádmozgalom. A KGST 25. ülésszakán elfogadott komplex program további lehetőséget nyitott meg a szocialista országok vasutas dolgozóinak együttműködésére. *Tovább fejlődött a határállomások közötti szocialista munkaverseny-mozgalom, amely elősegíti a forgalom gyorsabb lebonyolítását, valamint a gazdasági hatékonyság növelését, a kapcsolatok erősítését.* Az érdekelt szocialista országok vasúti és szakszervezeti vezetőinek megbeszélései, tanácskozásai is hozzájárultak a határállomások együttműködésének további fejlesztéséhez.

Az újítómozgalmat 1973-ban számszerűségében és minőségében egyaránt a fejlődés jellemezte. Az eredményességhez hozzájárult, hogy a szocialista brigádok többsége vállalást tett újítási javaslatok kidolgozására. *Az újítómozgalom 25 éves jubileumára éves újítói versenyt hirdettek meg az üzemek és szolgálati főnökségek.* Számos helyen újítási hónapokat, heteket szerveztek. Ezek együttes eredményeként a beadott és elfogadott újítások száma az előző évi 5000-rel szemben 1973-ban 6000-re emelkedett.

Az újítómozgalom erőteljesebb fejlődésének akadályát abban látjuk, hogy a gazdasági vezetők többsége terhesnek érzi az újítással való foglalkozást. Ez az újítók körében nagy visszatetszést, kedvetlenséget vált ki. A kisebb jelentőségű újításokkal nincs különösebb probléma. A nagyobb jelentőségűek elbírálása azonban hosszú időre elhúzódik, ügyintézése tengerikígyóvá válik, az újító idege felőrlődik. *Ha van türelme és bátorsága, bíróság elé viszi az ügyet, ahol a bíróság rendszerint többszörösét ítéli meg annak az összegnek, amivel az újító a javaslat beadásakor megelégedett volna.* Ezekben az ügyekben az újító jogi képviseletét rendszerint a szakszervezet látja el és a bíróság eddig szinte kivétel nélkül az újító javára hozott döntést.

A munka- és üzemszervezés a szakszervezeti munka részévé vált

A gazdasági vezetők közömbösségét annak tulajdoníthatjuk, *hogy az újítási díj a részesedési alapot terheli és csökkenti a felosztható részt,* vagy pedig nem akar felelősséget vállalni nagyobb jelentőségű javaslat elfogadásáért, nehogy később az derüljön ki, hogy a döntés nem volt megalapozott. Inkább addig húzza az ügyet, míg az újító a bírósághoz kényszerül. Ilyenkor az egyszemélyi bíráló úgy vélekedik, hogy döntsön a bíróság, mindegy mibe kerül, de nem felelek érte.

A vasút vezetése kidolgozta az 1973. évi üzem- és munkaszervezési programját. Ezt a szakszervezet központi vezetősége is megtárgyalta, jónak és konkrétnak ítélte meg, s meghatározta a szakszervezeti szervek és tisztségviselők ezzel kapcsolatos feladatát is. A fő célkitűzésnek megfelelően a munka- és üzemszervezéssel való foglalkozás egyre inkább a szakszervezeti munka szerves részévé vált. A szakszervezeti szervek számos észrevételt és javaslatot tettek, különösen a dolgozókat és a gazdasági hatékonyságot érintő szervezési intézkedésekkel kapcsolatban. Ezek következményeként több esetben határozott közbelépésre került sor a dolgozók jogainak védelme érdekében.

Az üzem- és munkaszervezési tevékenységben hiányosság, hogy ez az irányító, adminisztratív szervekre vonatkozóan érvényesül elsősorban és kevésbé a vasúti (forgalom, vontatás) végrehajtó szolgálat területén. *Az elmúlt évben sem történt jelentős előrelépés, fejlődés a vasútüzem technológiájában, a nagy értékű vontatóeszközök kihasználásában és az ezeket kiszolgáló személyzet gazdaságos foglalkoztatásában.* E hiányosságok felszámolása érdekében a gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti szerveknek további hatékony intézkedéseket kell tenni.

A szakszervezet részéről a munka- és üzemszervezéssel való foglalkozást azért szorgalmazzuk, mert a gazdálkodás hatékonysága terén a legkevesebb ráfordítással ezzel lehet a legnagyobb eredményt elérni. *A szakszervezeti szerveknek arra kell törekedni, hogy a gazdasági vezetők kapcsolatos intézkedési tervei reálisak, konkrétak legyenek* és lehetőleg tartalmazzák azt is, hogy megvalósítása milyen gazdasági kihatással jár. Tehát forintosítva legyenek, hogy a dolgozók is lássák a célt és érdekeltséget érezzenek annak megvalósításában.

A szakszervezeti szervek 1973. évi érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenysége elsősorban a bér- és szociálpolitikai kérdések megoldására irányult.

Szakszervezetünk tevékeny közreműködésének eredményeként a vasúti ipari és építőipari munkások, a közvetlen irányítók a kormány által biztosított keretekből az elmúlt évben béremelésben részesültek. Ennek következményeként az *ipari munkások bére 8,2 százalékkal, az építőiparioké 6,6 százalékkal emelkedett.* A két kategóriában végrehajtott rendezés, amely 25 505 főt érintett, kedvező hatást váltott ki az érdekeltekből. Ezzel szemben a gazdasági vezetésnek és a szakszervezeti szerveknek nagy gondot okozott a mintegy 60 000 vasúti közlekedési munkás és munkás jellegű munkakörökben foglalkoztatottak kimaradása a bérrendezésből. A gondot elsősorban az okozta, hogy a kormány bérkeretéből csak az említett két kategóriába sorolt dolgozók jöhettek számításba. Másodsorban, a vasút 1972-ben az új bérbesorolási rendszer alsó határainak elérésére felhasználta az 1973. évi bérfejlesztési keret egy részét. Ennek következtében fennállt az a veszély, hogy megfelelő bérintézkedések hiányában fontosabb forgalmi munkás jellegű munkakörök utánpótlás hiányában, az eddigieknél jobban elnéptelenednek.

Az 1973. évi fennmaradó vasúti bérkeretet elsősorban a kormányintézkedés által nem érintett ipari, építőipari jellegű munkakörökben foglalkoztatottak bérrendezésére használták fel. Ez a bérintézkedés a központi béremeléshez hasonló nagyságrendű volt. A forgalmi végrehajtó munkakörökben foglalkoztatott munkás jellegű dolgozóknál bérarányosításra, illetve differenciálásra nyílt lehetőség. Az összes bérintézkedés eredményeként *a vasutas dolgozók bérszínvonala 1973-ban 6,3 százalékkal nőtt.*

Azonos elbírálást az ipari munkássággal

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy *a kollektív szerződés jól egészíti ki a Munka Törvénykönyvet és annak végrehajtási rendeleteit.* A kollektív szerződésben foglaltak helytállóak, jól szolgálják a dolgozók és a vezetők jogainak és kötelességeinek érvényesítését. Ezt bizonyítják, hogy mind kevesebb a módosításra tett javaslatok és törvénysértések száma.

A vasúti ipar és építőipari jellegű munkaterületek után *a vasúton 1973. évben azokon a területeken folytatódott a heti 44 órás munkaidő bevezetése, ahol a kormányhatározat azt lehetővé tette.* Ez a lehetőség azonban nem elégítette ki a vasúti létszám nagyobbik részét képviselő vasúti közlekedés dolgozóinak évek óta fennálló, részünkről is jogosnak tartott igényét.

A vasúti közlekedés dolgozói igénylik, hogy az ipari munkássággal azonos elbírálásban részesüljenek. Azt még megértették, hogy a munkaidőcsökkentés első lépcsőben csak az ipari, építőipari munkásokra terjedt ki. *Azt viszont nem értik, hogy a minisztériumok, közalkalmazottak, kereskedelmi dolgozók és más hasonló munkaterületen dolgozókkal egy időben a vasúti közlekedés dolgozóira nem terjesztették ki a munkaidőcsökkentést.*

Véleményünk szerint, a vasút gazdasági vezetése sem tett meg mindent annak érdekében, hogy a munkaidőcsökkentés szubjektív és objektív feltételeit mindenekelőtt a belső erőforrások feltárása és kihasználása útján megteremtse. Gondolunk itt elsősorban az üzem- és munkaszer-

A Vasutasok Szakszervezete 1973. évi munkája

vezésből adódó lehetőségek jobb kihasználására, a vonatok menetrend szerinti közlekedtetésének következetesebb megszervezésére stb.

A szakszervezet többszöri kezdeményezése, következetessége eredményeként az elmúlt évben sikerült megoldani, hogy az aranyjelvénnyel kitüntetett törzsgárdatagok *nyugdíjba vonulásuk után is megtarthatják a belföldi utazásra jogosító összvonalas vasúti szabadjegyüket. Az év végére abban is döntés történt, hogy a törzsgárda-szabályzat megjelenése előtt nyugdíjba vonult 30 éves vasúti szolgálattal rendelkezők is megkapják az összvonalas szabadjegyet.*

A szakszervezeti és gazdasági szervek 1973. évi munkavédelmi tevékenységének alapját az egészséges és biztonságos munkafeltételek fejlesztése, a munkahelyi ártalmak megelőzése és a szociális ellátottság javítása képezte. A VIII. kongresszus határozata alapján az elnökség kezdeményezésére a vasút vezetése kiemelten kezelte Záhony és körzete területén a beruházások előkészítését és kivitelezését. Ennek megfelelően az elmúlt évben sikerült megfelelő szintre emelni az itt dolgozók munkakörülményeit, szociális ellátottságát.

A beruházásra előirányzott összegek felhasználása általánosságban pozitív mérleget mutat. *Elkészült a MÁV Vezérigazgatóság munkavédelmi szociális és egészségügyi helyzet javítására irányuló 1974/1975. évi tervjavaslata.* A fejlődést figyelembe véve tovább kell javítani a beruházások előkészítését, végrehajtásának ellenőrzését, az üzembe helyezési eljárásoknál található hiányosságok megszüntetése érdekében a törvényes előírások betartását.

Az elmúlt évben fokozottabb gondot fordítottunk a fiatalkorúak és a nők jogszabályilag megkülönböztetett védelmére irányuló törvények betartásának ellenőrzésére. Továbbra is jellemző, hogy a vonatkozó jogszabályok durva, vagy feltűnő megszegése nem fordult elő.

A VIII. kongresszus határozatának megfelelően a gazdasági vezetéssel közösen intézkedést tettünk *a vasutas dolgozók 1975. január 1-től új típusú egyen- és munkaruhával történő ellátására.* Ez az intézkedés 80 ezer főt érint és 12,6 millió forint évi többletkiadást jelent. Ruhatérítésben 40 ezer fő részesül, 1975. január 1-től a térítés összege is rendezésre kerül.

A munkavédelmi tevékenység fellendítésére — a műszaki megelőzés tárgyi és személyi feltételeinek szorgalmazása mellett — nagy gondot fordítottunk a társadalmi összefogás fokozására, a különböző mozgalmak segítésére. Segítettük és igényeltük a szocialista brigádok és a munkavédelmi őrsök munkáját. A fejlődés ellenére sem sikerült még elérni, hogy a munkavédelmi őrök létszáma megfeleljen az elnökség 1961. október 20-i határozatában előírt követelményeknek.

Fontos feladatunkat képezte a baleseti statisztikai fegyelem megszilárdítása, az előforduló balesetek megfelelő módon való kivizsgálásának ellenőrzése. A tevékenységet a vasút területén felülvizsgáltuk, elemeztük és a tanulságokat a szakszervezeti szervek tudomására hoztuk.

A tett intézkedések eredményeként *1973-ban eddig soha nem tapasztalt mértékűre csökkent a halálos kimenetelű balesetek száma.* Az előző évhez viszonyítva a 25 százalék csökkenést mutató 33 üzemi balesetet ennek ellenére is magasnak tartjuk. E tekintetben még az sem megnyugtató hogy minden más értékelési mutatóban a helyzet kedvező. *A balesetek vizsgálatára az eddigieknél nagyobb gondot kell fordítani.* Szakszervezeti szerveink határozottabban foglaljanak állást a balesetek üzemiségének, okának és a hasonló balesetek megelőzése érdekében teendő intézkedések kérdésében.

Mennyit fordítottunk egészségügyi és szociális célokra?

A vasutas társadalombiztosítási tevékenység 1973-ban tovább fejlődött. Szakszervezeti szerveink segítették a társadalombiztosítási, egészségügyi feladatok ellátását. Eredményesen hajtottuk végre a központi vezetőség 1972. évi, a vasutas dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetének további javítására hozott határozatát. A határozat alapján tovább javult a szakszervezeti szervek, tisztségviselők kapcsolata, együttműködése az egészségügyi szervekkel, üzemorvosokkal. A társadalombiztosítási és egészségügyi kérdésekben a gazdasági vezetőkkel a kapcsolat már nem ennyire pozitív.

A biztosítottak a társadalombiztosítás keretében biztosított szolgáltatásokon túlmenően jelentős segítséget kaptak a ½%-os ÖTA-ból: *készpénzszolgáltatások címén 22 330 600 forintot, gyógyászati szolgáltatások címén 1 799 900 forintot.* A dolgozók jobb egészségügyi ellátása érdekében a vasútegészségügyi beruházási színvonalának emeléséhez 1973. évben a céltámogatási kötelezettségvállalás 44 330 000 forint volt. A biztosított összegből 15 880 032 forint nyert felhasználást, annak ellenére, hogy ellenőrző felméréseink — üzemorvosi rendelők korszerűsítésére — a rendelkezésre álló pénzeszközök felhasználásának feltétlen szükségességét bizonyítják.

A dolgozók szociális ellátottságának fokozása érdekében szakszervezeti és vállalati eszközökből *az elmúlt évben 18 millió forintot fordítottunk segélyezésre. Ezen összegen belül, a rétegpolitikai elveket messzemenően figyelembe véve, gondoskodtunk a nyugdíjasok és nagycsaládosok szociális körülményeinek javításáról.* A nyugdíjasoknak különböző forrásokból 3 352 000 forintot, a sokgyermekes dolgozók részére karácsonyi segély címén 400 000 forintot, a vasutas nevelőintézetekben levő árva és félárva gyermekek felruházására 46 000 forintot és gyermeknapi megajándékozásokra 6000 forintot, fenyőünnep alkalmából 22 000 forintot fordítottunk.

A dolgozók üdültetési igényének kielégítésére 19 millió forintot fordítottunk. Ezen összegből valósítottuk meg egyrészt az üdülési férőhelyek növelését, másrészt a meglevő üdülők színvonalának emelését és üzemeltetését. Az üdültetési feladaton belül 3400 gyermek és a korábbiaknál nagyobb számú nyugdíjas üdültetését biztosítottuk hazai és külföldi üdülőhelyeken.

A vasút szociális beruházásokra a rendelkezésre álló 73,3 millió forintból 71,5 millió forintot használt fel. Ebből az öltöző- és mosdókapacitást 4619 fővel, az üzemi konyha kapacitását 2000 adaggal növelte, a munkásszállók 36 ággyal bővültek. Hiányosság az, hogy mérsékelten javult a női munkásszállás- és laktanyai ellátottság, valamint a mosdók, öltözők, WC-k száma. Mindezek bővítése, korszerűsítése nem tart megfelelően lépést a női munkavállalók arányának növekedésével. Öt gyermekintézményben korszerűsítést, berendezés-felújítást hajtottak végre. *A jóléti keretből 3 890 000 forintot fordítottak tanácsi gyermekintézmények költséghozzájárulására,* ezáltal 5 éven át mintegy 480 vasutas-gyerek elhelyezésére nyílt lehetőség.

A lakásfejlesztési célokra felhasználható alapot is befolyásolja a vállalati eredmény alakulása. *Lakásépítési és fejlesztési alapra 1973-ban 65 millió forint állt rendelkezésre.* Családi ház építésére 252 fő, társasház építésére 275 fő, építési keretátadásra 52 fő, használatbavételre 22 fő kapott kölcsönt és 333 főnek fizettek ki térítési díjat. Szakszervezetünk kezdeményezésére a rendelkezésre álló alap koncentráltan főleg a budapesti dolgozók lakáshelyzetének javítására került felhasználásra.

A vasutas dolgozók lakáshelyzetének javítása érdekében *1974. évben előreláthatólag mintegy 20 millió forinttal nagyobb összeg áll rendelkezésre.* A dolgozók lakáshelyzetének javítására fordítandó összeg felemelését pozitívnak tartjuk, azonban a jogos igények gyorsabb ütemű kielégítése céljából több kezdeményezés, nagyobb aktivitás szükséges a vasút vezető szervei részéről. Szükségesnek tartjuk, hogy a vasút és az üzemek, vállalatok illetékes vezetői az eddigieknél jobban használják fel a kormánynak a munkáslakások építésére vonatkozó kedvezményeit. *A szakszervezeti szervek minden szinten nyújtsanak ehhez messzemenő segítséget és ellenőrizzék a végrehajtást.*

A termelési tanácskozás nem a vezetők, hanem a munkások fóruma

A gazdasági és társadalmi irányító szervekben, a vasutas dolgozók körében is mind általánosabb az a felismerés, hogy az üzemi demokrácia gyorsabb fejlesztésére, erősítésére van szükség. Ezt indokolja a szocialista demokrácia általános fejlődése az állami és közéletben, továbbá az a sokoldalú törekvés, hogy növekedjék és erősödjék a munkásosztály vezető szerepe, társadalmi súlya.

A dolgozók vezetésbe történő beleszólásának legismertebb, legközvetlenebb fóruma a termelési tanácskozás. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a dolgozók érdemi tájékoztatása az üzemi közvélemény foglalkoztató kérdésekről megoldható. Meggyőződésünk, hogy a vezetők képesek és alkalmasak a dolgozók ez irányú igényeinek, elvárásainak kielégítésére. A dolgozóknak a termelési tanácskozás iránti érdeklődését tanúsítja, hogy a meglevő hiányosságok ellenére is nagy számban jelennek meg, mondanak véleményt, s tesznek javaslatot. A továbbfejlesztés szükséges azért, hogy a dolgozók saját fórumuknak és ne a vezetés által kötelezően előírt rendezvénynek tekintsék a termelési értekezletet.

Az üzemi demokrácia érvényesülését pozitívnak értékeljük a kollektív szerződések előkészítéséről és végrehajtásáról történő beszámolások tekintetében. *A szocialista brigádmozgalom mind tartalmasabb formában érvényesíti az üzemi demokráciát, segíti fejlődését.* A brigádok konkrétan is követelményeket támasztanak a gazdasági vezetőkkel és a mozgalmi szervekkel szemben. A brigádok életében egyre jobban kifejlődik és megszilárdul a közösségi szellem.

Az üzemi demokrácia gyakorlásában, érvényesítésében fontos szerepe van a szakszervezeti szerveknek, tisztségviselőknek. Számos kérdésben képviseleti úton gyakorolják a dolgozók jogait, ezt a funkciójukat mind nagyobb eredménnyel, következetességgel látják el. *A kormány határozatára és a SZOT Elnökségének irányelveire vonatkozó vasúti Végrehajtási Utasítás rövidesen kiadásra kerül,* amely egységes keretbe foglalja a különböző demokratikus fórumok rendszerét, meghatározva azok jogkörét.

Az ifjúságpolitikai határozat végrehajtásának vizsgálata azt mutatja, hogy az elmúlt időszakban jelentős változás történt az ifjúság megítélésében, a párt ifjúságpolitikájának megértetésében, a fiatalok körében végzett szakszervezeti munka fejlődésében.

Politikai munkánkban arra törekedtünk, a szakszervezeti tagsággal megértessük, hogy az ifjúság szocialista szellemű nevelése az egész társadalom és helyzeténél fogva a szakszervezeti mozgalom állandó és megkülönböztetett feladata. Ehhez mélyreható szemléletváltozásra, a hosszabb távra szóló feladatok végrehajtására van szükség, ami az apró hétköznapi munkában valósul meg. Művelt, szilárd világnézetű, munkáját szerető, közösségért tenni tudó és akaró munkásfiatalokat kell nevelnünk. A munkásifjúság társadalmi aktivitása különösen azokban az üzemekben, főnökségeken bontakozott ki, ahol jelentős a műszaki fejlődés, korszerű a munka szervezete, tisztázódtak a termelés, a szállítás távlatai.

Nagyobb gondot a fiatalok szakmai és politikai nevelésére

A pozitívumok mellett *problémát jelent, hogy a munkásfiatalokban nem erősödött kellően az osztályhoz való tartozás érzése, a vasúthoz, az üzemhez, a kollektívához való kötődés, a szakma, a vasúti életpálya szeretete, a munkáshagyományok tisztelete.* E probléma egyik eredője, hogy a szakmunkástanulókkal mint szervezett dolgozókkal, munkássá válásukkal, annak segítésével szakszervezeti szerveink — és más szervek sem — nem foglalkoznak súlyának megfelelően. A fiatalok nagy tömegeinek közéleti tevékenységét fejleszteni szükséges. *Egyrészt növelni kell a fiatal szakszervezeti funkcionáriusok számát, másrészt az üzemi demokrácia fejlesztésénél a fiatalok bevonása és aktivizálása szükségszerű feladat,* hogy a munkásosztály szervezett tudatos tagjaivá váljanak.

A munkásifjúság szakmai képzésének és továbbképzésének jelentős szerepe van az ifjúság műveltségének, szakmai rátermettségének fejlődésében. Az ifjúmunkásoknál a 8 általános iskolai végzettség hiánya a továbbfejlődés, a szakmai képzettség növelésének komoly akadályozó tényezője. *Szakszervezetünkhöz tartozó vállalatok fiataljainak 9 százaléka, mintegy 3242 fő nem rendelkezik 8 általános iskolai végzettséggel.* Bár jelenleg rövidített tanfolyamon 1100 fiatal vesz részt, de ha figyelembe vesszük a lemorzsolódást és az újratermelődést, számarányuk nem megnyugtató.

Különböző szakai tanfolyamokra a fiatalok 6,2 százaléka, középiskolába 6 százaléka, egyetemre, főiskolára 1,5 százaléka jár. *A munkásifjúság munka melletti tanulásának jelenlegi számszerűsége nem a legmegnyugtatóbb.* E téren az erőfeszítéseket növelni, az akadályozó tényezőket csökkenteni szükséges.

A vasúti szakmunkás utánpótlás biztosítása érdekében rendszeresen ellenőriztük és segítettük a szakmunkástanulók képzését és a beiskoláztatást. A megfelelő beiskolázás érdekében kezdeményeztük a társadalmi ösztöndíj ellátásban részesülők számának felemelését. *Ennek eredményeként 1972/1973. tanében 1108 tanulót részesítettek ösztöndíjban, 2 520 000 forint összegben.*

Az ifjúsági munkákban jelentős helyet kaptak az érdekvédelmi kérdések. Megvizsgáltuk a vasutas fiatalok bér- és lakáshelyzetének alakulását. Elemeztük a pályakezdő, a beilleszkedés kérdéseinek és feltételeinek helyzetét.

A bértételek alsó határának felemelésével *az utazó havibéres fiatalok 400—500 forinttal, a forgalmi nem utazó, különösen a fiatal leányok fizetése még ennél is magasabb összeggel nőtt.* Ezzel reálisan megközelítették az azonos munkát végző idősebb dolgozók munkaköri bérét. A munkás kategóriákban — különösen az órabéreseknél — az idősebb és fiatalabb dolgozók közötti bérkülönbözet átlagban mintegy 20 százalék. A nagy szakmai tudást igénylő és és hosszabb szakmai gyakorlatot kívánó munkakörökben ez a differencia megítélésünk szerint jó, az olyan munkakörökben, ahol a kvalifikáltság és hosszabb gyakorlat nem szükséges, kisebb arányok indokoltak. Ez további elemzést és vizsgálatot tesz szükségessé.

A vasút jelenlegi lakáslehetőségeit figyelembe véve, a szolgálati lakásoknál, a tanácsi bérlakásoknál, a vasút kezelésében levő bérlakásoknál és a kamatmentes kölcsönök odaítélésénél *a fiatalok részesedése a felsorolt lakásnemeknél 30—35 százalék.* Ez a részesedési arány önmagában nem lebecsülendő, ennek ellenére a jelenlegi helyzet még sem kedvező. A fiatalok közül lakásépítési akcióban való részvételre 1034 főnek nyílt lehetősége, a lakással nem rendelkezők 4,1 százaléka ez. *A lehetőség messze elmarad a jelenlegi igényektől, az olyan igényektől, ahol a fiatalok rendelkeznek is a szükséges induló összegekkel.* Ez a tény azt teszi szükségessé, hogy fokozottabban kell támaszkodni a saját erőből történő építkezésekre, ezen belül optimálisan ki kell használni a munkáslakás építésével járó előnyöket. A jelenlegi körülmények között a vasút által a lakásépítő és fenntartó szövetkezetek szervezése a leggazdaságosabb, és ami a legfőbb, hogyan juthat mind több és több dolgozó, illetve fiatal lakáshoz.

A szakszervezet vezető szerveinek 1973-ban is egyik fő feladatát képezte a vezetés, irányítás színvonalának emelése, korszerűsítése. A testületek tevékenységének középpontjában a határozatok végrehajtása, a szakszervezeti jog- és hatáskörök következetes érvényesítése állt. Feladatává tettük a szakszervezeti szerveknek, tisztségviselőknek, hogy a maguk munkaterületén a helyi politikának megfelelően konkrét intézkedéseket tegyenek az üzemi és a szakszervezeti demokrácia szélesítésére, illetve további erősítésére.

A vizsgálatok, ellenőrzések és felmérések tapasztalatai azt bizonyítják, hogy *az ez irányú erőfeszítések eredménnyel jártak, a dolgozók, illetve a szakszervezeti szervek a korábbiaknál fokozottabban érvényesítik jogaikat.* A központi vezetőség a szakszervezeti taggyűlések továbbfejlesztésére 1972-ben hozott határozatainak végrehajtása során az alapszervezetek jelentős részénél konkrét eredmények mutatkoztak. Ezek az eredmények kifejezésre jutnak a taggyűlések előkészítésében és lebonyolításában. Az alaposabb szervező és mozgósító tevékenység következményeként nőtt a tagság aktivitása, különösen a megjelenésben.

A szakszervezeti szervek és tisztségviselők a különböző fórumokon, megbeszéléseken a korábbinál tartalmasabb beszámolóikkal, előterjesztéseikkel nagyobb lehetőséget, kedvezőbb feltételeket biztosítanak a dolgozók, illetve a szakszervezeti tagság véleményének, javaslatainak nyilvánítására. *Változatlanul hiányosság, hogy kevés kérdés kerül a tagság elé döntés végett.*

Szakszervezeti szerveink sokrétű munkát végeznek

A tisztségviselők rendszeres képzésének eredményeként átgondoltabbak, alaposabbak a testületi döntések, állásfoglalások. Kevesebb a véleménykülönbség az érdekelt szervek és vezetők között, a jog- és hatáskörök gyakorlati alkalmazásában. A tartalmasabb vezető, irányító tevékenység az elmúlt évben is növelte a szakszervezeti testületek, tisztségviselők tekintélyét a partner gazdasági vezetők és a dolgozók előtt, és jelentősen segítette a jobb kapcsolatot, együttműködést.

A szakszervezet sokrétű tevékenységében kiemelt feladatot jelentett a káderekkel való rendszeres, folyamatos, differenciált foglalkozás. *Szervezett oktatásban a választott tisztségviselőknek közel 60 százalékát részesítettük.* A központi irányelveknek megfelelően az alapszervezetek — figyelembe véve az igényeket és lehetőségeket — több formáját, módszerét alkalmazták a tisztségviselők képzésének. Kevés kivétellel körültekintően biztosították az eredményes lebonyolításhoz szükséges személyi és tárgyi feltételeket. A vezető, irányító szervek, a feladatok rendszeres ismertetése mellett, a korábbiaknál nagyobb gondot fordítottak a tartalmi követelményekre, a jobb munkamódszerek kialakítására és elterjesztésére.

A vezető, irányító munka szerves részét képező információs és tájékoztató tevékenység tartalmában tovább javult. Az összdolgozók, illetve nagyobb csoportok, rétegek érdekeinek felismerésével mind kevesebb az egyéni problémák felvetése. *Továbbra is igényként merült fel az alapszervezeti tisztségviselők és a tagság részéről a rendszeresebb, értékelőbb, elemzőbb tájékoztatás a munkahely közvéleményét foglalkoztató kérdésekről.*

A szakszervezeti szervek különböző konkrét intézkedésekkel segítették elő a rétegpolitikai határozatok megvalósítását. A rétegpolitikai elvek a korábbinál differenciáltabban érvényesültek a bér, a dolgozók szociális körülményeinek javításában, a felvilágosító, a politikai, a tudatformáló tevékenységben.

A szakszervezeti szervek az elmúlt évben nevelőtevékenységük középpontjába az agitációs és propagandamunka fejlesztését állították. *Az elmúlt évben közel 42 000 fő vett részt politikai tömegoktatásban.* Ez a szám 4100-zal több, mint az előző évben.

A szocialista brigádok működési vállalásainak megjavításához 1973. második felében a *Vasúti Főosztállyal* közösen kidolgoztuk az országos vasutas szocialista brigádvetélkedők szervezeti és tartalmi formáját. Ezzel a szocialista brigádok széles körű igényét elégítettük ki, amelynek eredményeként a brigádtagok mintegy 90 százaléka vesz részt a vetélkedőkön.

A dolgozók szakmai és általános műveltségének emelését segítették a vasutas művelődési házak, klubok és könyvtárak. Sokat tettek a szakszervezeti szervek a dolgozók művészeti igényének kielégítésére, amelyet a nagy számban kiadott színház- és operabérletek is bizonyítanak.

Szakszervezetünk a különböző forrásokból *a dolgozók kulturális és sportellátottságának szinten tartására 23 400 000 forintot, fejlesztési feladatokra pedig 13 500 000 forintot biztosított.* Az alapszervezetek saját eszközeiből a tagság különböző kultúr- és sportigényeinek kielégítésére mintegy 5 millió forintot fordítottak.

A szakszervezet nemzetközi tevékenységében kiemelten foglalkoztunk a VIII. Szakszervezeti Világkongresszusra való felkészüléssel és a kongresszus anyagának széles körű ismertetésével. A testvéri szocialista országok vasutas szakszervezeteivel tovább erősödött baráti kapcsolatunk, rendszeres az évenkénti főbb feladatok egyeztetése, a problémák megbeszélése. A fejlett kapitalista országok vasutas szakszervezeteivel való kapcsolatunk javuló tendenciát mutat és tovább bővült.

A fejlődő országok szakszervezeteit személyes találkozásokkal, tapasztalatokkal és írásos anyagokkal segítettük. *A proletár internacionalizmus szellemében meghatározott célokkal szolidaritási akciókat szerveztünk és tevékenyen részt vettünk a függetlenségükért harcoló népek segítésére rendezett országos megmozdulásokon.* Tovább szélesítettük nemzetközi szinten is kulturális és sportkapcsolatunkat.

A központi vezetőség az 1973. évben végzett munkát eredményesnek értékeli. A szakszervezeti szervek, az apparátus és a tisztségviselők tevékenységükkel jelentősen hozzájárultak a kiemelkedő gazdasági eredmények eléréséhez, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításához. Ezért köszönetét fejezi ki mindazoknak, akik segítették a célkitűzések megvalósítását.

Vetélkedő pályamunkások között Kisújszálláson

Az időrendi felsorolás, majdnem tökéletes. De az előzményeket nem lehetett órára és percre nyomon követni.

A *kisújszállási pályafenntartási főnökségen* harmincegy szocialista brigád versengett, hogy bejusson a szellemi vetélkedő legjobb 8 kollektívája közé.

És elérkezett február 27-e, a döntő napja.

Nyolc óra:

Az asztalon az első három helyezett jutalma. Emlékplakettek, oklevelek, kerámia dísztárgyak. Hogy kinek a tulajdonába kerülnek, ez még a jövő titka.



Bori László pft. főnök átadja a jutalmakat az első helyezett brigádnak

Szakmai kérdésekkel kezdődött

Nyolc óra 40 perc:

Magyarnóta szól a mikrofonból. Az előtérben még parázslanak a cigaretták, a beszélgetésekben vissza-visszatér az alábbi mondatfoszlány *„két könyvet is átlapoztam, mire rátaláltam"*. A technikus az erősítő berendezés hangminőségét vizsgálja, s a táblára felkerülnek a versengő brigádok nevei: a főnökség központjából a *Május 1.*, a pályamesteri szakaszokról a *Lenin*, a *Kun Béla*, a *Petőfi*, a *Kossuth*, a *Kinizsi*, a *Komarov* és egy újabb *Május 1.*

Kilenc óra:

A zsüri tagjai: *Bori László* pft-főnök, *Hadnagy József* szb-titkár, *Ficzere István*, KISZ-titkár, *Jóvér János*, a pártszervezet képviseletében és *Molnár Lajos* vezető mérnök, elfoglalják helyüket. Elhangzik egy történet is mintegy visszaemlékezésként a selejtezők hangulatára. „A XVI. pályamesteri szakasz Dózsa György brigádjából senki sem fejezte be a nyolc általános iskolát. Mégis a nyolc csapatból álló csoportjukban a harmadik helyen végeztek és csak hajszál híján estek el a döntőbe jutástól. *Kovács Laci* bácsi a brigád vezetője sírt örömében, olyan büszke volt az előkelő helyezésre."

Kilenc óra 15 perc:

Bori László a zsüri elnöke ismerteti a vetélkedő formaságait. Elmondja, hogy a napló és önértékelő jelentés pontszámai már a verseny megkezdése előtt kialakítottak egy sorrendet. Ezek szerint *a főnökség központi Május 1. kollektívája 37 ponttal vezeti a mezőnyt, őket követi a 36 pontos Komarov és a 28 pontos Lenin brigád.*

Kilenc óra, 30 perc:

Szakmai kategória. *Tóth Imre* játékvezető a Lenin brigádnak adja az első borítékot. *„Mi a fejpályaudvar, a szigetállomás, az elágazó állomás?* Mondjon rá egy-egy példát — hangzik a kérdés, s *Bakó Viktor* feleletét a zsüri 21 pontra értékeli.

Az első huszonöt pontot érő felelet

A borítékból csupa ravasz feladvány bújik elő. Kossuth és Széchenyi álláspontja a magyarországi vasútvonalak kialakításáról. Melyek a legismertebb mozdonytípusok? Hogyan lehet felszámolni a gyenge forgalmú vasútvonalakat?"

A maximális 25 pontot elsőnek *Tóth Imre* vágánygondozó szerzi meg, a Petőfi-brigád nagy örömére. Tökéletesen ismeri a MÁV villamosított vonalait a létesítések sorrendjében. Ugyanezt a bravúrt ismétli meg *Kiss Ferenc* technikus a KÖFI bemutatásával. Ilyen a szerencse — sóhajtanak fel a riválisok. Kiss Ferenc ugyanis a Központi Forgalom Irányítóktól került jelenlegi munkahelyére.

A harmadik telitalálatot *Parti Sándor* szerzi a Komarov brigádnak, a MÁV határállomások felsorolásával.

Tíz óra:

Totószelvények kerülnek az asztalra. *Hat perc alatt lehet tippelni*, s aki telitalálatra vágyik, annak a sportban és földrajzban kell jártasnak lenni.

A zsüri értékelése szerint a főnökség Május 1. brigádjának a magánéletben nem szabad sajnálni a 3,30-akat. Mindig a megfelelő helyre írták az 1, x, 2-őt és 13+1 találatukkal 25 pontot szereztek.

Tíz óra 15 perc:

A brigádok a kérdésekhez papírlapot kapnak írásban kell válaszolniuk: *„Mit tudnak a magyar közlekedéspolitikáról és a Szovjetunióról?"*. Az értékeléssel ér véget az első forduló. Vezet a főnökség Május 1. brigádja 107 ponttal, kissé leszakadozva második a Komarov 88 ponttal, míg a harmadik helyre a 85 pontos Petőfi-brigád zárkózott fel.

Izgalmas második forduló

Tizenegy óra 10 perc:

A második forduló politikai kérdésekkel indul. *„Mit tud a két világrendszer békés gazdasági versenyéről?* És ezután újabb feladatok következnek. *„Mit tud a kommunizmusról, a szocializmusról, a munkásosztályról?"* A válaszok. Rövidebb, hosszabb gondolkodási idő után hangzanak el. Most derül ki: nem volt hiábavaló az újságok lapozgatása, a marxista középiskola elvégzése. Ha be is csúsznak kisebbnagyobb pontatlanságok, a feleletekért senkinek nem kell szégyenkeznie.

Tizenkét óra 50 perc:

Szakmai toto kezdődik. Találgatni lehet a „Buvár" mozdony eredeti nevét, a *Közlekedési Tudományos Szemle* megjelenési idejét, és azt, hogy egy hektár föld, hány öl? A nagy izgalomban a Lenin-brigád asztalánál egy üveg cola a szelvényre borul. A papírlapon maradt barna folt mintegy pecsétként igazolja a tippelők kilétét.

Tizenhárom óra 5 perc:

Írásbeli dolgozat. A kötelező irodalom (Móricz Zsigmond: *Rokonok* és Erich Knight: *Légy hű önmagadhoz)* ismerete alapján.

Összehajolnak a fejek, mindenki súg, s a kinevezett íródeák, szorgalmasan jegyzi a közönség véleményét. *Az értékeléskor derült ki, néhányan nem olvasták el a könyveket*, sőt a „Kossuth" brigád 0 pontot kap üresen maradt papírlapja miatt.

A második forduló után a helyezési sorrend nem változik.

Győzött a Május 1. brigád

Tizenhárom óra 40 perc:

A magnetofonszalagról ismert művészek tolmácsolnak közismert verseket. Címet és szerzőt kell felismerni, majd különböző szempontok szerint elemezni a hallottakat. *Gépészek, technikusok, pályamunkások beszélnek hazaszeretetről, szimbólumról, hitvesi hűségről.* Lehetséges, hogy néhányan közülük csak a vetélkedőre készülődve ismerkedtek meg a legszebb magyar költeményekkel. *Deme Sándor* bíráló elszámolási csoportvezető szinte tudományos alapossággal ismerteti *Radnóti* művészi hitvallását.

Tizennégy óra 15 perc:

Szakmai írásbeli a munkavédelmi jogszabályok egységes rendszeréről. *Mire Gábor* a IV. pályamesteri szakasz Május 1. brigádjának vezetője a fejét vakarja, *Hornyák István* leveszi szemüvegét, az élen álló kollektíva nőtagjai kétségbeesetten nézik a papírt: „te jó ég, ilyen kérdés is létezhet?"

Tizennégy óra 35 perc:

A döntő utolsó feladata, igazi „keménydió". Magyarország középtávú terveiről kell írni, illetve a közös tehervagonparkról, az OPW-ről.

Tizenöt óra 10 perc:

Eredményhirdetés, Bori László és Hadnagy József adják át az első díjat a pályafenntartási főnökség Május 1. *brigádjának, tagjai: Szabó László, Szabó Károlyné, Szentpéteri Dezsőné, Németh Ferenc, Deme Sándor.* Második *a Komarov brigád — Kovács István, Gulyás Imre, Erdei Simon, Máté Imre, Pardi Sándor.* A harmadik helyezettnek járó oklevelet a Kinizsi tagjai: *Abri Kálmán, Kiss Ferenc, Borsodi Sándor, Nagy István, Szabó Gábor* veszik át.

Tizenöt óra 40 perc:

Búcsú: kemény kézfogásokkal és egy közös kívánsággal. Jó lenne, rendszeressé tenni az ilyen szórakoztató, fejtörő játékokat. Bori László, a házigazda örömével nyugtázza a sikert. A távozó versenyzők, vendégek, rábólintanak.

Horváth Kálmán

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK:

A szellemi vetélkedők elősegítik a brigádmozgalom fejlődését

Továbbra is érkeznek tudósítóinktól az olyan levelek, amelyek a szocialista brigádok országszerte zajló szellemi vetélkedőiről számolnak be. Többek között jellemzi a verseny sikerét, hogy a levélírók között új nevekre is bukkanunk, vagyis olyan vasutasok is tollat ragadnak, akiket eddig nem sorolhattunk lapunk állandó tudósítói közé.

Jutalomszabadság a legjobbaknak

Kezdjük is a levelek közötti tallózást mindjárt egy ilyen vasutas tudósításának az ismertetésével. *Zagyva Sándor*, a püspökladányi vontatási főnökség *Április 4.* szocialista brigádjának vezetője írja:

„Az a tény, hogy főnökségünknél sikeresen zajlott le a február 19—20—21-én megtartott szellemi vetélkedő, összefügg azzal, hogy brigádmozgalmunk 1973-ban sokat fejlődött. A mozgalomban eredményesen részt vevő brigádok a hármas jelszó szellemében aktivabban dolgoztak, mint a korábbi években. Most pedig azt tapasztaljuk, hogy a vetélkedőre való felkészülés közben szerzett tudás a mozgalomra fog előnyösen hatni, így a további fejlődés az idén is biztosra vehető..."

Zagyva Sándor ezután ismertette, hogy a helyi vetélkedőn a főnökség 15 brigádját 14 csapat képviselte, s a brigádtagok mind a helytörténeti, mind a politikai, irodalmi és szakmai témákban átlagon felüli jártasságot tanúsítottak. *A területi döntőbe a Hámán Kató és az Április 4. brigád csapata jutott be a püspökladányi vontatási főnökségtől.* A szolgálati hely vezetősége egyébként az első három helyezett csapat tagjait elismerésképpen 5—4, illetve 3 nap jutalomszabadságban részesíti.

Amit nem tükrözött a brigádnapló

Vörös Gyula, a székesfehérvári pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának kultúrfelelőse, levelét azzal kezdi, hogy náluk 11 brigád küzdött az *elsőségért*, s a szellemi vetélkedő valamennyi részvevője a pályamesteri szakaszok munkásbrigádjaiba tartozik. A győztes Rákóczi szocialista brigád tagjairól Vörös Gyula fényképet is mellékelt, majd idézte Murányi István pft-főnöknek, a zsüri elnökének az ünnepélyes eredményhirdetés alkalmából elmondott szavait:

„Bevallom, hogy kezdetben idegenkedve fogadtuk a vetélkedő megrendezésének gondolatát, mert nem mertük remélni, hogy a nehéz fizikai munkát végző dolgozók szívesen beneveznek. Most viszont belátjuk, hogy tévedtünk és kissé sajnáljuk, hogy a brigádnaplók nem mindig tükrözik azt a sokoldalú tájékozottságot, amit a versenyzők válaszai oly meggyőzően bizonyítottak. Az általános műveltség magas színvonalát igazolta többek között az is, hogy a munkásbrigádok tagjai csalhatatlanul felismerték a magnószalagról lejátszott operarészleteket és a színművészek által előadott verseket..."

Remekeltek a gyomai kertészek

Boldizsár Gyula, békéscsabai tudósítónk is pályafenntartási brigádok vetélkedőjéről számolt be:

„A pft-főnökség 31 szocialista brigádjából 27 indult a nemes versenyen — írja. — *Az első helyezést a gyomai Kertész-brigád szerezte meg 258 ponttal, míg a második helyen a XV-ös pályamesteri szakasz Munkás szocialista brigádja végzett 256 ponttal.* Rajtuk kívül még két közösség jutott el az igazgatósági döntőbe: a XV-ös szakasz Szák-brigádja és a XVIII-as szakaszon dolgozó Gagarin brigád. Mindkét csapat 253 pontot gyűjtött."

Ugyancsak Békéscsabán mérte össze tudását február 26-án a *csomóponti* döntőbe jutott hat brigád: a gyulai Dobó, a lökösházi Kossuth, a sarkadi Ady és a Békéscsaba állomáson működő Munkácsy, Számuely, valamint Vénusz szocialista brigád — olvastuk *Pacz József* leveléből. — A több órás, érdekes és izgalmakban is bővelkedő játék győztese a Vénusz brigád lett, amelynek csapatát *Szilágyi Jánosné, Fodor Mária, Vajda Károly, Baki László* és *Wolf Mihály* alkotta. A forgalmi szolgálati ág Szegeden sorra kerülő középdöntőjén ők fogják képviselni a békéscsabai csomópontot.

Miskolc—gömöri pályaudvarról *Behán Rózsa* küldött tudósítást:

„Nálunk nyolc szocialista brigád egyenként 5—6 főből álló csapata küzdött azért, hogy tovább jusson az igazgatósági versenyre. *Ezt a célt a Szőnyi Márton KISZ-brigád érte el, miután húsz ponttal többet szerzett, mint a második helyen végzett Rákóczi Ferenc brigád.* A 205 pontos Rákóczi brigádban különösen kitűnt tudásával *Molnár Béla* rakodási irányító, aki kivétel nélkül minden kérdést hibátlanul megválaszolt. A versenyt azonban mégiscsak a csapat valamennyi tagjának helytállása (vagy éppen magabiztossága, esetleg szerencsése) döntötte el, így jogosan gratulált minden résztvevő a Szőnyi Márton brigádnak. Harmadik lett a Sajókeresztúr állomáson, illetve a Borsodi Ércelőkészítő Műben dolgozó vasutasok Kossuth szocialista brigádja, 196 ponttal, míg negyedik helyen a 193 pontos Széchenyi brigád végzett. A helyezéseket a brigádnaplók értékelése is befolyásolta." — fejezte be tudósítását Behán Rózsa.

Jó szereplés „idegenben"

Ózd, Putnok, Bánréve állomás tíz szocialista brigádjának ötven kiválóan felkészült tagja vett részt az ózdi oktatóteremben február 19—20-án rendezett szellemi vetélkedőn — írja *Murányi Tibor*. — A mindvégig fordulatos verseny első helyezettje a bánrévei József Attila brigád lett, amelynek *Asztalos György* intézői, forgalmi szolgálattevő a vezetője. A hat ózdi brigád közül az *Üveges László* által vezetett Petőfi brigád a második, *Kövér Dezső* Lenin brigádja pedig a harmadik helyet szerezte meg. Tudósítónk a verseny előkészítéséért és a játék kitűnő vezetéséért név szerint *Lautsek József* főintéző-szaktechnikust dicséri.

SZOCIALISTA MÓDON...

A középdöntőre készül a „Régi forrás" brigád

A pécsi vontatási főnökségen mindenki tisztelettel beszél a *„Régi forrás"* brigádról. Nem csoda, hiszen a „vizes" lakatosok brigádja az arany koszorú mellé a *MÁV kiváló brigádja* címet is kiérdemelte. Úgy él együtt ez a nyolc ember, mint egy nagy család. Legutolsó fegyvertényük: *első hely és 3000 forint jutalom a szocialista brigádok vetélkedőjének selejtezőjében*, no meg természetesen a továbbjutás. Így a „Régi forrás" a májusban sorra kerülő középdöntőre készül.

„Ötletgyáros"

Honnan a különleges brigádnév? *Kvell János*, a brigád vezetője mosolyogva mondja:

— *Ezt már sokan megkérdezték tőlem. Pontosan senki sem emlékszik rá. Talán onnan származik, hogy a brigád tagságának egy része húsz esztendeje együtt dolgozik... Erre utal a „régi" szó, amig a „forrás" arra emlékeztet, hogy „vizes" lakatosok vagyunk.*

A brigádvezetőt, aki jó munkájával, leleményességével szerezte meg a tekintélyét, munkahelyén tréfásan „ötletgyárosnak" *nevezik.* Nem éppen alaptalanul. hiszen az elmúlt 10 esztendőben több, mint negyven újítási javaslatot nyújtott be és ezeket — néhány kivételtől eltekintve — el is fogadták, sőt hasznosan alkalmazzák.

Amikor a kollektíváról kérdezem, válasz helyett a brigádnaplót nyújtja át. A naplóvezető — *Farkas Istvánné* — mindent feljegyez, ami a kis közösséggel történik. A napló megőrizte a társadalmi munkákról, családi összejövetelekről, közös kirándulásokról készült fényképeket, a külföldi élményeket felidéző képeslapokat, a brigád munkáját elismerő köszönőleveleket, a munkájukról megemlékező újságcikkeket. A naplóban találtam rá a szocialista brigád önértékelésére.

— *Ezt a vetélkedőre készítettük* — mondja Kvell János.

Amit vállaltak, teljesítették

Belelapoztam az értékes dokumentumba, melynek első fejezetében ez áll: *szocialista módon dolgozni...*

A brigád társadalmi munkában vízvezetéket szerelt, kompresszorvezetéket fektetett, beszerelték a fűtést a KISZ-klubba, a sellyei általános iskolában bővítették az öntözőberendezést és részt vettek a kísérleti laboratórium szerelésében, a pécsi MÁV óvodában felújították a kerti játékokat. *A múlt évre 160 társadalmi munkaórát vállaltak és 249-et teljesítettek.* A vállalt nyolc újítási javaslattal szemben 13 javaslatuk volt, amelyek közül 11-et el is fogadtak.

Második fejezet: *szocialista módon tanulni...*

Ketten pártoktatásra járnak, a többiek a szakszervezeti oktatásban vesznek részt. A brigád egyetlen nőtagja társadalmi munkában szakszervezeti könyvtáros. Munkáját szakszerűen szeretné ellátni, ezért könyvtárosi vizsgát tett. Hárman hegesztésből vizsgáztak. *Hartauer László* pedig az MHSZ lövészklubban a fiatalok honvédelmi képzésével foglalkozik.

Az önértékelés megállapítása: a brigád az önképzést, tanulást és a továbbképzést illetően maradéktalanul eleget tett vállalásainak.

Harmadik fejezet: *szocialista módon élni...*

Közösen vesznek részt ünnepségeken, újságokat, folyóiratokat rendeltek meg és az érdekesebb cikkekről vitatkoznak, közösen járnak színházba. Nemcsak egymást, de még a családtagokat is köszöntik névnapjukon, születésnapjukon. Megrendezték az „Öregek napját". Ezen vendégül látták a brigád nyugdíjasait: *Gálfi Ágostont, Gelencsér Imrét* és *Szemen Gézát.* Az idős embereknek — a brigádnapló bizonysága szerint — nagyon jólesett a kedves megemlékezés.

Nyaralót építenek Harkányfürdőn

Következzék egy szó szerinti idézet is az önértékelésből: *„Tovább építettük a brigádnyaralót Harkányfürdőn. Az ezer óránál is több társadalmi munka eredményeként üdülőnk tető alá került. A földszinten az idén már nyaralni is lehet."*

Az idézet kiegészítéséül még annyit. hogy a vetélkedőn nyert 3000 forint és minden egyéni jutalom. amit a brigád tagjai kapnak, a közös üdülő építésének költségeit fedezi. Így a közös kasszába vándorolt 200—300 forintos jutalom csakúgy. mint a *kiváló dolgozó* kitüntetéssel járó anyagi juttatás.

A brigád a következőkkel zárta önértékelését: *„Úgy érezzük. becsülettel teljesítettük, amit vállaltunk. Eredményeink nem tesznek önelégültté bennünket. sőt inkább köteleznek. Köteleznek arra. hogy a jövőben még eredményesebben megfeleljünk az önmagunk által támasztott követelményeknek."*

Azzal kezdtem. hogy a Régi forrás a középdöntőre készül. Ott is szeretnének elsők lenni. Addig is azt teszik. amit eddig: *dolgoznak. tanulnak, élnek — szocialista módon.*

Kőhidi László

Eredményes évet zárt az Utasellátó

A vállalat 1973. évi árbevétele 1 milliárd 650 millió forint

Az *Utasellátó Vállalat* az elmúlt évben jelentős áruforgalmi eredményeket ért el. Ezek elemzése során megállapíthatjuk, hogy az áruforgalmi sikerek kedvezően hatottak, egyrészt a fogyasztói szükségletek jobb kielégítésére, másrészt a vállalati nyereség volumenének várhatóan előnyös alakulására.

A vállalat 1973-ban *1 milliárd 650 millió forint árbevételt realizált, amely 6,7 százalékkal több mint az előző évben.* Ezzel a tervezettnél 50 millió forinttal, vagyis 3,1 százalékkal nagyobb áruforgalmat értünk el. Az áruforgalom évi növekedési üteme jobb, mint az előző két évben.

Vezet a vendéglátóipar

A vállalat áruforgalmát üzletáganként vizsgálva megállapíthatjuk, hogy *a legnagyobb fejlődést változatlanul a vendéglátóipari ágazatban érte el.* Sőt forgalmának a bázisidőszakkal szembeni 7,9 százalékos fejlődési üteme megegyezik az állami vendéglátásával. Ugyanakkor jelentős teljesítménynek könyvelhetjük el, hogy a bolti kiskereskedelmi üzletág forgalma is *3.9 százalékkal volt magasabb az elmúlt év azonos adatához viszonyítva, s ezzel kilépett stagnálási állapotából.* Az év közben felmerülő, forgalmat gátló tényezők, a járványok és a nemzetközi járatokat korlátozó intézkedések a mozgószolgálati üzletágat érintették a legérzékenyebben, s ezért ez az ágazat csak 1,9 százalékos forgalomnövekedési ütemet ért el, de tervét még így is teljesítette.

A bolti kereskedelemben a forgalom összetétele azt mutatja, hogy elsősorban az iparcikkek értékesítése emelkedett, s nagymértékben csökkent az élvezeti cikkek forgalma. Az említett árváltozás és italértékesítési korlátozás nyomán *az égetett szeszes italoknál 23 százalékkal csökkent a forgalom volumene,* míg a dohányáruk forgalma értékben ugyan 7,3 százalékkal nőtt, de figyelembe véve az áremelést, mennyiségileg itt is mintegy 12 százalékos forgalomcsökkenésről van szó.

A vendéglátásban az árufőcsoportos forgalomösszetétel arról tanúskodik, hogy *az ételek több mint 30 százalékos részarányt képviselnek a forgalomból.*

Az automata vendéglátásban *mintegy 20 százalékos növekedés jelentkezett az előző évhez képest,* méghozzá kisebb gépparkkal. Ezt az eredményt jobb telepítéssel és koncentráltabb gépsorokkal értük el. Az automatabevételben is az ételforgalom dominált.

Az *Utastourist*-boltok fejlődő hálózata még ugyan kisebb mértékben járult hozzá a vállalat áruforgalmához, de így is jelentős valutaárbevételt jelentett.

Sajátkészítésű expressz ételek

Árufőcsoportonként vizsgálva a vendéglátó ágazat forgalmát, elsősorban az ételforgalomnál számolhatunk be nagyobb mérvű növekedésről. *A melegétel-forgalom például 14,4 százalékkal nőtt a múlt évhez képest.*

A vállalat a javulás ellenére, sem elégedett az ételforgalom alakulásával. Az eredmények hatékonyabb eléréséhez szükséges, hogy az ételek termelése koncentráltabban, nagyüzemi módszerekkel történjék.

Az ételforgalom további fokozása céljából egyre növekvő mértékben hoztunk forgalomba készételeket. A modern konyhatechnológia alkalmazása során ugyanis csökken az eszköz- és költségigény, miután termelési funkcióra nincs szükség, csupán tálalókonyhát kell üzemeltetni.

A jövőben saját gasztrofol-üzemünkből szeretnénk hálózatunkat ellátni expressz ételekkel, ott ahol részben a forgalom elégtelensége, részben annak gazdaságtalansága ezt megkívánja. Az étszolgálatnál és a nagyobb melegkonyhákon tovább szélesítjük a félkész termékek felhasználását.

Nagy gond a bisztrósítás

A melegkonyhai termelés mellett változatlanul nagy gondot fordítunk a hidegkonyhai áruk értékesítésére. *Saját húsüzemünk kiváló minőségű virslivel és debrecenivel látja el értékesitő hálózatunkat.*

Az üzemgazdasági analízis szerint a vállalat italértékesítési tevékenysége és az italforgalom áruösszetétele jelentős fejlődésen ment keresztül. A fentieket jelzi, hogy az italértékesítés növekedése mellett, annak szerkezetében *a szeszesital-forgalom csupán 3,6 százalékkal nőtt,* ami figyelembe véve az égetett szeszes italok áremelkedését, lényegében mennyiségi csökkenést jelentett, *az üdítőital-forgalom pedig 31,9 százalékkal emelkedett.*

A vállalat üzletpolitikai célkitűzései, a bisztrósítási program végrehajtása és a szeszforgalom korlátozása nagy gondot jelent. A csökkenő árbevétel, a jó árrésű italféleségek forgalomkiesése végső fokon csökkenti a vállalat nyereségét, következésképpen az érdekeltségi alapképzést.

Szorosan hozzátartozik áruforgalmi tevékenységünkhöz a valutaszerzés. Mozgószolgálatunk és Utastourist-hálózatunk *26.5 százalékkal több valutát termelt, mint az előző évben.* Ebből a konvertibilis valutahozam 27,1 százalékkal nőtt.

Szolid árpolitikát folytatva, 1973-ban csak az élvezeti cikkek árait emeltük, azt is hatósági árintézkedés következményeként. Egyébként vállalati árintézkedéseink is csak a borféleségek haszonkulcsainak emelésére irányultak. Ezért áruforgalmi árrésünk is csupán kisebb mértékben emelkedett.

2,62 százalékos bérfejlesztés

Tovább fejlesztettük bérgazdálkodásunkat is. Növeltük a termelést ösztönző bérrendszerek hatókörét, új prémium- és jutalékszabályzatot készítettünk. Ennek nyomán bérpolitikai intézkedéseink döntően a mozgóbérrész fejlesztését célozták. *A bérfejlesztés mértéke 2.62 százalék volt, amelyet két izben segített a Belkereskedelmi Minisztérium által nyújtott bérpreferencia.*

Gazdálkodási eredményeink következtében várhatóan jelentékeny vállalati nyereséggel számolunk.

A vállalat sikerrel tevékenykedik kettős fő feladatának végrehajtásán: *egyrészt az utasellátás igyekszik együtt fejlődni a személyszállítás fejlesztésével, eleget téve a közlekedéspolitikai koncepcióból reá háruló feladatainak,* másrészt figyelembe veszi a kereskedelempolitikai irányelvek szakmai célkitűzéseinek, elsősorban a korszerű étkeztetés feladatának megvalósítását.

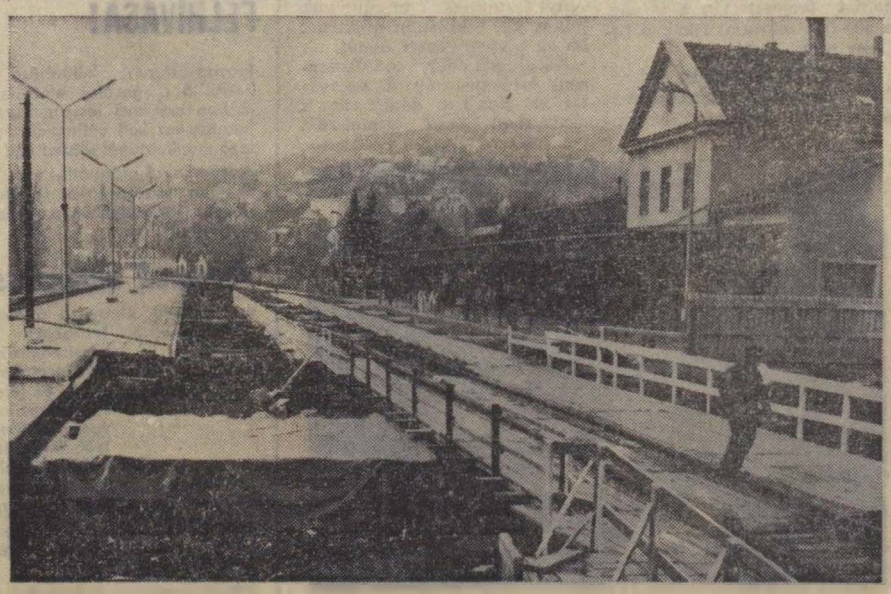
Dr. Klamár Zoltán
osztályvezető

Irányvonatokat továbbítanak a miskolci vonatvezető nők

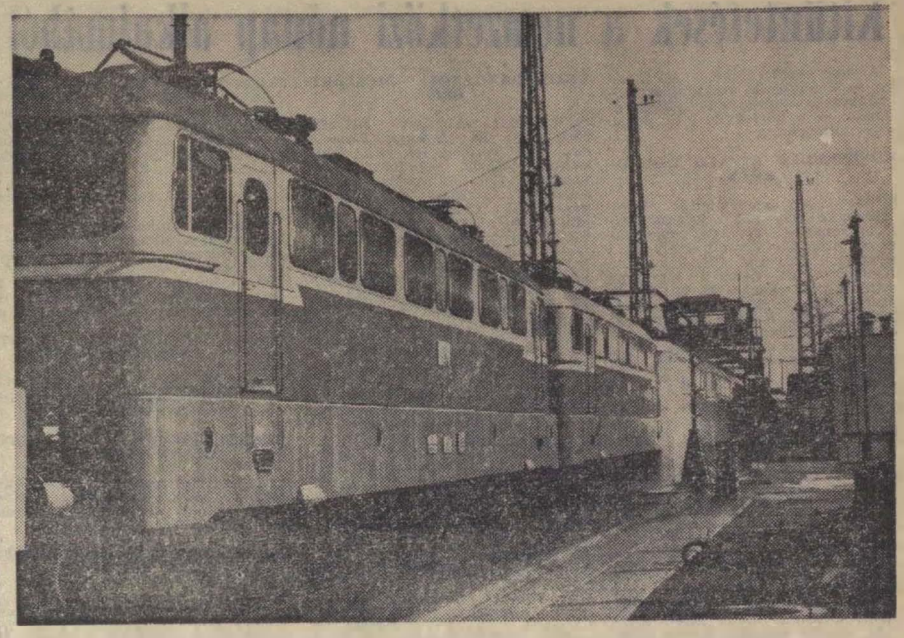
Közel ötszáz vasutasnő — a létszám egynegyede — dolgozik *Miskolcon a Tiszai pályaudvaron.* Ezek a nődolgozók hamar rácáfoltak arra a tévhitre, hogy a nők nem alkalmasak egyes munkakörök ellátására, vagy a vezetésre. Sőt nemcsak, hogy helytállnak munkájukban, de sok tekintetben példát is mutatnak szorgalmukkal férfi kollégáiknak.

Tény, hogy a pályaudvaron a nők közül egyáltalán nem, vagy csak alig akad önkényes kilépő és *eddig 172 nődolgozó részesült törzsgárda kitüntetésben.* Miskolc-Tiszai pályaudvar a múlt évben tervét élüzem szint felett teljesítette, s ebben az eredményben benne van a vasutasnők, de különösen annak a 11 női szocialista brigádnak a munkája, amelyek 136 taggal versenyeznek a szocialista cím elnyeréséért.

A Tiszai pályaudvar vasutasnői közül számosan látnak el párt- és tömegszervezeti tisztségeket is. Bátran vállalják a kezdeményezést, a nehezebb feladatokat. A 17 személyvonati vonatvezető mellett február 1. óta öten — *Horváth Sándorné, D. Kovács Ilona, Lakatos Ibolya, Tuza Gusztávné* és *Varga Borbála* — tehervonaton teljesítenek szolgálatot, a Miskolc—Bp. Ferencváros között közlekedő irányvonatokat kísérik.



A Balaton északi partján az utóbbi években ugrásszerűen megnőtt Balatonalmádi állomás forgalma. Ez tette szükségessé, hogy aluljárót építsenek. A munkálatok hónapok óta folynak, s úgy tervezik, hogy mire az üdülési idény megkezdődik, a gyalogos aluljárót megnyitják az utasok előtt. (Laczkó Ildikó felvétele)



Az utóbbi napokban éjjel-nappal végzik a kocsik és mozdonyok mosását a Nyugati pályaudvaron. Képünkön V43-as villamosmozdonyok fürdetését végzik. (Laczkó Ildikó felvétele)

A XI. PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE:

Szocialista szerződés gyorsítja a záhonyi beruházások megvalósítását

A *Záhonyban* épülő hőközpont, az I-es számú transzformátorállomás, valamint az eperjeskei anyagszerkezetési komplexum beruházója, tervező intézete és a kivitelezésben részt vevő vállalatok, illetve az üzemeltető főnökségek *szocialista szerződését* a X. pártkongresszus és az MSZMP Politikai Bizottságának 1971. június 29-i határozata alapján hozott SZOT-határozat szelleme hatja át.

A X. kongresszus határozatából az alábbi idézet került a szerződés bevezető szövegébe: „*Országunk fejlődése, gazdasági életünk fellendülése, valamint a tranzitforgalom növekedése szükségessé teszi a közlekedés további gyors fejlesztését. Nagyobb figyelmet kell fordítani arra is, hogy az árukat küldő és fogadó vállalatok gyorsítsák és ennek érdekében gépesítsék a rakodómunkát.*"

A SZOT 1971. augusztus 30-i határozatából vett idézet pedig így szól: „*A beruházási folyamat rövidítése, a beruházások kivitelezésének meggyorsítása valamennyi szakszervezeti szerv hatékony támogatását, politikai, felvilágosító és szervező munkáját igényli . . .*" A szakszervezeti szervek segítségével kívánjuk elérni, hogy „*a beruházások megvalósításában valamennyi beruházó, tervező és kivitelező dolgozónak az egy irányba ható együttes anyagi érdekeltsége mielőbb megvalósuljon.*"

A szerződő felek mindezen túlmenően hangsúlyozzák azt is, hogy *közreműködésük okmányát a Magyar Szocialista Munkáspárt XI. kongresszusa és a záhonyi átrakókörzet felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére írták alá, s ez a tisztelet kötelezi őket a szerződésben részletezett munkák határidejének kéthónapos rövidítésére.* A szóban forgó beruházások munkálatai ezek szerint nem 1974 decemberében, hanem októberében fejeződnek be.

A *MÁV Debreceni Igazgatóság* — mint beruházó és üzemeltető — kötelezettség-vállalása arra irányul, hogy a szocialista szerződésben leírt célok eléréséhez a szükséges segítséget megadja, így például koordinálja az igazgatósági osztályokat a beüzemelés zavartalan megkezdése érdekében. A *MÁV Tervező Intézet* — mint tervező — nemcsak a szükséges terveket bocsátja kellő időben rendelkezésre, hanem a létesítményekbe beépített fűtési berendezések kezelési és karbantartási utasításait is elkészíti július 30-ig, tehát még a próbaüzem megkezdése előtt.

A kivitelezők közé tartozik a Keletmagyarországi Közmű és Mélyépítő Vállalat, a MÁV Budapesti Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, a MÁV Debreceni Építési Főnökség és a Tiszántúli Áramszolgáltató Vállalat. Az egyébként is nagy feladatot csak a legszorosabb együttműködéssel végezhetnék el, így azonban — az építkezési határidő kéthónapos előbbrehozásával — *minden körülmények között tartaniuk kell magukat a szocialista szerződés követelményeihez.* Nem kis jelentősége van továbbá annak sem, hogy a készülő létesítmények üzemeltetői — a záhonyi vontatási, illetve szertárfőnökség — szintén részt vállalt a szocialista szerződés teljesítéséből. A vontatási főnökség dolgozói például vállalták, hogy a kazántelep üzemeléséig felülvizsgálják a fogyasztókig kiépített gőztávvezetéket és elvégzik az esetleg szükségessé vált karbantartási munkákat.

A szocialista szerződés alapján tett munkafelajánlások teljesítéséhez a *Beruházások Szakszervezeti Intéző Bizottsága is kellő támogatást ígért a szerződő feleknek,* illetve a dolgozóknak, ugyanakkor — mint az aláírók szavatolják — az üzemi párt- és a KISZ-bizottság messzemenő segítsége sem hiányzik majd a szerződés teljesítéséhez.

MAGYAR SIKEREK

a határállomások versenyében

Az elmúlt napokban több határállomáson is ünnepséget rendeztek abból az alkalomból, hogy értékeljék a múlt év második felében végzett közös munkát. Mint ismeretes, határállomásaink között évek óta eredményes az együttműködés. *Ebben nagy része van a határforgalmi versenynek, melyet minden évben megújítanak.*

A szerkesztőségünkhöz érkezett tudósítások a magyar vasutasok sikeréről számolnak be. Az északi határátkelőhelyeken a magyar és csehszlovák vasutasok versenyében *a sátoraljaújhelyi, a hidasnémeti,* a *bánrévei* és a *somoskőújfalui* vasutasok nyerték a vándorzászlót. A vándorzászló átadása alkalmából rendezett ünnepségeken az igazgatóságok vezetői jutalomban részesítették a határforgalomban legeredményesebben helytállló vasutasokat.

Huszár ló nélkül?

Milyen volt a huszár ló nélkül? Olyan, mint a vasúti szállítás lenne vagonok nélkül, vagy például a vonat elején a mozdonyvezető mozdony nélkül. Éppen ezért természetes, hogy a mozdonyvezető — ha nincs mozdonya — visszamegy a felvigyázóhoz, és jelenti: *nem kezdheti meg a szolgálatát.*

Arra azonban még nem nagyon akadt példa, hogy egy-egy fordában utazó vonatkezelő és kirakó azért ment volna vissza a vezényletbe, mert nincs poggyászkocsi, ahol a munkáját elvégezhetné. Talán még örülhet is (ha olyan ember), hogy munka nélkül juthat a munkabérének egy részéhez.

Azért persze a kezelőkön és kirakókon kívül másoknak kellene többet tenni azért, *hogy a menetrendben poggyászkocsival hidetett vonatoknak valóban legyen poggyászkocsijuk,* és azok hiánya miatt a feladott poggyászok, expresszáruk ne maradjanak le.

Az ilyesmi gyakran előfordul mostanában, *s így volt ez február 19-én is a Sátoraljaújhelytől Budapestig közlekedő 415. számú vonatnál.* Ezen a napon ráadásul országos vásár volt Hatvanban, s a vonatra váró utasok szomorúan vehettek búcsút nagyobb terjedelmű csomagjaiktól. Tetézte aztán az utasok bosszúságát, hogy a zsúfolt szerelvényen az első kocsi 40 ülőhelyes részét foglalta le magának a vonat kezelője és kirakója. (Szűcs)

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A Nemzetközi Nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Bátor Ferencné ell., MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös; özv. Csákvári Jánosné munkás, Szombathely áll.; Cseresits Józsefné főfelügy., Bp. Nyugati pu.; Csókási Károlyné segédfelvigy., Északi Jj. Ü.; Dobos Margit int., Miskolc ig.; Engi Józsefné főint., Szeged áll.; Faragó Jánosné segédfelvigy. Hatvan—Füzesabonyi Pályafenntartási Főn. Fodor Józsefné segédfelvigy., Bp. Nyugati pu.; Fridrich Andrásné felvigy., Dunakeszi Jj. Ü.; Győri Sándorné felügy., Bp. ig.; Juhász Sándorné felvigy., Záhony Pft. Főn.; Kertész Károlyné felügy., Pécs ig.; Komáromi Elemérné főint., Bp. Építési Főn.; Mata Márta ellenőr, Miskolc Tiszai pu.; Megyesi Andrásné ellenőr, MÁV Adatfeldolg. Főn.; Mécs Barna Ottóné főint., Erdősmecske áll.; Oláh Ferencné felvigy., Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Osztos Mihályné felvigy., Balparti Bizt. ber. Automatikai Üzemeltetési és Fennt. Főn.; Sárdi Ignácné segédfelvigy., Tapolca Pft. Főn., Streit Istvánné főell., MÁV Kórház: Tonka Béláné ellenőr, Debrecen áll.; Visnyei Istvánné főint., Vas. Főoszt. Titk.; Zsiga Mihályné főell., Szentes Vont. Főn.; Kiss Istvánné takarítónő GYSEV: Léval Gyuláné bet. munkás, Faanyagvéd. és Fatelitő Váll.; özv. Horváth Istvánné, gazdaasszony. Gergely Sándorné üzemvez. Magyar Istvánné raktárvez., dr. Prohászka Józsefné jogtanácsos, Utasellátó V.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Balázs Istvánné ell., Landler Jj. Ü.; Bíró Jánosné főell., Debrecen ig.; Bíró Sándorné főint., Bp. Keleti pu.; Farkas Erika segédell., Vas. Főoszt. 2. Szakoszt.; Hancz Józsefné felvigy., MAV TBÉF.; özv. Harangozó Ferencné ell., Debrecen Jj. Ü.; Juhász Vilmosné segédfelvigy., MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgond.; Kiss Lászlóné főell., Kál-Kaplona áll.; Kovács Mihályné felvigy., MÁV TBÉF; Ladányi Imréné segédmunkás, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Mák Lajosné segédmunkás, Szolnok Jj. Ü.; Üss Ernőné munkás, Pécs Pft. Főn.; özv. Papp Béláné segédfelvigy., Pusztaszabolcs áll.; Péczeli Dezsőné főell., MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Sándor Gyuláné segédkezelő, Vasutasok Szakszervezete; Sápi Antalné int., BVKH; Szabados Lajosné felvigy., Szeged Pft. Főn.; özv. Tóth Ferencné segédmunkás, Sárospatak Vont. Főn.; Tőkei Istvánné ell., Ercsi áll.; özv. Vágó Istvánné segédmunkás, Nyíregyháza Vont. Főn.; Zubor Józsefné munkás, Délegyháza áll.; Kardhordó Rezsőné üzemvez., Kruzslicz Józsefné számlaell., Nagy Miklósné előadó, Varga Józsefné cukrász, Utasellátó Vállalat.

Az egészségügyi miniszter

AZ EGÉSZSÉGÜGY KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetést adományozta: Veres Olga főnővérnek, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int. Bpest.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Almássy Józsefné főell., Bp. ig.; Bakalár Jánosné ell., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Bakody Klára segédtiszt, Pécs Számvit. Főn.; Bubori Józsefné segédell., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Czinkóczki Györgyné ell., Szob áll.; Drobina Lajosné főell., Szeged-Rendező Osztószertárfőn.; Fóti Károlyné segédell., MÁV VIII. Felsővez. Ép. Főn.; Friedreich V. Gézáné, főint., MÁV Bp. Ter. Egészségügyi Közp.; Halkó Ferencné segédmunkás. Vasuti Tud. Kut. Int.; Huszti Anna műsz. főint., Székesfehérvár Jj. Ü.; Jekkel Emilné segédell., Miskolc Tiszai pu.; Kedővári Józsefné ell., MÁV Landler Jenő Osztószertár; Kendi Istvánné segédfelvigy., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kiss Antalné felügy., Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Kókai Irén főfelügy., Vasútegészségügyi Ig.; Kormos Erzsébet főint., Pécel MÁV Kórház; Kovács Istvánné ell., Esztergom áll.; Liptáx Lászlóné főint., Miskolc Osztószertárfőn.; Molnár Mária munkás, Debrecen ig.; Nagy Benedekné segédmunkás, Bp. Ferencváros pu.; özv. Nádor Dénesné segédfelvigy., Győr Pft. Főn.; dr. Németh Mária titkár, Vas. Főoszt Munkaügyi és Szociálpol. Szakoszt.; dr. Nyerges Lászlóné ell., Vas. Főoszt. 4. Szakoszt.; Pető Ferencné munkás, Zalaegerszeg Vont. Főn.; Szász Jánosné segédfelvigy., Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Papp Józsefné segédmunkás, Bp. Déli pu. Szertárfőn.; Sápi Lajosné főint., Debrecen ig.; Sztvorecz Andrásné segédfelvigy., Békéscsaba áll.; Varga Ernőné ell., Adony áll.; Vékó Jánosné felvigy. Dombóvár Vont. Főn.

A SZOT Elnöksége a nemzetközi nőnap alkalmából ünnepséget rendezett, és a szakszervezeti munkában a dolgozó nők érdekében kifejtett tevékenységért 61 tisztségviselőnek adományozott kitüntetést. Ebből az alkalomból a

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapta: Varga Józsefné az Utasellátó Váll. területi kirendeltségének szb-titkára.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ARANY FOKOZAT

kitüntetésben részesült: Gazsi Lajos, a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottságának politikai munkatársa.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT EZÜST FOKOZAT

kitüntetést kapta: Jüngling Józsefné, társadalmi aktivista, Kaposvár állomás szakszervezeti bizottságának gazdasági felelőse.

Lengyel nőküldöttség látogatása Miskolcon



Héjj Károly, a Tisza pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkára a lengyel nőküldöttség egy csoportjával beszélget

Kedves vendégeket fogadott a közelmúltban *Miskolc—Tiszai pályaudvar* nőbizottsága. *Maria Wisniowska* mérnöknő vezetésével 13 tagú lengyel nőküldöttség érkezett Krakkóból, hogy a miskolciak múlt évi látogatását viszonozzák. A delegációt meleg szerettel fogadták a Tiszai dolgozói.

A lengyel vasutasnők nagy érdeklődéssel és figyelemmel hallgatták magyar kolléganőik beszámolóját, eredményeikről, problémáikról. Természetesen, a vendégek a tapasztalatcsere mellett *megismerkedtek Miskolc város nevezetességeivel, Tapolca és Lillafüred szépségével.*

A találkozó végén, fehér asztal mellett, bensőséges beszélgetés közepette búcsúztak el, a mielőbbi viszontlátás reményében.

Kisvárdai János

A megérdemelt pihenés következik

Ahogy múlnak a hetek, hónapok, új, ismeretlen, fiatal arcok jelennek meg a munkahelyi közösségekben. Ilyenkor rendszerint búcsúzni kell egy-egy kedves, megszokott, idős kollégától. A vasutas társadalombiztosítás szervezetéből is kivált két kolléga.

Pintyőke Jenő 1929-ben lépett a MÁV szolgálatába. Szombathelyen kezdte munkáját, majd 16 évvel később Ferencváros állomás vasutas dolgozóinak intézte a betegségi biztosítással kapcsolatos ügyeit. Amikor összevonták a MÁV forgalmi dolgozók társadalombiztosítási ügyintézését, megbízást kapott az ország legnagyobb állomási csoportjának létrehozására. *1953. március 1-től, nyugállományba vonulásáig, a Keleti állomás VSZT csoportjának vezetője volt.* Irányítása alatt több mint tízezer tényleges és közel hatezer nyugdíjas társadalombiztosítási ügyintézését látták el. Munkáját a hozzáértés, a szorgalom mellett, segítőkészség és szerénység jellemezte. Gyakran keresték fel a társszolgálati főnökségek VSZT ügyintézői is, hogy szakmai kérdésekben tájékoztatást kérjenek.

A búcsú napján Pintyőke Jenő rövid időre visszaidézte a munkáséveket, s annak mintegy számvetéseként őszintén mondotta:

— Csoportom tagjaival újra elvállalnám a munkának akár kétszeresét is, mert nagyon szerettem az emberek ügyes-bajos dolgaival foglalkozni.

Lázár József 14 évig dolgozott a VSZTO gyógyszerész csoportjában. Azt megelőzően 31 esztendeig tevékenykedett különböző gyógyszertárakban. A 31 év alatt, nem állt hivatalosan kapcsolatban a vasutasokkal, bár titkos vágya mindig az volt, hogy a MÁV kötelékében, a vasútegészségügy területén dolgozhasson. *Ez a kívánsága 1960-ban teljesült, s azóta szívvel-lélekkel munkálkodott a vasutas dolgozók érdekében.*

Bár a feladatok nem voltak újszerűek, az első időkben mégis úgy találta, hogy a gyógyszerész munka ezen a területen mechanikussá vált. Ezért újabb ellenőrzési módszer kidolgozását javasolta, amelynek bevezetése tartalmasabb munkát eredményezett.

Szorgalmas, mindig segítőkész magatartásáért, munkatársai, vezetői megbecsülték — szerették. Szaktudását elismerték, véleményét kikérték.

A közelmúltban, amikor nyugdíjba vonulása miatt a búcsúzásra sor került, meghatódottan foglalta szavakba érzéseit:

— *Nagyon nehéz elmenni. Kár, hogy most kell búcsúznom, amikor különlegesen meleg, családias légkört érzek magam körül.* Ennek az emlékét viszem el, s ezért jövök majd gyakran vissza látogatóba.

Most mindkettőjük számára a megérdemelt pihenés napjai következnek.

(Pálinkás)

Szakmunkástanulók jutalmazása

Ünnepélyes taggyűlést tartott február 22-én a szombathelyi járműjavító *Ságvári Endre* KISZ Bizottságához tartozó VII. számú alapszervezete. Elsőnek az éves akcióprogramot terjesztették a tagság, a 405-ös Szakmunkásképző Intézet tanulói elé.

A fiatalok a járműjavító által támogatott tanműhelyben sajátították el szakmájuk gyakorlati ismereteit. Több általános iskola patronálását, társadalmi munkával való segítését vállalták. Szellemi totót, KRESZ-vetélkedőket, több más kulturális és sportrendezvényt terveznek. Tanműhelyük folyosóján tablókon mutatják be az alapszervezet életét.

Az elmúlt félévi munkaverseny értékelésekor *37 oklevelet és jutalmat adtak át a munkában kitűnt fiataloknak.*



Kovács Lajos, a járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára gratulál a második évfolyam versenyében első helyezést elért csapat vezetőjének, Kölkedi István oktatónak.

LAPSZEMLE

A MÁV a sajtó tükrében

Riport a forgalmi szolgálattevőkről — Köszönőlevél — 800 óra társadalmi munka

Gazdag kulturális program

Vasutasok példaadó munkájáról, helytállásáról szólnak az itt következő írások, amelyeket a megyei lapok híradásaiból válogattunk.

SOMOGYI NÉPLAP

Kaposvár állomás forgalmi szolgálattevőinek tevékenységét mutatja be érdekes riportban a megyei újság. Közülük név szerint is említi *Járányi Antalt* és *Fábos Józsefet.*

„A laikusnak úgy tűnik — írja a lap —, hogy a rendelkező, a külsős és a naplózó forgalmi szolgálattevők azt sem tudják, hol áll a fejük. Munkájukat csaknem 520 oldalra terjedő utasítás alapján végzik. A központi, minden állomásra érvényes utasítási rendszer mellett Kaposvárra még külön is összeállítottak egy, a helyi körülményeket is figyelembe vevő végrehajtási utasítást. Mindezek együttesen biztosítják, hogy a forgalmi szolgálattevők munkája gyors, balesetmentes közlekedést eredményezzen.

Kaposvár vonatindító és telepállomás, a környék összes személyszerelvénye ide tartozik. A forgalmi szolgálattevőnek át kell tekintenie az állomáshoz tartozó összes szolgálati helyet. Kocsirendezők, váltó- és sorompókezelők várják utasításait.

Az állomáson naponta 200—300 tehervagont kell rendezni, az őszi forgalom idején ez felszökik 500—600-ra is. Ilyenkor csak a cukorgyárnak mintegy 200 vagont kell továbbítani, illetve iparvágányairól elvontatni."

BÉKÉS MEGYEI NÉPÚJSÁG

Az emberséges és gyors segítség szép példájáról közöl olvasói levelet a *Békés megyei Népújság.* Az írást szó szerint közreadjuk:

„Nagyon kérem Önöket, hogy az alább leírt történetért tolmácsolják köszönetünket a MÁV békéscsabai információs irodájának és a bajai állomás dolgozóinak" — írja *Csepregi Antal* Békéscsaba, Lencsési úti lakótelepi olvasónk.

A történet a következő:

„Az elmúlt év december végén feleségem édesanyja, Bordács Ferencné Békéscsabán felszállt a 6,21 órakor induló szegedi vonatra és elindult Bajára, hogy az év végét fiával és családjával töltse, aki Baján lakik. Alig hogy elindult, közben sógorom a feleségével és két gyermekével gépkocsival Bajáról Békéscsabára érkezett. Táviratozni nem tudtunk Bajára senkinek, hogy anyósom fogadtatását megszervezzük. Így az az ötletünk támadt, hogy kérjük a két MÁV-állomás segítségét. *Békéscsabán az információs irodához fordultunk, ahol akkor egy asszony teljesített szolgálatot. Készségesen a segítségünkre sietett. Szolgálati telefonján beszélt a bajai állomással, hogyha tudják, mondják be a hangosbemondón, hogy Bordás Ferencné utazzon vissza. Amikor a vonat megérkezett Bajára, közölték vele, hogy mi a helyzet. Így sikerült megelőzni sok kellemetlenséget.*

Még egyszer kérjük Önöket, hogy köszönetünket közöljék az újságban, annál is inkább, mivel oly sok rosszat hall az ember a MÁV-ról."

CSONGRÁD MEGYEI HÍRLAP

„Az elmúlt napokban rendezték meg Szentesen a vasutas szocialista brigádok politikai, szakmai és kulturális vetélkedőjét a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál. A mostani első fordulót megelőzően nagy igyekezettel készültek a brigádok az erők összemérésére. A vetélkedő alkalmával a versenyzők várakozáson felüli teljesítménnyel rukkoltak elő.

Az első helyet az ezüstkoszorús Törekvés szocialista brigád szervezte meg, amelynek tagjai személypénztárosok, vezetőjük *Harján Margit.* Ez a brigád korábban azzal is kiemelkedett a többi közül, hogy tagjai 800 óra társadalmi munkát végeztek. Részt vettek a Szabad Föld *„Könyvet a pusztai diákoknak"* akciójában; a szentesi Felszabadulás Tsz-ben szedtek almát és keresetükből vásárolták meg a könyveket. Második helyezett a raktárosokból álló Május 1. ezüstkoszorús szocialista brigád. Az elért eredményben *Lázár Istvánnak* volt nagy része. Figyelmet érdemel a kecskeméti kollektívával kialakított kapcsolatuk és a Volán Vállalat szentesi dolgozóival kötött komplex szerződésük.

DÉLI HÍRLAP

A miskolci Vörösmarty Mihály Művelődési Ház idei gazdagnak ígérkező programjáról számol be a miskolci Déli Hírlap és a következőket írja:

„A művelődési háznak szolgálnia kell a várost és a környék tízezernyi vasutasát. Sok olyan rendezvényük van, amelyek csupán a vasutasok érdeklődését elégítik ki. Ebben az esztendőben százéves a vontatási főnökség. Ebből az alkalomból több ünnepséget előadást szerveznek.

A központi könyvtár fejlesztésére az idén minden eddiginél nagyobb összeget biztosítottak. (A korábbi anyagi lehetőségekkel nem tudták megfelelően támogatni a hálózathoz tartozó 29 üzemi letéti könyvtárat.) *Dicséretes a könyvtárnak az a törekvése, miszerint a közeli általános iskolákban rendhagyó irodalmi órákat szerveznek; a tanári pódiumra a pedagógus helyett írók lépnek fel néhány alkalommal.*

Jelentős helyet foglalnak el a város zenei életében a Vörösmarty Művelődési Ház csoportjai. Idén első alkalommal már nemcsak a Vasutasok Szakszervezete, hanem a város is anyagi támogatást nyújt a jóhírű fúvószenekarnak, a férfikórusnak és a Rajkó zenekarnak."

Összeállította:

Hegedüs Ferenc

Vezetőképzés Zsóri fürdőn

A *miskolci igazgatóság* február 12-től 23-ig a mezőkövesdi *Zsóri fürdő* MÁV-üdülőjében rendezte meg a C-típusú vezetőképző tanfolyamot. A különböző szakszolgálatok vezetőiből és helyetteseiből álló hallgatók elismeréssel szóltak a kitűnő elhelyezésről. Előadás után a Zsóri fürdő gyógyhatású vízében pihenhették ki a nap fáradalmait. A kellemes környezetben a napi foglalkozások után jólesett a pihenés.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.

A munkaerő-utánpótlósban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

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.

„Ha újra kezdhetném, ismét ezt az utat választanám”

Születésnapi látogatás a 90 éves Jackwert Edénél

Jackwert Ede 1884. március 13-án született Budapesten. Kommunista vasesztergályos. 1904-től vesz részt a munkásmozgalomban. 1918. óta a KMP szervezője, a MÁV Északi Főműhelyében. A Tanácsköztársaság idején Heves megye kormányzótanácsi megbízottja. Az ellenforradalom után letartóztatták, 1922-ben a fogolycsere keretében Szovjet-Oroszországba került. Több üzemben műhelyvezetőként dolgozott, egy ideig tagja volt a krími területi pártbizottságnak. 1961-ben tért haza.

Jackwert Edére a régiek közül még sokan emlékeznek a század eleji munkásmegmozdulások eseményeiből, a Tanácsköztársaság dicsőséges napjaiból, vagy a róla szóló krónikák lapjairól. A fiatalok pedig márvány emléktáblákon olvashatják a nevét. Hogy most mégis emlékezetbe idéem, annak az a nevezetes oka: *a munkásmozgalomnak ez a gazdag forradalmi múltú veteránja, amint a lexikonbeli születési évszámból könnyen kiszámítható, március 13-án töltötte be 90. életévét.*

★

Mielőtt elindultam, hogy találkozzam vele, átlapoztam néhány reá vonatkozó írást. Az a komoly tekintetű, tömött, barna bajuszú, délceg 36 éves férfi, akinek ifjúkori képmását a *Heves megye a Tanácsköztársaság idején* című könyv őrzi, szemre ma már nem azonosítható azzal a szikár aggastyánnal, akit a fővárosi tanács *Rózsa Ferencről* elnevezett veteránotthonának folyosóján pillantok meg. Mégis, amikor az otthon ápolónője jelenti neki, hogy megjött az újságíró, aki telefonon jelezte érkezését, meglepő könnyen emelkedik fel ültéből és botjára támaszkodva határozott léptekkel indul látogatója felé.

Amint túljutunk az ismerkedésen és őszinte csodálkozással szalad ki a számon, hogy öregebbnek képzeltem, büszkén húzza ki magát és tréfás mosollyal vág a szeme sarkából *Mihály Antalné* ápolónő felé: *— Ha a mi kedves Rózsikánkat látom, mindig megfiatalodom.*

★

Közben csatlakozik hozzánk Ede bácsi testvéröccse, *Jackwert Ferenc*, aki a maga 78 évével jóval fiatalabb bátyjánál, és az otthon „ifjabb” korosztályú lakói közé tartozik. Élete, sorsa szorosan összefonódott bátyjáéval. A munkásmozgalmi lexikon az ő adatait is fölsorolja: *kommunista vasesztergályos, 1915-től vesz részt a munkásmozgalomban, 1918-tól a KMP tagja, a Tanácsköztársaság alatt politikai megbízott.* Az ellenforradalom idején elítélték, de megszökött és külföldre menekült. 1923-ban a Szovjetunióba emigrált, ahol munkásként dolgozott. 1952-ben tért haza és nyugdíjazásáig gyárigazgatóként tevékenykedett.

Ők ketten együtt egymás mellett járt életútjukkal még itt, az otthon hasonló sorsú, nem kevésbé dicső múltú 80 lakója között is *kivételesen megbecsült tagjai a magyar munkásmozgalmi veteránok század eleji nagy nemzedékének* és jellegzetes alakjai azokból a munkáscsaládokból kinőtt, rettenthetetlen harcosoknak, akik elvhűségükkel, bátorságukkal, szenvedéseikkel segítettek megalapozni a forradalom győzelmét.

★

A családról, a régi mozgalmi társakról sokat beszélgetnek egymás között. Van mire emlékezni. Jackwert Ferenc csehországi emigrációjában és akkori bécsi látogatásai alkalmával *kikutatta, hogy a Jackwert név viselői Elzászból vándoroltak be Csehországba, Mária Terézia idején.* Már ők is vasasok voltak, páncélvérteket, kardokat kovácsoltak a híres Liechtenstein-huszároknak.

Apjuk, mint a MÁV Északi Főműhely kazánkovácsa, később tűzoltószekrény-csoportvezetője, egész fiatalon részt vett a munkásszervezkedésben. Ennek a családi légkörnek a hatására lettek a Jackwert gyerekek, *Ede, Károly és Ferenc* is szervezkedő, öntudatos munkássá, akik részt vettek a főműhely munkásművelődésének megalapozásában is. Ede tagja volt a híres Törekvés dalárdának, s védte a Törekvés labdarúgó csapatának kapuját, Feri a színjátszók között tevékenykedett és atletizált a sportegyesületben. Később mindinkább a mozgalom töltötte be életüket. Amikor az első világháború a vége felé járt, *a Jackwert fiúk is azok közé a vasutas fiatalok közé tartoztak, akik Landler Jenő köré csoportosultak.* Benne voltak minden sztrájkban. Az 1918-ban szervezett sztrájkok idején Ede azt a feladatot kapta Landlertől, hogy szervezze meg a pozsonyi vasútvonal sztrájkját. Megbízatását sikeresen végrehajtotta. A sztrájk után letartóztatták és sokadmagával a Margit körúti fogházba zárták. A polgári demokratikus forradalom szabadította ki őket. Ettől kezdve csak a mozgalomnak éltek, olyan forradalmárok között, mint *Garlati, Ulbrich, Fazekas, Kertész Kálmán* az Északiból, a MÁVAG-ból pedig, ahol Ferenc korábban dolgozott, *Hamari, Mikulik* meg a többiek.

★

A Tanácsköztársaság kikiáltása után — mesélik — ők is ott voltak az Északi és az Istvántelki Főműhely, meg a Déli vasút többi munkásvezetőivel együtt annak a száz aktivistának a soraiban, akiknek a Parlamentben maga *Kun Béla* tartott eligazítást. Ezután nevezte ki a *Forradalmi Kormányzótanács* a kormányzótanácsi biztosokat és a politikai biztosokat, köztük *Jackwert Edét Heves megye kormányzótanácsi biztosává, Ferencet pedig politikai biztossá.*

Hevesben helyre kellett állítani a májusi levert ellenforradalom után — a proletariátus hatalmát. A kormányzótanácsi biztos átszervezte a direktóriumot, átalakította a tanácsot, szociális intézkedések egész sorát adta ki, sürgette a Vörös Hadsereg szervezését a megyében... Sajnos, hiába. A tiszántúli katonai sikerek után jött a felvidéki visszavonulás, a reakció aktivizálódása, a tanácshatalom tragikus bukása. *Jackwert Ede is menekülni kényszerült. Budapesten barátoknál, elvtársaknál bujkált. Mígnem egy áruló az Északiból, a Keleti pályaudvaron menekülés közben felismerte és rendőrkézre adta.* Egy különleges katonai bíróság tizedmagával halálra ítélte. Az ítélet végrehajtása is ki volt már tűzve, a kivégzést azonban Budapest idegen megszállása miatt el kellett halasztani. Ekkor, polgári bíróság ítélte el Egerben. Ezt a fogságot töltötte éppen, amikor jött a fogolycsere: *1922-ben őt is kicserélték és a Szovjetunióba került.*

Kezdetben a *Nemzetközi Munkássegélynél* dolgozott. Amikor megszilárdult a fiatal szovjet állam helyzete, a Krímbe került, a feodosiai hajójavító műhelyben esztergályos műszakvezető lett, majd később az üzem igazgatójává nevezték ki. Megbecsült tagja lett a szovjet társadalomnak, ezért választották a krimi autonóm köztársaság végrehajtó bizottságának tagjává. A harmincas években ő is áldozata lett a személyi kultusz okozta törvénytelenségeknek: *Szibériába került, ahol bányaüzemben dolgozott.*

A háború után rehabilitálták és 41 évi emigráció után, 1961-ben feleségestől hazatért. Ferenc öccsét már itthon találta.

★

— Nem lehet elmondani, mit éreztem, amikor hazatérhettem abba a világba, amelyért kora fiatalságomtól kezdve harcoltam — mondja alig palástolt elérzékenyüléssel. — Eleinte a szabadság-hegyi veteránotthonban éltünk feleségemmel, majd ide költöztünk át. Most a veteránok nagy családja tagjaként öcsémmel kettesben töltjük itt napjainkat, mert sajnos, feleségem, akivel sokáig éltem boldog házasságban, két éve meghalt.

★

Ede bácsi élete nem zárul be a veteránotthon falai közé. Nem merül ki a testvéri gondoskodásban és a veterántársak lépten-nyomon megnyilatkozó szeretetében. *Sűrűn jönnek a levelek a Szovjetunióból, Berta lányától, vejétől, aki a bányaiparban dolgozik, meg Róbert fiától, aki egy bányaépítő vállalat dolgozója. No, meg az unokáktól. Van belőlük hat.* De nemcsak leveleket írnak, hanem személyesen is felkeresik, amikor csak tehetik. Az édesanya temetésén is itt volt az egész távolban élő család. Legutóbb tavaly látogatták meg édesapjukat.

A legtöbb erőt, kedvet mégis azok a látogatások adják, amikor a párt- és állami vezetők jönnek az otthonba. Ede bácsi ilyenkor felölti ünneplő ruháját, amelyet hét különböző kitüntetés díszít. Ilyen alkalmakkor úgy érzi, nem élt, nem küzdött hiába. A kitüntetésekkel teleaggatott kabát alatt ismét hevesen dobog szíve és azt mondja, amit búcsúzóul most, kilencvenedik születésnapján:

— Arany itt az élet az otthonban. Elmondhatom, hogy végül is boldog, megelégedett vagyok. Ha újra kezdhetném, ismét csak ezt az utat választanám, amit annak idején elkezdtem és végigjártam.

★

Március 13-án a Rózsa Ferenc veteránotthonban családias ünnepség keretében köszöntötték a 90 éves *Jackwert Edét.* Ebből az alkalomból *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa, az *Északi Járműjavító* gazdasági és mozgalmi vezetőségének küldöttei, valamint a *Közlekedési Múzeum* képviselői köszöntötték a vasutasság, illetve egykori munkahelye dolgozói nevében. *A Szovjetunió feodosziai hajógyárának pártbizottsága levélben fejezte ki jókívánságait.*

Szász Ferenc

Szocialista szerződést kötött a debreceni járműjavító és a Műszaki Egyetem



Gál József igazgató és dr. Lettner Ferenc tanszékvezető kézfogásukkal is megpecsételik a szerződést

Szocialista szerződést írtak alá *Debrecenben*, a járműjavító és a Műszaki Egyetem Gépipari Technológiai Tanszékének megbízottai. A megállapodás értelmében a tanszék kutatási eredményeit a gyakorlati életben hasznosítja majd az üzem, elsősorban a tartálykocsi javító bázis, a korszerű kerékpár tárolás, és az információs rendszer kialakításánál.

A szerződést *Matkó Józsefnek*, a 10. szakosztály vezetőjének, *dr. Lettner Ferenc*, a tanszék vezetője és *Gál József*, a járműjavító igazgatója írta alá. Az üzem hasonló szerződést kíván kötni az egyetem Vasúti Járművek Tanszékével is, a vasúti járművek statikus keréknyomásaira jellemző mérési eredmények számítógépes értékelésének kidolgozására.

VÖRÖSKERESZTESEK KLUBDÉLUTÁNJA

Műsorral és vacsorával egybekötött *klubdélutánt* rendezett a budapesti vasútigazgatóság *vöröskeresztes* szervezete. A sorrendben már ötödik klubnapon — belépődíjként — 1400 forintot adtak össze a résztvevők. Az így gyűjtött pénzt szakszervezetünk területi bizottsága 3000 forinttal megpótolta, hogy legyen miből alapot képezni a legrégebbi véradók jutalmazásához.

Az ötszáz tagú alapszervezetnek egyébként 220 rendszeres véradója van, s a legutóbbi térítésmentes akció alkalmával 74,4 liter vért adtak az odatartozó dolgozók.

BIZALOM ÉS FELELŐSSÉG

Köszöntjük a 18 éves, nagykorúvá lett vasutas fiatalokat

A fiatal szervezett dolgozók, az ifjúkommunisták — együtt a diákfiatalokkal — minden év tavaszán ünnepelnek, emlékeznek az 1848/49-es polgári demokratikus forradalom és szabadságharc hős katonáira, lánglelkű fiatal szónokaira, *Petőfire, Kossuthra, Táncsicsra.* A Tanácsköztársaság kikiáltásának ünnepét köszöntik március 21-én, emlékezve az első magyar proletárdiktatúra megteremtőire akik 1919-ben — *követve Szovjet-Oroszország példáját — megvalósították hazánkban a munkások hatalmát.* Sorrendben a harmadik tavaszi évforduló április 4-én van, amikor a fiatalok — együtt a felnőtt társadalommal — *1945-öt, felszabadulásunk örömteli évét idézik,* meghajtva a hála és az emlékezés zászlaját azok előtt a szovjet hősök előtt, akik életüket áldozták szabadságunk megteremtéséért.

A magyar ifjúság a három tavaszi évfordulóra a *forradalmi ifjúsági napok* keretében emlékszik. Az idősebb munkatársak és a KISZ-szervezetek ez évben először köszöntik a tavaszi ünnepeken munkahelyükön a 18. életévükbe lépő fiatalokat nagykorúságuk elérése alkalmából.

A Vasutasok Szakszervezetéhez tartozó munkahelyeken mintegy 3 ezer olyan ifjú dolgozik, aki szintén az idén válik teljes jogú állampolgárrá.

Kedves Fiatal Barátaink! Most benneteket köszöntünk! Titeket, akik a 18. életévetek betöltésével nagykorúvá váltatok, teljes jogú állampolgárokká, akiket megillet a választójog és akik bármely állami tisztség betöltésére megválaszthatók lettetek.

Életetek ezen nagy fordulóján jegyezzétek meg és ne feledjétek el, hogy a *Magyar Népköztársaság* társadalmi céljainak megvalósításában bizalommal számít és támaszkodik rátok. Szocialista államunk biztosítja a jogot a tanuláshoz, a munkához, a művelődéshez, a pihenéshez és különös figyelmet fordít a munkába való beilleszkedésnek, a közügyekbe való részvételnek a biztosítására, a családalapítás elősegítésére.

Természetesen a nagykorúság nem csupán jogokat ad a 18 éveseknek, hanem kötelezettségekkel is jár. Elvárja tőletek államunk, hogy szorgalmasan tanuljatok, becsületesen dolgozzatok, védelmezzétek a szocialista hazát, tegyetek eleget állampolgári kötelezettségeiteknek, teljesítsétek hazafias és internacionalista kötelességeiteket.

Társadalmunk teljes értékű tagjának lenni felelősséggel jár. A becsületes munka és tanulás mellett vállalni kell a kisebb és nagyobb közösségek ügyeinek intézésében való részvételt is, mert nemcsak a társadalom felelős az ifjúságért, hanem az ifjúság is önmaga és a társadalom fejlődéséért. *Teljes jogú állampolgárok lettetek, vegyetek tehát részt felelősségetek tudatában a brigád, a munkahely, a társadalmi és a tömegszervezetek munkájában.* A közélet fórumain legyetek bátrak és kezdeményezők. Neveljétek önmagatokat és munkatársaitokat is, hogy a vasút minden dolgozója becsülje a munkát, a dolgozó embert, ismerje fel a munka örömét és alkotó szépségét, tudatában legyen társadalmi hasznosságának, érezzen felelősséget a rábízott feladatok teljesítéséért.

Kedves Barátunk!

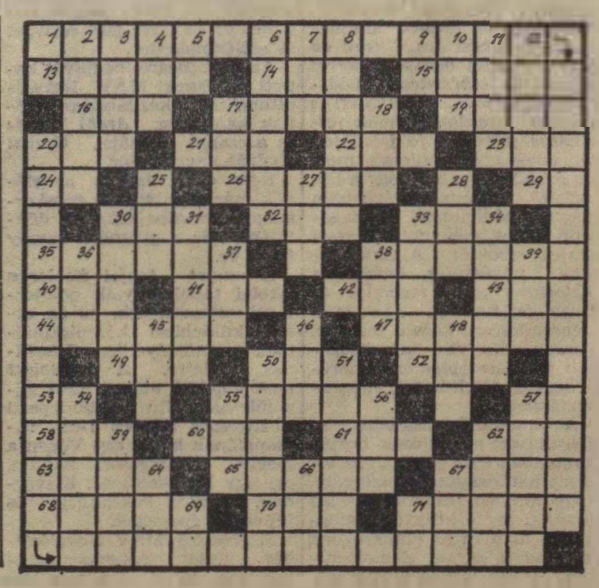
A brigád, a munkahely kollektívája ezekben a napokban ünnepségre hív majd, ahol köszöntenek nagykorúvá válásod alkalmából. Átnyújtanak egy kék fedelű könyvecskét, amit a Magyar Népköztársaság címere díszít és amelyen ez a cím olvasható: *„Bizalom és felelősség”.* Ez a könyvecske tartalmazza hazánk alkotmányát és az ifjúsági törvény, valamint a nagykorúsággal kapcsolatos legfontosabb jogszabályokat. Éljetek, dolgozzatok, tanuljatok mindig ezek szellemében!

Ne feledjétek soha: *a társadalom elvárja, hogy a magyar nép forradalmi hagyományainak méltó örökösei, a szocialista társadalom felépítésének áldozatkész munkásai, a szocializmus és a kommunizmus megvalósításának aktív részvevői legyetek!*

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A központi vezetőség népesedéspolitikai irányelveinek egyik jelentős pontja. (Folytatása a függőleges 20-ban.) 13. Nobel-díjas francia házaspár. 14. Nyakbavaló. 15. Ritka férfinév. 16. Bibliai alak. 17. Enyészetnek eredő. 19. Mene... utu reá. 20. Balsorsban megtalálható. 21. Létezik. 22. Hónap rövidítés. 23. Végtelen dal. 24. A nátrium vegyjele. 26. Van ereje hozzá. 29. Éneklő hang. 30. Nagyobb edény. 32. Kellemes ital. 33. Kevert eke. 35. Működő. 38. Egyszerre, egy tömegben. 40. Ilyen cső is van. 41. Utcák kereszteződése. 42. Elő ellentéte. 43. Kis egység. 44. Földművelő indián törzs. 47. Olasz tartomány régi neve. 49. Béke, idegen nyelven. 50. Határozószó. 52. ...ciz, pontos, világos. 53. Mutatószó. 55 ...mnon, mikénei király volt. 57. F.Á. 58. Római 52. 60. Emelkedett hangú költemény. 61. Állami bevétel. 62. Vizi állat. 63. Angol hosszmérték. 65. Attila más neve. 67. Fehér, szláv nyelven. 68. Nadír ellentéte. 70. Latin üdvözlés (ék. fel.) 71. Nem jön időben.

Függőleges: 1. Az aktinium vegyjele. 2. Római diktátor (I. e. 138—78) 3. Szabolcs megyei község. 4. Kérdőszó. 5. A germanium vegyjele. 6. Vulkanizált kaucsuk. 7. Épület maradvány. 8. Alpesi hágó. 9. Végtelen kés. 10. Felhő közepe. 11. Magaslat Jeruzsálem mellett. 12. Az ügyész teszi. 17. Hüvelyes növény. 18. Folyó a Szovjetunióban. 25. Vas megyei község. 27. Latin király. 28. Heg a testen. 30. Román légitársaság. 31. Ez is sportpálya. 33. ...Imre, Benczúr Gyula tanítványa. 34. Nem a háta mögül. 36. Boráról híres dunántúli község. 37. Fémes elem. 38. Becézett női név. 39. Országos Rendező Iroda. 45. Keserv. 46. Női név. 48. Svájci kanton. 50. Egy tatár kan neve. 51. A magyar légitársaság. 54. Vissza: nem rossz aroma. 55. Vajon ad? 56. Férfi név. 57. Vékony műanyag. 59. Irén betűi keverve. 62. ... András, híres budai nyomdász volt. 64. A fizika erőegysége. 66. Idegen női név. 67. B.E.Á. 69. Személyes névmás. 71. Kút szélei.



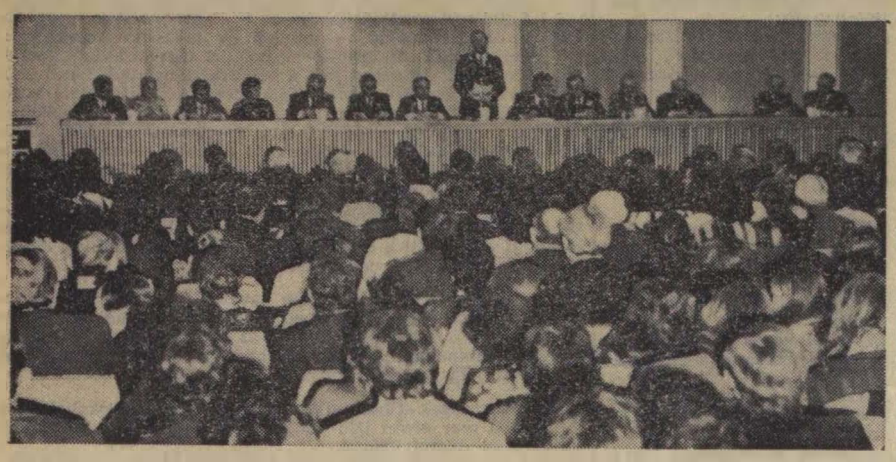
Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 20. Beküldési határidő: 1974. április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az üzemegészségügyi feltételek és a munkakörülmények javítása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 4. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dénes József 2220 Vecsés, Vasvári Pál u. 14. Hegedüs Róza, 3349 Nagyvisnyó, Ady Endre u. 35. Szalay Lajos, 8420 Zirc, Lékai utca 17/1. Bárdos Emma, 3121 Somoskőújfalu. József Attila út 31. Hidas Andrea, 1144 Bpest, Furedi út 5/D. VI. 25.

A tíz kiemelt egyesület között neve, rangja van a BVSC-nek

Február 27-én tartotta közgyűlését a vasutas sport reprezentánsa



Molnár György, a BVSC elnöke megnyitja a közgyűlést (Laczkó Ildikó felvétele)

A sportegyesületek napjainkban adnak számot az elmúlt évben végzett tevékenységükről. A magyar vasutassport reprezentánsa, a BVSC február 27-én tartotta közgyűlését a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség Tatai úti kultúrtermében.

A közgyűlésen közel 200 szavazati jogú küldött és számos meghívott vett részt. Az elnökségben foglalt helyet *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Ozimák István*, az MSZMP XIV. kerületi Pártbizottságának titkára, *dr. Harangozó Ede*, az OTSH elnökhelyettese, *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője.

46 sportoló fogadalomtétele

Molnár György elnök megnyitó szavai után 46 sportoló ünnepélyes fogadalomtétele következett. Az egyesület olimpiai keretében több olyan versenyző szerepel, akik a montreáli olimpiát követően 1980-ban is erősségei lehetnek a magyar sportküldöttségnek.

Berecz Zoltán, a klub ügyvezető elnöke ismertette a megjelentekkel az elnökség beszámolóját az 1973-ban végzett munkáról.

A beszámoló részletesen kitért az 1973. január 18-i közgyűlés határozatainak és a felsőbb szervek rendelkezéseinek végrehajtására. *A feladatok közül elsődleges volt a klub elnöksége és apparátusa tevékenységének javítása.* Megállapítható, hogy a testületi döntések, határozatok és a közvetlen operatív rendelkezések céltudatosabbá, határozottabbá tették az apparátus tevékenységét, a szakosztályok irányítását, így az elnökség munkájának eredményessége fokozódott.

Az elmúlt évben felmérték a szakosztályok helyzetét, különösen az olimpiai sportágakban. *Differenciált sorrendiséget állítottak fel a vívó, úszó, vízilabda, birkózó, műugró és atlétikai sportágakban.* Ezzel párhuzamosan felmérték a jelentkező káderigényeket is, vezetői, edzői, versenyzői vonalon és a szükséges szervezeti kérdések megoldására alternatívákat dolgoztak ki.

Az elnökség beszámolója megállapította, hogy a vezetési munka eredményessége mellett a szakosztályokkal tovább kell javítani a munkakapcsolatot. *Egyik legfontosabb feladat az ellenőrzés és végrehajtás megszervezése, az elnökségi tagok, társadalmi bizottságok és aktivák intenzívebb bevonásával.*

Előtérben a szakosztályok nevelőmunkája

Az előző közgyűlés határozatának megfelelően nagy gondot fordított az elnökség a szakosztály-vezetőségek megerősítésére, munkájuk színvonalának emelésére. Folyamatosan kiegészítették és megerősítették valamennyi szakosztály vezetőségét. Új vezetőt állítottak a műugró, a labdarúgó-, úszó- és asztaliteniszszakosztály élére. Minden szakosztály elnöke és vezetője MÁV-dolgozó.

A BVSC elnöksége 1973 decemberében számolt be a Vasutasok Szakszervezete elnöksége előtt az egyesületben folyó erkölcsi-politikai és szakmai nevelőmunkáról. A szakszervezet elnöksége egyetértett azzal a célkitűzéssel, hogy olyan fiatalokat kell nevelni, akik áldozatkészek, szeretik a sportot, becsületesen dolgoznak munkahelyükön és sporteredményeikkel megbecsülést szereznek a klubnak és a vasutas-társadalomnak. A nevelőmunkánál azonban a fejlődés ellenére továbbra is hiányosság, hogy egyes szakosztályok munkájukat kizárólag a sporteredmények alapján értékelik. Ezen a szemléleten sürgősen változtatni kell.

Az elnökség beszámolója részletesen értékelte a szakosztályokban folyó szakmai munkát. *A szakosztályok jelentős része az elmúlt évben is megállta a helyét. Különösen kiemelkedő eredményeket értek el a vívók és az asztaliteniszezők*, de fejlődés mutatkozik az atlétikai, labdarúgó, vízilabda, női röplabda, sakk és tenisz szakosztályoknál is.

A fejlődés feltétele: a létesítmények koncentrálása

Az egyesület létesítményhelyzetére jellemző, hogy a vidéki vasutas egyesületek létesítményfejlesztése gyorsabb ütemben halad, mint a Szőnyi úti rekonstrukció. Dicséretes törekvése viszont a klub elnökségének — és ezzel a bázisszervek is messzemenően egyetértenek —, hogy *a szakosztályok fejlődésének, az egységes vezetésnek elengedhetetlen feltétele a létesítmények koncentrálása.* Erre a Szőnyi úton és a Tatai úton a lehetőségek adottak.

A beszámoló ezután az 1974. évi főbb célkitűzésekkel foglalkozott, amelyek közül kiemelkedik az 1976-os olimpiára való felkészülés. *Ebben az évben a saját olimpiai keret tervszerű felkészítése, tudásszintjének növelése, erkölcsi és akarati tulajdonságainak fejlesztése jelenti a fő feladatot.* Mindezek azért fontosak, mert azzal kell számolni, hogy a következő olimpia várhatóan még az eddigieknél is magasabb teljesítményeket követel a résztvevőktől. *A tartalmasabb felkészülés érdekében biztosítani kell a személyi és tárgyi feltételeket.* Az idén megrendezésre kerülő magyar, Európa- és világbajnokságokon való szereplés értékmérője lesz a célkitűzések megvalósításának.

A tennivalók részletes ismertetésére az elnökség beszámolójában nem tért ki, azt viszont határozottan leszögezte, hogy minden irányítást végző testület, így a közgyűlés megbízása alapján az elnökségnek is feladata olyan demokratikus, őszinte légkör megteremtése, amely eredményesen mozgósít a kitűzött célok megvalósítására.

A klub ügyvezető elnöke a beszámoló végén, az elnökség nevében megköszönte a sportolók, szakvezetők és aktivisták 1973-ban végzett lelkiismeretes munkáját.

Kitüntetés — jutalmazás

A vitában sportolók, sportvezetők, pártoló tagok és a felettes szervek képviselői szóltak fel. *Hangsúlyozták, hogy a 10 kiemelt sportegyesület között továbbra is rangja, becsülete van a BVSC-nek*, amelyet az 1973. évi eredmények megerősítettek.

A közgyűlés egyhangúlag hagyta jóvá a klub új alapszabályzatát és azokat egyidejűleg érvénybe léptette, majd kitüntetésre, jutalmak átadására került sor. *Dr. Harangozó Ede*, az OTSH elnökhelyettese, eredményes sportpályafutásának befejeztével, a *Magyar Népköztársaság Sportérdemérem* arany fokozatát nyújtotta át *dr. Mendelényi Tamásnénak*. Molnár György, a klub elnöke pedig átadta a tárgyi jutalmakat az 1973-as év legjobb sportolóinak és a legeredményesebb munkát végző társadalmi aktivistáinak.

Sz. Tóth András

MHSZ-közgyűlés Debrecenben

A debreceni igazgatóság „B" típusú MHSZ lövészklubja a közelmúltban megtartotta évadzáró közgyűlését. Az eseményre a fegyveres erők klubjában került sor. A meghívott vendégek között volt *Ferenczi István*, az MHSZ Országos Központja képviseletében, *Nagy János*, az MHSZ városi titkára. A vezetőség beszámolóját *Várkonyi Zsolt* titkár tartotta, melyben a klub fokozatos fejlődéséről, az elmúlt év eredményeiről, és a jövő feladatairól tájékoztatta a tagságot és a vendégeket.

A beszámolót követő hozzászólások után a titkár köszönetet mondott mindazoknak, akik társadalmi munkában részt vettek a gyorstüzelő pályavezeték építésében. Ezután megköszönte az igazgatóság a járműjavító és a városi MHSZ-szervek által nyújtott támogatást. *Végezetül Nagy János jutalmakat nyújtott át a klub legeredményesebb versenyzőinek.*

NŐNAPI KUPA

A nemzetközi nőnap alkalmából két sportágban, asztaliteniszben és sakkban nőnapi kupát rendeztek *Miskolc-Tiszai pályaudvaron*. A versenyen szép számmal indultak lányok és asszonyok. Asztaliteniszben *Hideg Irén*, sakkban pedig *Kozma Ida* szerezte meg az első helyet.

A *Vasúti Főosztály SK* női tornaszakosztálya a nemzetközi nőnap alkalmából jól sikerült tornabemutatót tartott a Szív utcai általános iskola tornatermében. A bemutató részvevői többségében olyan vasutas lányok, asszonyok voltak, akiknek a napi, fárasztó munka után felüdülést jelent az edzések látogatása.



HÍREK

— Vonatvezetői és jegyvizsgálói tanfolyam kezdődött Hatvan állomáson az újfelvételesek, valamint az idősebb vasutasok részére, akiknek valamilyen okból nincsenek meg ezek a vizsgáik. A 26 hallgatóval megkezdett uj rendszerű tanfolyamot Baranyi János nyitotta meg a budapesti igazgatóság képviseletében. Akik jegyvizsgálói viszgára is készülnek, azok egy hónappal tovább folytatják majd a tanulást. A tanfolyamra Hatvanon kívül Jászberényből, Kisterenyéről és Salgótarján állomásról is érkeztek hallgatók.

— Vác állomás dolgozói az élüzem szint teljesítését vállalták a múlt esztendőre. 1973-ban ennek megfelelően dolgoztak, s az elkészült értékelés szerint valamennyi gazdasági mutatónál túlteljesítést értek el. Az állomás nyolc szocialista brigádjából kettő a bronz, öt a zöldkoszorús jelvényt nyerte el.

— A forradalmi ifjúsági napok jegyében rendezik meg, Miskolc Tiszai pályaudvaron a Szakma ifjú mestere versenyt. A versenyre benevezett fiatalok felkészítését a Béke szocialista brigád vállalta.

— 38 nyugalomba vonult dolgozót búcsúztattak február végén, Székesfehérvár állomáson. Szabó László állomásfőnök méltatta az aktív vasutasélettől búcsúzók érdemeit és megköszönte szorgalmas, odaadó, hasznos munkájukat. Varga László szb-titkár a dolgozótársak és a szakszervezet nevében ajándékokat, okleveleket nyújtott át a búcsúzóknak.

— Virággal, ajándékkal köszöntötték a nőket a nemzetközi nőnap alkalmából a békéscsabai pályafenntartási főnökség központjában és szakaszainál.

— Határidő előtt. A szegedi igazgatóság, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, a szegedi postaigazgatóság és villamosításban résztvevő csehszlovák vállalat, az Elektricace Zeleznie Praha, szocialista szerződést írt alá a Szolnok—Lökösháza közötti vasútvonal villamosításának meggyorsításáról. A munkálatokat egy évvel a tervezett határidő előtt, ez év december 1-re befejezik.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály Dombóvár; Murányi Tibor Bánréve; Behán Rózsa, Uglyai Sándor, Kisvárdai János, Fekete László Miskolc; Pacz József Curtici: Boldizsár Gyula Békéscsaba; Vörös Gyula, Varga József Székesfehérvár; Zagyva Sándor, Varga Gyula Püspökladány; Szűcs Ferenc Hatvan; L. Varga János Debrecen; Végh Gyula Rákosrendező; Radányi György, Szombathely; Egeressi Zsigmond Záhony: Örendi Mihály Krisztinaváros: Sükösd József Celldömölk; Szabados Gábor Bp. Ferencváros; Markos József Zalaegerszeg, Pintér Lajos Vácrátót: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kovács István Ukk: Uglyai Sándor Miskolc; Mihalik László Kelebia; Kozma Róbert Székesfehérvár; Szilvási Ferenc Zalakomár; Varjú János Ádács; Botos Sándor Bp.; Polai Sándor Nagykanizsa. Bognár Károly Tapolca: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

A 8. számból: 101647/1974 Év végi részesedés jogosultságának kiterjesztése, a gyermekgondozási segéllyel fizetésnélküli szabadságon levő dolgozó nőkre.

Táblázat az 1974. évben járó pótszabadság mértékéről.

A 9. számból: 102423/1974. Oktatási Főnökség létesítése Szegeden.

101331/1974. A MÁV beruházási munkáival összefüggő különféle szállítási teljesítmények igénybevételével és azok elszámolására vonatkozó utasítás módosítása.

A 10. számból: 102626/1974. A nők megfelelő foglalkoztatásának szabályozása tárgyú 113708/1967. 1/2. C. sz. (MÁV H.L. 1967. évi 26. sz.) utasítás módosítása.

102776/1974. A Vasutas Fiatalok Országos Parlamentjének szervezése és lebonyolítása.

Vendégszobák üzemeltetése.

Lakáscsere

— Két lakást adok! Ács vasútállomáson levő 2 szoba — különbejáratú kis szoba — félkomfortos (angol WC, vízvezeték, kert, baromfi udvar) valamint budapesti utcai, 1 szoba, konyhás lakásokat elcserélném budapesti 2 szoba komfortosra. Az ácsi lakás külön cserélhető kisebb lakásért! Érdeklődni lehet: Béler Árpádné, Bp, VIII., Diószeghy Sámuel u 1. II. 21/a. Telefon: 333—015.

— Köszönetnyilvánítás. Köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik férjemet, Mayer József MÁV főfelügyelőt 1974. március 7-én a Farkasréti temetőben utolsó utjára elkísérték. özv. Mayer Józsefné, Bpest, VI., Népköztársaság útja 55.

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

Az év legjobb úttörősportolói közé tartozik a Kőszegi MÁV Nevelőotthon kézilabdacsapata

A Magyar Úttörők Országos Elnöksége, az Általános Iskolai Sporttanács, a Pajtás szerkesztősége és a Magyar Televízió gyermekosztálya képviseletében nyújtották át február 28-án Budapesten a XII. kerületben Lékai János úttörőházban az 1973-ban nyújtott sportteljesítményekért — főleg az úttörőolimpia versenysorozatában elért teljesítmények alapján az — *„Év úttörőcsapata — 1973"* megtisztelő címet és az ezzel járó serleget és emlékplakettet.

Az ünnepségre meghívót kapott a Kőszegi MÁV Nevelőotthon fiú kézilabdacsapatának kapitánya, *Arató Tamás* és a csapat edzője, *Csabai András* nevelőtanár.

Négy évvel ezelőtt az előbbi már eljutottak a pécsi országos úttörőbajnokság döntőjébe, de a gyümölcs tavaly érett be.

A csapat tagjai általános iskolai tanulmányaik befejeztével szétszéledtek, és az ország különböző középiskoláiban, tanműhelyeiben készülnek az életre. *A sportolást nem hagyták abba*, mert közülük hét fiú a budapesti Elektromos SE NB I-es ifi-csapatának tagja, egy Vépen a megyei ifiválogatott kapusa, egy-egy Kecskeméten, Kisvárdán, Egerben hasznosítja és fejleszti képességét.

A Kőszegi MÁV Nevelőotthon a vasút szakember-utánpótlásán kívül — a nem látványos, de a sokrétű és tartalmas szakköri munkákon keresztül — sportvonalon is gondoskodik a további utánpótlásról. Jelenleg alakítják az „újonc" csapatot, amelyről reméljük, hogy hallani fogunk még a későbbiek folyamán.

Széplaki József



A kézilabda-csapat kapitánya, kezében a serleggel



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. ÁRA: 50 FILLÉR 1974. ÁPRILIS 1.

Sikereink forrása

1945. április 4. Az emberiség nagy részének ez a dátum tulajdonképpen egy szürke hétköznap, *de nekünk, magyaroknak a legfényesebben ragyogó ünnep.* Az elnyomás alóli felszabadulás, egy új hazában, egy új történelmi korszak kezdetének napja.

Csaknem három évtized alatt beteljesedett a haza szabadságáért harcra kész, életüket is bátran feláldozó elődök harca, vágya. A mai utódok küzdelme győzelemre vitte — szemben az osztályellenséggel, szemben a politikai és természeti csapásokkal, szemben saját hibáinkkal és ballépéseinkkel is — *a nép ügyét.*

Hárommillió koldus országából a létbiztonságban élő családok hazája lettünk. Ha sürgetnek is még mai gondok, a régi, életet indító jelszavak helyett kitűzhettük elénk a szocializmus teljes felépítésének magasztos célját.

Az út ott kezdődött 1945. társadalmi, politikai, gazdasági harcaiban. A Szovjetunió véráldozatából született szabadság megteremtette a lehetőségét a szocialista útnak, amelyet nekünk kell megépítenünk.

A társadalmi romeltakarítás kezdetén sokszor éhesen, kemény építő munka közben küzdelmes politikai harcot kellett vívni a népi demokratikus fejlődésért. Ma, a nyílt csatákhoz szokott kommunisták azon törik a fejüket, hogyan lehet a népgazdaság eredményeit korszerűbben növelni, hogyan váljék a közgazdasági gondolkodás milliók ügyévé.

Az 1968. január 1-én életbe léptetett gazdaságirányítási rendszer alkalmas és hatékony eszközként szolgálja a szocialista tervgazdálkodást, a szocialista építés céljait. A X. partkongresszusnak az életszínvonalra vonatkozó alaptétele és határozatai a gyakorlatban megvalósulnak. *A lakosság teljes foglalkoztatottsága lényegében megoldódott.* Minden dolgozó osztály és számottevő réteg kereseti és lakásviszonyai, fogyasztása, egészségügyi, szociális, kulturális ellátottsága javul, életszínvonala rendszeresen emelkedik.

A kongresszus óta központi intézkedésekkel emelték az ipari, építőipari, közlekedési dolgozóknak, a fegyveres erők tagjainak, a pedagógusoknak, az egészségügyi és egyes kulturális intézmények dolgozóinak bérét. Más rétegeknél az üzemek saját erőből eszközöltek béremelést. *Emelkedett a családi pótlék, a nyugdíj, több központi és helyi intézkedés nyomán javult a nők, a fiatal dolgozók helyzete.*

E kedvező összkép sem homályosította el azonban azt a tényt, hogy a kereseti viszonyok és az életszínvonal általános javulása mellett, egyes családok — különösképpen a nagy családok — életszínvonala alig, vagy nem emelkedett. Ennek korrigálására születtek az olyan jelentős intézkedések, mint a munkásosztály helyzetének javítására vonatkozóak, a szociálpolitikai és népesedéspolitikai határozatok. A Központi Bizottság határozata a fentiek alapján szögezi le: *„következtetesen kell dolgozni azon kongresszusi cél érdekében, hogy a családi jövedelmek közelítsenek egymáshoz."*

Reális az a célkitűzés, hogy *15 év alatt egymillió lakás épüljön fel.* Az 1000 lakásra jutó lakásépítésben ezzel megközelítjük a gazdaságilag fejlett európai országok színvonalát. Nőtt a lakások felszerelts ge és a többszobás lakások részaranya. Televízióból, rádióból csaknem teljes a telítettség. A háztartási gépek száma rohamosan növekszik. A személygépkocsik száma feszíti az útépítést és az egyéb járulékos építéseket.

Eredményeink értékét még inkább növeli, hogy mindezt olyan körülmények között értük el, amikor a kapitalista világban mélyreható válság bontakozik ki. A létbizonytalanság, az életviszonyok romlásának veszélye elkeseredett ellenállást váltott ki a munkásmilliók részéről a fejlett tőkésországokban. A pénzügyi válságról, energiaválságról, inflációról, drágulási hullámról, a termelés csökkentéséről, a munkanélküliségről, milliós sztrájkokról szóló hírek szinte mindennaposak a kapitalista világból.

Természetesen a tőkés világgal való összehasonlításunk sem kívánja feledtetni gondjainkat, problémáinkat. Sok még a tennivalónk. De az út, melyen járunk, helyes. Ezt támasztja alá az MSZMP Központi Bizottságának március 19—20-i üléséről kiadott közlemény, amikor kimondja: *„a gazdaságpolitikában a párt folytatja a népgazdaság tervszerű, arányos fejlesztését, a nép életszínvonalának a termelőmunka eredményeivel összhangban történő rendszeres emelését. Megerősíti és tovább tökéletesíti a gazdasági élet irányításának bevált rendszerét".*

A felszabadulásra emlékezve ezek a gondolatok adnak ma konkrét politikai tartalmat. Hiszen ezek a célok és eszközök sikereink forrásai. Ebből a forrásból táplálkozik azóta is szocializmust építő hazánk, amely mind nagyobb hírnévre tesz szert nemcsak Európában, hanem a távoli világrészeken is.

AZ 1973. ÉVI JÓ MUNKA EREDMÉNYE:

13 napi keresetnek megfelelő év végi részesedés

A múlt évben is nyereségesen dolgozott a vasút, hiszen a fuvardíjbevételi terv túlteljesítése például meghaladta a 100 millió forintot. Az eredményes munka lehetővé teszi, hogy az előző évi *170 millió forinttal szemben az idén 206 millió forint részesedésként kerüljön kifizetésre* a vasút dolgozói részére.

Konkrétan meghatározva ez azt jelenti, hogy az egy dolgozóra jutó részesedés az 1972-ben végzett munkánk alapján elért 11,8 napi keresetről *13 napi keresetnek megfelelő összegre növekedett.* Az eredményes munka a közvetlenül kifizetésre kerülő összegeken felül az év folyamán — a kollektív szerződés 1/a. sz. mellékletében meghatározott címeken — az anyagi megbecsülés további növekedésében is érezteti majd kedvező hatását a munkában helytálló vasutas dolgozók számára.

Jelzőtől jelzőig

A debreceni MÁV Üzemi KISZ-bizottság a *forradalmi ifjúsági napok* keretében sokrétű munkát végzett. A műszaki kocsiszolgálat KISZ-szervezete kommunista műszakot kezdeményezett. A hatékony mozgósítás eredményeként hatvanan *8 személykocsi időszakos nagytakarítását végezték el.*

Az állomási KISZ-szervezetek *jelzőtől jelzőig takarítási akciót szerveztek.* A vágányok mentén elszórt papír és egyéb hulladékot gyűjtötték össze.

Március 22-én a mozgalmi vezetők találkozóját rendezték meg az *Építési Főnökség* kultúrtermében *Sándor Zoltán,* a MÁV üzemi KISZ-bizottság titkárának köszöntője után *Tütös Sándor,* a KISZ-végrehajtóbizottság tagja mondott beszédet. Ezután kitüntetések, jutalmazások átadására került sor. Nyolcan részesültek *Kiváló dolgozó* kitüntetésben, a MÁV gépállomás KISZ-szervezete és *Lelesz István* KISZ-titkár a KISZ KB-tól *Dicsérő Oklevelet* kapott.

Bejáró dolgozók estje a Törekvésben

A *„bejáró dolgozók kulturális estjét"* rendezték meg március 16-án a Törekvés Kultúrotthonban. A műsorban szerepelt a cegléd-cseh Dózsa György Művelődési Ház vasutas férfikara és a népi tánccsoportjuk, a gyömrői művelődési ház „Rozmaring tánckara", a dunakeszi művelődési központ amatőr művészegyüttese, a taksonyi asszonykórus és tánckar, a Törekvés „Szivárvány népi együttes" és az ifjúsági pantomimegyüttes.

A telt ház előtt bemutatott számokat a közönség lelkes tapsai jutalmazta.

A MÁV 1973. évi eredményeiért elismerés illet minden vasutast

A központi vezetőség és a Vasúti Főosztály pártbizottsága együttes ülésen vitatta meg a MÁV 1973. évi tevékenységét és az 1974. évi célkitűzéseket

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége és a Vasúti Főosztály pártbizottsága március 19-én együttes ülést tartott a főosztály kultúrtermében. Az ülésen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Rödönyi Károly* államtitkár, *Szabó Antal* főtitkár, *Urbán Lajos,* a MÁV vezérigazgatója, *Győrfi József,* az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának munkatársa, *Gábor Zoltán,* a KPM pártbizottságának titkára, *dr. Pethes Imre,* a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Tóth Györgyné dr.,* a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságának titkára, a vasutasszakszervezet alelnöke és *Fehér László,* a Vasúti Főosztály KISZ-csúcsbizottságának titkára.



Urbán Lajos vezérigazgató szóbeli kiegészítőjét tartja *(Laczkó Ildikó felvétele)*

A központi vezetőség és a főosztály pártbizottságának tagjain kívül részt vettek az ülésen a szakosztályok, önálló osztályok és a vasútigazgatóságok vezetői, az igazgatóságok pártbizottságának titkárai, valamint a GYSEV, az Utasellátó Vállalat, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat vezetői.

Az együttes ülés, melyen a MÁV 1973. évi tevékenységét, az 1974. évi főbb célkitűzéseit és az V. ötéves terv előkészületeit vitatták meg a résztvevők, *Gulyás Jánosnak,* a vasutas szakszervezet titkárának elnökletével kezdte meg munkáját. A napirend előadója *Urbán Lajos,* a MÁV vezérigazgatója volt. Utána *Szabó Antal* főtitkár, majd *dr. Pethes Imre* — a napirendhez kapcsolódva —, korreferátumot tartott.

Az együttes ülés részvevői vaskos tájékoztatóval érkeztek a tanácskozásra. Az 56 oldalas tájékoztató részletesen, a számok tükrében mutatta be: *hogyan dolgozott, miként gazdálkodott a MÁV 1973-ban s melyek az idei év főbb célkitűzései.* Mivel erről lapunkban már korábban beszámoltunk, ezúttal Urbán Lajos vezérigazgató szóbeli kiegészítőjét ismertetjük.

A vasút teljesítménye 6,3 százalékkal növekedett

— Az utóbbi években az áruszállításban egyre erőteljesebben jelentkeznek a MÁV export- és tranzitszállítási feladatai — hangsúlyozta bevezetőjében. — A mindinkább kiegyensúlyozott belföldi szállítások mellett ennek elsőrendű szerepe van abban, hogy a múlt évben 6,3 százalékkal növekedett a vasút teljesítménye. Hogy milyen gondokkal oldottuk meg feladatainkat, legjobban azok a vasutasok tudják, akik sok önfeláldozással vették ki részüket a munkából. *Egész évben arra törekedtünk, hogy a szállítási igényeket mindenáron kielégítsük.* Meg kell azonban mondani, hogy ehhez jól jött a túlmunka és a túlóra. Megítélésem szerint eszközeink nem voltak minden időszakban elegendőek a zavartalan szállításhoz, de észszerű irányítással megakadályoztuk, hogy leállásra ne kerüljön sor.

A vezérigazgató itt utalt arra, hogy az európai vasutaknál gyakran találkozunk azzal a forgalmat zavaró körülménnyel, melyet mi áruforgalmi korlátozásnak nevezünk. Egyes vasutak olyan természetesnek tartják ezt, hogy — tekintet nélkül a szomszédos vasutakra —, *ha szükségét látják, nem fogadják a vonatokat.* Ez az utóbbi időben egyre érzékenyebben érinti a MÁV-ot.

— Az áruszállítási feladatok megoldása közben egy idő óta az elegymozgás problémái is felszínre kerülnek — mutatott rá a vezérigazgató. — Egyre többször hallom: *lassú az elegymozgás.* A vasutasok jól dolgoznak, de vannak olyan pontok, ahol akadozik az áruszállítás. Ezzel kapcsolatban azt a feladatot kaptuk, hogy derítsük fel: *hol lassú a folyamat.* Ha kell, akár szervezési, akár beruházási ráfordítással próbáljuk megoldani a nehézségeket, de úgy, hogy mielőbb túl legyünk ezeken a gondokon. Annál is inkább, mivel a nemzetközi szállításokból adódó devizabevétel nemcsak a közlekedés egészén belül, hanem népgazdasági szinten is jelentős helyet foglal el. *Az áruszállítás 1973. évi bevétele 2,2 milliárd forint. 32 millió rubel és 35 millió dollár.* Ez 20 százalékkal jobb, mint az előző évben volt. A kocsibérek alakulása is kedvező. A nagy fokú teljesítményfelfutás azt eredményezte, hogy a nyereség megkétszereződött.

Urbán Lajos ezután a vasút munkaerőhelyzetével, a vasutasok bérezésével és a munkaidő csökkentésével foglalkozott.

— Az írásos anyag azt tükrözi, hogy a munkaerőcsökkenés a korábbi években tudatosan alkalmazott intézkedések hatására megállt — mondotta. — Úgy csökkentettük a létszámot, hogy gyorsabb folyamatot biztosítottunk, s más munkaköröket hoztunk létre. Budapesten azonban még így is vannak gondjaink. *A vidékről történő felrendelés sokáig nem tartható. Sokat gondolkoztunk azon, hogy ezt a problémát hogyan lehetne megoldani. Meggyőződésem, hogy ebben a kérdésben több fontos intézkedésre volna szükség. Egyik ilyen lehetőség lenne a lakás biztosítása.* Ezzel minden bizonnyal sok olyan vasutast tudnánk idekötni, aki vidéken sem rendelkezik megfelelő lakással. Mivel úgy tűnik, hogy ez a gondunk tartósnak ígérkezik, elsősorban szociális intézkedésekre van szükség. Ami a lakáshelyzetet illeti. *1974-re 90 millió forint áll rendelkezésünkre.*

Úgy gondolom, abban mindenki egyetért velem, hogy a munkabérek kedvezően alakultak. A 6,5 százalékos emelkedést a dolgozók is értékelik. Kellő igazolást nyújt ez arra, hogy jól zártuk az elmúlt évet.

Mint ismeretes, a kormány rendelkezése értelmében a vasútnál egyelőre még olyan munkakörökben sem lehet a csökkentett munkaidőt bevezetni, ahol saját erőnkből is megoldhatnánk. *Számításaink szerint 150 millió forintra lenne szükség, de ezt a vasút saját erejéből nem tudja biztosítani.* Ha megnézzük az eddigi intézkedéseket, azt látjuk, hogy az ipari, építőipari dolgozóknál, a fordulószolgálatnál és a hivatalok egy részénél bevezetett munkaidőcsökkentés a vasutasok 47 százalékát érinti. A vasút többi dolgozója — mintegy 77 ezer vasutas — munkaidejét még nem sikerült rendezni. Ebből körülbelül 30 ezernél saját erőből is bevezethetnénk, ha ezt a kormány engedélyezné. Most az a feladatunk, hogy még gondosabban vizsgáljuk meg: *miképpen segíthetnénk ezeken a gondokon, s mi az, amihez a kormány támogatását kell kérni.*

— A tájékoztató nem tartalmazza, de foglalkoznunk kell az eddig megtett és a jövőben bevezetésre kerülő szervezési intézkedésekkel — folytatta szóbeli kiegészítőjét a vezérigazgató. — Az elmúlt két évben a szervezési intézkedések hatására kedvező hangulati változások történtek a vasút felső vezetésében, és általában a vezetésben,

(Folytatás a 2. oldalon)

Farkas Jánosról nevezték el

a kőbányai vasutasok KISZ-szervezetét

A főváros X. kerületében levő MÁV-főnökségek, -üzemek KISZ-szervezeteinek munkáját a múlt év októberében alakult kerületi vasútüzemi KISZ-bizottság irányítja, illetve hangolja össze. Most, a Tanácsköztársaság kikiáltásának 55. évfordulóján a kőbányai vasutas fiatalok önálló KISZ-bizottsága ünnepélyesen felvette *Farkas János* kommunista mártír nevét. A hős vasutas eredetileg Csurgón teljesített szolgálatot állomásfelvigyázóként, majd a Tanácsköztársaság idején járási párttitkárrá és direktóriumi taggá választották. *A fiatal, mindössze 26 éves, nagyon népszerű és köztiszteletben álló vasutast a munkáshatalom elbukása után Iharosberényben kivégezte a hírhedt Prónay-különítmény.*

Az építési géptelep főnökségen megtartott ünnepségen *dr. Pethes Imre,* a vasúti főosztály pártbizottságának titkára mondott beszédet, majd *Gadanecz Béla,* a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa részletesen ismertette a névadó életének történetét, kiemelkedő munkásmozgalmi szerepét.

A bensőséges hangulatú eseményen megjelent a kőbányai vasutas fiatalok körében *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes; *Orsai János,* a X. kerületi Tanács vb-elnöke; *Orosz László,* a X. kerületi pártbizottság titkára; *Váci István,* a KISZ Központi Bizottság munkatársa és tanúi voltak, amint *Tolnai Ildikó,* a vasútüzemi KISZ-bizottság titkára átvette a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottsága által az önálló ifjúsági szervezetnek adományozott vörös selyemzászlót.

PÁLYAMUNKÁSOK AZ ISKOLÁÉRT

Szabad szombatjukon is dolgoztak a békéscsabai pályafenntartási főnökség XVII. gépesített szakaszának dolgozói. *A végzett munkáért járó összeget a szlovák nyelvű általános iskola és gimnázium részére ajánlották fel.* A pénzből az iskola vezetősége új szemléltető eszközöket kíván vásárolni. Viszonzásul az iskola KISZ-szervezete a hazánk felszabadulásának tiszteletére rendezendő ünnepségre meghívta a pályamesteri szakasz dolgozóit.

A MÁV 1973. évi eredményeiért elismerés illet minden vasutast

(Folytatás az 1. oldalról)

emelyek máris éreztetik hatásukat. 1973 második felében a szervezési munkával egy kicsit megálltunk. Tettük ezt azért, hogy megvizsgáljuk: *amit eddig végeztünk, az jól sikerült-e?* Ebben az évben már ismét előtérbe kerül a vasút szervezetének korszerűsítése. Félreértés ne essék: *nem azért kell egy adott területet megnézni, mert minden áron változtatni akarunk rajta. Ha a tapasztalatok azt mutatják, hogy úgy jó, ahogy van, minden marad a régiben. Változtatásra csak akkor kerül sor, ha arra szükség van.* Azt kell látni minden vasutasnak, hogy a szervezési intézkedések a korszerűbb vasutat szolgálják.

A vezérigazgató végezetül az V. ötéves tervkoncepcióval foglalkozott. Mint mondotta, *a vasútnak várhatóan 34 milliárd forint áll majd rendelkezésre beruházásokra.* Ez 3,5 milliárddal több mint a IV. ötéves tervben volt. Továbbra is alapvető feladat a szállítási igények kielégítése. Ugyanakkor a vasút meglevő eszközeinek fenntartását is meg kell szervezni. Úgy kell a karbantartást végezni, hogy berendezéseink mindenkor üzemképesek legyenek. *Különösen nagy gondot kell fordítani a vasúti pályákra.* Sajnos, a pályák állapota miatt már most is gépek állnak kihasználatlanul.

A szociális létesítményekről szólva hangsúlyozta: *mindent el kell követni annak érdekében, hogy az 1973/74. évi szintet tartani tudjuk.* Ez legyen a minimális követelmény. Az V. ötéves tervben egyébként várhatóan 500 millió forint majd ilyen célra rendelkezésre.

Lemnek lenni, hogy most ez a határozat, ezt kell tenni. A szakszervezet elnökségének ülésfoglalása megvolt, amit egyeztettünk a Munkaügyi Minisztériummal, a KPM-mel és a Vasúti Főosztállyal. Van egy olyan irányzat: *ahol saját erőből meg tudjuk oldani, ott oldjuk meg.* De engedély nélkül még ezeken a helyeken sem lehet.

Akkor léphetünk csak nagy erővel fel, ha a mi üzemszervezésünk megtesz mindent azért, hogy azok a munkatársak, akik 210 óránál többet dolgoznak, *azoknál saját erőből lehessen csökkenteni a munkaidőt.* Ne feledjük azt sem, hogy mindig lesz a vasúton területenként, esetenként, amikor 191 óránál többet kell dolgozni. Ilyen a vasút természete, jellege. *Ha mi a magunk vonalán eleget tettünk, akkor felléphetünk és kérhetjük a társadalomtól, hogy a túlmunkát térítse meg nekünk.*

Tovább kell szorgalmazni az élet- és munkakörülmények javítását célzó intézkedéseket. A Központi Népi Ellenőrzési Bizottság 1968-ban vizsgálatot tartott a MÁV területén, és elmarasztalt a hiányosságokért. Az újbóli ellenőrzés során megállapították, hogy nagy javulás és erőfeszítés történt felszámolásukra. *De találtak olyan hibákat, amelyek kijavítása egyetlen fillérbe nem kerülne. Olyan primitív állapotok is vannak, amelyek kizárólag nemtörődömségből fakadnak.*

Amilyen javulás mutatkozott 1973-ban a halálos baleseteknél, olyan ijesztő eddig az 1974-es helyzet. *Az első két hónapban 7 vasutas halt meg.* Ebből 4 olyan középvezető volt, akinek feladata lenne ügyelni a rendre és a balesetmentes szolgálatra. Alkoholos állapotot 3 dolgozónál állapítottak meg.

A gazdasági feladatokhoz kapcsolva a mozgalmi feladatokról kell említenem néhány gondolatot. Az üzemszervezés érdekében a folyamatszervezést, az okos célszerűséget tovább kell fejleszteni. *Pótolni kell a másfél éves lemaradást a szociálpolitikai és az egészségügyi beruházásoknál.*

Elő kell készíteni a munkaidőcsökkentést. Figyelembe véve, hogy csak akkor tudjuk végrehajtani, ha alá tudjuk támasztani saját erőből történő intézkedésekkel. Csak ezután lehet kérni segítséget központi erőforrásokból.

Folytatjuk a népolitikai határozat megvalósítását. Az a tennivaló, hogy mindenki törődjön az ifjúságpolitikai határozatban foglaltak megvalósításával. Nagyon fontos ez az utánpótlás szempontjából is.

A népesedéspolitikai határozat végrehajtása a vasútnál sokkal nehezebb, komplikáltabb feladat, mint egy zárt területen. Éppen ezért úgy is kell dolgoznunk.

Fontos feladat az 1974. évi bérintézkedések végrehajtása. *Alapvető követelmény, hogy elsősorban a munkások, a végrehajtó szolgálat dolgozóinak fizetése emelkedjék.*

A munka- és balesetvédelemmel még többet kell törődni. A központi vezetőség felhatalmazása alapján bejelentem, hogy *ahol ezen a téren hanyagságot tapasztalunk, kezdeményezzük a felelősségre vonást.*

A vasúton folyó átalakulás magasabb általános és műszaki képzettséggel rendelkező embereket kíván. A továbbképzést erőteljesebben kell szorgalmazni. Minden vezetőnek kötelessége az emberek tudatának fejlesztése.

De a még 8 általánost el nem végzett munkatársaink száma is sok. *Nem a bizonyítvány miatt kell a számukat csökkenteni, hanem azért, mert a modern vasúton, modern gondolkozású, jobban felkészült, általános műveltséggel és technikai képzettséggel rendelkező emberek kellenek.* A szakszervezetnek a kulturális nevelésre, az iskolák szervezésére, a továbbképzés ébrentartására még nagyobb erőt kell fordítani.

1974-ben már készülünk a következő 5 éves tervre. Társadalmi, üzemi és egyéni érdek a jó felkészülés. Ezt segíti, ha az 1974-es teljesítmények jók lesznek, ha a minőségi mutatók, az üzemszervezés tekintetében is előre lépünk.

Az 1973-as év jó vizsga volt. Bízom abban, hogy a vezetők és beosztottak, a párt- és mozgalmi szervek, gazdasági vezetők közötti kapcsolat lehetővé teszi, hogy eredményes 1974 és 1975 után jó alappal kezdhetünk az ötödik 5 éves tervhez — fejezte be korreferátumát a főtitkár.

SZABÓ ANTAL FŐTITKÁR:

A vasutasok vizsgája volt az elmúlt esztendő

Urbán Lajos vezérigazgató szóbeli kiegészítője után *Szabó Antal* főtitkár tartotta meg korreferátumát.

A főtitkár bevezetőjében az 1973. évi teljesítményeket elemezte. A MÁV az 1972. évinél csaknem 4 millió tonnával több árut szállított 1973 évben — mondotta. Emögött határtalan nagy erőfeszítések voltak, különösen időnként és helyenként. *A vezetésnek és a végrehajtó szolgálatnak egyaránt vizsgája volt a múlt esztendő.* Az eredmények mellett voltak hiányosságok, voltak váratlan feladatok is. Az együttes jó munkáért *dicséret illeti a több mint 140 000 vasutast, akik becsülettel helytálltak.*

Tudjuk, hogy a személyszállításnál milyen nehézségek vannak, de ennek kulturáltságában is mutatkoznak eredmények. És ez nagyon lényeges, hiszen Magyarország lakossága — beleértve a csecsemőket és az öregeket is — 35-ször utazik vasúton egy évben. *A lakosság elsősorban az utazás alapján alkot véleményt a vasútról* Ezért nagy erőfeszítéseket kell tenni az utazási körülmények javítására. Ez nem mindig forintot jelent, hanem a dolgokkal való törődést, azt a tudatot, hogy mi szolgáljuk az utazóközönséget. Tervszerűbb és kiegyensúlyozottabb volt a munka, annak ellenére, hogy több volt a szállítási igény a vártnál. Kevesebb idegesség volt munka közben — és ez is a vezetők és beosztottak érettségét mutatja.

Sok minden egyébnek is köszönhető a jó teljesítmény. A jó munka mellett tovább folytatódott a műszaki fejlesztés. Korszerűbb eszközök álltak rendelkezésre. Segített az is, hogy a korszerű üzemszervezés gondolata lassan testet ölt. Beleivódik a vezetőkbe és dolgozókba. *Mi üzemszervezés alatt nem azt értjük, hogy ki, hová tartozzon, hanem a folyamatszervezésre gondolunk, amiből a vasúti munka összetevődik. A munka korszerűbbé tételét értjük, amiben a felső, közép- és munkahelyi vezetésnek egyaránt megvan a feladata.*

Természetesen voltak olyan tényezők, amik hátráltatták, és



Szabó Antal főtitkár

ma is hátráltatják munkánkat. *A nagyon drága és nagyon korszerű eszközöknek kihasználtsága nem megfelelő.* Nemcsak a mozdony, hanem a személyzet munkaideje is rosszul van kihasználva. Az üzemszervezésnek fontos feladata ezen változtatni.

A tehervonati menetrendszerűséggel sem dicsekedhetünk. *A korszerű vasút egyik ismérve a menetrend.* A menetrendtől eltérő közlekedés a tehervonatoknál indokolatlanul nagy és ez sok gondot okoz. A menetrendszerűség hiánya nagyon sok más dologra is kihat. *Sok a vonatácsorgás. Az utazószemélyzet legnagyobb gondja, hogy sok a meddő ideje. Nem lehet a pihenőnapokat rendszeresen kiadni.* Nem lehet a budapesti kirendeléseket megszüntetni. Átgondolt üzemszervezéssel ezen is lehetne segíteni. A kirendelés hátrányalanul sok morális zavart okoz.

A munkán kívül elégedettek lehetünk néhány olyan intézkedéssel, ami közös feladatunk a MÁV vezetésével. Ilyen például a népolitikai határozat megvalósítása. A hiányosság ellenére is jó folyamat közepén vagyunk. Ennek folytatása biztató arra nézve, hogy a nők jobban érezzék magukat, munkájukkal enyhítsék a létszámgondot. *Többet kell még tennünk azért, hogy a fiatalokat idevonzzuk, hogy az utánpótlást megfelelőképpen biztosítsuk.*

A szociális lemaradásokat még a IV. ötéves tervben pótolni kell!

Vannak olyan lemaradásaink, amit még a negyedik 5 éves tervben pótolnunk kell. *Ilyen az egészségügyi fejlesztés. Nem sikerült az óvodai, bölcsődei fejlesztésben a kívánt mértéket elérni.* Gyorsabb fejlesztés szükséges a népolitikai, a népesedéspolitikai határozatnak konkrét végrehajtása érdekében is.

A munkaidőcsökkentést új felfogásban szeretném érinteni. *A Magyar Népköztársaság szervezett rendszerében élünk. Ebben mindenkinek megvan a maga dolga. Nem jó dolog, ha ezek összekeveredenek.* A kormány intézkedései nyilvánosságra kerültek. Ezek az MSZMP Központi Bizottsága irányelveiből fakadtak. A munkaidőcsökkentést illetően támodások érik a Vasúti Főosztályt és a szakszervezetet. Nagyon szenvedélyesen el is marasztalnak bennünket. Elsősorban az igazgatóságok munkatársai teszik ezt. Hivatkoznak arra, hogy a vezető szerveknél van, náluk nincs rövidített munkaidő.

Megvan a nyomós oka, hogy miért nem tudtuk csökkenteni a munkaidőt mindenhol. *Az államigazgatási szervekben, vezető szerveknél hivatalos rendeletre történt a munkaidőcsökkentés. A többi szervnél kell annyi állampolgári fegyelem, hogy ne használják ki a rövidített munkaidőt.* Ez a kérdés is a szervezés, a fegyelem lazítását, a követelményességtől való eltérést célozó demagógiával. Ezt tartjuk a közösségi felelősségérzet igazi megnyilvánulásának.

A MÁV szervezési munkaprogramjának végrehajtásában a pártszervezetekre háruló feladatokról beszélt ezután Pethes Imre, hangoztatva, hogy a pártszervezeteknek ebben a tekintetben felvilágosító- és mozgósító munkát kell kifejteniük. Mint mondotta, azért hangsúlyozza ezt, mert itt-ott találkozni a szervezési feladatok végrehajtását akadályozó jelenségekkel, amelyekbe nem egyszer fejlődést gátló értelmezési, szemléleti zavarok és helytelen álláspontok is bele vegyülnek. *A helytelen nézetek és szemléletek elleni következetes fellépés feltételezi, de meg is követeli a párttagság egységes álláspontjának kialakítását,* de a párttagok és a pártonkívüliek közös összefogását is.

A szervezési intézkedésekről szólva hangsúlyozta, hogy *erről és a vasút feladatairól rendszeresen és tárgyilagosan kell tájékoztatni a dolgozókat.* Agitációs munkánk egyik legfontosabb része az elért eredmények tudatosítása, az üzem- és munkaszervezés politikai és gazdaságpolitikai jelentőségének elvi megértése, illetve a vasútüzem fejlesztésével és feladataival, fő célkitűzéseivel összefüggő kérdések megmagyarázása. Ezek a feladatok a társadalmi erők széles körű bevonását kívánják és ebben a vasutas pártszervezeteknek elsőrangú kötelességük, mozgósító feladatuk van.

A pártszervezetek gazdaságszervező és ellenőrző munkájának további feladatai között említette még a közlekedéspolitikai koncepció és a szervezési tevékenység kapcsolatának folyamatos vizsgálatát, az üzemi folyamatok korszerűsítésével való foglalkozást, az automatizáció, a számítástechnika alkalmazási ütemének meggyorsítását, a káderutánnótlást, a szakemberképzés és továbbképzés, a vezetőképzés tennivalóit, az élő munka hatékonyságának növelését.

A vitában kilencen szólaltak fel. *A felszólalások sok helyes észrevételt, javaslatot tartalmaztak* a vasút szállítási munkájának további erősítésére, a szociális gondoskodás fokozására, a járműjavítás anyagellátási nehézségeinek kiküszöbölésére, a jó munkahelyi légkör megteremtésére, a lakáshelyzet folyamatos javítására, az egészségügyi ellátás tökéletesítésére, az oktatás korszerűsítésére, az utasellátás kultúráltságának szorgalmazására, a záhonyi beruházási program felülvizsgálatára és végrehajtásának gyorsítására. Hangot kapott a vitában a verseny tisztasága és az is, hogy az igazgatóságok versenye jól szolgálja-e az egész hálózat érdekeit.

A felszólalásokban felvetett kérdésekre *Urbán Lajos* vezérigazgató, *Szabó Antal* főtitkár, majd *dr. Pethes Imre* válaszolt. Az együttes ülés végül elfogadott két javaslatot. Kimondta, hogy köszönetét fejezi ki minden vasutas dolgozónak az 1973. évi jó munkájáért, a kiváló eredményekért és kéri őket, hogy az 1974. évi szállítási feladatok végrehajtására is tegyenek meg minden tőlük telhetőt. Kimondta továbbá: *felhívja a vasúti munkahelyek gazdasági és mozgalmi vezetőit, szerveit, tanulmányozzák az MSZMP Központi Bizottság március 19—20-i ülésének határozatait és azok szellemében munkálkodjanak.*

Az együttes ülés végezetül elfogadta az írásos tájékoztatót és a MÁV intézkedési tervét azokkal a korrekciókkal, amelyeket Urbán Lajos vezérigazgató szóbeli kiegészítőjében terjesztett elő.



Az együttes ülés résztvevőinek egy csoportja a beszámolót hallgatja
(Laczkó Ildikó felvételei)

DR. PETHES IMRE PB-TITKÁR:

A vasútnál sem lehet külön szakmai és külön politikai érdek

Dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára emlékeztetett az MSZMP Központi Bizottságának 1971 januári határozatára, amely előírja, hogy a pártszervezetek hatékonyan vegyenek részt a gazdasági tervezésben, a gazdasági munka irányításában és a súlyponti gazdasági területeket vonják be a pártellenőrzésbe. A vasút különböző központi irányító és végrehajtó szerveinek pártbizottságai ennek a kötelességüknek a múlt évben is eleget tettek. Különös gondossággal, tevőlegesen kapcsolódtak be a vasút sokirányú gazdasági tervezésének előkészítésébe, a gazdasági és műszaki fejlesztés irányelveinek kidolgozásába.



Dr. Pethes Imre, a pártbizottság titkára

— A közelmúlt napokban a csomóponti pártbizottságok bevonásával a MÁV most készülő V. ötéves tervének koncepcióját vitattuk meg — mondotta, majd így folytatta: — *erre azért volt szükség, mert a vasút V. ötéves tervének kidolgozása megkívánja a sokoldalú véleménycserét, a távlati elképzelések és az igények egyeztetését.* A vita során a koncepció kialakításánál a népgazdaság általános társadalmi, gazdasági fejlődéséből indultunk ki. Megvizsgáltuk a fejlődés vasúti vonatkozásait. Kötelességünknek tartottuk, hogy messzemenően figyelembe vegyük a vasutas pártbizottságok véleményét, különös tekintettel a hatáskörük szerint illetékes szakterületek fejlesztésére.

Ezzel kapcsolatban arra hívta fel a vasút különböző szakterületein, szolgálati helyein munkálkodó pártszervezetek figyelmét, hogy *nem lehet külön szakmai és külön politikai érdekeket előtérbe helyezni.* A vasútüzem különösen megköveteli az egységes vezetői döntést és azok egységes végrehajtását. Az utóbbi

A „KISJUBILEUM" ÉVÉBEN

Több mint egymillió kocsit dolgoztak fel Szolnokon

A múlt év december 16-án múlt öt éve, hogy üzembe helyezték az új szolnoki rendezőpályaudvart. A csöndben, minden hivalkodás nélkül megért „kisjubileum", örömünnepet hozott a pályaudvar dolgozóinak. Az ötödik évben rekordot értek el: *több mint egymillió kocsit dolgoztak fel.* Mégpedig úgy, hogy közben csaknem állandóan 35—40 vasutas hiányzott a rendezőből.

Asszonyok a vezérlőasztalnál

— *Kezdettől fogva nagy kedvvel, odaadással tanul itt mindenki* — mondja *Bíró Ferenc* állomásfőnök-helyettes, akinek reszortjába tartozik a rendező-pályaudvar irányítása, munkájának felügyelete —. *A nőket azért emelem ki, mert ők ma már olyan munkakörökben is helytállnak, ahol az első években kizárólag férfiak dolgoztak.* Itt van például a gurítóberendezés vezérlőasztala. Tavaly létszámhiány miatt súrűn akadozott a szolgálat beosztása. Ekkor arra az elhatározásra jutottunk, hogy a vonatátvevői munkakörben dolgozó nők közül választunk ki néhányat a gurítóberendezés kezelésének elsajátítására. Összehívtam a dolgozókat, ismertettem velük az elgondolást és a nőket mindjárt meg is kérdeztem, ki érzi magát képesnek a nehéz, felelősségteljes munkára. *A férfiak közül szinte kivétel nélkül mindenki ellenezte, hogy a gyöngébb nem képviselőit ültessük a vezérlőasztalhoz.* Azzal érveltek, hogy ott még a jól begyakorolt, edzett idegzetű férfiaknak sem könnyű megfelelni a követelményeknek. De ez nem zavarta a bátor asszonyokat és nyomban többen is jelentkeztek. Közülük választottuk ki *Lukács Andrásné, Molnár Lászlóné* és *Guba Andrásné* vonatátvevőket, akiket alkalmasnak találtunk a gurítóberendezés kezelésének megtanulására. Választásunk szerencsés volt, mert ma már mind a hárman szorgalmasan tanulják a berendezés kezelését.

A toronyban éppen Lukács Andrásnét találjuk a vezérlőasztal előtt. *Retkes István* térfőnök úgy mutatja be a fiatalasszonyt, mint aki máris jól halad a berendezés kezelésében, pedig csak januárban kezdte el a tanulást. *Ezerötszáz kocsival dolgozik egy műszakban, a befutástól függően.* Mint mondja megszerette ezt a munkát és jó kedvvel csinálja. Most kocsiátvevőként kétezer forintot keres, de amint levizsgázik, várhatóan 250—300 forinttal emelkedik a fizetése. Műszak után otthon is akad dolga a háztartásban. Férje Nagykátán, a pályafenntartásnál dolgozik, 8 éves kisfiuk a nagyanyjánál van, míg ő szolgálatot teljesít.

A Selexnél dől el a gurítási teljesítmény

— Úgy tűnik, már a férfiak is megbékéltek, s bizakodással várják, hogy Lukácsné és asszonytársai levizsgázzanak. Amíg ez be nem következik, a létszámhiány csak részben enyhül, emiatt az ott dolgozók nagyon nehezen kaphatják meg pihenőnapjaikat. Sokszor csak úgy, hogy hét végén *Retkes István, Halasi Zoltán* és *Varga József* térfőnökök vállalnak szolgálatot a gurítóberendezésnél. Csaknem minden héten szükség van áldozatkészségükre.

A pályaudvar másik rendkívül fontos munkahelyén, a MÁV hálózatán egyedül álló *Selex-berendezésnél* többségében *ugyancsak nők dolgoznak.* Ők állítják ki ezen a gyors adatelosztó géprendszeren a gurítási rendezéshez, vonatindításhoz szükséges okmányokat, lyukszalag és lyukkártya segítségével. A modern gépi okmánykészítési mód áttekinthetőbbé teszi a rendezési jegyzéket. *A Selex-nél dől el tehát végeredményben a gurítási teljesítmény.* Ugyanis, ha a jegyzék jó, akadálytalan és gyors a gurítás folyamata, ha hibás, akadozik, meglassul a gurítás.

Retkes István szerint a Selex-munkát mintha egyenesen a nőknek találták volna ki. Az ő aprólékos pontosságuk, szorgalmuk, figyelmük nagyon jól érvényesül a berendezésnél. De a sok nő mellett, akik közül *Soltész Lászlóné, Palágyi Ferencné* és *Bereczki Istvánné* tűnnek ki leginkább munkájukkal, az egyetlen selexes férfi, *Tóth János* is megállja a helyét.

A selexesek azt is elmondották, hogy nehéz munkájuknak nincs meg a kellő anyagi elismerése. Mivel a munkakör teljesen új, *még nem sorolták be őket a nomenklatura szerinti bérkategóriába és távgépíróri-kezelői beosztásnak megfelelő fizetést kapnak.* Elégedetlenségük másik oka, hogy a szomszéd állomásoktól kapott táblázatos vonatelemzésekben sok a hibás kocsiszám, elég gyakran rossz a rendeltetési állomás iránypontjának megjelölése. *Ezek a hibás adatok „kibuknak" a Selex-rendszerben és ilyenkor az egész berendezés leáll,* erősen hátráltatva a rendezési jegyzékek összeállítását. Az elemzések 24,5 százaléka rossz. Egy-egy lyukkártya kijavítása 50 másodpercbe telik és mivel százával kell őket javítani, elképzelhető, hogy órákat szakít ki a folyamatos összeállításból. *Különösen Záhony állomás és Fényeslitkére panaszkodnak a szolnoki selexes asszonyok.* Huszonnégy óránként, gyakran háromezer adat is érkezik a záhonyi körzetből, tele hibával.

A toronyban nehéz a szolgálat

Tévedés lenne azt hinni, a selexesek, meg a gurítóberendezéshez alkalmasnak talált nők példájából, hogy a szolnoki rendezőn most már nőuralom van és csak ők dolgoznak jól. A klasszikus vasutasmunka irányító és végrehajtó helyein férfiak állnak.

Közéjük tartozik *Czinege Vince* rendelkező forgalmi szolgálattevő, akit éppen szolgálatban találtunk a féktoronyépület negyedik emeletén, a forgalmi iroda vezérlőasztalánál. Mint vasutas egyidős az új rendezővel. *1968-ban végezte el a vasútforgalmi technikumot, azóta dolgozik Szolnokon és másfél éve tölti be a rendelkezői munkakört.* Talpraesett, ügyes fiatalember, aki a legnehezebb helyzetekben is föltalálja magát. Bonyolult rendezési problémák megoldására is képes, főként, amikor dugig van a pályaudvar feloldozásra váró kocsikkal. *Nehéz szolgálat ez, a nappali 1500, az éjszakai 1700 1800, vagy még ennél is nagyobb kocsiforgalom alaposan próbára teszi a rendelkezőket.* A vezetők úgy próbálnak enyhíteni terhükön, hogy váltakozva két szolgálatban mint rendelkezőt, kettőben pedig a magas fogadói térfelügyelőségen mint forgalmi szolgálattevőt foglalkoztatják őket, az érkező vonatok átvételénél, irányításánál.

Többségében férfiak a tagjai a rendező tíz szocialista brigádjának. A sarusoknál *Gömöri István, Telek Balázs* és *Mészáros II. Ferenc* az éppen szolgálatos Zalka-brigád tagjai régi szolnoki vasutasok, össze tudják tehát hasonlítani az új rendezőt a régivel.

Biztonságos munkakörülmények

— *Harminc éve dolgozom a vasútnál, de mondhatom, enyyire még sosem éreztem magam biztonságban mint most* — mondja Gömöri István —. Régen az előcsúszózás életveszélyes művelet volt a sarus mesterségben, most ezt elintézi az automata vágányfék. Reánk csak a kocsi megállítása marad. A régi rendezőben évente 2—3 esetben lehettem tanúja, hogy a guruló kocsi fejsérülést okozott valamelyik társamnak. Öt éve, amióta itt vagyok, ilyen balesetről nem tudok.

Még valamit érdemes följegyezni az új szolnoki rendezőről: *dolgozói a korszerű berendezésekhez nagyobb ismereteket igyekeznek szerezni.* Bíró Ferenc állomásfőnök-helyettes maga jár elöl jó példával, a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola szegedi karának esti tagozatán üzemmérnöki diplomát szerzett. A fiatalok közül többen követik példáját: *Baricsa Bálint* rendelkező-szolgálattevő, *Bathó Sándor* és *Retkes Károly* vonalfelvevők most végzik a főiskolát. Ha majd megszerzik diplomájukat, a helyettes főnökkel együtt már négy üzemmérnöke lesz Szolnok-rendezőnek.

Szász Ferenc

A kivívott megbecsülés nyomában

DOMBÓVÁR ÁLLOMÁS VEZETŐI ELISMERÉSSEL BESZÉLNEK A NŐK HELYTÁLLÁSÁRÓL

Amikor legutóbb Dombóváron jártam, éppen a nőnap méltó megünneplésére, a nődolgozók köszöntésére készültek a kiváló csomópont párt- és szakszervezeti bizottságán.

— Háromszáznyolcvan leány és asszony dolgozik nálunk — tájékoztatott *Tóth Ferenc*, a nagyüzemi pártbizottság titkára. — Munkájukkal nagy megbecsülést vívtak ki valamennyien, s ennek alátámasztására megemlíthetem, hogy például *Dombóvár-Alsón* csak nők teljesítenek rendelkező forgalmi szolgálattevőként szolgálatot. A mai napon közülük *Lukács Márta* vesz részt a vasutas-szakszervezet pécsi területi bizottságán rendezett nőnapi ünnepségen, hogy átvegye a jó munkájával kiérdemelt igazgatói dicséretet. Rajta kívül többen is hivatalosak ezen az ünnepségen csomópontunkról, így a forgalmi szakszolgálattól *Gál Gézáné, Ózdi Edéné*, a vontatástól *Mátrai Károyné, Horváth Sándorné, Rajna Józsefné*, a szertártól *Berta Györgyné*, az építési főnökségről *Ormosy Lajosné*. Helytállásukért oklevelet és jutalmat kapnak...



Kiss Ágnes rendelkező forgalmi szolgálattevő
(A szerző felvétele)

AKTIVITÁS, TETTREKÉSZSÉG

A nők helytállásának számtalan példáját is megemlítette a csomópont párttitkára. Többek között, hogy *a vonatátvevői munkakörben dolgozó lányok, fiatalasszonyok egy-egy szolgálatban 25—30 kilométert gyalogolnak a vágányok között, és elismerésre méltóan végzik szolgálatukat a vonatvezetői beosztásban utazó nők is. Társadalmi tisztséget* szintén sok nő tölt be Dombóvárott. Négyen a csomóponti pártbizottság tagjai, ismét négyen a városi tanács választott tagjaként képviselik a lakosság érdekeit, *Szeltucz Jánosné* a megyei pártbizottság tagja. A szakszervezeti tisztséget betöltő nőket is ide számítva, összesen 129 leány és asszony tevékenykedik társadalmi funkcióban, választóik bizalmából.

Az aktivitás, a tettrekészség persze önmagában a nőknél sem elég, ha nem párosul kellő tudással és politikai tájékozottsággal. *A Dombóváron dolgozó vasutasnők közül huszonketten most is szakmai továbbképzésen vesznek részt napi munkájuk mellett,* ezenkívül huszonegyen elvégezték már a marxista középiskolát, sőt hatan a marxista leninista esti egyetemet is. A szocialista brigádokba tartozó 266 nő ugyancsak rendszeresen képzi magát, a vállalásoknak megfelelő szinten. A helyi pártalapszervezeteknek 41 tagja nő, s a KISZ-szervezetbe 54 lány, illetve fiatalasszony tartozik.

Tóth László, a szakszervezeti bizottság titkára elmondta, hogy a nőpolitikai határozatok következetes megvalósításáért sokat tesznek az állomás és a csomópont vezetői.

VÁLTOZÓ SZEMLÉLET

— *Az egyenlő munkáért egyenlő bért elve nálunk korábban sem nőpolitikai kérdés volt, hanem a szocialista bérezés mindenkire egyformán vonatkozó részeként tekintettük* — szólt az szb-titkár. — A nőpolitikai határozatok érvényesülését sokkal inkább a maradi szemléletek felszámolásánál biztosíthatjuk. A női szolgálati feljebbvalót most már a beosztottként dolgozó férfiak is fenntartás nélkül elismerik, tisztelik, vagy például ha nő a beosztott, a férfi feljebbvaló nem kezdeményez fegyelmi felelősségrevonást, amikor a kisgyermekes édesanya késve jelentkezik szolgálatba, mert gyermeke megbetegedett, esetleg nyűgösen ébredt, óvodába indulás előtt ismét meg kellett mosdatni stb. *Különben az is a dombóvári vasutasok közös érdeme, hogy óvodánkat fél évvel ezelőtt harminc hellyel sikerült bővítenünk.* Megkülönböztetett módon igyekszünk minden támogatást megadni annak a nyolc nálunk dolgozó édesanyának, *aki három, illetve ennél több gyermeke neveléséről gondoskodik, egyedül.* Hiszen még az egy-két gyermekes egyedülélő anyák részére is maximális segítséget kell adnunk...

Monori István állomásfőnök nem fukarkodott a női beosztottak dicséretével, amikor belekapcsolódott a beszélgetésbe.

— Általában tisztában vagyunk azzal, hogy a vasúti szolgálatban a nők teherbírása, fizikuma gyengébb, mint a férfiaké, *mégis csodáljuk, hogy néha képesek velünk egyenrangú helytállásra, sőt olykor-olykor túl is tesznek rajtunk.* Az otthon végzett munkát figyelembe véve, ez mindenképpen így van. *Rápolti Ilona* például hosszú éveken át a férfiakkal együtt látott el váltókezelői szolgálatot, amelyhez még most is ragaszkodna, de a nők védelmében hozott központi rendelkezés alapján könnyebb munkakörbe helyeztük, átmenesztőnek. Ő egyébként a szakszervezeti bizottságnál is mindvégig kiemelkedő társadalmi munkát végzett. Dombóvár-Alsón ugyancsak kitűnően, két éve balesetmentesen dolgoznak lányaink és a közbevaló *Göndöcs Vilmosné*. S még hosszan említhetném a neveket, de ehelyett csak annyit jegyzek meg, hogy az állomásunkhoz tartozó szolgálati helyeken az elkövetett fegyelmi vétségek százalékos aránya jóval kisebb a nőknél, mint a férfiaknál.

FRISSEN SZEDETT HÓVIRÁG

Van persze egy olyan körülmény, amivel egyáltalán nem elégedettek az állomás vezetői. Ez pedig a nődolgozók szociális ellátottsága. Az elavult, régi épületek adottságaiból származóan *nincs női fürdő és öltöző, csak a távolabb fekvő laktanyában.* Ezen segíteni, bizony még a jövő feladata. Az azonban bizonyos, hogy a mostoha szociális körülmények közötti helytállás még indokoltabbá teszi a nők megbecsülését.

Ennek egyik kifejezéseként adták át a férfiak munkatársnőiknek a szerény, nőnapi ajándékokat, köztük mindenkinek egy-egy Nők évkönyvét, jutalomtárgyakat. S hogy az ajándékozásra több pénz maradhasson, a hóvirágot a férfiak „testületileg" a közeli erdőben szedték.

Jurkievicz Tibor

Átlagon felüli eredmények a miskolci vontatásnál

A *miskolci vontatási főnökség* adminisztratív dolgozói első negyedévi munkaértekezletükön megelégedéssel hallgatták a beszámolót, hogy szolgálati helyük *átlagon felüli eredményeket ért el az elmúlt évben.* A 100 elegytonna-kilométertervet 104,92; az egy korszerű tehervonati mozdonyra eső elegytonna-kilométertervet 105,05; a fajlagos önköltségi tervet 105,82 százalékra teljesítették.

Ezekhez az eredményekhez az adminisztratív dolgozók is jó munkával járultak hozzá — állapította meg a beszámoló. A rendeletek ismerete, a gyors és hatékony ügyintézés kedvezően hat a fizikai dolgozók hangulatára, munkakedvére.

A vontatási főnökség adminisztratív dolgozóinak 90 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban. Az értekezleten került sor az 1973. évi vállalások teljesítésének az értékelésére, amelynek alapján a részvevők a *Kandó Kálmán*, a *Május 1.*, a *Martos Flóra* és a *Tyereskova* brigádokat fogadták el a kitüntető szocialista brigád cím elnyerésére.

Fekete László

Bepillantás egy nagyállomás életébe

Rákosrendező állomáson a közelmúltban termelési tanácskozást tartottak, amelynek keretében az állomás vezetői ismertették az 1973-as esztendő eredményeit. Foglalkoztak még a baleseti helyzettel és a szocialista brigádmozgalom időszerű kérdéseivel. Az értékelésből kitűnt, hogy a célkitűzéseket a *kiváló főnökség* cím elnyeréséhez szükséges szint felett teljesítették. Így például a napi átlagos kocsi ki- és befutást 1950 helyett 2066, a korszerű mozdonyfordulót, az irányvonatképzést, a teherkocsiraksúly-kihasználást is a kitűzött 100 százalék fölött teljesítették.

A néhány kiragadott példa is bizonyítja, hogy az állomás dolgozói a feszített tervfeladatokat becsülettel teljesítették. Nem sikerült viszont teljesíteni az egy kocsira eső sérülések forintértékét, ez az érték a vállalt 20-ról 24 fillérre emelkedett. *A kocsisérülések száma 1972-höz viszonyítva a duplájára, 81-re nőtt.* A beszámolóból kitűnt, hogy a vezetőknek gondot okoz a létszámhiány, mert a megszabott 643 helyett 105 fővel kevesebb, 538 volt az átlagos dolgozólétszám. A létszámcsökkenés a szocialista brigádmozgalomban is érezteti hatását.

Mindezek ellenére a február 19-én megrendezett szellemi vetélkedőn aktívan részt vettek a brigádok. A jól előkészített vetélkedőn 7 *brigád 3; tagja mérte össze tudását.* Ezúttal a Petőfi brigád került ki győztesen.

Külön említést érdemel még a fiatalok által végzett társadalmi munka: *Az ifik tevékenyen részt vettek a kerület parkosításában és az állomás környékének csinosításában.*

Mozdonyhídmérleg — KISZ-védnökséggel

Tizenháromezer munkaórás vállalást teljesítettek a *szolnoki járműjavító* dolgozói azáltal, hogy KISZ-védnökséggel elkészítették a vontatójárművekhez már régóta nélkülözött mozdonyhídmérlegeket. A KISZ-fiatalok a háromhónapos építési időszakban mintegy 5000 óra társadalmi munkát végeztek, s a március 21-én tartott ifjúsági naggyűlésen — a hídmérlegek átadása alkalmából — *Ambrus János* igazgató elismeréssel beszélt a fiatalok és idősebbek összefogásáról, a mintegy évi 5,3 millió forintos megtakarítást eredményező vállalkozásról.

Kanyó Sándor, a városi KISZ-bizottság titkára kitüntetéseket és oklevelet adott át a munkában élenjáró fiataloknak. A 3-as alapszervezet KISZ-fiataljainak *Kozma József*, a járműjavító KISZ-bizottságának titkára nyújtotta át a legjobbaknak megillető vándorzászlót.

Tudósítóink írják:

A szellemi vetélkedő részvevői felfedezték a könyvtárak „kincseit"

A debreceni vasútigazgatóság legjobb szocialista brigádjainak vetélkedőjére a Debrecen csomóponton megtartott elődöntőből az első és a második helyen végzett Teleki Blanka brigád, illetve a Martos Flóra brigád jutott be — tudósította szerkesztőségünket *Czeglédi Sándor* szb-titkár. Emlékeztet azonban levelében arra is, hogy Hajdú-Bihar megyében immár több éves múltra tekint vissza a különböző vállalatok, üzemek, intézmények, állami gazdaságok, termelőszövetkezetek szocialista brigádjainak *Korunk valósága* címmel meghirdetett szellemi vetélkedője, amit természetesen az idén is megrendeznek, és amelyen a vasutas brigádok ugyancsak évről évre kiválóan szerepelnek. A vasúti szolgálati helyeken folyó vetélkedősorozat az idén sem vonta el a Korunk valósága c. versenyről a figyelmet, sőt — *a csomóponti döntőn harmadik és negyedik helyet elért vasutas szocialista brigádok jogot szereztek arra, hogy a megyei vetélkedőn folytassák sikeres szereplésüket.*



A Landler Jenő Járműjavító szocialista brigádvetélkedőjére a Testvériség Sportegyesület sportcsarnokában került sor. Az osztályok, műhelyek vetélkedőjén indult 145 brigádból a legjobb 8 jutott a döntőbe, melynek „játékvezetője" Szilágyi János, ismert rádióriporter volt. Az első helyet a Kaszás Pál vezette Gorkij brigád szerezte meg, második az Ady Endre brigád, vezetője Galambos Ferenc. Harmadik a Martinovics Ignác brigád, vezetője Kőfaragó Csaba. Képünkön ő válaszol a kihúzott kérdésre.

(Gyergyói János felvétele)

Nemcsak a helyezés számít

A Debrecen állomáson lezajlott csomóponti vetélkedőn egyébként 27 brigád 135 tagja versenyzett, ezenkívül a *Debrecen-Vásártér* és *Nyírábrány* állomáson megrendezett vetélkedőn is 11 brigád 55 tagja küzdött a továbbjutásért. A szakszervezeti bizottság és a szolgálati vezetés — értékelve a brigádok kiváló felkészültségét — 10 000 forint jutalmat osztott ki a versenyző brigádok között.

Szerencs állomásról *Németh Pál* tudósítónk így méltatja a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság felhívására országszerte zajló vetélkedősorozatot:

„Állomásunkon is örömmel tapasztaljuk, hogy a szellemi vetélkedő jól összeállított tematikája — amelyben a szakmai tudnivalókon kívül méltó helyet kaptak a kulturális, sport- és mozgalmi ismeretek is — *hozzájárul ahhoz, hogy valamennyi szocialista brigádban felszámolják az egyes dolgozók itt-ott fellelhető közömbösségét.* Amellett, hogy a vetélkedő játékosan, élményszerűen tanít, *a brigádtagok felfedezik a könyvtár kincseit, s napról napra látjuk, amint a könyvtárban érdeklődési köröknek vagy szakmájuknak megfelelően, a különböző szakágak vagy saját kulturális igényeik szerint búvárkodnak. Az ismeretszerzés örömén túl a szórakoztató irodalmi alkotások, remekművek igazi élménnyé válnak, amint az emberek időt szakítanak elolvasásukra... Én ebben látom a nálunk zajló vetélkedők legnagyobb sikerét, az elért helyezésektől függetlenül."*

Németh Pálnak igaza van, de azért meg tudjuk érteni *Csizmadia Béláné*, szombathelyi tudósítónk örömét is, amellyel megírta a vontatási főnökség szocialista brigádjainak szellemi vetélkedőjén kialakult helyezés sorrendjét.

A Luganszkij brigád újabb sikere

— *Nálunk az első helyet a Luganszkij brigád szerezte meg, 257 ponttal* — olvastuk a levélben. — *Második helyen a Váci Mihály nevét viselő női brigád végzett 253 ponttal, harmadik pedig a 228 pontos Petőfi brigád lett.* Az igazgatósági döntőben tehát a Luganszkij szocialista brigád képviseli vontatási főnökségünket.

Ide kívánkozik még Csizmadia Béláné leveléből, hogy a szellemi vetélkedő, az arra való felkészítés nem vonta el az erőket más, hasonlóan fontos feladatoktól. Így például március 7-én értékelték az ifjúsági versenymozgalom eredményeit. Ez alkalommal a *Szakma ifjú mestere* címet 13, a *Kiváló ifjú szakmunkás* kitüntetést 2, a *Kiváló ifjúmunkás* címet 1 fiatal nyerte el a szombathelyi vontatási főnökségnél.

Fojas Pál Szegedről, a MÁV Munkásszálló kultúrtermében küldött beszámolója valóságos helyszíni riport:

„A szentesi építési főnökséghez tartozó szolgálati helyek szocialista brigádjainak szellemi vetélkedőjén vagyunk. Az asztalokon táblácskák mutatják az ott helyetfoglaló brigádok nevét és látható a teremben 18 nyitott könyv: *a szocialista brigádok kiállított naplói.* A versenyzők és az érdeklődők latolgatják az esélyeket, amint a színes táblákról még a verseny kezdete előtt leolvassák a naplóért és az önértékelésért kapott induló pontokat. *Vigh László*, az építési főnökség vezetője, egyben a zsüri elnöke megnyitja a szellemi tornát..."

Motorszerelők az élen

Sajnos, helyszűke miatt nem idézhetjük végig a négyoldalas tudósítást, csak néhány mondatot ragadunk még ki belőle:

„A brigádok felkészítése során előtérbe helyezték a vasút történetét és a társszolgálati ágak megismerését... A kulturális témakörből vett kérdések egyaránt szórakoztattak és neveltek... *A verseket, versrészleteket Biró Józsefné szavalta.* Sok villámkérdés tarkította a vetélkedőt. Akik az operarészletek felismerésétől féltették a munkásbrigádokat, csakhamar megnyugodhattak. *A kiváló magnófelvételeket dr. Radics Jánosnak köszönhettük.* A többi technikai munkatárs — *Fränyó Ferencné, Nógrádi Sándor* és *Korom Péter* úgyszintén mindent megtett a vetélkedő zavartalan lebonyolítása érdekében... Ebéd után a politikai kérdések következtek, s ekkor ismét remekeltek a szocialista brigádok... A vetélkedő végülis várakozáson felüli eredményt hozott"

A legjobb eredményt a motorszerelő szakmunkásokból álló Makarenkó aranykoszorús szocialista brigád érte el. Második lett a Dózsa szocialista brigád, a MÁV kiváló brigádja cím birtokosa. Tagjainak többsége hegesztő szakmunkásként dolgozik. A területi középdöntőn ez a két brigád képviseli majd a szentesi építési főnökséget. Ezenkívül a zsüri különösen nagyra értékelte a pályamunkásokból álló *Szabadság* és *Vörös Október* brigád tudását az egyszerű, de a lényeget tömören kifejező feleletekért.

Az építési főnökség a hat legeredményesebben versenyző brigádot 12 000 forint jutalomban részesítette.

Tartalmat adtak a hármas jelszónak

Lapunkban gyakran adunk helyet olyan írásoknak, amelyek egy-egy szocialista brigád életéről, munkájáról számolnak be. Különösen örömmel tesszük ezt, ha sikerekről és kiemelkedő eredményekről adhatunk hírt. A krisztinavárosi pályafenntartási főnökség létszámába tartozó *Vásárhelyi Pál* szocialista brigád vezetője is jó eredményekről számol be. Mint az *Orendi Mihály* leveléből kitűnik, brigádja az elmúlt évi vállalásainak maximálisan eleget tett, sőt több esetben túl is teljesítette azt. Így például *három jelentkeztek a Marxista—Leninista egyetemre*, míg a vállalásukban csak egy személy szerepelt.

Steiner János, Zalavári Sándor és *Szász András, Orendi Mihály* vezetésével harminckét főt készített elő a MÁV felépítményi karbantartó szakmunkásvizsgára. *A segítség annyira hasznos volt, hogy mindenki sikeresen vizsgázott* és ezzel a budapesti igazgatóság pályafenntartási főnökségei között a szakmunkáslétszámot tekintve a harmadik helyre kerültek. A brigád életében hagyomány, hogy a dolgos évek után nyugdíjba vonuló munkatársak tiszteletére kis ünnepséget rendeznek. Így történt ez legutóbb is, amikor *Horkai László* műszaki felügyelőt búcsúztatták, akit szép ajándékkal leptek meg.

Baráti beszélgetés szabadságos édesanyákkal

Jelenleg negyvenhárman vannak gyermekgondozási szabadságon Debrecen állomás nődolgozói közül. Őket hívta össze legutóbb egy kis beszélgetésre a szakszervezeti bizottság.

Czeglédi Sándor szb-titkár és *Fekete Sándor* állomásfőnök ismertette az állomás múlt évi eredményeit, amelyekhez az ott dolgozó 340 vasutasnő munkája is jelentősen hozzájárult. A párt népesedéspolitikai határozatát, az ezzel kapcsolatosan kiadott rendelkezéseket ismertette ezután az asszonyokkal *Czeglédi Sándorné*, az állomási pártszervezet nőfelelőse. Ezt követően *dr. Lajtai Ildikó*, az állomás üzemorvosa beszélgetett az asszonyokkal az őket leginkább érintő egészségügyi problémákról.

A nemzetközi nőnap alkalmából a szakszervezeti bizottság nőfelelőse, *Török Györgyné*, köszöntötte ezután a gyermekgondozási szabadságon levő elvtársnőket és átadta nekik a szakszervezet ajándékait, majd megvendégelték a találkozó részvevőit.

Szegedi értékelés a kollektív szerződés végrehajtásáról

A szegedi igazgatóság és szakszervezetünk területi bizottsága együttes ülésen tárgyalta legutóbb *a kollektív szerződés 1973. évi végrehajtásának tapasztalatait.*

Az értékelés alapjául az a jelentés szolgált, amelyet húsz társadalmi aktivista bevonásával, az igazgatóság egész területén végzett beható vizsgálat alapján készítettek. *Kedvező tapasztalatként állapíthatták meg, hogy a szakvonali vezetők és dolgozók most már egyaránt jobban ismerik a kollektív szerződés előírásait,* főként azokat, amelyek saját munkaterületükkel kapcsolatosak. Ezt elősegítette, hogy tavaly már kevesebb módosítás történt, mint az előző években, de az is, hogy a szakszervezeti bizalmiak segítik csoportjuk tagjait a kollektív szerződés megismerésében, egyes szabályainak helyes értelmezésében. *Hasznos intézkedésnek bizonyult, hogy a kollektív szerződésből és az igazgatósági függelékből több példányt kaptak a szakszervezeti bizottságok.* Így most már valamennyi szakszervezeti aktivistánál is megtalálható az üzemi alkotmány egy-egy példánya.

A kollektív szerződés helyi végrehajtását értékelő beszámolókat *a dolgozók igen aktívan vitatták meg a szolgálati helyeken.* Különösen nagyra értékelhető a felelősségérzet, amellyel saját érdekeiket igyekeznek összhangba hozni a vasútüzemi érdekekkel. Örömmel tapasztalhatták az életés munkakörülmények javítására a kollektív szerződés alapján tett hatékony intézkedéseket.

Sziládi Sándor
Szeged

A FÉLSZÁZALÉKOS ALAPBÓL

25,6 millió forintot fordítottak készpénzsegélyek kifizetésére

A vasutas dolgozók jól ismerik a *fél százalékos Önkéntes Támogatási Alap* hasznosságát. Tudják, hogy a betegséggel összefüggő esetekben, az ÖTA szabályzata adta lehetőségeken belül közvetlenül segélyek formájában segíti a rászoruló tagjait. Tudják azt is, hogy a közvetlen segélyezésen túlmenően támogatja egyes egészségügyi, főleg üzemegészségügyi létesítmények építését, bővítését, korszerűsítését, amelyen keresztül a vasutas biztosítottak hatásosabb gyógyítását, egészségvédelmét lehet biztosítani. Mindezek megfelelnek azoknak az elgondolásoknak, amelyért az alapot létesítették.

Az ÖTA anyagi lehetőségéhez mérten részben új segélynemek bevezetésével, részben a meglevők összegszerű emelésével valósítja meg azt a célkitűzést, amelynek érdekében létrehozták. *Az egyes segélynemek összegszerű megállapítása az ÖTA járulékbevételének függvénye.* A járulékbevétel emelkedése tette lehetővé egyes segélynemek már több ízben történt összegszerű felemelését, új segélyek bevezetését. A járulékbevétel emelkedése biztosította azt az összeget is, amelyből *1973. július 1-től a szülő nők részére 400 forint csecsemőkelengye készpénzsegély-kiegészítés folyósítását bevezettük.*

Az ÖTA 1973-ban készpénzsegélyek kifizetésére *25,6 millió forintot fordított.* Ez az összeg az összbevétel 81,4 százaléka, amely 6,4 százalékkal több az előző évinél.

Ebből az összegből a legnagyobb segítséget a kórházi ápolás alatt álló dolgozók kaptak. *A kórházi ápolás alatti kiegészítő segély összege ugyanis 10,5 millió forintot tett ki.* Jelentős volt a hosszú ideig táppénzes állományban levő dolgozóknak nyújtott segítség is. Ezen a címen 5 millió forint került kifizetésre. Az ÖTA-tag, vagy igényjogosult családtagjának elhalálozása után fizetett temetési segélykiegészítés összege 5,2 millió forint volt.

A közvetlen segélyek közé tartoznak azok az összegek is, amelyeket a különféle gyógyászati segédeszközök térítéseként kellett volna a tagoknak fizetni, de helyettük az ÖTA fizette ki. *Ilyen címen 1,3 millió forint került kifizetésre.*

Az említetteken kívül még számos, a betegségi biztosítással összefüggő esetben adott közvetlen segítséget az ÖTA a tagjainak.

A közvetlen segélyezésen túlmenően jelentős összeget fordít az ÖTA új egészségügyi létesítmények építésére és a meglevők fejlesztésére. Az ÖTA támogatásával vált lehetővé a *zalakarosi gyógyház* létesítése, melyet 1973 novemberben helyeztek üzembe. Az új, 80 ágyas, korszerű létesítmény évente 1300 dolgozó és nyugdíjas gyógyítását, utókezelését teszi lehetővé. Ugyancsak az ÖTA támogatása tette lehetővé több üzemorvosi és fogászati rendelő korszerűsítését is.

A 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap 1973. évi gazdálkodását vizsgálva elmondhatjuk, hogy szakszervezetünk és az ügykezelési bizottság a rendelkezésre álló anyagi eszközök felhasználásával az alap tagjainak segélyezését, egészségügyi ellátását az elmúlt évekhez hasonlóan tovább bővítette.

Rajnai Rezső

NYUGDÍJBAN

a celldömölki vontatás első párttitkára

A fiataloknak mit mondhat egy nyugdíjba vonult vasutas?

— *Azt, hogy jó lenne ezt a szép pályát ismét előlről kezdeni.* Mert a vasutast — ha becsülettel végzi munkáját — az egész társadalom tiszteli, helytállását nagyra értékeli, ugyanakkor mindez teljessé, kiegyensúlyozottá teszi az ember egyéni életét is...

Gerőfi Tibor főfelügyelő, a Zalaegerszeg állomásról nemrég nyugdíjba ment vonali vasútőrparancsnok vallja az előbb idézett szavakat. Itt látható fényképe 60 éves korában készült, s bizonyítja ez is, hogy jó erőben, egészségben kezdi meg a kiérdemelt pihenés napjait.

— Ami azt illeti, még valóban fiatalnak érzem magam, de éppen ezért nem is mondok le a hasznos elfoglaltságról. *Szerintem az igazi pihenést csak a kedvvel, szívesen végzett munka öröme révén találhatja meg az ember,* s szerencsére aki akar, talál is hasznos, közérdekű tennivalót nyugdíjazása után is.

A vallomásból kitűnik, hogy a vasutat a fiatalok számára ideális, eszményi munkahelynek tartja. *Itt mindenki képessége és tehetsége szerint érvényesülhet,* már csak azért is, mert a MÁV-nál szerepe van valamennyi szakmának, illetve foglalkozásnak, s ki-ki az egyéni adottságának legjobban megfelelő munkakör, képzettség elnyerésére törekedhet.



— *Én például 1941-ben a MÁV egykori gépkocsiüzemében kezdtem pályafutásomat* — mondja, miután megemlítette azt is, hogy apja és nagyapja szintén vasutas volt. Tekintve, hogy Erdélyben, Marosvásárhelyen született, 1943-ban saját kérésére a dédai fűtőházfőnökségre helyezték. A felszabaduláskor órabéres irodakezelőként dolgozott a celldömölki vontatásnál, s nem sokkal később ugyanott a fiókműhely kinevezett számadója lett. Őt illetve foglalkozásnak, s ki-ki *évig párttitkárként tevékenykedett,* mígnem a személyi kultusz éveiben hamis vádakkal leváltották a titkári funkcióból. Később a Központi Bizottság rehabilitálta, és visszaállították korábbi tisztségébe. A celldömölki pártbizottságnak is tagjává választották. A megpróbáltatás éveiben sem vesztette el hitét, lelkesedését az igaz ügy iránt. Elvégezte hiányzó iskoláit, leérettségizett, majd vasúti és tűzoltótiszti, illetve rendészeti tanfolyamon és akadémián tanult két-két évig. A szakszervezeti bizottság feladataiból is mindig kivette részét.

— *1963. júniusában helyeztek Zalaegerszegre vonali vasútőrparancsnoknak, s ezt a munkakört láttam el ez év januárjáig, vagyis nyugdíjazásomig* — szól Gerőfi Tibor.

Zalaegerszegen persze ismét párttitkárrá választották a forgalmi szolgálat kommunistái, s az ily módon végzett tízéves társadalmi, politikai munkájáért a január 22-i taggyűlésen mondtak neki köszönetet. Ugyanakkor adták át részére a városi pártbizottság elismerő oklevelét, amelyet azóta együtt őriz a több évtizedes helytállása során szerzett magas kitüntetésekkel. Tulajdonosa a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatának, a *Felszabadulási Jubileumi Emlékéremnek*, a *Honvédelmi Érdeméremnek* is. (s.)

Vasutas fiatalokat tüntettek ki a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

Március 21-én, a Tanácsköztársaság kikiáltásának 55. évfordulóján, a *forradalmi ifjúsági napok* alkalmából, a MÁV vezérigazgatóságon kitüntették az ifjúsági mozgalomban eredményesen tevékenykedő fiatalokat. *Fehér Lászlónak* a Vasúti Főosztály KISZ-csúcsbizottsága vezetőjének megnyitó szavai után *Bálint Gyula*, a személyzeti és oktatási szakosztály vezetője, a főosztályi pártbizottság tagja mondott beszédet.

Bevezetőjében méltatta a három tavaszi ünnep jelentőségét, majd azokról az intézkedésekről beszélt, amelyeket az ifjúságpolitikai határozatok nyomán a vasútnál a fiatalok érdekében tettek. Az utazó, havibéres fiatalok például mintegy 500 forinttal keresnek többet, a forgalmi nem utazók bére pedig még ennél is nagyobb mértékben nőtt. A lakáshelyzetről szólva elmondta, hogy a szolgálati, a tanácsi és a vasút kezelésében levő bérlakások kiutalásánál és a kamatmentes kölcsönök odaítélésénél a fiatalok aránya megközelíti a 40 százalékot.

A szakosztályvezető rövid beszéde után *Szabó Béla* vezérigazgatóhelyettes adta át a kitüntetéseket.

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Gulyás János segédellenőrt (MÁV Debreceni Jj. Ü.)

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesültek: Béki Tibor segédell., Miskolc Jj. Ü.; Fatalin József segédtiszt, Szombathely Jj. Ü.; Fehér Ferenc segédtiszt. Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Kasparek Zsuzsanna intéző, MÁV Kórház és Közp. Rendelő; Kiss András ell., MÁV Házkezelő Főn.; Komlóti István segédtiszt. Szombathely Vont. Főn.; Légrády Tibor Béláné segédtiszt, Hegyeshalom áll.; Pap Gábor segédtiszt, MÁV Építőgépjav. Ü. Jászkisér; Péri Kornélia segédtiszt, Komárom áll.; Rácz János segédtiszt, MÁV Ép. Főn. Dombóvár; Rigó Zoltán mérnök főint., Debrecen ig.; Rozgonyi Ferencné segédmunk., Miskolc Gömöri pu. Pft. Főn.; Soós Árpád segédtiszt, Kiskunhalas Vont. Főn. Uzonyi Károly mérnök főint., MÁV Tervező Int.; Varga Pál műsz. int., Székesfehérvár Jj. Ü.; Stréda András mérnök főint, Vas. Főoszt. Bizt. ber. és Automatiz. Szakoszt.

Az egészségügyi miniszter

AZ EGÉSZSÉGÜGY KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Bonomi Károly intézőt. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó Budapest.



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes átadja a kitüntetéseket

(Laczkó Ildikó felvételei)

Ifjúsági parlament az Utasellátónál

A *forradalmi ifjúsági napok* első tavaszi ünnepén — március 15-én ünneplőbe öltözött fiatalok gyülekeztek az Utasellátó Vállalat Arany János utcai kultúrtermében, ahol a következő jelmondat köszöntötte a megjelenteket: *„Szeretettel köszöntjük a vállalati ifjúsági parlament részvevőit!"* Az utasellátó fiataljainak legfelsőbb fórumát 52 üzemi és igazgatósági ankét előzte meg. A munkahelyi tanácskozásokon választották meg azt a 86 küldöttet, akik közül 81-en jelentek meg a vállalat ifjúsági parlamentjén. Jellemző a fiatalok felelősségtudatára, hogy az 5 hiányzó írásban közölte távolmaradásának okát.

A fiatalok küldöttein kívül gazdasági vezetők, párt- és KISZ-titkárok vettek részt a parlament munkájában. Megjelent a tanácskozáson *Molnár György*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára és *dr. Halász Jenő*, a KPM főosztályvezetője.

Tóth László főigazgató szóbeli kiegészítőt mondott az írásos dokumentumokhoz, *Kovács László* vszt-titkár pedig arról szólt, hogy az ifjúsági parlament hogyan kapcsolódik a forradalmi ifjúsági napok ünnepségsorozatához. Ezen kívül elemezte a fiatalok részvételét a szakszervezeti munkában. Beszámolójából kiderült, hogy a *vállalat szakszervezeti vezetőinek 22 százaléka fiatal* és munkájukból azt a következtetést vonták le, hogy a jövőben még bátrabban lehet és kell felelős tisztségekbe fiatalokat választani.

Az ifjúsági parlament vitájában 13 hozzászólás hangzott el. Ezekből kiderült, hogy a vállalat fiataljai nemcsak a jogokat, hanem kötelességeiket is ismerik. Beszámoltak termelési eredményeikről, a fiatalokból álló szocialista brigádok munkájáról, óvodaépítési társadalmi munkaakcióikról, arról, hogy a munkahelyek többségére jellemző a gazdasági vezetők és a fiatalok jó kapcsolata. *Bevonják a fiatal dolgozókat a vállalatot érintő legfontosabb döntések meghozatalába.* Felvetették a hozzászólók érdekvédelmi kérdéseket is. Így szóvátették, hogy a szakmunkástanulók, mivel nem rendelkeznek MÁV arcképes igazolvánnyal, nem vehetik igénybe a 25 százalékos étkezési kedvezményt. Tóth László igazgató erre összefoglalójában reagált: *„Intézkedünk, hogy a szakmunkástanulók a kért kedvezményt megkapják"* — ígérte a fiataloknak.

Az Utasellátónál megbecsülik a fiatalokat, ez csendült ki a vezetők szavaiból. Az elismerés természetesen ezúttal sem csak szavakban nyilvánult meg. A parlament záróeseménye volt a kitüntetések, jutalmak átadása. A *Vállalat kiváló dolgozója* kitüntetésben 6, *főigazgatói dicséretben* 10 fiatal részesült, többen pedig pénzjutalmat kaptak. *Koroknai Sándor* a *Közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetésben, *Maretics Magdolna* pedig *miniszteri dicséretben* részesült.

Kőhidy László

A BRIGÁD NÉVADÓJA: Salvador Allende

A szombathelyi pályafenntartási főnökség II. pályamesteri szakaszán szocialista brigádot alakított a festő csoport. *Kondics József*, a brigád vezetője így számol be brigádjuk megalakításáról:

Salvador Allende elvtársat választottuk brigádunk névadójául. A március 4-én megtartott ünnepélyes brigádnévadót chilei szolidaritási gyűléssel kapcsoltuk össze, amelyre meghívtuk szakaszunk valamennyi dolgozóját. Ezen *Vér Jenő*, csomóponti párttitkár mondott beszédet.

Az ünnepi gyűlés végeztével a következő táviratot adtuk fel a SZOT külügyi osztályának:

„A MÁV Szombathelyi Pályafenntartási Főnökség Salvador Allende szocialista brigádja — a munkatársak nevében is — *szolidaritási gyűlésen fejezte ki együttérzését a szenvedő chilei munkássággal. Elítélte a katonai junta kegyetlenkedéseit, követelte Corvalan elvtárs és a politikai foglyok szabadonbocsátását. Allende elvtárs nevét politikai elkötelezettségből választottuk, büszkén viseljük és méltók leszünk hozzá!"*

ÉRTÉKELÉS NAGYSZÉNÁSON

Nagyszénás állomáson a *Hunyadi* szocialista brigád múlt évi vállalásai az *élüzem* szint elérésére irányultak. A kitűzött 98 százalékos teljesítés helyett sikerült mind a kocsikihasználási, mind a kocsitartózkodási tervet 100 százalékra teljesíteni. A szállítási tonnaterv is jobban alakult a tervezettnél.

Az évi munka értékelésekor *Sárközi József* állomásfőnök külön is dicsérte a brigádtagok társadalmi munkáját, amelynek nagy részét az állomás parkosítására, csinosítására és tisztántartására fordították.

A Szállítási Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége titkárságának NYILATKOZATA

A Chilében végrehajtott katonai államcsíny és annak borzalmas következményei a chilei népre, a gyilkolások, a kínzások, az elnyomás, a terror, a letartóztatások és a koncentrációs táborok a becsületes emberek millióinak dühét és bánatát váltották ki.

Chilében a katonai bíróság elítéli és megbünteti a Dawson szigeten fogvatartott hazafiakat és a junta a legvadabb megtorló intézkedéseket alkalmazza Chile Kommunista Pártjának főtitkára, *Luis Corvalan*, a Népi Egység kiváló képviselői, a szakszervezeti vezetők, funkcionáriusok és számos chilei hazafi ellen.

Az UIS titkársága 16,5 millió tagja nevében megismétli tiltakozását a chilei hazafiakkal szemben elkövetett kegyetlenkedések miatt és követeli, hogy vessenek véget a reakció önkényének és szabadítsák ki a katonai junta által letartóztatott valamennyi politikai foglyot.

A Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szövetségének titkársága felhívja a világ valamennyi szállítási dolgozóját, hogy haladéktalanul cselekedjenek annak érdekében, hogy mentsék meg *Luis Corvalan* és a többi hazafi életét, akik Chile börtöneiben szenvednek.

Mozgósítsák minden erejüket azon harc érdekében, amelynek célja e szégyenteljes per megszüntetése.

★

Ezekben a napokban döbbentett meg bennünket az a hír, hogy letartóztatták *Tony Ambatielost*, a kiváló szakszervezeti vezetőt, tengerészt és további 34 görög hazafit. *Azok a szégyenteljes események, amelyek legutóbb zajlottak le Görögországban, azt bizonyítják, hogy ebben az országban a legkegyetlenebb zsarnokság uralkodik.*

Szövetségünket és annak minden tagját már hosszú ideje nyugtalanítják azok a hírek, amelyek a görög politikai foglyok növekvő számáról, azoknak statáriális eljárás elé állításáról és a görögországi kínzásokról érkeznek. Az egész világ valamennyi haladó ereje elítélte a fasiszta rendszert, függetlenül politikai vagy ideológiai meggyőződésétől.

Szövetségünk titkársága felhívja a világ valamennyi szállítási dolgozóját, *vesse latba minden erejét Tony Ambatielos és a többi bátor antifasiszta harcos kiszabadításáért*, akiket Görögországban bebörtönöztek, rendezzenek tiltakozó tüntetéseket a görög követségek előtt és követeljék az elnyomó rendszer megszüntetését Görögországban. Tony Ambatielos és valamennyi politikai fogoly kiszabadítására szervezzenek akciókat és használjátok ki a tiltakozás minden lehetőségét.

Az UIS üdvözli Sydnei dokkmunkásait és az ausztráliai tengerészeket azon határozatuk alkalmából, hogy bojkott alá veszik a görög hajókat, és a görög lobogó alatt hajózó hajókat Ausztrália kikötőiben. Meg vagyunk győződve arról, hogy ez a ragyogó példa arra fogja indítani a világ többi országainak dokkmunkásait és tengerészeit, hogy hasonló akciókat indítsanak.

Debkumar Ganguli
főtitkár

MSZBT-TERVEK:

Orosz nyelvi vizsga 3000 tanuló részvételével

A *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* országos elnöksége március 22-én sajtótájékoztatón ismertette az újságírókkal 1974. évi programját és terveinek végrehajtására vonatkozó elképzeléseket.

Regős Gábor titkár és *Hernádi László*, az agitációs és propaganda osztály vezetője elmondották, hogy a társaság az idén két fő célra összpontosítja elsősorban tevékenységét: az MSZBT tagcsoportok mindennapi munkájának fokozottabb támogatására, valamint a felszabadulás jövő évi 30. évfordulójának megünneplésére, illetve az ünnepség előkészületeire.

Az idén is megtartják az orosz nyelvi versenyt 3000 tanuló részvételével. A verseny január óta már folyik és áprilisban kerül sor a döntőkre. Ünnepségekkel emlékeznek meg Lenin születésének április 20-i évfordulójáról, majd a május 9-i *Győzelem Napján* is tartanak ünnepségeket és a *Magyar Honvédelmi Szövetséggel* közösen verseny megrendezésére is sor kerül. Májusban *Puskin* születésének 175. évfordulójának megünneplésből veszi ki részét a társaság. A májusi rendezvények sorában lesz még az *Orosz Nyelv- és Irodalomtanárok Nemzetközi Szövetségének* budapesti ülése. Az MSZBT ennek a szervezésében is részt vesz.

Az ősz folyamán az MSZBT kezdeményezi majd, hogy elsősorban a munkás- és paraszt szülők gyermekei *kedvezményesen utazhassanak a Szovjetunióba.* A társaság szervezetten összefogja az országos vetélkedők megrendezését.

A tájékoztató után az újságírók kérdéseket intéztek az osztályvezetőhöz. A *Magyar Vasutas* munkatársának kérdésére Hernádi Miklós osztályvezető elmondta, hogy a vasutasok MSZBT tagcsoportjai a múlt évben is *eredményesen dolgoztak.* Taglétszámuk szaporodott. Nagy fejlődés, hogy a MÁV Vezérigazgatóságon külön előadói irodát állítottak fel abból a célból, hogy az iroda tanácsokkal, javaslatokkal, esetleges nehézségek elhárításával stb. segítse a 30 vasúti tagcsoport munkáját.

Kulturált várakozó a mozdonyszemélyzetnek

A *miskolci vontatási főnökségen* az utazószemélyzet részére átadták az új várakozó helyiséget. Egy régi épületet alakítottak át erre a célra, ahol helyet kapott a mozdonyfelvigyázó iroda, a klubszoba és a könyvtár. A megváltozott környezetben kényelmes, kulturált körülmények között tölthetik el idejüket a dolgozók. A klubszobában televízió, újságok, társasjátékok állnak rendelkezésükre. A könyvtárban ki-ki tetszése szerint válogathat a különböző műfajú könyvek között.

Sepsi Gyula

Utazás előtt és utazás után

HÚSVÉTI AJÁNDÉKOT!

csokoládét, emléktárgyakat
könyveket, játékokat
nagy választékból vásárolhat az



pályaudvari pavilonjaiban.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN:

A szakszervezetek helye, szerepe, feladatai a testnevelésben és sportban

Párthatározat, valamint kormányrendeletek biztosítják a testnevelés és a sport tartalmi és szervezeti egységét, meghatározzák, hogy az *Országos Testnevelési és Sporthivatal* feladata:

— a testnevelés és sport irányítása, koordinálása;

— a testnevelési és sportpolitika kidolgozása;

— egységes érvényesülésének biztosítása, a tömegtestnevelés, tömegsport, a versenysport az utánpótlás területén.

Több kezdeményezésre van szükség

A SZOT elnöksége 1973. október 1-i határozatát szakszervezetünk elnöksége március 8-án megtárgyalta és *meghatározta a vasutas-szakszervezet feladatát a vasutas dolgozók testnevelésében és sporttevékenységében.* Fontos feladatnak tekinti a helyes szemléletformálást, a széles körű felvilágosító, meggyőző tevékenységet, a vasutas dolgozók testnevelés és sport iránti igényének felkeltését és az igények kielégítésének segítését.

A jövőben kezdeményezni és ösztönzni kell a társadalmi öntevékenység kibontakoztatását, a versenysport színvonalának emelését, különösen pedig a tömegtestnevelés még szélesebb körre történő kiterjesztését.

Szakszervezeti szerveink rendszeresen foglalkozzanak a testnevelés és a sport kérdéseivel, *testületi üléseken határozzák meg az alapszervek, sportegyesületek tennivalóit.* A vasutas sportegyesületekkel közösen szervezzék a dolgozók sporttevékenységét.

A sportegyesülettel rendelkező munkahelyeken a sportegyesületek verseny- és tömegsport szervező és nevelő munkáját segíteni, befolyásolni és ellenőrizni kell.

A sportegyesülettel nem rendelkező munkahelyeken a szakszervezetnek az illetékes területi bizottságok sportbizottságaival, a helyi sporthivataloknak a KISZ-szervezetekkel együttműködve célszerű szervezni a dolgozók testnevelését.

Sokat tehet a munkahely

A szakszervezetek testnevelési és sporttevékenységének, a társadalmi öntevékenység kibontakoztatásának *legfontosabb területe a munkahely.* A munkahely van a legnagyobb hatással az emberi kapcsolatok alakulására. E környezetben bontakozik ki az egymást segítő közösségi tevékenység. Itt alakulnak meg a tudat fejlődését is erősen befolyásoló szocialista brigádok. Itt jelentkezik a pihenés, az üdülés, az egészségügy, az élet- és munkakörülmények, a nevelés, általában az érdekvédelem szinte egész problematikája. *A munkahely az, amely a jelentkező igények és a szükségletek kielégítésének lehetőségeit biztosítani tudja.* A munkahelyeken jelentkező testnevelési igényeket az érdekvédelem körébe tartozó feladatként kell kezelni és oda kell hatni, hogy mind a tömegtestnevelésben, mind a versenyszerű sportolásban *minél több dolgozó vegyen részt.*

A segítés és befolyásolás fontos része a sportegyesületi célkitűzések, tervek kialakításában való hatékony részvétel. A szakszervezeti bizottság, amely áttekintheti a munkahely termelési, gazdasági, szociális, kulturális és sportvonatkozású terveit, a megoldásra váró feladatok sorrendjét és lehetőségeit, reálisan foglalhat állást. A felmérés alapján — amelyben a dolgozók véleménye és igénye meghatározó szerepet játszik — testületi ülésen alakítják ki a sportcélokra rendelkezésre álló támogatás összegét.

A siker feltétele a jó együttműködés

Mivel a sportrendezvények többségének létesítmény-feltételei vannak, általános gond a program tervezésekor a kevésbé létesítmény- és felszerelésigényes sportágak kiválasztása, amely lehetővé teszi a dolgozók nagyobb tömegének bevonását. *Ilyen a természetjárás, a vízi és kerékpáros túrák. De mindezt össze lehet kötni műemlék-, néprajzi, népművészeti és tájismereti túrázással.* Nagy tömegekkel lehet megszerettetni azokat a kirándulásokat, amelyek programjába különböző, kötetlenül űzhető labdajátékokat, sportvetélkedőket iktathatnak be.

A szakszervezeti bizottságok sokoldalúan segíthetik e feladatok megoldását. Az üzem, a szolgálati hely szakszervezeti szervei az aktívahálózat útján mozgósítják a dolgozókat a sportegyesületi célkitűzések megvalósítására.

Mivel a testnevelés és sportfeladatok csak széles társadalmi összefogás útján valósíthatók meg, elengedhetetlenül szükséges a mozgalomban érdekelt szervek együttműködése. *A KISZ-szel és az MHSZ-szervekkel történő folyamatos, gyümölcsöző együttműködés az egyik alapvető feltétele a fejlődésnek.* Az egységes állami irányításra való áttéréssel ennek az együttműködésnek a lehetőségei a jövőben egyre kedvezőbbek lesznek. Mindenütt arra kell törekedni, hogy a lehetőségeket maximálisan kihasználjuk.

Kellner István

A SZEGEDI VASUTAS BIRKÓZÓK CÉLJA:

Felnőtt csapatban bejutni az NB I-be

A Szegedi VSE a közelmúltban tartotta meg közgyűlését, amelyen a birkózószakosztály munkáját igen kedvezően értékelték. Hogy képet adjunk a szakosztály eredményeiről, *Dóda László* szakosztályvezetőt kerestük fel, aki az alábbiakban ismertette elmúlt évi munkájukat.

— Mielőtt az eredményekről beszélnénk, tekintsünk vissza az 1970-es évre — mondotta. — Az egyesület vezetőivel közösen 5 éves fejlesztési tervet dolgoztunk ki, amelyben meghatároztuk a legfontosabb feladatokat. Ezek a következők: *valamennyi korcsoportban előbbre lépni, és az eredményeket állandósítani, a minősített versenyzők számát emelni, és feljutni az NB I-be.*

Sikerül-e megvalósítani a célkitűzéseket?

— Munkánkat megnehezíti, hogy tavaly nagyon sok fiatal tényleges katonai szolgálatra vonult be. Az elmúlt évben az úttörő-korcsoportban 43 versenyzőnk *15 versenyen vett részt, ahol 42 első, 29 második és 23 harmadik helyezést értünk el.* Ez év január 2—6. között Egerben megrendezett országos úttörő-olimpián *Baksa Menyhért* súlycsoportjában második lett. A serdülők 20 versenyen képviselték színeinket szép sikerrel. *A 82 első helyezés mellett 47 második és 31 harmadik helyezést is szereztek.*

Bodó Antal révén serdülő országos bajnokot ünnepelhettünk. Rajta kívül két birkózónk második, egy birkózónk harmadik lett az országos bajnokságon.

Ifjúsági versenyzőink a 23 versenyen elért 39 első helyezés mellett 27 második és 11 harmadik helyet szereztek. Örömünkre szolgál, hogy *Pócsai Lajos, Lippai György* és *Somogyi János* vidékbajnokságot nyert, a magyar bajnokságon Pócsai első, míg két versenyzőnk második lett. Meg kell említeni, hogy Pócsai tagja volt az ifjúsági válogatottnak. *Ulan-Batorban, az Ifjúsági Barátság versenyen is részt vett.*

A magyar bajnokságon 1972-ben 72 pontot, míg tavaly a katonai bevonulások ellenére is 68 pontot gyűjtöttek. A felnőttek az elmúlt évben 26 versenyen szereplek, és 22 első, 16 második, 27 harmadik helyezést szereztek. A vidékbajnokságon *Csikos Ferenc* második, *Dancsó Lajos* és *Bodó Tibor* harmadik lett. A magyar bajnokságon Csikos harmadik, Dancsó negyedik.

Hogyan szerepeltek a birkózók a csapatbajnokságon?

— Az ifjúsági kötött- és szabadfogású területi csapatbajnokságon az első helyen végeztünk. Sajnos, az országos döntőn sérülések és a korábban már említett katonai szolgálat miatt nem indultunk. *A felnőttek jelenleg az NB II-ben szerepelnek.* Az elmúlt évben mindkét fogásnemben a második hely megszerzését tervezték. Ez nem sikerült, kötöttfogásban harmadikok, szabadfogásban pedig csak negyedikek lettünk.

— 1974. évi terveik?

— *Szeretnénk az érmes versenyzők számát tovább növelni,* a magyar bajnokságban minél több jó helyezést elérni, s csapatban feljutni az NB I-be!

Gellért József

Búcsú a munkahelytől

Rákos Vontatási Főnökségen nyugdíjas-búcsúztatót tartottak márciusban. A vacsorával egybekötött ünnepségen ez alkalommal tizenöten búcsúztak el a főnökség munkahelyeitől. A bensőséges hangulatú rendezvényen a közvetlen munkatársak közül mintegy százan jelentek meg.

Buzál Ferenc, a főnökség vezetője rövid beszédében köszönte meg a nyugalomba vonulók hosszú éveken át végzett fáradságos munkáját, majd *Zombori János*, a szakszervezeti bizottság titkára és *Simon András* párttitkár méltatta munkásságukat.

Az ünnepség hivatalos része után a részvevőknek *Phur Lajos* négytagú, vasutas dolgozókból álló zenekara biztosította a jó hangulatot.

LAKÁSCSERE

— Debreceni „Új élet parkban" levő másfél szobás, modern, erkélyes, napsütéses szövetkezeti lakásomat elcserélném budapesti hasonló szövetkezeti vagy tanácsra megegyezéssel. Érdeklődni lehet.: Tóth Margit 318—190/138 mell., naponta 8.30—12 óra között vagy este 6—8 óra között a 642—043-as telefonon.

— Elcserélném budai 1 szoba komfortos lakásomat (Óbuda vagy Krisztina) szoba-konyhás, vagy garzonra csak MÁV alkalmazottal. Érdeklődni lehet: 158—067 telefonon 16—18 óra között.

— Budai 1 szoba komfortos lakásomat elcserélném óbudai vagy zugligeti 1 szoba komfortosra, MÁV alkalmazottal. Érdeklődni lehet: 158—067 telefonon 16—18 óra között.

— Elcserélném Dunakeszi gyártelepi 2 szoba komfortos, gázfűtéses, I. emeleti napos, kertes (a kertben garázs) vállalati bérlakásomat. A szobák egymásba nyílnak és különbejáratúak is. Kérek: budapesti 1 szoba komfortosat, lehet társbérleti nagy szoba is. Érdeklődni lehet: Hidvégi Károly Dunakeszi Járműjavító, 492—702, vagy 493—193 139 vagy 140-es mellék.

Juhász Lajos:

A járműszerelő szakma kiváló tanulója

Hazánk felszabadulásának 29. évfordulója tiszteletére, a vasúti járműszerelő szakmában az idén is megrendezték az immár hagyományos *Szakma kiváló tanulója* verseny országos döntőjét. A versenyre a budapesti 24. sz. Kilián György Szakmunkásképző Intézetben és a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzemben került sor.

Marschalkó Gusztáv, a Szakmunkásképző Intézet igazgatója és *Fenyvesi István*, a Landler Jenő járműjavító igazgatója üdvözölte az ország területéről megjelent versenyzőket és a versenybizottság



Juhász Lajos vizsgamunkáján dolgozik

tagjait. Ezután *Császár Bertalan*, a versenybizottság elnöke ismertette a verseny lebonyolításának módját, az írásbeli és a gyakorlati feladatokat.

A versenyzők magasszintű elméleti és gyakorlati felkészültségről tettek bizonyságot. A versenybizottságnak nehéz feladata volt a helyezések megállapításánál, mert a tanulók mind elméleti, mind gyakorlati feladataikat jól és közel azonos szinten oldották meg.

A *Szakma kiváló tanulója* versenyen első helyezést ért el *Juhász Lajos*, a 24. sz. Szakmunkásképző Intézet és a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem tanulója, aki elnyerte az arany emlékplakettet. Ezenkívül kéthetes külföldi utazásban és 700 forint jutalomban részesült. Szakoktatója: *Hegedüs István.*

Második helyen végzett és ezüst emlékplakettet kapott, továbbá kéthetes belföldi üdülésben és 500 forint pénzjutalomban részesült *Bíró Bertalan*, a 101. sz. Szakmunkásképző Intézet és a miskolci járműjavító tanulója. Szakoktatója: *Füvesy Tivadar.*

Harmadik helyezést ért el, bronz emlékplakettet kapott és 800 forint pénzjutalomban részesült *Toma Tibor*, a 24. sz. Szakmunkásképző Intézet és a Landler Jenő járműjavító tanulója.

A helyezések kihirdetése után *Bálint László* a járműjavító szakosztály osztályvezetője az első öt helyezettnek 1200—1400 forint összegű pénzjutalmat adott át.

A jutalmakat március 29-én a vasas szakszervezet székházának dísztermében *Szücs Istvánné*, a KISZ KB titkára és *Buda István* munkaügyi minisztériumi államtitkár adta át.

A tapasztalatokat értékelve meg kell jegyezni: a verseny még eredményesebb lehetett volna, ha valamennyi vasúti szolgálati hely, ahol járműszerelő szakmunkástanulót képeznek, elküldheti legjobb tanulóját. *A megyei tanácsok művelődési osztályai, akiknek irányítása alá tartoznak a szakmunkásképző intézetek, megyénként csak egy tanuló indulását engedélyezték.* Lehet, hogy más szakmában ez helyes, de a vasút szervezeti felépítése szerint ez hátrányos a tanulókra nézve. Ezen a jövőben feltétlenül változtatni kell.

Sebestyén János

A szerkesztőség üzeni

Czeglédi Sándor, Varga Józsefné Debrecen; Kondics József Sárvár; Csizmazia Béláné Szombathely; Szücs Ferenc Hatvan; Fogas Pál Szentes; Németh Pál Szerencs; Bódogh Mihály Dombóvár; Szládi Sándor, Gellért József Szeged; Fekete László, Sepsi Gyula, Uglyai Sándor Miskolc; Pintér Lajos Vácrátót; Bálint István Kecskemét; Bognár Károly Tapolca: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Drotárcsik Ágostonné Nyíregyháza; Maloun Ferenc Veszprémvarsány; Szilágyi Dezső Debrecen; Bóta András Miskolc; Turbók Vincéné Csorna; Berecz Zoltán Sopron: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

A 11. számból: 101886/1974. Csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezéséről szóló rendelet módosítása.

Pályázati felhívás oktatói állásokra.

A 12. számból: 430/69/1973. A közlekedő vonatok tűzvédelme, a vonatok közlekedése közben keletkezett tűzeseteknél követendő eljárás.

102521/1974. A szellemi tevékenységet folytatók jövedelemadójáról szóló utasítás módosítása.

Felhívás számviteli tanfolyamokra történő jelentkezésre.

FELHÍVÁS!

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan Budapesten rendezi meg a *XXIV. 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 1974. június 10-ig kell eljuttatni a kiállítás rendezőbizottságához: *1801 Budapest, VIII., Népszínház utca 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 díjazásukra. Szakszervezetünk elnöksége a következő díjakat adja ki:

FESTÉSZET

1. A legjobb tematikus festmény vagy grafika 1600 Ft
2. A legjobb emberábrázolás festményben vagy grafikában 1300 Ft
3. A legjobb munkaábrázolás festményben vagy grafikában 1200 Ft
4. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló festmény vagy grafika 1000 Ft
5. Legjobb tájkép 500 Ft

SZOBRÁSZAT

1. Legjobb emberábrázolás 1500 Ft
2. Legjobb munkaábrázolás 1200 Ft
3. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló mű 1000 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

HÍREK

— MÁRCIUS 27-ÉN TARTOTT KIBŐVÍTETT ÜLÉSEN ÉRTÉKELTE 1973. évi tevékenységét Záhony állomás szakszervezeti bizottsága. A műhelybizottságok titkárain kívül részt vettek ezen az ülésen a szakvonali vezetők is.

— **Március 1-én** befutott az első szerelvény a Zala Bútorgyár saját iparvágányára. A 3,9 millió forintos költséggel épült iparvágány a zalaegerszeg—zalalövői vonalból ágazik ki. A gyár napi bútorfeladása eléri a 18—20 vagont.

— NEGYVENHÁROM NYUGDÍJAST BÚCSÚZTATTAK a miskolci vontatási főnökségnél. A szolgálat évtizedeiben végzett eredményes munkájukért Hernádi István, a főnökség vezetője mondott köszönetet a nyugdíjasoknak, akiket egy-egy szép kristályvázával ajándékoztak meg.

— **Összeköttetés az atomerőműhöz.** Az anyagok és berendezések szállításának biztosítására vasúti összeköttetés épül Dunaföldvár és a paksi atomerőmű között. A vasútépítés első lépcsőjeként mintegy két és fél kilométeres szakaszon, partvédelmi munkálatokba kezdett az Alsó-Dunavölgyi Vízügyi Igazgatóság. 1975. májusáig hetvenkétezer köbméter homokos kaviccsal és százötezer tonna kővel erősítik meg a Dunapartot a szükséges szakaszon.

— A JÁSZKISÉRI GÉPÁLLOMÁSON ÉS GYÖNGYÖSÖN, a Váltó- és Kitérőgyárban tettek látogatást a vasúti főosztály munkásőrei. A gépállomáson a pályaépítő gépek javítását, a kitérőgyári sínhegesztő üzemben a 120 méteres sínek hegesztését, a nagy teljesítményű, szovjet gyártmányú sínhegesztő gép működését tekintették meg.

— **Fénysorompó váltotta fel a hagyományos sorompót Zalabéren.** Az 1 millió 200 ezer forintos költséggel épített fénysorompó üzembe helyezését a nagy közúti és vasúti forgalom tette indokolttá. Az új szerkezet kifogástalanul működik.

— HETVEN FIATAL VASUTAS VETT RÉSZT a hatvani vontatási főnökségen megtartott ifjúsági parlamenten. Ez alkalommal ünnepélyes keretek között adták át Kovács István fiatal lakatosnak a „kiváló dolgozó" jelvényt, négy fiatal pénzjutalomban, három jutalomszabadságban részesült, öt idősebb dolgozót is megjutalmaztak, akik kitűnnek a fiatalok szakmai nevelésében.

— **Huszonöt nyugdíjba vonuló vasutast búcsúztattak** Celldömölk állomáson, a szakszervezeti bizottság és az állomásfőnökség közös rendezvényén. Az szb., a műhelybizottságok és a dolgozók kisebb ajándékokkal kedveskedtek nyugdíjba vonuló munkatársaiknak.

— A NYUGDÍJASOK ÖZVEGYEIRŐL. A SAJÁT JOGÚ NYUGDÍJAS NŐKRŐL az idei nemzetközi nőnap alkalmával sem feledkezett meg a kecskeméti pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága. A részükre szervezett találkozón 22-en voltak jelen, s a kedves kis ajándék. Bíró Pál köszöntő szavai feledtették a korral járó gondokat.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

1068 Bpest, VI., Benczúr utca fl.

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

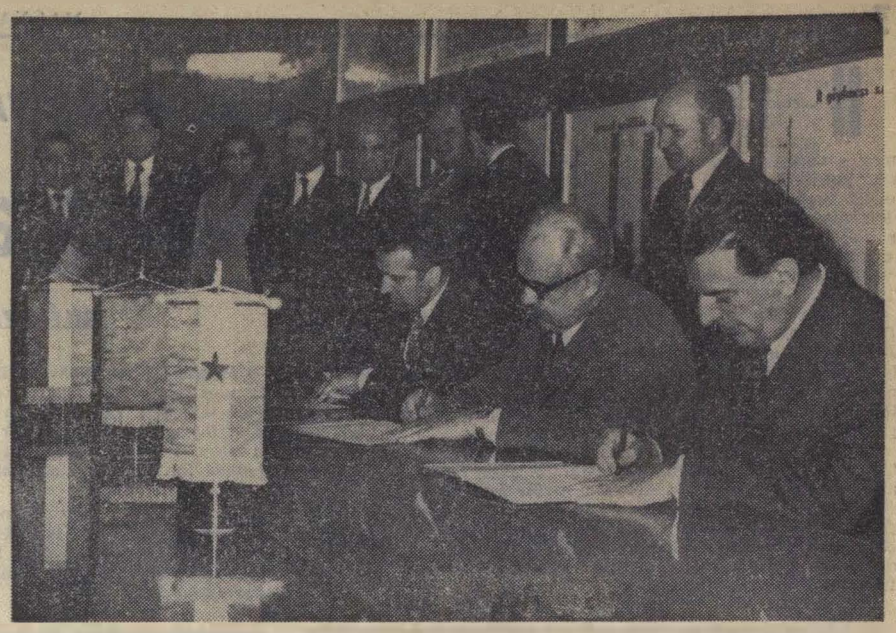
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. ÁPRILIS 18.



A tanácskozáson részt vevő vasutak vezetői jegyzőkönyveket. (Tudósítás a 3. oldalon.)

Záhonyban aláírják a megállapodásról szóló (Laczkó Ildikó felv.)

Az elnökség napirendjén:

A MÁV 1973. évi munkavédelmi tevékenysége

A szakszervezet elnöksége április 11-i ülésén megtárgyalta az 1973. évi eredmények alapján adományozandó kollektív kitüntetésekre vonatkozó javaslatot és határozott a kitüntetendő vállalatokat, csomópontokat, szolgálati főnökségeket, szocialista brigádokat és KISZ-szervezeteket illetően. A határozatot lapunk más helyén ismertetjük.

Megtárgyalta és elfogadta a *MÁV-kollektív szerződést* módosító függeléket. A függelék aláírása után a legfontosabb változásokról lapunkban hírt adunk.

Napirenden szerepelt a *MÁV 1973. évi munkavédelmi tevékenységéről szóló beszámoló vitája*, amelynek előadója *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes volt.

A tények azt bizonyítják, hogy *az elmúlt évben tovább javult a vasutasdolgozók munkakörülménye, szociális ellátottsága.* A vasútra mindinkább a műszaki, technikai fejlődés, a modernizáció, a magasabb szakmai műveltséggel rendelkező dolgozó lesz a jellemző, amely a termelési eredményekben egyre inkább realizálódik. Ez az állapot párosulva a szociális, egészségügyi, munkavédelmi beruházásokkal, az oktatás, nevelés színvonalának javulásával, a baleseti helyzet kedvezőbb alakulásában is pozitívan jelentkezik.

A számottevő eredmények ellenére sem lehetünk azonban elégedettek — állapította meg az elnökség. Mindennapos gyakorlattá kell tenni a termelés és a munkavédelem megbonthatatlan egységét. *Szükséges a munkavédelmi propaganda még hathatósabbá tétele*, az új berendezésekhez, gépekhez, eszközöknek megfelelő technológiák mielőbbi bevezetése.

A csökkenés ellenére sem kielégítő a baleseti helyzet. *Mindenekelőtt a megelőzésre kell fektetni a hangsúlyt.* Emellett szükséges többet törődni a balesetet szenvedettekkel, kezdve a lelkiismeretes, a valódi okokat feltáró balesetvizsgálattól a károsultak kártalanításáig. *Semmilyen indokkal nem engedhető meg, hogy a tervezett szociális, egészségügyi, munkavédelmi beruházások elhúzódjanak, vagy még rosszabb esetben, elmaradjanak.* A termelési eredmények értékelésénél mindenkor figyelemmel kell lenni a munkavédelmi helyzet mikéntjére. A munkavédelmi előírásokat, ha kell, adminisztratív intézkedésekkel is biztosítani kell. Emellett tovább kell javítani a propaganda- és nevelő tevékenységet.

Az elnökség nosszas vita után határozatban rögzítette a szolgálati vezetők és a szakszervezeti szervek feladatát, majd egyéb kérdésekben határozott.

1973. ÉVI KIEMELKEDŐ MUNKÁJUKÉRT

Kitüntetésben részesített szolgálati helyek

A vasút 1973. évi áruszállítási tevékenységét alapvetően a népgazdaság szállítási igényeinek kielégítése, valamint a nemzetközi munkamegosztásból reá háruló feladatok végrehajtása szabta meg. *Az áruszállítás volumene különösen az export- és tranzitforgalomban mutatott jelentős fejlődést.* A belföldi szállítás emelkedésének üteme és volumene a vasúti teherkocsipark szállítókapacitásának függvényében alakult.

A múlt esztendőben elszállított *360 millió utas és a 122 millió tonna áruékesen bizonyítja, hogy a vasutasok eredményesen dolgoztak.* A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium is figyelembe vette a MÁV kiemelkedő eredményeit s az elmúlt évi 16-tal szemben 20 szolgálati helyet részesít kiváló kitüntetésben. Eszerint kiemelkedő eredményeik alapján az alábbi vasúti csomópontok, illetve főnökségek és üzemek nyerték el a *Kiváló vasúti csomópont, Kiváló főnökség* és *Kiváló üzem* kitüntető címet a vele járó pénzjutalommal.

Kiváló vasúti csomópont

kitüntető címet nyertek: Miskolc, Debrecen, Budapest Nyugati, Szolnok, Pécs, Dombóvár, Békéscsaba, Nyíregyháza, Celldömölk, Szeged, Székesfehérvár, Veszprém, Záhony és körzete csomópontok.

Kiváló főnökség

kitüntető címet nyertek: Budapesti Építési Főnökség, Dombóvári Építési Főnökség, Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség, Nagykanizsa Pályafentartási Főnökség.

Kiváló üzem

kitüntető címet nyertek: MÁV Debreceni Járműjavító Üzem, MÁV Miskolci Járműjavító Üzem.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyeleti hatáskörébe és a vasutas-szakszervezethez tartozó két vállalat, az *Utasellátó* és a *Fa-anyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* is kiemelkedő eredményeket ért el az elmúlt esztendőben. A két vállalat közül a Fanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat *Kiváló vállalat* kitüntetésben, az Utasellátó Vállalat pedig *Miniszteri elismerésben* részesült.

Az 1973. évi eredményeik alapján a kiváló cím kitüntetésre javasolt szolgálati helyek közül az alábbi csomópontokat és üzemet a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Vörös Vándorzászló kitüntetésben részesítette:

1. **Miskolc vasúti csomópont**
2. **Debrecen vasúti csomópont**
3. **Bp. Nyugati vasúti csomópont**
4. **MÁV Miskolci Járműjavító Üzem**

Dicsérő oklevél elismerésben részesülnek

A kiváló kitüntetésre javasolt szolgálati helyeken túlmenően a közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő oklevél elismerésben részesíti: MÁV Kitérőgyártó Üzem Gyöngyös, MÁV Építési Géptelep Főnökség, MÁV Tervező Intézet.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége 1973. évi eredményeik alapján 35 szolgálati helyet részesített *Dicsérő oklevél* elismerésben. A kitüntetésben részesült szolgálati helyek névsorát igazgatóságonként az alábbiakban ismertetjük:

Budapesti Vasútigazgatóság:

Budapest Déli, Cegléd, Rákos, Vác csomópontok, Bp. Jobbparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

Miskolci Vasútigazgatóság:

Berente, Eger, Vámosgyörk vasúti csomópontok, Miskolc Pft. Főnökség, Hatvan—Füzesabony Pft. Főnökség, Füzesabony, Ózd, Hidasnémeti állomások, Miskolc BAÜFF.

Debreceni Vasútigazgatóság:

Püspökladány vasúti csomópont.

Szegedi Vasútigazgatóság:

Szentes, Vésztő vasúti csomópontok, Szentes Építési Főnökség, Kiskunfélegyháza állomás.

Pécsi Vasútigazgatóság:

Bátaszék vasúti csomópont.

(Folytatás az 5. oldalon.)

1974 ÁPRILIS 1-TŐL

Milyen munkakörökben emelték a vasúti dolgozók bérét?

1974-ben bérfejlesztésre a központi bérintézkedésből a vasút egyes munkaköreire adott összeg és a költségvetésből biztosított preferencia összege áll rendelkezésünkre.

Az állami szektor ipari és építőipari, valamint kivitelező építőipari tevékenységet végző munkásai és közvetlen termelésirányítói béremeléséről szóló 1007/1974. (III. 6.) kormányhatározat *a vasút területén a vontatási, a pályafenntartási és a távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat munkás állománycsoportú dolgozóira, valamint a közvetlen termelésirányítói munkakörökbe (a műszaki irányítói I., II., III. bértétel) besorolt dolgozókra (művezető, művezető jellegű munkakörök) terjed ki.*

A határozat szerint a vontatási szakmunkások és a közvetlen termelésirányítók bérét átlagosan *8 százalékkal*, a betanított és segédmunkásokét átlagosan *4 százalékkal*, a pályafenntartási, távközlési szakmunkások és közvetlen termelésirányítók bérét átlagosan *6.5 százalékkal*, a betanított és segédmunkásokét pedig *3 százalékkal* kell megemelni 1974. április 1-től.

Az igazgatóságokon a keretösszegek felbontása folyamatban van. Helyes, ha a szakszervezeti bizottságok egyrészt szb-ülésen, másrészt az érintett munkás-művezetői kollektívákkal a felhasználás elveit és módszereit a döntés előtt megvitatják.

Az egyéni béremelés mértékénél helyes, ha figyelembe veszik a végzett munka jellegét, minőségét, a munkahelyi magatartást, és a belső arányokat ezek alapján alakítják ki.

A béremelés végrehajtása során figyelemmel kell kísérni *a 3. és 4. munkakörülményi fokozatba sorolt dolgozók, valamint ezen belül a nők helyes bérarányait is.*

A vasút 1974-re 4 százalékos preferenciát kapott. Ebből az ipari és építőipari — tehát a 10. és 6. szakosztály ipari üzemei, valamint a 6., 7., 9. szakosztályhoz tartozó építési főnökségek dolgozói *részesültek 6 százalék bérfejlesztésben 1974. január 1-i hatállyal.*

Április 1-től béraránosításra kerül sor *a közlekedési tevékenység végrehajtó és alkalmazotti dolgozói körében is.* A keretösszegek az egyes gazdálkodó egységek (igazgatóságok, közvetlen alárendelt főnökségek stb.) részére — a területi gazdálkodás elve alapján egy összegben kerültek kiadásra. Az igazgatóságok a területi bizottságokkal a felhasználás belső szabályozását úgy készítsék el, hogy a bérproblémák, belső aránytalanságok csökkenjenek.

A MÁV és a vasutasszakszervezet vezetői foglalkoznak az utazószemélyzet utazási teljesítményétől függő díjazásának vizsgálatával, illetve emelésének lehetőségével is.

Az 1974. évi források korlátozott volta a felsorolt fejlesztési lehetőségeket biztosítja. *Így most nem kerülhetett sor a tervezett szombat-vasárnapi pótlék részleges bevezetésére.*

A központi bérintézkedés, valamint az 1974. évi fejlesztési lehetőségek *jelentős mértékben hozzájárulnak a vasutas dolgozók bérszínvonalának növeléséhez.* Ha az üzemek, szolgálati főnökségek nagy körültekintéssel, emberséggel járnak el a jelentős összegek felosztásánál, nagyban elősegíthetik az esetleges belső aránytalanságok megszüntetését, a munkaerőhelyzet stabilizálódását.

Szádóczky István

HARMADSZOR IS

Hegyeshalomban maradt a vándorzászló

A *Hegyeshalom* és *Rusovce* állomás közötti nemzetközi határforgalmi szocialista munkaversenyben — most már egymás után háromszor — a magyar vasutasok értek el jobb eredményeket. Az utóbbi fél év adatai szerint a hegyeshalmiak *Orosházi Ferenc* állomásfőnök irányításával minden vonatkozásban teljesítették a határállomás dolgozói elé kitűzött 1973. évi tervfeladatokat. A munka- és üzemszervezésben rejlő lehetőségek következetes feltárása, illetve alkalmazása révén sikerült megszüntetni a különböző szolgálati helyekről kirendelt dolgozók foglalkoztatását, annak ellenére, hogy az országok közötti tranzitforgalom tovább növekedett.

A hegyeshalmi kultúrteremben megtartott ünnepélyes értékelésen a részvevők — köztük *dr. Fehér István* igazgatóhelyettes és *Ladislau Poór*, a CSD pozsonyi igazgatóságának helyettes vezetője — a magyar vasutasok elmúlt félévi munkáját különösen az alábbi három tényező alapján ítélték jobbnak:

1. A fuvarokmányok kocsinkénti kezelési ideje 2.11 percre csökkent.

2. A kereskedelmi hiányosságok miatt visszautasított kocsik száma mintegy 40 százalékkal volt kevesebb, mint az előző félévben.

3. A belépő vonatok tartózkodása egy órával rövidült a korábbi versenyidőszakhoz képest, ezzel a hegyeshalmi vasutasok lényegesen gyorsították a vonatok továbbítását.

A hegyeshalmiak tehát már egymás után harmadszor hódították el, illetve tartották meg a vándorzászlót.

Első negyedévi előzetes

A vasút 90 millió 816 ezer utast és 30 millió 832 ezer tonna árut szállított

A napokban készült el a MÁV első negyedévi, fontosabb teljesítményi és műszaki-gazdasági mutatóinak előzetes értékelése. Eszerint a vasút

1974 első három hónapjában 90 millió 816 ezer utast szállított.

Ez a teljesítmény a bázisidőszakhoz képest 0,8, a tervhez képest 0,9 százalékos többletteljesítést jelent.

A személyszállítási teljesítményre jellemző mennyiségi mutatószámok mellett kedvezően alakult a vasúti menetdíjbevétel is. *A minőségi mutatók közül az átlagos utazási sebesség 36.4 km/óráról 37,6 km/órára emelkedett.* Ha kismértékben is, de javulást mutatnak a vonatok menetrendszerű közlekedésére jellemző adatok is.

A szokatlanul enyhe időjárás jó hatással volt az előszállításokra. A MÁV 1974 első negyedévében

30 millió 832 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázisidőszakot 9,7 százalékkal, a tervet pedig 9,9 százalékkal

teljesítette túl. A többletteljesítés mintegy 280 millió forint többletbevételt jelent.

Különösen nagy szállítási igény jelentkezett kavicsból, amelyből az elszállított mennyiség *a bázisidőszakot közel 400 ezer tonnával haladta meg.*

Az áruszállítás minőségi mutatói közül csupán a tehervonati menetrendszerűség kismértékű, 1,4 százalékos javulása, valamint a teherkocsik átlagos fordulóidejének 3,2 százalékos csökkenése mondható kedvezőnek.

A jó eredmények ellenére az áruszállítási feladatok megoldását továbbra is akadályozta az elegymozgás egyes időszakokban tapasztalt lelassulása, továbbá a bázisidőszakhoz viszonyított szokatlan fuvarozási igénynövekedés, amelyek gyakran kocsikiállítási zavarokat okoztak.

A géprevárások száma a negyedév során

mintegy 27,4 százalékkal, a vonatácsorgás pedig közel 17 százalékkal nőtt

az elmúlt év azonos időszakához képest. Ez megengedhetetlen.

A jelenlegi, valamint az elkövetkezendő időszak szállítási teljesítményei az egész év szállítása szempontjából lényegesek. Mindezek aláhúzzák az előszállítás fontosságát.

Alapvető feladat, hogy a jövőben, jó együttműködéssel, a korszerű vonóerő jobb kihasználásával, a kirakások fokozásával, *minden körülmények között tegyünk eleget a jelentkező belföldi, export-import és tranzitszállítási igényeknek.*

1904. április 19.

Megálltak a vonatok

EMLÉKEZÉS AZ ORSZÁGOS VASUTASSZTRÁJK 70. ÉVFORDULÓJÁRA

Hetven évvel ezelőtt, *1904. április 19-én este 8 óra 14 perckor* Rákosrendezőn elkezdődött az évszázad addigi legnagyobb, legjelentősebb munkabeszüntetése Magyarországon. A vasutassztrájk tízezreket mozgatott meg s napokra megbénította az ország gazdasági vérkeringését. Politikai jellegű esemény volt, hiszen a sztrájkolók nem egyik vagy másik tőkés vállalkozóval, hanem magával a gyűlölt államhatalommal kerültek szembe. Szenzációként hatott, s híre órák alatt eljutott az ország legtávolabbi zugába is. A dolgozó kisemberek mindenütt együttérzéssel fogadták, s a vasutasokat a kormányzati önkény, a zsarnokság megdöntőiként üdvözölték.

A sztrájk Európa-szerte élénk visszhangot váltott ki. A MÁV forgalmának megbénulásával ugyanis megszakadt Nyugat- és Közép-Európa vasúti összeköttetése a Balkán országaival. Bécsben a magyarországi forradalomról szóló hírek keringtek. Európa vasutassága rokonszenvvel kísérte, s az üdvözlő táviratok mellett nagyobb pénzsegéllyel is támogatni kívánta a magyar kollegák közdelmét.

Miután a király aláírta a katonaköteles vasutasok bevonultatásáról szóló parancsot, a sztrájkolók ellen mozgásba lendült a nagybirtokos — nagytőkés Magyarország elnyomó gépezete.

A sztrájkot letörték, a harc mégsem volt hiábavaló. *A MÁV forgalmi dolgozói 1904-ben egyenesítették ki először derekukat és hirdették nyiltan követeléseiket.* Nagy iskola volt ez számukra s tanulságainak levonása sokakat közelített a szocialista munkásmozgalomhoz.

Őfelsége és a vasutasok

A vasutasok 1904. február 28-i gyűlése a következő táviratban kérte fizetésrendezési mozgalmuk támogatását I. Ferenc Józseftől:

„A Magyar Királyi Államvasút sok ezer alkalmazottja mai szervezkedő gyülekezetéből legmélyebb hódolattal járul Felséged magas tronusa elé, aki az igazságnak magasztos forrása, az elnyomottaknak utolsó menedéke, aki atyai szeretetével, népeinek minden osztályát felöleli. A Magyar Királyi Államvasutak alkalmazottairól, az állam gazdaságának örökké mozgósított seregéről az állam mostohán gondoskodik. Súlyos kötelességeinkkel szemben jogi és anyagi helyzetünk nincs biztosítva, nélkülözés és gond az osztályrészünk. A fegyveres hadseregnek békében és háborúban egyaránt hűséges társai, önfeláldozó és nélkülözhetetlen segítői esedezünk Felséged előtt, hogy atyai gondoskodásában, amellyel fegyveres hadseregét boldogítja, bennünket is részesíteni kegyeskedjék, hasonló szolgálati pragmatikát, javadalmazást és előrehaladást biztosítva nekünk, mint Lajtán túli kartársainké. *Felségedhez emeljük szivünket, reményünket és bizodalmunkat.* A Magyar Királyi Államvasutak alkalmazottainak szervezkedő gyűléséből legmélyebb alattvalói hódolattal."

A király válasza sokáig késett, ám a vasutassztrájk idején megérkezett. Őfelsége elrendelte a sztrájkoló vasutasok mozgósítását:

„Parancsolom, hogy a közös hadseregnek, (haditengerészetnek) a magyar állam területén levő vasutasok szolgálatában álló magyar honos tartalékos havidijasai és legénysége, valamint a honvédségnek ugyanilyen tartalékos és póttartalékos havidijasai és legénysége a közös hadsereg illetve a honvédség részleges kiegészitésére behivassanak és szolgálattételre a Magyar Királyi Államvasutakhoz beosztassanak."

Kelt Bécsben, 1904. április 22-én.

FERENC JÓZSEF

Nyiri Sándor
honvédelmi miniszter

A Népszava 1904. május 19-én *„A király és a vasutasok"* című glosszájában írta: „A hódolatra, a királyhűségre csattanós válasz volt ez (a királyi parancs) is, de a szóbeli felelet sem maradt el. Vasárnap fogadta a király a delegátusokat és egyikkel-másikkal beszélt néhány szót a termésről és hasonlókról. *Klobusitzky Jánossal a vasúti sztrájkról beszélt a király* és dicsérte a magyar kormány tapintatát és erélyét, amellyel a vasúti sztrájknak véget vetett. Kijelentette, a többi közt a király azt is, hogy az országot erélyesen kell kormányozni, mert különben szétmállik.

Ferenc József, amint látszik *II. Vilmostól* és *II. Miklóstól* tanul, pedig az „erélyes kormányzás" dicsérete ott se nagyon ütött be, legfeljebb nekünk.

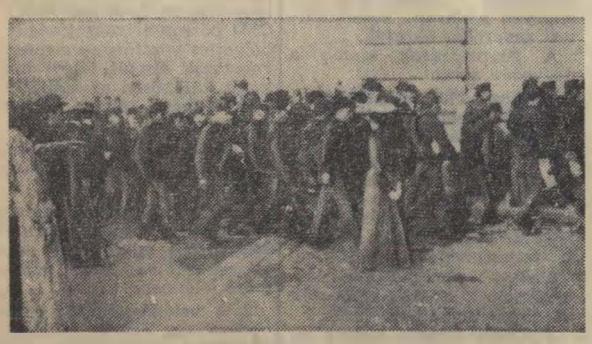
Nem lesz csoda, ha mi is, a vasutasok is tanulunk németországi elvtársainktól. Hiszen ki-ki attól tanul, akitől jónak látja."

Ady Endre a vasutassztrájkról

A francia fővárosban tartózkodó Ady reményét és nyugtalanságát tükrözi a *„Szilágy"* című lapnak küldött glossza.

„Párizs, április 30.

Ugye sztrájkolt a szilágysági vasút is, kedves szerkesztő úr? Két hét óta nem látok „Szilágy"-ot. Ugye sztrájkol mindenki odahaza, az én országomban? Mi, szegény magyar nomádok a nagy idegenségben iszonyú dolgokról fantáziálunk. Mi úgy sejtjük, hogy siralomvölgye a föld, melyet Magyarországnak neveznek. Úgy sejtjük, hogy vérben forog otthon minden szem,



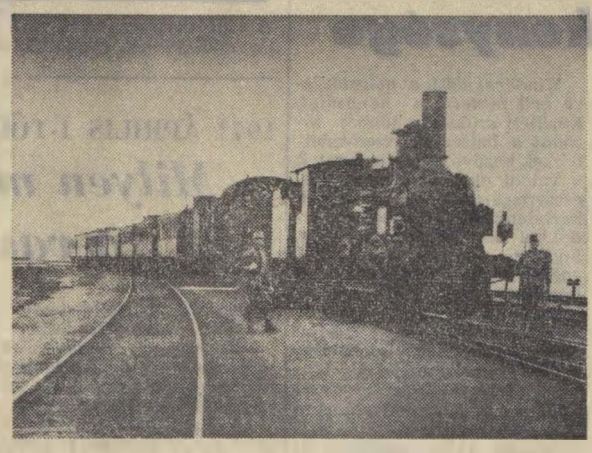
A vasúti szolgálatra mozgósított vasutasok katonaruhában érkeznek a Keleti pályaudvarra

s husángot emelget minden kéz. Tegnap délután egy kis miniszteri segédfogalmazó, szeretetreméltó budapesti fiú, ki tanulmányút címén kószálgat külföldön halálos sápadtsággal az arcán, állott előmbe a nagy bulváron:

— *Meglásd, hogy odahaza kiüt a forradalom ...*

Rendes szimptóma ez a rémlátás minden magyar ember nosztalgiás lelkében. Egy barátom itt élt Párizsban, mikor *Bánffy Dezsőt* fojtogatta volt az obstrukció. A magyar lapok sorai között iszonyú dolgokat sejdített meg az én barátom. Ő is forradalomról fantáziált s haza akart rohanni, hogy beálljon honvédnek.

Így voltunk s így vagyunk most mi is. Én magam is — a nyomorék, a mindig lázas és beteg, akinek, hejh, elég sok a maga nyomorúsága is s akinek talán éppen a fantáziája a végzete — fantáziálok, hogy nagy a baj, s tűnődöm, hogy nem jó volna-e hazamenni ...



Katonák őrzik a vonatot

„Itt valami nagy dolog készül"

Veres Péter: *Falusi krónika* című könyvében négy évtized múlva így idézte a sztrájk emlékét:

Az 1904-es esztendő nagy eseménye a vasutassztrájk volt. A mi szűz falusi népünk a vasúttal még akkor nem ismerkedett meg közelebbről ...

Így hát a nép nagy többsége előtt a vasút még félig-meddig idegen intézmény volt, s a vasutasok furcsa, egyenruhás urak.

Milyen nagy dolog volt hát, amikor ezek az egyenruhás urak egyszerre csak sztrájkba léptek. A nép úgy érezte, elmúlik a világ, itt már valami nagy dolog készül, ha még a vasutas urak is a nép mellé állnak.

„Mindenki velünk van", maholnap legyőzzük az urakat, egyesülünk, testvér lesz mindenki: iparos, vasutas és paraszt. S híres dal zengett a faluban és mezőkön mindenfelé: *„miénk lesz a jövő ..."*

... Annyira tele volt a sztrájk hangulatával a falu, hogy anyámék, nagyanyámék, mindenki arról beszélt. Pedig a cselédek és a pásztorok még sokkal távolabb állottak a szocialista eszmevilágtól, mint a munkások.

És én is láttam a mozdonyon katonákat, akiktől még akkor nagyon féltem, mert a csendőrökkel és mindenféle fegyveresekkel együtt a szegény nép ellenségeinek számítódtak.

Mostohaapám ... mindig mondogatta akkoriban: *„meglássátok, olyan belháború lesz, hogy úton-útfélen öli az ember egymást".*

Ha még ő is így beszélt, hogy beszéltek a többiek? *Úgy hogy most már csak az kéne, hogy kaszára, kapára, és neki az uraknak!* De hiába, nem tart össze a szegény ember! — sóhajtották azok, akik cselekedni szerettek volna, de nem tudták hogyan fogjanak hozzá. Mert a tömeg büntethetetlenségébe elmerülni, ahhoz sok parasztnak lett volna bátorsága, de megkezdeni, élre állni, az már nehéz dolog a magyar parasztnak.

A vasutassztrájkot igaz, katonasággal és bevonultatással, letörték, *de mindegy, most már érik a mi időnk."*

Dr. Landler Jenő védőbeszéde

Szemelvények *dr. Landler Jenő* védőbeszédéből a tizenhármak bűnperében:

Lehet-e elitélni e mozgalmat? A magam részéről csak csodálkozni tudok, hogy egy évtizeden keresztül ennyire megsanyargatott, megalázott, mesterséges eszközökkel rabszolgává aljasított, eladósodott osztály annyira-amennyire öntudatra tudott ébredni és rá merte magát szánni életfenntartása érdekében egy ily elhatározó tettre.

De még inkább csodálkozom afölött, hogy az a sok ostorcsapás, mely a munkában amúgy is agyongyötört testet érte, hogy az az összegyülemlett sok keserűség miként elégedhetett meg e csendes nyugodt mozgalommal: *hogy honnan meritették az emberek, kiknek teherré tették a munkáséletet, azt az önmérsékletet és miként lehetséges, hogy nem fogant meg a gondolkozástól elszoktatott agyukban az a gondolat, hogy bajukon csak úgy segithetnek, ha sirt ásnak a könnyelmüen rosszakaratú rendszernek, mely őket a kétségbeesés végső fokára juttatta, mely sirt ásott az ő emberi méltóságuknak, az ő és családjuk boldogulásának! (Tetszés.)*

Az önmegtartóztatást. a szerénységet látom én ebben tekintetes királyi törvényszék egyrészt, de látok benne bizonyos fokú rövidlátást is! Hát nem taníthatta meg őket egy évtized szomorú tapasztalata, hogy őket nem hallgatják meg, hogy az ő napnál fényesebb igazságuknak ebben a keretben érvény nem szerezhető?

Mozgalom?! Memorandum?! Deputáció?! Kérvényezés?! Nem mutatott rá egyenesen az átszenvedett múlt, hogy mindezeknek foganatja nem lehet!

És ők mégis e téren maradtak! Memorandumot készítettek ...: melyben felsorolják sérelmeiket, előadják égető bajaikat, kívánságukat, úgy azokat, amelyeket anyagi helyzetük javítása érdekében, mint azokat, melyeket emberi méltóságuk, társadalmi helyzetük érdekében szükségesnek, elódázhatatlannak tartanak ...

•

Bár kétségbeestek jövendőjük felett a vasutasok, látván e (fizetésrendezési törvény-) javaslatot, mégis maradtak továbbra is a kötelességtudó, szerény emberek s csak ahhoz az utolsó roncshoz folyamodtak, melyhez direkte nem mert eddigelé nyúlni az önkény: *gyülekezési jogukhoz.*

Nagygyűlés tartását határozták el. Nem az önmegtagadás netovábbja, a szerénység mintaképe a sok csalódás, megaláztatás, félrevezettetés után e határozat?

Vidéki központokon s Budapesten ... április 18-án megtartott gyűlésen elhatározzák a 20-i naggyűlést.

Kioltották a szívekből az utolsó reményt is...

S mit látunk ekkor, tekintetes királyi törvényszék?

A frivol játéknak eddigi eredményeiben elbizakodott, az emberi jogok lenézésében világtörténeti nevezetességre szert tenni akaró, fékevesztett hatalom hozzá mer nyúlni könnyelmű kézzel ehhez az egyetlen megmaradt emberi joghoz, a megélhetésétől megfosztott, emberi méltóságában megalázott, hitegetett, szép szavakkal dédelgetett, de tényleg agyonostorozott osztály eme utolsó mentsvárához: *megtiltja a gyűlést és felfüggeszti Turtsányit és Sarlayt, mert emberi mivoltuk tudatában és miniszterük szavában bízva, a gyűlést kérelmezni merészeltek!* (Tetszés.)

Ne csodálkozzék ekkor a királyi ügyész úr, hogy azok, akik — hogy az ő szavaival éljek — *„évtizedek óta becsülettel állották meg helyüket s a képességnek, pontosságnak, odaadásnak kiváló mértékét tanúsitották"*, végre gépekből emberekké válnak.

Ne csodálkozzék senki, ha az utolsó, egyetlen reménység kegyetlen összetépése után lehanyatlott az a munkában megkérgesedett kéz, és önkénytelenül is ökölbe szorult. (Tetszés.)

Ha tanácsot kér az a munkaedzett kéz a józan észtől vagy az érzékeny szivtől, akkor sem cselekedhetik másképp, mint cselekedhetett volna hát másképp, mikor eszétől és szívében élt utolsó reményétől megfosztották?

Kellett-e ehhez buzdítás? Ki mondhatja józan ésszel, hogy még izgatásra volt szükség?



Dr. Landler Jenő

Azok, akik pillanatonként az atyai pártfogó mezibe öltöztek szavukban, hogy aztán irtóztatóbb módon taposhassák el a felébresztett reményeket, azok csinálták a sztrájkot — kimondom bátran! — Kioltották a szívekből az utolsó reményt, s ezzel kioltották — ők oltották ki — a mozdonyban a tüzet!

„Egy ország, melyet odafektettek a halálos ágyba saját fiai, öntudatosan, szándékosan, a tébolyhoz közel járó könnyelműséggel ... Ezt tették. ide sodorták az országot éppen abban a minőségükben. melyre alapított bizodalommal létérdekeit tette le kezükbe az államhatalom. Értem ez alatt az ő közhivatali minőségüket."

Ráismer-e a királyi ügyész úr saját szavaira? Ezt mondta ő, ezt mondom én is: *Odafektették a halálos ágyba saját fiai, saját közhivatalnokai, a tébolyhoz közel járó könnyelműséggel!*

De ne feledkezzék meg a királyi ügyész úr, hogy vannak az államnak más fiai is, mint a vasutasok, jobban dotált édes fiai, mint e mostoha gyermekei ... Ezek kezébe van letéve az államhatalom, ezek a közhivatalnokok s a királyi ügyész úr is csak ezeket érthette igazán, mert neki is tudnia kell, hogy a vasutas nem közhivatalnok. (Tetszés.)

Nem színeztem az eseményeket. nem a fantázia működött beszédemben; *szomorú tényeket szólaltattam meg a maguk egyszerűségében*, másfél évtized verejtékáztatta eseményeit állítottam sorompóba a vád igen tisztelt képviselőjének invektívái ellen.

Mikor azt látom, hogy hazánkban húsz év óta alig változott az a rendszer. mely a magyar államnak egyetlen vagyonát, az államvasutakat uratlan jószágnak tekinti, *mikor azt kell olvasnom a pénzügyi bizottság ezidei jelentéséből, hogy a szükségesnél körülbelül húsz millió értékben több vasúti kocsit csináltatnak és mindazonáltal milliókat fizetnek a vagonkölcsönző gyáraknak kocsik használati dija fejében,* mikor Schóbert miniszteri tanácsos értekezéséből azt kell látnom. hogy húsz milliót meghaladó refakciát elajándékoznak minden gazdasági cél nélkül. másrészt meg azt tapasztalom. hogy *Poroszországban inkább rosszabb kocsikban utaznak, de egy vasúti takarítónőnek fizetése nagyobb, mint egy magyar államvasúti hivatalnoké* s Ausztriában is 19 millióval többet ad az állam a vasutasoknak, mint nálunk. s mindezekkel szemben odaállítom a magyar államvasutak éhenhaláshoz közelálló megalázott osztályát, melynek a kenyérért. igazságért vivott törvényes harcában szabadságát rabolták el avatatlan kezek: akkor nem ítélhetem el ezt a mozgalmat — nevezzük bár sztrájknak, vagy forradalomnak ...

Írta és összeállította:
Gadanecz Béla

A vád tanúi

Megrázó dokumentumok a chilei katonai junta kegyetlenkedéseiről

Chile sorsa önkéntelenül is elítélést vált ki az emberiségből. A világ több mint ötven jelentős személyisége, akik *Helsinkiben* összegyűltek, az érzelmieknél érthetően jelentősebb és elvibb feladatot tűztek maguk elé, amikor márciusban négy napot szenteltek a latin-amerikai ország tragédiáját hűen tükröző okmányok tanulmányozásának. Tanúsítják ezt az ülésszak napirendjén szerepelt kérdések: *az alapvető emberi jogok eltiprása, kivégzések, kínzások, politikai üldözések, a politikai foglyok helyzete, összeesküvés Chile népe és törvényes kormánya ellen, beleértve a külföldi beavatkozást.*

A nemzetközi bizottság gondos vizsgálatot végzett. Számtalan személy felszólalását hallgatták meg, köztük neves jogászokat, mint például *Jakob Sederment*, Finnország igazságügy miniszterét, *Ivone Tolman-Gyart*, a jogásznők nemzetközi szervezetének elnökét, *Pham Vanna Batyot*, a VDK legfelsőbb bírósága elnökét, *Arkagyij Poltorak* szovjet jogászprofesszort, a nürnbergi per részvevőjét és másokat. A nemzetközi bizottság tagjai előtt felszólaltak Chile politikai pártjainak vezetői is, mint például *Altamirano*, a szocialista párt főtitkára. Vallomást tett *Allende* özvegye. E személyek fasiszta önkényt megbélyegző felszólalásai nagyhorderejű dokumentális és pontos tényadatokon alapultak.

Végigjárták a poklok minden kínját

A legsúlyosabb vádiratot a fasiszta junta ellen azonban az a húsz egyénhány ember nyújtotta be, akik végigjárták a poklok minden kínját és szinte csodával határos módon érkeztek tanúvallomásra, a finn fővárosba.

A vád tanúi és a nemzetközi bizottság tekintélyes mennyiségű dokumentumanyaggal rendelkezik, amely leleplezi a junta bűncselekményeit és azt, hogy a junta külső imperialista erők támogatásával szervezte meg a fegyveres puccsot.

Ezek a tárgyi bizonyítékok, a világsajtó számos bizonyítéka — közte az amerikai sajtó számos beismerése, s különböző országokban kiadott feketekönyvek, sőt filmek.

Íme, az egyik ilyen tárgyi bizonyíték egy Venezuelában nemrég kiadott könyv. Szerzői kilenc fiatal venezuelai, főképp diákok, akik saját bőrükön ismerték meg a fasizmus szörnyűségeit.

Amerigo Gomez szociológiát tanult egy chilei egyetemen: „A csendőrök azzal szórakoztak, hogy belőttek az épületek ablakán, ahol az őrizeteseket tartották. *Az őrizeteseket szinte darabokra vágták.*"

Manuel Perez filmes:

„A katonai fasiszta puccs után letartóztattak és a csendőrlaktanyába szállítottak. Géppisztolyt szegeztek a mellemnek, s a fejem felett lövöldöztek. A torkolattüzek megperzselték a hajamat. Saját szememmel láttam, hogy ebben a laktanyában hat embert lőttek agyon. Ezután elvittek a Nacional-stadionba. Ott egy Dante fantáziájára valló jelenet részese voltam. Körülöttem csupa vérző áldozat, ütésektől feldagadt arccal. Aki elesett és nem tudott felkelni: *helyben agyonlőtték.* Éjszakánként géppisztolysorozatokat és motorzúgást hallottunk. A hullákat szállították el teherautókon.

Elena Amaro építészmérnök-jelölt:

„Naponta hozták az újabb és újabb áldozatokat. A bejárat előtt hatalmas embertömeg ácsorgott — hozzátartozóikat keresték. Már ismertem egy asszonyt, aki naponta ott volt, hogy megtalálja három fia holttestét, akiket a csendőrök az ő szeme láttára lőttek agyon. 14, 16 és 20 évesek voltak."

A cellában egyik forradalmi dalát énekelte

Victor Jarának, a közismert chilei énekesnek, a forradalom költőjének özvegye férje meggyilkolásáról számolt be. A magas, vékony asszony szeme tágra nyílt, amint a rémületről beszélt:

„Szeptember 11-e délelőttjére volt kitűzve a santiagói Műszaki Egyetemen a *Polgárháború elkerüléséért* című kiállítás, megnyitása, amire *Salvador Allende* elnököt is meghívták. Victornak dalait kellett volna énekelnie. Amikor férjem a fordulat első eseményeiről értesült, nem volt hajlandó tudomásul venni a helyzet súlyosságát. Elköszönt tőlem, két kislányunktól, fogta a gitárját és elment. Este egy ismeretlen nő hívott fel telefonon, aki közölte velem, hogy férjemet letartóztatták.

Nyomban az angol követségre rohantam segítségért. Azt válaszolták, hogy nekem nagyon szívesen segítenek, de a férjemnek nem. mert nem angol alattvaló. *18-án reggel egy férfi jött hozzám a hírrel, hogy férjem már három napja a központi hullaházban van.* Odamentem. A hatalmas földszinti terem tele volt egymásra dobált holttestekkel. Nagy részüknek még mindig hátra volt kötözve a keze. Victort nem találtam köztük. Felmentem az első emeletre. A lépcsőn is halottak feküdtek. *Fent megtaláltam Victor holttestét.*

Sokkal később, a stadionból kiszabadult emberektől megtudtam, hogyan pusztult el. Ütlegelni kezdték, minden vallatás nélkül. A tiszt ráparancsolt, hogy kiáltsa: *éljen a junta!* Ehelyett egyik forradalmi dalába kezdett. Szétzúzták a csuklóját, hogy lássa, ha életben hagynák, sem tud gitározni többet. Ezt a dalt, az utolsó kihallgatás előtt a cellában még társaival együtt elénekelte.

Miután a stadionban megölték. a Rinco kerület egyik utcájában az aszfaltra dobták, hogy azt mondhassák: *Victor Jara géppisztollyal támadt a katonákra. Azok közül, akiket a stadionban öltek meg, rengeteg emberrel tettek így ...*"

Testüket tűzzel égették...

Juventino Velasquez, a zömök, cserzett arcú. kékesfekete hajú mapuche indián Chile legjogfosztottabb lakosságának nevében vádolja a juntát. Élete valamennyi kormány alatt elviselhetetlen volt. Egy fajgyűlölő törvény „nem teljes értékűeknek" nyilvánította az indiánokat. s nap mint nap kitette őket a faji megkülönböztetésnek. *Azon a kiterjedt területen, ahol a mapuche indiánok élnek, Salvador Allende kormányzása alatt új élet vette kezdetét.* A mapuche indiánok az ország teljes jogú állampolgáraivá lettek, felépítették számukra Chile egyik legjobb kollégiumát, orvosok, pedagógusok. agronómusok százai siettek indián testvéreik megsegítésére.

A fasiszta puccs széttépte a mapuche indiánok álmait a boldog életről. Az analfabétizmus felszámolására létesített iskolákat bezárták. a föld ismét visszakerült a nagybirtokosok tulajdonába. Az indiánokat pedig vallatásoknak vetették alá: *először kitépdesték körmeiket, majd testüket tűzzel égették ... aztán leöldösték őket, s holttestüket helikopterről szórták szét. Juventino Velasquez szeme láttára több parasztot felfeltek egy hajóra, amelyet aztán elsüllyesztettek.*

A parasztokkal együtt meggyilkolták azokat az embereket, akik segítették őket az új élet építésében, szocialistákat, kommunistákat, radikálisokat ... *Az orvosokat azért ölték meg, mert gyógyították a parasztokat, a tanítókat azért, mert elhozták nekik a szellem napvilágát.*

A katasztrófa szélén

A chilei Népi Egység-kormány, az ország törvényes kormányának megdöntése óta eltelt hat hónap alatt *a katonai junta a katasztrófa szélére sodorta az országot. A megélhetés legalább 900 százalékkal drágult.* A dolgozók felháborodásának elnyomása érdekében a junta véres megtorlásokhoz folyamodik.

A puccsisták el akarják ítélni a törvényes hatalom képviselőit. Haditörvényszék elé állítják a dowsoni foglyokat, köztük *Luis Corvalán* szenátort, a Chilei KP főtitkárát, *Clodomiro Almeidát*, az Allende-kormány külügyminiszteré, a szocialista párt kiemelkedő képviselőjét, valamint a Népi Egység koalíció és a szakszervezetek sok más személyiségét.

A chilei katonai junta bűncselekményeit kivizsgáló nemzetközi bizottság záróokmánya nem korlátozódott csupán a határozott tiltakozásra. Az okmány egyidejűleg és gondosan tudományos alapokon elemezte ki a független fejlődés útjára lépett népeket fenyegető antidemokratikus és neokolonialista erők stratégiáját és módozatát.

A *Pinochet* tábornok és tettestársai felett ítéletet hirdető erkölcsi bíróság munkája még nem ért véget. A bizottság folytatja munkáját, mindaddig, amíg erre szükség lesz.

Genrich Borovik
és
Karen Hacsaturov
az APN tudósítói

Szovjet vasutasok látogatása a Nyugati és a Déli pályaudvaron

Hazánk felszabadulásának 29. évfordulója alkalmából a moszkvai barátságvonattal Budapestre érkezett 350 szovjet dolgozó harminchárom tagú vasutas csoportja szakmai nap keretében a budapesti területi bizottság vendége volt.

A vasutas csoport vezetőit fogadta *Szabó Antal* főtitkár és *Oroszvári László* vezérigazgató-helyettes is.

A szakmai nap programja a *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* kultúrtermében kezdődött, ahol *Rékasi István*, a budapesti területi bizottság titkára üdvözölte a szovjet vendégeket, majd *Koncz József*, a csomóponti pártbizottság titkára ismertette a pályaudvar történetét, szerepét. A vendégek ezután megtekintették a pályaudvart. nagy érdeklődéssel figyelték a műszaki berendezéseket.

A program délután, a *Déli pályaudvar* meglátogatásával folytatódott. A szovjet vasutasok elismeréssel nyilatkoztak a látottakról, elsősorban az újonnan épült modern városcsarnokról.

Este a területi bizottság vacsorán látta vendégül a küldöttség tagjait. A Központi Ének-Zene és Képzőművészeti Iskolában rendezett vacsorán Rékasi István rövid beszédben emlékezett meg felszabadulásunk évfordulójáról, a szovjet—magyar barátság jegyében lezajlott látogatás jelentőségéről, majd a szovjet vendégeknek ajándékokat adott át.

A küldöttség vezetője *Jevgenyij Andrejevics Scselkunov*, a moszkvai vasútigazgatóság szakszervezeti bizottságának elnöke, meleg szavakkal mondott köszönetet a vendéglátásért.

A vacsora után nagy sikert aratott *Urbán Katalin* és *Bojtor Imre* magyarnóta-énekesek műsora, amelyben a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermének népi zenekara is közreműködött.

Szőnyi Lajos



A szovjet vendégek és a magyar vendéglátók a Nyugati pályaudvar érkezési oldalán
(Szőnyi Lajos felv.)

HAZÁNKON ÁT JUGOSZLÁVIÁBA

1 millió tonnával nagyobb tranzitforgalom

Március 26—29. között magyar—szovjet—jugoszláv vasúti áruforgalmi tárgyalások voltak Debrecenben

A magyar—szovjet gazdasági és műszaki vasúti tudományos állandó munkacsoport március 26—29. között Debrecenben ülésezett, melyen magyar részről *Rödönyi Károly* államtitkár és *Urbán Lajos* vezérigazgató, szovjet részről *V. Sz. Gavrilov* közlekedésügyi miniszterhelyettes vett részt. Ez a munkacsoport a két ország közötti vasúti, személy- és áruszállítás koordinálására létesült legfőbb szervezet.

Az ülés fontosságát kiemeli, hogy ebben az évben ünnepeljük *a magyar—szovjet gazdasági, műszaki és tudományos együttműködési megállapodás megkötésének 25. évfordulóját.*

A debreceni igazgatóság tanácstermében a delegációk értékelték az elmúlt évi vasúti együttműködés eredményeit, a többi között megbeszélték a *Moszkva—Budapest* között az idén forgalomba kerülő nagy konténereket szállító vonatok közlekedés-szervezési kérdéseit.

A kétoldalú értekezlethez csatlakozott a *Vanja Vranjican* vezérigazgató vezetésével hazánkba érkezett jugoszláv vasúti delegáció is. A háromoldalúvá bővült tanácskozáson megtárgyalták a *Szovjetunió* és *Jugoszlávia* között a *Magyar Népköztársaság* vasútvonalain keresztül tranzitban lebonyolódó személy- és áruszállítással kapcsolatos kérdéseket.

Ez a tranzitforgalom a múlt évihez viszonyítva *az idén 1 millió tonnával növekszik.* Külföldi vendégeink a tanácskozás után megtekintették a záhonyi átrakó körzetet is, majd a tanácskozás jegyzőkönyvét a záhonyi felvételi épület protokoll várótermében írták alá.

ZÁSZLÓT BONTUNK...

Hetven éve jelent meg a Magyar Vasutas első száma

HETVEN ÉVVEL EZELŐTT, 1904. április 15-én jelent meg a *Magyar Vasutas*, „A magyarországi vasúti munkások érdekeit képviselő közlöny" első száma.

A lap *„Zászlóbontás"* című programadó vezércikkében így mutatkozott be: *„Megmozdultunk! Vegyék tudomásul, akiket illet, tudják meg feljebbvalóink, hogy nemcsak a hivatalnokok, hanem a Magyar Államvasutak műhelyeinek munkásai, a forgalom és a pályáknál alkalmazott páriák is megmozdultak ... Zászlót bontunk ... Férfias küzdelemre szólítjuk mindazokat, akiktől még azt a kevés jogot is elkobozták, amelyet a többi munkástestvéreink élveznek".*

A lap harcot hirdetett az államvasutakon uralkodó állapotok ellen. „Míg magánvállalatoknál alkalmazott munkástestvéreink szabadon szervezkednek, addig nekünk sem a munka, sem a szabad időnkben még mukkanni sem szabad ... E tűrhetetlen és megalázó állapotok ellen akarunk küzdeni. Legyen vége a meghunyászkodásnak, vége a megaláztatásnak. *Fegyvert kovácsolunk magunknak, amellyel védeni akarjuk elnyomott testvéreinket és támadjuk ellenségeinket".* Ígérte: „hű tükre lesz a létező viszonyoknak, minden melléktekintet nélkül fogja feltárni azokat a nyomorúságos állapotokat. amelyek a műhelyekben, a pályaudvarokon és mindenütt. ahol vasutasok vannak. uralkodnak". *De nem elégszik meg ezzel. „hanem küzdeni akar a szebb jövőért. Harcosa lesz ama magasztos eszmének, amely a világ összes felvilágosult munkásait lelkesíti ...* ápolni és fejleszteni akarja az összetartozás és szervezkedés eszméjét. Teljes erővel fog a vasúti munkások gyülekezési és egyesülési szabadságért küzdeni ..."

AZ OSZTÁLYTUDATOS vasúti munkások helyeselték ezt a programot, és kezdettől fogva 1921 szeptemberében történt betiltásáig saját lapjuknak tekintették a Magyar Vasutast.

A Magyar Vasutas több mint másfél évtizeden keresztül kiemelkedő szerepet vállalt magára a vasutasok osztálytudatos szervezésében és mozgalmaik irányításában. Megjelenése az osztálytudatos vasúti munkások közel egy évtizedes szervezkedésének eredménye. A kilencvenes évek közepén a szocialista szervezkedés megélénkülésével érlelődött a vasúti munkások körében az önálló vasutas szakszervezet megteremtésének gondolata. Az osztálytudatos munkások előtt egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a vasútigazgatóságokkal folytatott harcukban csak úgy érhetnek el eredményeket, ha egységesen lépnek fel, ha erőiket nem aprózzák szét szakmánként, hanem áttérnek az iparági szervezkedésre.

A budapesti vasúti munkások 1896. szeptember 20-án, a Felsőerdősor u. 25. sz. alatti Baron-féle vendéglőben tartott gyűlésen tárgyaltak erről először, s elfogadták *Klausz Antal* indítványát, amely szerint az államvasúti munkások önálló szervezetet teremtenek.

A vasúti munkások 1897. április 11-i gyűlésén, amelynek napirendjén a vasúti alkalmazottak és munkások helyzete és szervezkedése, valamint május elseje megünneplése szerepelt, *ötszázan kimondták a vasúti munkások szakegyletének megalakítását.* Az alapszabályok kidolgozását a gyűlés elnökségére bízták. Elhatározták, hogy ha a minisztérium visszautasítja az alapszabályokat, akkor szabadszervezetet hoznak létre.

Az iparági vasutas-szakszervezet megteremtésére irányuló szociáldemokrata szervezkedés kezdeményezői azok az osztálytudatos műhelyi szakmunkások voltak, akik a kilencvenes évek elején kiemelkedő szerepet töltöttek be a szociáldemokrata mozgalom szervezésében. az egyes szakmai szervezetek és a munkás önképző egyletek megalakításában.

A MÁV VEZETŐI, hogy visszarettentsék a vasúti munkásokat a szocialista szervezkedéstől *1897 nyarán a MÁV Nyugati műhelyéből egyszerre 71 osztálytudatos munkást bocsátottak el.* A szociáldemokrata vasúti munkások az üldözés ellenére is folytatták a szervezkedést. 1902-ben és 1903-ban már szinte valamennyi vasúti műhelyben erőteljes szociáldemokrata szervezkedés folyt. S megérett az idő arra. hogy a *Szakszervezeti Tanács* nyilvános gyűlésre hívja a vasúti munkásokat.

Az 1903. július 26-i budapesti nyilvános gyűlésen ezrével jelentek meg az Újvárosháza tanácstermében a MÁV műhelyek, fűtőházak és pályaudvarok munkásai. 12 vidéki város képviseltette magát. A nagygyűlést *Teszárz Károly*, a Magyarországi Vas- és Fémmunkások Központi Szövetségének elnöke. a Magyarországi Szakszervezetek Országos Szövetsége végrehajtó bizottságának tagja nyitotta meg, az előadó *Bokányi Dezső*. a szociáldemokrata pártvezetőség tagja volt.

A gyűlés résztvevői percekig tartó tapssal és éljenzéssel fogadták Bokányi Dezső azon bejelentését, hogy *a Szakszervezeti Tanács ideiglenesen vállalja a vasutas munkások mozgalmának vezetését.*

A VASÚTI MUNKÁSOK 1904 januárjában a Csömöri úti Vajdahunyad Kávéházban tartott értekezletükön megválasztották a *Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottságát.* A tizenegy tagú bizottságba a Keleti Műszaki Kocsihivatalból és az Északi Főműhelyből két-két főt, a Nyugati Főműhelyből hármat választottak. Az Igazgatósági Nyomdát. a józsefvárosi állomást. a terézvárosi osztálymérnökséget és a rákosrendezői pályaudvart egy-egy tag képviselte. Az elfogadott szervezeti szabályzat szerint a Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottsága képviseli mindenütt az állami és magánüzemekben dolgozó havi- és napidíjasok s úgyszólván az összes kinevezett alkalmazottak anyagi és erkölcsi érdekeit Egy osztályharcos szociáldemokrata vasutas szaklap megjelentetését is elhatározták.

G. B.

Kitüntetések április 4. alkalmából

A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* hazánk felszabadulásának 29. évfordulója alkalmából — eredményes munkájuk elismeréséül — kitüntetéseket adományozott. A kormánykitüntetésben részesültek egy csoportjának *Losonczi Pál*, az Elnöki Tanács elnöke az Országház kupolacsarnokában nyújtotta át az érdemrendeket. A második csoportnak a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban *Rödönyi Károly* államtitkár adta át a magas kitüntetéseket.

A szakmai kitüntetéseket április 2-án a Vasúti Főosztály kultúrtermében adták át. Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* államtitkár, *Szabó Antal* főtitkár és *Urbán Lajos* vezérigazgató.

Tóth Györgyné dr. megnyitója után *dr. Pethes Imre*, a főosztály pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta, hogy április 4-ét a magyar nép méltán tekinti sorsfordulónak, legnagyobb nemzeti ünnepünknek. A továbbiakban a vasút eredményeiről beszélt, majd végezetül a gazdasági és mozgalmi szervek vezetőinek jókívánságait tolmácsolta a kitüntetetteknek és rajtuk keresztül minden vasutasnak.

Dr. Pethes Imre ünnepi beszéde után Rödönyi Károly államtitkár adta át a *Közlekedés kiváló dolgozója* és a *Miniszteri Dicséret*, Urbán Lajos vezérigazgató pedig a *Vezérigazgatói Dicséret* kitüntetéseket.



Dr. Pethes Imre ünnepi beszédében méltatja április 4-e jelentőségét.

(Laczkó Ildikó felv.)

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetést adományozta: Bohács Mihály főell., Dunakeszi Jj. Ü.; Denk Dezsőné segédell., Komárom áll.; Dobránszki István főell., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Farkas László ell., Nagykanizsa Pft. Főn.; Farkas László műsz. főell., Kiskunhalas Vont. Főn.; dr. Géringer Ferenc igazgató, Vas. Főoszt. 8. Szakoszt.; Hlavnyik Jánosné segédell., Miskolc Tiszai pu.; Pazsák József felvigy., Nyíregyháza áll.; Szilágyi János főell., Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn. Szeged; Takács János ell., Szombathely Vont. Főn.; Tóth János főell., Jobbparti Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn.; Varga Istvánné munkás, Miskolc-Tiszai pu.; Varga Lajos ell., MÁV Házkezelő Főn.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesültek: Bálint István műsz. főell., Bp. Keleti pu. Vont. Főn.; Bánhegyi József főfelügy., BVKH: Erdélyi István ell., MÁV Magasépítési Főn.; Farkas László műsz. főfelügy., Miskolc Vont. Főn.; Hartyáni Imre műsz. főell., Székesfehérvár Vont. Főn.; Holló Mátyás műsz. főfelügy., Vas Főoszt. 7. Szakoszt.; Kerekes József főell., Bp. Nyugati áll.; Máthé István igazgató, Vas. Főoszt., Üzemszerv. Önálló Oszt.; Nagy Károly segédell., Kisújszállás Pft. Főn.; Ozsgyán Pál mérnök főint., Vas Főoszt. Bizt. ber. és Automatizálási Szakoszt.; Polgár József műsz. főfelügy., Celldömölk Vont. Főn.; Szombati Zoltán főtan., Északi Jj. Ü.; Schmidt Ferenc főfelügy., Hatvan áll.; Tarr Ferenc főell., Dombóvár áll.; Tóth Ernő főfelügy., Tapolca áll.; Ugri Mihály felvigy., Szentes Ép. Főn.; dr. Velényi János főtan., Vas. Főoszt. 4. Szakoszt.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést kapták: Balogh Lajos ell., Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Csikós Sándor főell., Budafok-Háros áll.; Csizmadia Tamásné ell., Nagykanizsa áll.; Fényes József mérnök tan., Debrecen vasútig.; Földesi János főfelügy., Berente Szén pu. áll.; Herbai Ádám műsz. főell., Pécs Vont. Főn.; Kertész László felvigy., Püspökladány áll.; Kovács Kálmán mérnök tan., Hatvan áll.; Magyar Béla műsz. ell., Nyíregyháza Vont. Főn.; Papp Albert ell., MÁV TBEF Budapest; Salánki Sándorné ell., Hajdúhadház áll.; Samu József főfelügy., Pécs Vasútig.; Steczák Bertalan főell., MÁV Építési Géptelep Főn.; Szabolcsi Dénes mérnök főtan., Vas. Főoszt. 6. Szakoszt.; Szolnoki Ferenc főfelügy., Debrecen vasútig.; Tasnádi Andor segédell., Szombathely Jj. Ü.; Tálos János főell., Hámán Kató Vont. Főn.; Vass Józsefné ell., Nyíregyháza Szertárfőn.

Hazánk felszabadulásának 29. évfordulója alkalmából kiemelkedő szakvonali és társadalmi munkájuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter a

Közlekedés kiváló dolgozója

kitüntetésben részesítette: Ácsbók Ferenc felvigy., Veszprém Pft. Főn.; Balázs Benedek főell., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Barta György műsz. főfelügy., Székesfehérvár Pft. Főn.; Bányai István főell., Mátészalka áll.; Bella Ferenc műsz. főfelügy., Sopron Vont. Főn.; Bérczi Károly főell., Veszprém áll.; Bodrogi János főint., Gyömrő áll.; Bukhár Lajos műsz. főell., Miskolc Vont. Főn.; Czeglédi Sándor ell., Miskolc Vont. Főn.; dr. Ecsedy Tamás mérnök tan., MÁV Tervező Int.; özv. Gálos Ferencné ell., Bp. Dunapart Szertárfőn.; Hajdú György műsz. főell., Békéscsaba Vont. Főn.; Halász Mihály ell., Székesfehérvár áll.; Handler Ferenc műsz. főfelügy., Vas. Főoszt. Munkaügyi és Szoc. pol. Szakoszt.; Harsányi László ell., Landler Jenő Jj. Ü.; Hernádi Gyula műsz. főfelügy., Veszprém Pft. Főn.; Holló József felvigy., Mátészalka Pft. Főn.; Horváth Alajos igazgató, Vas Főoszt. 12. Anyaggazd. Szakoszt.; Horváth Ferenc műsz. főell., Győr Vont. Főn.; Horváth József segédell., Győr Pft. Főn.; Horváth Józsefné munkás, Budakeszi MÁV Tüdőgyógyint.: dr. Horváth Károly főtan., Vas. Főoszt. Igazgatási és Jogi Szakoszt.; Kádár Petró Sándor főell., MÁV Ügykezelési és Gazd. Hiv.; Kovács Imre műsz. főell., Debrecen Vont. Főn.; Krommer Istvánné ell., Rákoshegy áll.; Kuti József ell., Bp. Keleti pu. áll.; dr. Lajos Zsigmond főtan., Debrecen vasútig.; László Zoltán főell., MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.; Lómen Pál műsz. ell., Vác Vont. Főn.; Lőrincz József int., Gyékényes áll.; Marcsó Károly felvigy., Bp. Ferencváros áll.; Merczel György főfelügy., Kurd áll.; Mészáros András főtan., Debrecen vasútig.; Mészáros János segédell., Bp. Déli pu. Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Mohácsi Mihály művez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Mosóczy Endre mérnök tan., Bp. vasútig.; Nagy Béla főfelügy., Miskolc-Tiszai pu. áll.; Nagy Ernő főfelügy., Vas. Főoszt. 11. Keresk. Szakoszt.; Németh István főell., Celldömölk áll.; Ötvös Károly műsz. főell., MÁV Vill. felsővez. Ép. Főn.; Özse Gábor főfelügy., Salgótarján Szertárfőn.; Polgár László felvigy., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Poór Gyula ell., Kaposvár Vont. Főn.; Sós György Ferenc műsz. főfelügy., Szeged vasútig. Szegő Ferenc mérnök főtan., KPM Üzemszerv. Önálló Oszt.; Szendrei Lajos műsz. főfelügy. Miskolc Pft. Főn.; Székely Lajos ell., Békéscsaba Pft. Főn.; Szőke Jenő főfelügy., Szombathely vasútig.; Szűcs Lajos ell., Debrecen Ép. Főn.; Tamás Zsigmondné segédfelvigy., Bp. Angyalföld áll.; Tordai Ferenc felvigy., Szentes áll.; Varga László műsz. főfelügy., Miskolc vasútig.; Vigh Béla főell., Szolnok Jj. Ü.; Vigh József felvigy., Kál-Kápolna áll.; Vincze János főell. Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn. Pécs.; Vona József ell., Vasutasok Szakszervezete; Tóth László főlgazgató, dr. Mohai György főkönyvelő, Abóczki Mihály rakt. vez., Utasellátó Váll.; Braunmüller Kálmán asztalos, GYSEV.

Kiváló vasutas

kitüntetésben részesültek: Borczván Béla mérnök őrnagy, Darvas Ferenc alezredes, Magyar Néphadsereg.

Miniszteri dicséretben

részesültek: Arany János műsz. főell., Nagyszentjános Vill. Von., Felügy.; Bába Vince műsz. főell., Szob áll.; Bártfai Szilárd főfelügy., Hatvan Szertárfőn.; Bednyák György műsz. felvigy., Nagykanizsa Vont. Főn.; Bérczi János főint., Tiszatenyő áll.; Bozsó László felügy., Anyagell. Ig.: Dede György műsz. főell., Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn. Debrecen; Erdei István főfelügy., Berettyóújfalu áll., Fehér László műsz. főfelügy., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Forisek István ell., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Földi Imre segédell., Hatvan áll.; Gerencsér Károly munkás. Celldömölk Osztószertárfőn.; Geresdi István műsz. főtan., Dombóvár Ép. Főn.; Hegedűs Lajos ell., Északi Jj. Ü.; Hollósi Károly segédell., Vésztő Vont. Főn.; Iván Sándor felügy., Vas. Főoszt. 4. Pénzügyi Szakoszt.: Jóba Géza műsz. főfelügy., Vas. Főoszt. 10. Járműjav. Szakoszt.: Józsvai Tibor főfelügy., Bp. vasútig.: Juhász Imre főell., Debrecen-Déli Pft. Főn.; Kálmán Gyula főfelügy., Székesfehérvár áll.; Kántor János felvigy., Rákosrendező pu. áll.; Kelemen Miklós segédell., Hatvan-Salgótarján Pft. Főn.; Kis Gyula mérnök főint., Kelebia áll., Kovács István felvigy., MÁV Nyugdíj Hiv.; Kovács Károly műsz. felügy., Debrecen Vont. Főn.; Kurdi József segédell., Pécs áll.; Laza László ell., MÁV Házkez. Főn.; Lehőcz János felvigy., Dunaújváros Pft. Főn.; Mester László főtan., Bp. vasútig.; Nagy Miklós műsz. főell., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Némethy Gábor műszaki főint., Szombathely Vont. Főn.; Németh János főfelügy., Szombathely áll.; Oláh Károlyné főint., Miskolc-Gömöri pu.; Patak József felvigy., Kaposvár áll.; Pálfi Györgyné segédell., Dorog Szertárfőn.; Prokop József műsz. felvigy., Eger Vont. Főn.; Sasgáti János főfelügy., Tapolca áll.; Sándor Ferenc főell., Bp. Terézváros Pft. Főn.; Simon Imre segédell., TBEF Szombathely; Sóváradi István főell., Jobbparti Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn.; Szabó Dezső felvigy., Szolnok Pft. Főn.; Szabó Sándor főell., Szeged Osztószertárfőn.; Szathmáry Lajos főfelügy., Vas. Főoszt. 12. Anyaggazd. Szakoszt.; Szeder Béla főfelügy., Vas Főoszt. 8. Forgalmi Szakoszt.; Szénási Lászlóné ell., Kecskemét Pft. Főn.; Tesmagi József felvigy., Hidasnémeti áll.; Tóth Ferenc főfelügy., Szeged vasútig.; Vaspál István főell., Kisterenye Vont. Főn.; Ványi Lajos főell., Vas. Főoszt. 6. Építési és Pft. Szakoszt.; Varga Gyula segédell., Celldömölk. Ép. Főn.; Varga Sándor főell., Szolnok áll.; Vékony József főell., Bp. Keleti pu. Vill. fennt, Főn.; Vincze János főfelügy., Dombóvár Szertárfőn.; Völgyesi István műsz. főfelügy., VATUKI: Zádori József ell., Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn. Miskolc: Kiss Andor üzemvez., Nimsz Elek árurevizor, dr. Pataky István oszt. vez., Utasellátó Váll.

A Munkásőrségben végzett kiemelkedő és példamutató szolgálatáért a

Haza szolgálatáért érdemérem ezüst fokozata

kitüntetésben részesült: Csik Sándor főfelügy., Vas. Főoszt. 8. Forgalmi Szakoszt.

A polgári védelem szervezése, fejlesztése és a feladatok végrehajtása terén több év óta kiemelkedő tevékenysége elismeréséül a honvédelmi miniszter

Honvédelmi érdemérem

kitüntetésben részesítette: Csanálosi József vágánygondozó, Eger Pft. Főn.; Felvári Ádám vonalkezelő. Dunaújváros Pft. Főn.; Kancsár Ferenc kocsivizsgáló. Szeged Vont. Főn.; Pilisi Ferenc áll. főnök, Bp. Soroksári út áll.; Reke Lajos technikus, Nyíregyháza Pft. Főn.; Gyarmati Miklósné ügyint., Debrecen vasútig.; Horváth János forg. anyagos, Celldömölk áll.; Ilias József vasútőr pk., Sopron déli áll.; Kozma Károly előadó, MÁV Kórház Bp.; Nagy Károly vezénylőtiszt, Eger áll.; Palla Béláné számadó pénztáros, Bp. Nyugati pu.; Sallai János művez., Győr Vont. Főn.; Siklósi Ernő törzspk., Miskolc-Gömöri pu. pv.; Varga Jolán ügyint., Szeged vasútig.; Velencei Vladimir áll. főn., Fényeslitke áll.; Apagyi Sándor tűzcsőgyártó, Debrecen Jj. Ü.; Balogh István műsz.-gazd. tanácsadó, Vas. Főoszt.; Bognár Sándor törzspk., Dolgos László okt. tiszt, Zalaegerszeg Vont. Főn.; Galló András pb-titk., Nyíregyháza Pft. Főn.; Gál Lajosné hiv. segéd, MÁV Kórház Bp.; Gerő Ernő KTG. csop. vez., Debrecen áll.; Halász István pv. törzspk. Dombóvár áll.; dr. Hámori Károly főorvos h., Pécs Vasútig.; Lovász István oszt. vez., Szeged vasútig.; Kiss László művez., MÁV Gépjav. Ü. Szeged; Kiss Sándor pb-titk., Debrecen áll.; Nagy Gusztáv anyagkez., Záhony áll.; Simonek Gyula áll. főn., Kiskunhalas áll.; Tóth Pál János pv. törzspk., Nagykanizsa áll.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dicséretben

részesítette: Apagyi Sándor ell., Püspökladány Szertárfőn.; Ács László műsz. főtan., Vas. Főoszt. 6. Ép. és Pft. Szakoszt.; Babós Imre felvigy., Kiskunhalas Szertárfőn.; Badó Ferenc műsz. főint., Dunakeszi Jj. Ü.; Bajcsai János műsz. segédell., Hegyeshalom Vont. Főn.; Bialkó Bertalan felvigy., Miskolc-Tiszai pu. áll.; Boda Károly ell., Galgamácsa áll., Borgulya Győző segédell., MÁV Hídép. Főn.; Brulich István segédell., MÁV Központi Felépítm. vizsg. Főn.; Csapó József műsz. ell., Szolnok Vont. Főn.; Erdélyi Gábor műsz. segédell., MÁV Anyagvizsg. Főn.; Fekete János ell., Debrecen Jj. Ü.; Fekete Mihály ell., Debrecen MÁV Okt. Főn.; Filep Sándor felvigy., Vásárosnamény áll.; Füves György ell., Szolnok Jj. Ü.; Győri Ádám ell., MÁV Gépjav. Ü. Bp.; Halmay Árpád mérnök int., Pécs vasútig.; Hellenpach Mihály főell., Szolnok MÁV Kórház; Herr József műsz. főell., Északi Jj. Ü.; Hermann János segédell., Murakeresztúr áll.; Holler Imre segédfelvigy., Bp. Kelenföld áll.; Hornyik László segédell., MÁV TBKF; Jancsó Péter főell., Diósgyőr-Vasgyár áll.; Jánosi István műsz. főfelügy., Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn. Szombathely; Juhász Gyula mérnök int., Dombóvár Vont. Főn.: Kuskó Károly ell., Landler Jenő Jj. Ü.; Leé István munkás. Bp. Nyugati áll.; Magyar Antal kezelő, Lökösháza áll.; Magyari András főell., MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Maroshelyi János műsz. int., Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.: Máté István segédell., Püspökladány Vont. Főn.; Mihácsi Ernő műsz. főell., Dunaújváros Vont. Főn.; Molnár István segédfelvigy., Debrecen áll.; Nagy Gyula műsz. főfelügy., Szeged Vont. Főn.; Nemes Károly ell., Ebes Vill. Vonalfelügy.; Németh Sándor segédfelvigy., Szombathely áll.; Patkós József főell., Rákos Vont. Főn.; Rácz Alpár mérnök int., Székesfehérvár Vont. Főn.; Rózsa Sándor segédell., Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn. Miskolc; Sisa Zoltán főell., Szeged vasútig.; F. Szabó Lajos főell., Távközl. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn., Bp.; Szabó Lajos felvigy., Bp. Ferencváros áll.; Szalatnai Pál műsz. segédell., Hatvan Vont. Főn.; Szalovics János ell., Épületfennt. Főn. Bp.; Szombathy Géza mérnök főint., Debrecen vasútig.; Takács Ferenc műsz. főfelügy. Szombathely vasútig.; Takács József főell., Szekszárd Pft. Főn.; Tarján Sándor segédmunkás, Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltet. és Fennt. Főn. Szeged-Rókus; Tábori József felvigy., Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Temesi János műsz. főell., Kaposvár Pft. Főn.; Tóth Józsefné titkár, Debrecen vasútig.; Unger Géza főell., Bp. Déli pu. áll.; Varga Gusztáv felvigy., Mátészalka áll.; Varga József segédtiszt, Szombathely Vont. Főn.; Vásárhelyi Dániel főfelügy., Kiskunmajsa áll.; Zele József főell., Építési Főn. Bp.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Tolatásvezető Kál-Kápolnán

— *Cseléd volt az édesapám.* Én magam is napszámosként, summásként dolgoztam, itt, a kápolnai Károlyi-uradalomban. 19 éves koromig. Akkor aztán felmentünk Pestre munkát keresni. *Ahogy ott álltunk a Keleti előtt a hátizsákokkal, egyszer csak jön a barátom édesapja. Azt mondja, menjünk a vasúthoz, ahol ő van, az a biztos kenyér.* Így kerültem 1946. augusztus 28-án Rákosszentmihályon a pályafenntartáshoz. Először csak ideiglenes munkásnak vettek fel.

Vigh József meséli az életét. Tolatásvezető Kál-Kápolna állomáson. Ruhájába beivódott néhány fekete olajfolt. Feszengve ül a fotelban, az állomásfőnöki szobában. Kicsit furcsán hangzik most, a megváltozott körülmények között a történet, bár színigaz.

— Nemsokára véglegesítettek, itt maradtam a vasútnál...

— Nem bánta meg?

— Nem. Az volt minden vágyam, hogy vonatkísérő legyek. Az is lettem 1948-ban, amikor átkerültem Rákosrendezőre. Ott szolgáltam egészen 59-ig. Akkor idejöttem, szintén vonatkísérői beosztásba, két év múlva kocsirendező lettem, 63-ban pedig tolatásvezető.

Nehéz, felelősségteljes munka ez. A brigádvezető felel a keze alá tartozó négy ember testi épségéért, életéért; *s emellett milliós értékekért is.* A 11 órás nappali szolgálatban 150—200 kocsit kell megmozgatniuk, szétrendezniük; a 13 órás éjszakai szolgálat alatt ennél is többet: *legalább 250-et.* A két szárnyvonalról is ide futnak be a szerelvények, s elég sok a helyi feladás is. Különösen sok gondot okoz nekik a kiskörei építkezés. A Tisza II. vízlépcső építése idején több ezer vagont kellett odairányítaniuk, késedelem nélkül. Rajtuk is múlott, hogy időben érkezzenek a fontos építőanyagok. Eleget tettek e feladatnak. Ezt bizonyítja az is, hogy Vígh József tolatásvezető egymás után háromszor is megkapta a *Kiváló Dolgozó* kitüntetést. Legutóbb április 4. alkalmából pedig a Közlekedés Kiváló Dolgozója kitüntetésben részesült.

Ezt már *Ferencz Antal* állomásfőnök mondja. Hozzáteszi még:

— Az állomás háromszor volt „Élüzem", s hogy elnyertük a kitüntető címet, abban nem kis szerepe volt a Vígh-brigádnak. Rájuk mindig lehetett számítani, ha fújt, ha esett, télen-nyáron, mindig álltak a sarat.

Vígh József szerényen hallgat. Mintha kicsit sokallná a dicséretet. Neki csupán az volt a célja 1946-ban — mint említette —, hogy „megtalálja' a megélhetését."

— Megtalálta? — kérdezem.

— *Meg. Ha nem lennék megelégedve, nem húztam volna le 28 évet a vasútnál.*

— Mennyi a keresete?

— *Havi átlagban 2700—2800 forint körül. Nem lehet panaszom.*

Felnevelt három gyermeket. A két idősebb lány már férjhez ment. Mosolyogva meséli, hogy két vejét is idehozta a vasúthoz, pedig mindkettőnek jó szakmája volt. *Bakos Nándor* vasbetonszerelő volt, most váltókezelő. *Tari Miklós* két éve jött az állomásra, kocsirendezőnek. A legkisebb lány 19 éves, nemrég fejezte be az iskolát, most Egerben bolti eladó.

— Lehet, hogy a harmadik vejét is a vasúthoz hozza?

— Azt még nem lehet tudni. De ha rajtam múlik, mást nem ajánlhatok.

P. J.

Dr. Horváth Lajost nevezték ki a szombathelyi igazgatóság vezetőjévé

Március 22-én *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója ünnepélyesen iktatta be hivatalába *dr. Horváth Lajost*, a szombathelyi vasútigazgatóság új vezetőjét. A kinevezés átadásánál jelen volt *Kovács Antal*, az MSZMP Vas megyei Bizottságának titkára, *dr. Gonda György*, a Vas megyei Tanács elnöke. *Szabó Antal*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szabó Béla*, a MÁV vezérigazgató-helyettese. *Horváth Miklós*, az MSZMP Szombathelyi Városi Bizottságának első titkára, *Gyurácz János*, a Szombathelyi Városi Tanács elnöke.

Dr. Horváth Lajos 34 éve dolgozik a vasúton. Forgalmi szolgálattevőként kezdte pályafutását, majd hosszú éveken át oktató- és vezénylőtiszti beosztásban dolgozott. 1951-ben a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztályára helyezték forgalmi szakvizsgabiztosi beosztásba. Még ugyanebben az évben a Vasúti Főosztály titkárságának létszámában dolgozott. *1953-tól ismét a szombathelyi igazgatóságnál tevékenykedett különböző vezető beosztásokban. Az utóbbi nyolc évben az igazgatóhelyettesi tisztet töltötte be.* Közel egy évtizede az MSZMP Szombathelyi Városi Végrehajtó Bizottságának tagja.

AZ 1973-BAN BEVEZETETT ÚJÍTÁSOK HASZNA

82 millió forint vállalati eredmény

Százhatvannyolc kiváló újító és feltaláló kapott kitüntetést

Március 27-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében ünnepélyes külsőségek között adták át a vasút legjobb újítóit és feltalálóit megillető kitüntetéseket. Az ünnepségen megjelent *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Róth Róbert*, az Országos Találmányi Hivatal újítási osztályvezetője és *Verebélyi András* a KPM képviseletében.

Dr. Holló Lajos szakosztályvezető rövid megnyitójában örömmel jelentette be, hogy a vasutas újítók és feltalálók közül évről évre mind többen érdemlik ki a kitüntetést. *1970-ben 98 újító kapta meg, az idén pedig már 168-an vehetik át a legjobbaknak járó kitüntetéseket.* A kitüntetettek számának emelkedésével párhuzamosan nőtt a beadott újítások száma és a vállalati eredmény is. *A tavalyi 6074 újítás 907-tel több, mint az előző évi. A 82 millió forint múlt évi vállalati eredmény pedig 16 millió forinttal haladja meg az 1972. évit.*

Ezután *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet. Rámutatott, hogy az újítómozgalom, a dolgozók aktivitása kibontakoztatásának jó eszköze. Ezt az aktivitást kell fokozni, mert a vasút mai fejlettségi fokán még nagyobb szükség van az aktivitásra, a bátor újítói tevékenységre, a gondolkodó emberre.

A továbbiakban a mozgalom fejlesztésére tett legutóbbi intézkedéseket sorolta a vezérigazgató-helyettes. Nem hallgatta el a késedelmes elbírálást, a bürokratikus ügyintézést. A hiányos propagandát sem. Kérte az újítókat, hogy az újítási propaganda továbbfejlesztése céljából *a jövőben készítsenek modelleket a nagyobb jelentőségű újításokról, találmányokról,* hogy a tervbe vett újítási kiállítási vasúti kocsiban mindig új meg új anyagot lehessen bemutatni. *Kérte továbbá, hogy évente legalább egyszer minden szolgálati hely tartson újítási hónapot a mozgalom propagálására.* Elismerőleg szólt azokról a szakosztályokról, vasútigazgatóságokról és a külszolgálati helyekről, ahol a tavalyi bértömegből megfelelő anyagi forrást nyújtottak az újítómozgalom versenyszerű fejlesztésére, az újításokat intézők anyagi ösztönzésére, megbecsülésére.

A vezérigazgató-helyettes beszéde befejező részében a MÁV gazdasági vezetése nevében megköszönte a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének és újítással foglalkozó minden aktivistájának azt a segítséget, amit az újítómozgalomban nyújtottak, és kérte, hogy a közös munkát a jövőben is együtt tegyék eredményessé.

Gulyás János titkár rövid felszólalásában többek között kijelentette, hogy a szakszervezet a jövőben is minden erejét latba vetve vesz részt az újítómozgalom fejlesztésében.

Oroszváry László ezután átadta az 1973. évi kiváló újítói és feltalálói munkáért adományozott kitüntetéseket. *A 168 kitüntetett közül 28-an a kiváló újító kitüntetés arany, 56-an ezüst, 84-en pedig bronz fokozatát kapták.*

Sz. F.

HUSZONÖT ÉVES

a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat

A MÁV régi szervezeti felépítése még a hároméves terv időszakában, a szocialista tervgazdálkodás követelményeinek megfelelően, átalakult. Az 1949 elején létrehozott új szervezetben a telítőtelepek a pályafenntartástól, a gépészeti szakosztály keretében szervezett és a főműhelyek irányítását végző *MÁV Igazgatási Központhoz* kerültek. Tulajdonképpen erre az időszakra esik a vállalat megalakulása is. A *Népgazdasági Tanács* határozata értelmében, a MÁV dombóvári és püspökladányi telítőtelepeiből, valamint a már korábban államosított tokodi Fatelítő NV-ből hozták létre a *MÁV Fatelítő Nemzeti Vállalatot.*

A megalakulás 25. éves évfordulójáról, az április 4-e alkalmából rendezett ünnepségen emlékeztek meg. A vállalat központjának kultúrtermében megrendezett ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* államtitkár, *Szabó Antal* főtitkár. Ott voltak a VI. kerületi Pártbizottság, a VI. kerületi Tanács, s a felügyeleti szervek képviselői.

Az ünnepség előtt a Majakovszkij utcában kiállítás nyílt a vállalat 25 éves történetéből.



Szabó Antal főtitkár a szakszervezet elnöksége nevében köszönti a negyedszázados jubileumát ünneplő vállalatot (Laczkó Ildikó felvételei)

Rekord a talpfatelítésben

Az ünnepséget *Kszel József*, a vállalati szakszervezeti tanács titkára nyitotta meg, majd *Szabó János* párttitkár mondott beszédet. Bevezetőjében méltatta a felszabadulás jelentőségét, az azóta eltelt 29 év eredményeit. Ezután részletesen beszélt a vállalat negyedszázados tevékenységéről.

— *Az önálló Fatelítő Vállalat feladatait, problémáit legjobban a termelés alakulásából lehet nyomon követni* — mondotta. — Itt azonban mindjárt meg kell jegyezni, hogy a talpfa és vezetékoszlop mennyiségének alakulására a vállalatnak sohasem volt, nem is lehetett különösebb befolyása. A telítés mennyiségét országos anyagmérlegek és tervszámok alakították ki. *A vállalat akkor dolgozott jól, ha az így jelentkezett igényeket hiánytalanul kielégítette.*

A megalakulást követő első évben, 1950-ben, a talpfa és oszloptelítés együttes mennyisége 127 000 köbméter volt. A következő két évben *az összes telítés már megközelítette a 150 000 köbmétert.* Ez a mennyiség igen nagy erőfeszítést igényelt a telítőüzemektől. Az első három évre azonban nem annyira az összes telítés, hanem a két fő választék, a normál talpfa és a vezetékoszlop mennyiségének felfutása volt a jellemző, *1952-ben normál talpfából 82 199 köbmétert telítettek.* Ez a talpfatelítés történetében rekordnak számít.

Ettől az évtől kezdve a telítés mennyisége erőteljesen csökkent. A mélypont 1954-ben következett be. Ebben az esztendőben az üzemek összesen 99 000 köbmétert telítettek. A csökkenés több mint 30 százalékos volt, ennél kevesebbet csak 1968-ban telítettek.

Az ötvenes évek elejétől, *a telítés mellett az OH-talpfák feldolgozását is a vállalat üzemei végezték.* A felújításra kerülő vasúti pályákból kikerült, javításra alkalmas váltófákból talpfák, a normál talpfákból kistalpfák készültek. A maradékot pedig tűzifának használták fel. Ez a munka hosszú ideig jelentős volument képviselt a vállalat termelési tevékenységében.



Rödönyi Károly államtitkár átadja a kitüntetéseket. (Laczkó Ildikó felv.)

Önállóságot kap a vállalat

A vállalat negyedszázados története kezdettől fogva bővelkedett eseményekben. A régi dolgozók megéltek néhány változást is. *1953, március elsejével például az önálló vállalatot MÁV üzemi vállalattá szervezték át és 15 évig az is maradt.* A következő változást az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése idézte elő. *1968. január 1-én a MÁV Fatelítő Vállalat különvált a vasúttól, s mint önálló vállalat a minisztérium közvetlen felügyelete alá került.* Három év múlva, elsősorban a telítési feladatok csökkenése miatt, belső profilváltoztatást kellett végrehajtani. Ez névváltoztatással is járt. A vállalat ekkor vette fel a *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* nevet.

Az önállóvá válás a vállalat és a vasút kapcsolatát egyáltalán nem befolyásolta. *A FAVÉD kiváló kereskedelmi partnere lett a MÁV-nak*, s az így létrejött együttműködés is fokozatosan erősödött. Érthető, hiszen a talpfatelítés, a csökkenő tendencia ellenére, még mindig jelentős volument képvisel a vállalat összes termelésében.

Falburkoló elemek, nemesített akácból

A vállalat vezetése már 1970 végén vállalkozott arra, hogy az alaptevékenység bővítésével, a telítésen túl új faipari gyártmányok bevezetésével eleget tesz a vele szemben támasztott követelményeknek. A IV. ötéves terv időszakára átfogó tervet készítettek — reális célkitűzésekkel.

Miközben a vállalat szakemberei a jövő tervein dolgoztak, megszületett a gondolat: *mi lenne, ha az akácot nemcsak szőlőtámnak, bányafának és kerítésoszlopnak használnák fel, hanem a drágább fajafákat helyettesítő furészárunak is.* Az ötlet helyesnek bizonyult. Az elmúlt években kidolgozták az akácnemesítés módszerét, majd előbb parkettát, azután falburkoló elemeket és faházakat gyártottak a magyar tájak jellegzetes fájából.

Az 1972., majd az 1973. évi *Budapesti Nemzetközi Vásáron* a vállalat valamennyi termékét tetszetős kivitelű, a hagyományos típustól eltérő, 40 négyzetméter alapterületű, saját tervezésű és kivitelezésű *Ladány 38* típusú faházában mutatta be.

A vállalat 1973 nyaran új szolgáltató üzletet nyitott a *Budapest VI. kerület, Vasvári Pál utcában.* A lakosság ellátását szolgáló üzlet nagy népszerűségnek örvend.

Gondoskodás a munkásokról

Nem lenne teljes a kép, ha nem beszélnénk azokról a változásokról is, amelyek az üzemekben végbementek. De még mielőtt erre rátérnénk, lássunk néhány, a termelés alakulását szemléltető számot:

1970-ben 219,7 millió forint volt az alaptevékenységből származó árbevétel. *1971-ben a IV. ötéves terv első évében 305,5 millió, 1973-ban 317,9 millió forint.* Ez az eredmény meghaladja az 1975. évre tervezett bevételt.

A kiemelkedő termelési eredmények jelentős mértékben hozzájárultak az üzemek korszerűsítésének meggyorsításához, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításához. Különösen nagy gondot fordítanak a rakodás és egyéb munkák gépesítésére. *1972-ben a KPM Rakodásfejlesztési Alap tárcaközi bizottsága 25 milliót biztosított ilyen célokra.*

Az üzemekben felújították a munkásszállókat, öltözőket, mosdókat, üzemi étkezdéket. *Püspökladányban 1972-ben új öltöző-mosdó épült 3,5 millió forint költséggel.* Jelentős összeggel támogatják a dolgozók lakásépítését. A múlt évben erre a célra 383 ezer forintot fordított a vállalat.

Az ünnepség végén *Rödönyi Károly* államtitkár, *Szabó Antal* főtitkár és *Végh A. Béla* igazgató kitüntetéseket adott át. A jubileum alkalmából *Végh A. Béla*, a vállalat igazgatója és *Karacs Lajos*, a püspökladányi üzem szocialista brigádvezetője a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát kapta. Rajtuk kívül 67-en részesültek különböző kitüntetésekben és több mint kétszázan egyéb jutalomban.

Visi Ferenc

Kitüntetésben részesített szolgálati helyek

(Folytatás az 1. oldalról.)

Szombathelyi Vasútigazgatóság:

Tapolca vasúti csomópont, Várpalota állomás és körzete Sopron és Tapolca Pft. Főnökségek, Szombathely BAÜFF.

A Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

MÁV Északi Jj. Ü., MÁV Anyagellátási Ig. és szertárai, MÁV Építő Gépjav. Ü. Jászkisér; MÁV Gépjav. Ü. Bp.; MÁV Adatfeldolgozó Főn.: BVKH; MÁV Jegynyomda Főn.; MÁV Nyugdíjhiv.; MÁV Anyagvizsg. Főn.; MÁV Szállítmányozási Iroda.

Szocialista brigádok kitüntetése

A szocialista brigádmozgalomban kiemelkedő eredményt elért kollektívák közül három brigádnak ítélték oda a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja, 45 kollektívának pedig a MÁV Kiváló Brigádja kitüntető címet a vele járó pénzjutalommal.

A Közlekedés, Posta és Hírközlés kiváló brigádja

kitüntető címet kapták: „Petőfi" szoc. brigád, Tapolca PFt. Főn., tagjai felépítményi munkások; „Dózsa" szoc. brigád. Szentes Ép. Főn., a hegesztőtelep fizikai dolgozói; „Kandó Kálmán" szoc. brig. MÁV Északi Jj. Ü. ifjúsági brigádja, a villamos mozdonyműhely dolgozói.

A MÁV kiváló brigádja

kitüntető címet kapták: „Béke" Bp. Keleti VFF; „Petőfi" Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; „Jó munka" Bp. Nyugati Mkf.; „Hámán Kató" Bp. Keleti VF.; „Kossuth" Bp. Terézváros Pft. Főn.; „Hámán Kató" Bp. Déli Mkf.; „Lenin" Bp. Nyugati áll.; „Dózsa György" Bp. Nyugati áll.; „Béke" Miskolc VF.; „November 7." Miskolc VF.; Haladás" Miskolc Ig. III. Oszt.; „Dózsa György" Miskolc Pft. Főn.; „Gagarin" Miskolc—Tiszai pu.; „Vörös Csillag" Zádor áll.; „Landler Jenő" Nyíregyháza VF.; „Kossuth" Kiskunhalas Pft. Főn.; „Komarov" Kecskemét Pft. Főn.; „Árpád" Kecskemét VF.; „Makarenkó" Szentes Ép. Főn.; „Petőfi" Kiskőrös áll.; „Hámán Kató" Szeged OSZF.; „József A." Dombóvár VF.; „Latinka S." BAÜFF Siófok; „Petőfi" Dombóvár áll.; „Zalka M." Tapolca VF.; „Domokos" Pápa áll.; „Kossuth" Szombathely VF.; „Petőfi" Sopron VF.; „Juhász Gy." BAÜFF Szombathely; „Petőfi" Szombathely: „Hess András" ÜGH: „Baross Gábor" Házkez. Főn.; „Petőfi" Terv. Int.: „Nyári" Gépjav. Ü. „Zalka Máté" Gyöngyösi Kitérőgyártó Ü.: „Tyereskova" MÁV Adatfeldolg. Főn.; „Marx" Északi Jj. Ü.; „Esze Tamás" Landler Jenő Jj. Ü.; „Ifjú Gárda" Dunakeszi Jj. Ü.; „József Attila" Szolnoki Jj. Ü.; „Stromfeld" Miskolci Jj. Ü.: „Bornemissza Gergely" Miskolci Jj. Ü.; „Fazola Henrik" Debreceni Jj. Ü.; „Előre" Debreceni Jj. Ü.; „Szabadság" Landler Jenő Osztószert. Főn.

A vasutas KISZ-szervezetek éves akcióprogramjuk keretében vesznek részt a szolgálati helyekre háruló termelési feladatok végrehajtásában. A KISZ-szervezetek termelést segítő munkáját a vasútigazgatóságok, a vasutasszakszervezet területi bizottságaival együttesen — a szolgálati helyek éves munkájának értékelésével egy időben — külön is értékelik. Ezeket a javaslatokat figyelembe véve *a MÁV vezérigazgatója a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége egyetértésével 50 KISZ-szervezet pénzjutalomban részesített.* Az anyagi elismerés összhangban van az Ifjúsági Törvény Vasútüzemi Végrehajtási Utasításával.

A XI. pártkongresszus tiszteletére

Munkafelajánlások a szocialista brigádok kezdeményezésére

A *Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága* 1974. március 19—20-i üléséről kiadott közlemény szerint jövő év márciusában összehívják az MSZMP XI. kongresszusát. A XI. kongresszus összehívásának éve egybeesik hazánk felszabadulásának 30. évfordulójának ünnepével.

A szocialista brigádok kezdeményezésére országszerte, a vasúti szolgálati helyeken is, *széles körű munkaversenymozgalom bontakozik ki a XI. pártkongresszus tiszteletére és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója méltó megünneplésére.* A vállalások elsősorban a vasút IV. ötéves tervének sikeres befejezésére irányulnak, illetve az ötödik ötéves terv első évének megalapozását segítik elő.

Lapzártáig két szolgálati helyről, az *Északi Járműjavítóból* és a *miskolci vasúti csomópontról* kaptunk beszámolót.

Északi járműjavító

Az üzem különböző üzemrészeiben dolgozó 130 szocialista brigád elhatározta, hogy *1974-ben csökkentik a villamos és Diesel-mozdonyok javítási normaidejét*, a meghatározott termelékenységi mutatót a létszámhiány ellenére is 1 százalékkal növelik. A különböző közhasznú társadalmi munkákat elsősorban a gyermek- és oktatási intézmények részére végzik, brigádtagonként 16 órát.

Külön kiegészítő vállalásokat tettek a szocialista gondolkodás fejlődését elősegítő ön- és továbbképzésre, a szakmai műveltség színvonalának növelésére.

Kérték a gazdasági vezetőket és a mozgalmi szerveket, hogy a munkavállalásaink teljesítésében segítsék őket, és biztosítsák a technikai feltételeket azok megvalósításához.

Miskolc csomópont

A *Tiszai pályaudvaron* dolgozó 100 szocialista brigád felajánlást tett, hogy 99,5 százalékra teljesíti a személyszállító vonatok menetrendszerű indítását, a személyszállítási bevételét 1 százalékkal növeli, az önköltségi, anyag- és energiakiadását 2 százalékkal csökkenti. A különböző társadalmi munkaakciókban 12 000 munkaórát vállaltak.

A *vontatási főnökség* dolgozói elhatározták, hogy a villamos és Diesel-mozdonyok üzemeltetései költségéből 2 százalékos megtakarítást érnek el. A mozdonyjavító műhely szocialista brigádjai 7 darab 411-es sorozatú gőzmozdony fővizsgájának elvégzését tűzték ki célul. A magasabb szakmai műveltség növelésének megszerzése érdekében kezdeményezték a kihelyezett esti szakközépiskola beindítását.

Megfürdették a Tiszai felvételi épületét

Az elmúlt napokban szokatlan látványban volt részük *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* az utasoknak. Az állomás épületére évtizedeken keresztül lerakódó korom -és porréteget távolították el a téglafalakról a személykocsik mosásához hasonlóan. Az épület „fürdetését" a kocsitisztító részleg szocialista brigádjai vállalták el a társadalmi munkában a *„Tiszta Miskolcért"* mozgalom keretén belül, hazánk felszabadulásának 29. évfordulója tiszteletére.

Miskolc város felszabadulásának 30. évfordulója alkalmából a brigádok vállalták: felváltva ügyelnek arra, hogy egész évben tiszta állomás fogadja az érkező és távozó utasokat.

Kisvárdai János

Ünnepi forgalom — tanulságokkal

A felszabadulás ünnepe miatt átrendezett pihenő- és munkanapok alaposan próbára tették a vasutat. A *Magyar Közlönyben* március 23-án jelent meg a munkaügyi miniszter határozata, miszerint az április 4-ét követő péntek hét végi pihenőnappá lép elő, s az utána következő szombat, vasárnap munkanapnak minősül. szűkített munkarend szerint.

Az intézkedésre rövid idő állt rendelkezésre. *Ez meglehetősen nehéz feladat elé állította a Vasúti Főosztály 8. szakosztályának személyszállítási osztályát.* Várható volt ugyanis, hogy az április 4-ét megelőző szerdán nagy utastömeg zúdul a budapesti és a forgalmasabb vidéki pályaudvarokra. Lényegében öt nap forgalmát, utazási igényét kellett gyorsan megszervezni.

A szervezési intézkedések kidolgozásától a végrehajtás megszervezéséig rendelkezésre álló rövid idő miatt elmaradt az utazóközönség tájékoztatása. Az utasok jó része nem tudta, hogy milyen vonatok közlekednek, s lesznek-e mentesítő vonatok vagy sem. Pedig beterveztek kellő számú mentesítő vonatot, így például csütörtökön reggel a balatoni vonalakon, továbbá a Velencei-tóhoz és a miskolci vonalon *16 mentesítő vonat közlekedett.* Még április 6-án is 26 távolsági vonatot indítottak a visszautazók számára. A balatoni vonalakon, a miskolci és a békéscsabai vonalon így is előfordult zsúfoltság.

A rendhagyó április 4-i ünnepi forgalomban nem fordult elő nagyobb zavar. Az igazgatóságok, a rendelkezésükre álló rövid idő alatt is, gyorsan és jól alkalmazkodtak a rendkívüli helyzethez, találékonyan tették meg intézkedéseiket. *Csupán a budapesti igazgatóság területén, két vonalon volt némi fennakadás.* Igaz, viszont, hogy a budapestiekre hárult a munka nagyobb és nehezebb része.

Mit írnak rólunk?

Jubilál az „égi műhely" — Az utasok rossz szokása — Sisak és zászló

Ankét a vasútörök munkájáról

Vasutasok példaadó szolgálatáról, helytállásáról szólnak az itt következő írások, amelyeket a megyei lapok MÁV-ról szóló híradásaiból válogattunk.

ÉSZAK-MAGYARORSZÁG

A miskolci vonalfelügyelőség *„égi műhelyéről"*, a villamos felsővezeték-szerelők, karbantartók munkájáról jelent meg érdekes riport a megyei lapban. Ebből idézünk:

„A miskolci vonalfelügyelőség — mondja *Rivnyák Gyula*, a felügyelőség vezetője — *most jubilál. Éppen tíz éve, hogy megszervezték, létrehozták.* Tíz év alatt sokat fejlődött. Akkor — Budapestről indulva — csak Miskolcig épült ki a villamos felsővezeték. Az építés azóta tovább haladt Nyíregyházáig, Záhonyig és a Miskolc—Ózd vonalon Sajókeresztúrig. Időközben három felügyelőség alakult ki —, a füzesabonyi, a miskolci és a szerencsi.

1971-ben a három szervezetet — miskolci központtal — egyesítették. Az emberek tulajdonképpen most is ott vannak. A munka- és üzemszervezés korszerűsítésének az az előnye: *bármilyen munkáról van szó, az erők koncentrálásával rövidebb idő alatt tudják azt elvégezni.*

Nagy erőt fordítanak az üzemzavarok megelőzésére. A felügyelőségnek nehéz területe van. Felsőzsolca—Miskol—Nyékládháza háromszögben igen nagy a füst, a vegyi szennyeződés. Ebből erednek, pontosabban eredtek a szigetelés okozta zavarok. *Volt idő, amikor 24 óra alatt 70 esetben is volt emiatt zárlat."*

NÓGRÁD

A *„Munkásarcok"* című állandó rovatban szép portré jelent meg a nagybátonyi állomás forgalmistájáról, *Sándor Gézáról.*

„Higgadt, kiegyensúlyozott, szükszavú ember. Azt tartják róla, hogy inkább cselekszik, mint beszél.

— Mindig ilyen csendes?

— *Nem egészen* — mondja mosolyogva az újságíró kérdésére —, *mert, ha szükséges, bizony beszélek én eleget, sőt elég hangosan is.* Rossz szokása például az utasoknak, ha várják a vonatot, kiállnak a sínek közé. Ilyenkor bizony többször és a szokottnál nagyobb hangerővel szólok hozzájuk. De még így is egyik másik — főleg a fiatalabbja —, lélegzetelállító mozdulatokra képes. Az utolsó pillanatban lépnek el a mozdony elől. Sajnos, öt évvel ezelőtt így esett áldozatul állomásunkon egy asszony — a mozdonyvezető már hiába fékezett...

— Mióta vasutas?

— *1942-től szolgálom a MÁV-ot.* A vasutaséletet Hatvan állomáson kezdtem, azóta sokféle munkakörben dolgoztam. Nagybátonyba 1959-ben helyeztek forgalmi szolgálattevőnek, az idén tehát a tizenötödik évet taposom, megszakítás nélkül ezen a helyen.

— A fárasztó szolgálat után mivel foglalkozik?

— *Taron lakom, van egy kis kertes házunk. Én is, mint a nógrádi emberek, szeretek kertészkedni, télen pedig mindig akad valami tennivaló a ház körül.* Ezenkívül vasárnaponként, ha éppen nem vagyok szolgálatban — eljárok a gyerek futballmeccseire. A fiam ugyanis a helyi csapatban játszik. Az igazi vasutas ember sokszor hazaviszi a munkáját. Én is megbeszélem a feleségemmel a napi gondokat, mivel ő is az állomásunkon teljesít szolgálatot, a kereskedelmi szakszolgálatnál."

ZALAI HÍRLAP

A kocsirendezők munkájáról jelent meg hangulatos riport a Zala megyei lapban. Íme, egy kis színes részlet az írásból:

„Sárga sisak, piros zászló, piros zsinóron rézsíp."

— *Gyere... gyere... jó! Na, most érzéssel, úgy... Kész!*

Rejtélyes jelzések a már feketedő zászlóval, egy rövid, majd egy hossszú sípjel, aztán kis koccanással összekapcsolódik a két szerelvény.

— Szóval rólunk akar írni... Csak aztán ki ne fogyjon közben a tolla! — mondja kézfogás köben *Mazzag János*, Zalaegerszeg tolatásvezetője. Neki már nem is sárga védősisak dukál, mint *Kocsmár Károlynak, Köbl Józsefnek* és a többieknek — hanem kék.

Érdekes, hogy bár minden jelzőzászló egyforma, de mindenki már a nyél tapintásáról is megismeri a sajátját. Már hogyne ismerné, hiszen az egyiken faragott fogó van, a másikon egy kiszuperált esernyőé. A harmadik pedig örökölt zászló.

— *Igen, én valóban úgy örököltem ezt a zászlót* — mondja Köbl *József* —, *ahány állomás, annyi divat. A kollégám Kanizsáról adta nekem, ott a kampós volt a módi."*

DÉLI HÍRLAP

Az MSZMP Miskolc városi bizottsága a megyeszékhely felszabadulásának 30. évfordulójára mozgalmat hirdetett a város szépítése, csinosítása érdekében. A MÁV Miskolci Igazgatósága is bekapcsolódott a mozgalomba, részletes terv készült a tennivalókról. Erről írja a miskolci napilap:

„Tavaly és tavalyelőtt is a virágok százait ültették ki a vasúthoz tartozó létesítmények környékén. Az idén tovább növelik a zöldterületeket és vállalják a parkosított részek, földnyelvek gondozását is.

Mivel a *gömöri pályaudvar* váróhelyiségei eléggé lehangoló állapotban vannak, a közeljövőben elvégzik a szükséges korszerűsítéseket.

A város területén húzódó vasúti pályatestek, rézsűk környékét időszakonként gyomtalanítják, ha kell, vegyszerekkel. Az iparvágányok tisztán tartását az ipartelepeken is ellenőrzik. Az állomásokon, várótermekben, utasforgalmi tereken az elavult, poros hirdetményeket eltüntetik, helyettük esztétikusabb, egyöntetűbb feliratokat raknak ki."

Összeállította:

Hegedüs Ferenc

Többet ért egy szakvizsgánál

Vetélkedés — szocialista módon

A szocialista brigádvetélkedők első fordulójának tapasztalatai

Íme bizonyságul néhány kérdés a Landler Jenő járműjavítóban megrendezett vetélkedő anyagából:

„Ki volt az az államtitkár, majd miniszter, akinek működése alatt elkezdődött a vasutak államosítása?" „Miért kell kúposra készíteni a kocsikerékpár abroncsának futófelületét?" „Miért április 11-e a magyar költészet napja?" „Kik azok a vasutas sportolók, akik aranyérmet szereztek a Müncheni Olimpián?" A kérdések tehát meglehetősen változatosak voltak, így nem csoda, hogy a felkészülés időszakában nagy forgalmat bonyolítottak le az üzemi és a városi, kerületi könyvtárak.

A vetélkedő szervezői minden brigáddal megíratták saját munkájuk önértékelését. Ezekből kiderült, hogyan álltak helyt 1973-ban a munkában, tanulásban, mennyire váltak szocialista közösségekké a mindennapi életben. Egy szocialista brigád önvallomásában olvastam:

„1973-ban társadalmi munkában beszereltük a fűtést a KISZ-klubba, a MÁV óvodában felújítottuk a kerti játékokat, három brigádtag letette a hegesztő vizsgát, egy munkatársunk pedig az MHSZ lövészklubban a fiatalok honvédelmi nevelésével foglalkozik, tovább építettük a brigádnyaralót, és az ezer óránál is több társadalmi munka eredményeként saját üdülőnkben az idén már nyaralni is lehet."

A vetélkedőn részt vevő brigádok naplói a hétköznapi munka tükrei. Az ezekből rendezett kiállítások jó lehetőséget teremtettek egymás alaposabb megismerésére. A naplók kölcsönös tanulmányozásából is sok ötletet meríthettek a szocialista brigádok a további munkához.

Feltétlenül említést érdemel a szellemi vetélkedő nagy közönségsikere. *A legtöbb helyen a művelődési ház nagyterme is szűknek bizonyult,* így sokan állva izgulták végig — a brigádtagok, a család, a munkatársak — a vasutas szocialista brigádok élménydús szellemi csatáját.

A helyi versenyek legjobbjai most a középdöntőre készülnek, hogy ott is sikeresen helytálljanak.

„Ez a vetélkedő többet ért, mint egy szakvizsga" — mondta az egyik vasutas üzem igazgatója, miután végigizgulta a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének helyi elődöntőjét. Nem ő volt az egyetlen, aki elismerő szavakkal illetve a nagyszerű versengést, már csak azért sem, mert a brigádvetélkedőt az ország valamennyi vasutas szolgálati helyén megrendezték — *sikerrel!*

Az országos szellemi tornának természetesen voltak előzményei: *az első nagyobb méretű vetélkedést a szolnoki járműjavító szocialista brigádjainak felhívása alapján szervezték a Tanácsköztársaság megalakulásának 50. évfordulója tiszteletére.* Ezen a MÁV járműjavító üzemeinek brigádjai vettek részt, több, mint 6 ezer vasutas dolgozó. Az elmúlt években Debrecenben a tanács, a szakszervezet és a KISZ szervezésében rendezték meg a szocialista brigádok vetélkedőjét, *„Korunk valósága"* címmel.

Az említett kezdeményezések sikerén felbuzdulva határozott úgy a MÁV Vezérigazgatósága, hogy a tömegszervezetek közreműködésével meghirdeti a szocialista brigádok országos szellemi vetélkedőjét. A szervezésben és a verseny lebonyolításában feladatokat kaptak a gazdasági vezetők, a szakszervezeti és a KISZ-bizottságok. Szervező munkájuk eredménye, hogy a vasúti szolgálati helyeken megrendezett *elődöntőkön 5 ezer szocialista brigád mérte össze tudását.*

Mondhatná bárki, hogy mi értelme van a szellemi vetélkedőnek, hiszen a szocialista brigádok elsősorban termelési közösségek. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy a *brigádok művelődő közösségek is.* A munka mellett feladatuknak tekintik a tanulást, a szakmai műveltség és az általános ismeretek növelését. A szocialista brigádok szellemi vetélkedője pedig ezt a célt szolgálta.

K. L.

Pécsi vasutasok az óvodáért

A Magyar Szocialista Munkáspárt Pécs Városi Bizottsága felhívással fordult a város üzemeihez, hogy a dolgozók társadalmi munkával és kétkezi adakozással járuljanak hozzá *új óvodák építéséhez.*

A pécsi csomópont dolgozói is nagy lelkesedéssel csatlakoztak a felhíváshoz, hiszen a vasutas dolgozók gyermekeinek elhelyezése a gyermekintézményekben a helyhiány miatt eddig nem kis gondot okozott.

A forgalomnál szakszervezeti taggyűléseken kérték a vasutas dolgozókat, hogy társadalmi munkával vagy pénzfelajánlással segítsék az akció sikerét. *Zomi Lajos* szb-titkár arról számolt be, hogy a dolgozók úgy döntöttek: *átlagosan a fizetésük 1,5 százalékát befizetik a közös célra.* Néhány szocialista brigád ezt kevésnek találta: a *Liszt Ferenc*, a *Klara Zetkin* és a *Széchenyi István* brigád tagsága személyenként 50 forintot ajánlott fel.

Keserű Árpád, a vontatási főnökség szb-titkára a *Régi forrás*, a *Petőfi Sándor*, a *Rudolf Diesel*, a *Széchenyi* és a *Steimetz Miklós* brigádot dicsérte. A felsorolt brigádokban dolgozó vasutasok egyenként 100—120 forintot ajánlottak fel az óvodaépítés céljára. A vasúti csomópont dolgozói összesen 83 ezer forintot fizettek be a városi tanács egyszámlájára.

Az igazgatóság — a dolgozók hozzájárulásán kívül — úgy határozott, hogy önerőből is hozzájárul az óvodagondok megoldásához. A MÁV óvodájában jelenleg 72 gyermek elhelyezésére van lehetőség. Most 300 ezer forintos költséggel bővítik a gyermekintézményt és újabb 21 gyermek elhelyezését biztosítják.

Több szocialista brigád részt vállalt a MÁV óvodájának korszerűsítéséből.

A jó példa gyorsan tovább terjedt Pécs határain túlra: a Biztosítóberendezés Automatizálási, Üzemeltetési, Fenntartási Főnökség Dombóváron, *Kaposváron, Siófokon* és *Nagykanizsán* dolgozó szocialista brigádjai is csatlakoztak az *„építsünk óvodát"* akcióhoz. Pénzfelajánlásaikat városuk tanácsához juttatták el, hogy hozzájáruljanak a helyi óvodaépítéshez.

A főnökség KISZ-fiataljai egyébként Pécsett, a MÁV napközis óvodájában 300 óra társadalmi munkát végeztek.

Kőhidi László

LEGJOBB CÉGÉR:

a megbízható munka

— vallja a kőbányai vasutasok órásmestere

Kőbánya alsó megállóhely felvételi épületének előcsarnokából nyílik egy kis helyiség. Ha egyik-másik utas ránéz az ajtajára, önkéntelenül a füléhez emeli a karóráját. Az ajtón ugyanis ez olvasható egy apró táblából: *Órásmester — MÁV rokkant.*

Pályamunkás volt

A mindig fényes ablakú kis műhelyben *Asztalos Pál* dolgozik, aki valamikor pályamunkás volt. Amikor beléptem hozzá, az órások jellegzetes mozdulatával fogadott: fél szemmel feltekintett rám, majd egy szemhunyorítással kezébe ejtette luppéját (nagyítóját), és az asztalra tette varrótűnyi csavarhúzóját. Ígéretéhez híven, készségesen szakított időt arra, hogy életéről, munkájáról, üzletéről beszélgessünk.

— Nem túl kicsi a cégtáblája? — kérdezem a mestertől.

— *Egyáltalán nem* — feleli. — *A megbízható munkánál jobb cégért még nem találtak ki.* Ha én valakinek precízen megcsinálom az óráját, hosszú ideig nem tér vissza hozzám. De jönnek azok, akik hírül vették, hogy érdemes nálam javíttatni...

Miközben beszélgetünk, egy fiatalember lép be. Érdeklődik, hogy készen van-e az ébresztő karórája.

— Mára ígértem? — kérdez vissza a mester. A fiatalember bólintására benyúl a páncélszekrénybe. — Tessék kipróbálni — szól.

Vekker, a vetélkedőre

A következő belépő már nem ügyfél, hanem Kőbánya-teherpályaudvar egyik vezetője, *Vass István* üzemgazdász. Közvetlen hangon üdvözli Asztalos Pált, majd ezt mondja:

— *„Doktor úr", kellene nekünk holnapra egy megbízható vekker. Olyan, amelyik egy-egy felhúzásra ötpercenként ismétli a csörgést.*

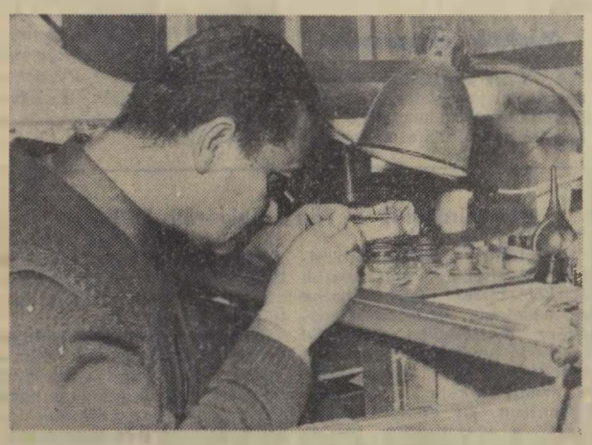
— No, csak, ki lenne az az álomszuszék, akit így kell ébreszteni?

— *Más célunk van vele* — válaszol az üzemgazdász. — *Holnap tartjuk a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjét, s amíg a csengő meg nem szólal, addig gondolkozhat mindenki egy-egy kérdésen. Különben én leszek a játékvezető...*

— Meglesz az óra. Holnap délelőtt érte jöhetnek.

Miután az üzemgazdász hálálkodva távozott, megkérdeztem az órásmestertől, hogy sok vasutast ismer-e az állomásról.

— Mondhatom, hogy sokat, kivéve az újonnan felvetteket. De nemcsak erről az állomásról, hiszen jönnek ide a vasutasok vidékről is. *Előfordult már, hogy Szolnokról, sőt Miskolcról is hoztak javítanivalót. Így nem panaszkodhatom, mindig van munkám.*



A vasutasok órása munka közben

Tízórás munkaidő

Asztalos Pál — bár valójában kisiparos — nem szereti, ha „maszek"-nek tekintik. Igaz, *alig két évet dolgozott a pályafenntartásnál, mig csonkulásos baleset nem érte a Nyírségben, Baktalórántháza állomáson,* mégis a vasutasok közé tartozónak érzi magát. Vasutas a bátyja is: pénztáros Budapest—Soroksári út állomáson. Amikor megrokkant, majd elhatározta, hogy mestersége birtokában kíváltja az iparengedélyt, a Budapesti Vasútigazgatóság kereskedelmi osztálya készségesen támogatta törekvéseit. Helyiséget kapott a MÁV-tól, s a méltányos bérleti díj ellenében kapja a fűtést is. *A baleseti járadék szintén a vasúthoz köti, azon túlmenően, hogy naponta tíz órán át dolgozik a felvételi épület kis helyiségében.*

— Miért szab önmagának ilyen hosszú munkaidőt? — kérdeztem búcsúzáskor.

— *Két gyermekem van, a feleségem pedig nem dolgozhat az egészségi állapota miatt.* Részben ez az oka, másrészt meg az az igazság, hogy szeretem a szakmámat, vagy talán még inkább becsülöm azokat az embereket, akik elromlott óráikat, mint munkájuk nélkülözhetetlen eszközét, reám bízzák. Néha azt gondolom, hogy rajtam is múlik: *pontosan közlekednek-e a vonatok...*

Séra Sándor

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesiteniök.

A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés 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.

Az új vasút: új élet...!

Előttem egy gőzmozdony nyöszörög.
Ballag, mélán tekereg az égre
Tévelygő füstje szétszóródva;
A szél, mint gyászfátyolt kapja félre.
All nagy mogorván sustorogva.

Az elmúltat zordan képviseli,
Mint komor. morcos öreg, ki lépeget,
Pipáz, füstkarikát ereget,
Életében már hátra nézeget,
Dohog csak, s köhint egy nehezet.

A széntárolót nézem, egyre máll.
Ráborult feledés-csend lepel,
Amely, mint a szénpor, vastagon száll
S egyre nő a pergő évekkel.
A szél fütyül már csak zsörtölődve,
Egérszemű széndarabokkal
Egykedvűen, mélán kergetőzve
A csillék között, s indulattal.
De messziről az új himnusz zeng már:
Uj Diesel dübörög a sinen,
S a villanymozdony szinte zümmögve száll! —
Az új vasút: új élet, igen!

Nagy Zoltán

A fák már bennetek kapaszkodnak

Csillagsodró időből kihullók,
tegnap-élők, régen-porladók:
halottaim, halottaink — ősök,
pörölyöklüek, simogatók.

Ahol jártatok, nehéz föld porát
újra fölverjük az utakon:
nyárban és lombfosztó, barna őszben,
járunk gondokkal s hallgatagon.

A karotokkal nem ölelhettek,
a szemetekkel nem láthattok,
halottaim, halottaink: örök,
ó, holtak, arcnélküli arcok!

Csontjaitokon rögök feküsznek,
körülöttetek fák állanak, —
a fák már bennetek kapaszkodnak,
feküsztök örök rögök alatt.

Fazekas Lajos

Szakmunkástanulók versenye



Készül az ifjú szakácsok vizsgaétele (Fotó: Bauer)

Az *Utasellátó Vállalat* minden évben megrendezi a másod- és harmadéves szakmunkástanulók versenyét. A Nyugati pályaudvar Utasellátó étteremben március végén megrendezett versenyen a két évfolyamból *18 szakács, 6 cukrász és 22 felszolgáló vizsgázott* a vendéglátó szakma ismert szakembereiből álló zsüri előtt. A végzős tanulók versenyfeltételei nagyjából megegyeztek a szakmunkásvizsga követelményeivel.

A verseny befejeztével *dr. Gróf József*, a vállalat személyzeti igazgatója méltatta a verseny jelentőségét, majd a zsüri értékelése után a legjobbak jutalomban részesültek, s minden versenyző emlékplakettet kapott.

Érdemes jól dolgozni

„Kiváló Művelődési Otthon" címmel tüntették ki a debreceni járműjavító művelődési házát

A Művelődésügyi Minisztérium, a Szakszervezetek Országos Tanácsa és a KISZ Központi Bizottsága első ízben 1970-ben írt ki pályázatot a *„Kiváló Művelődési Otthon"* cím elnyerésére.

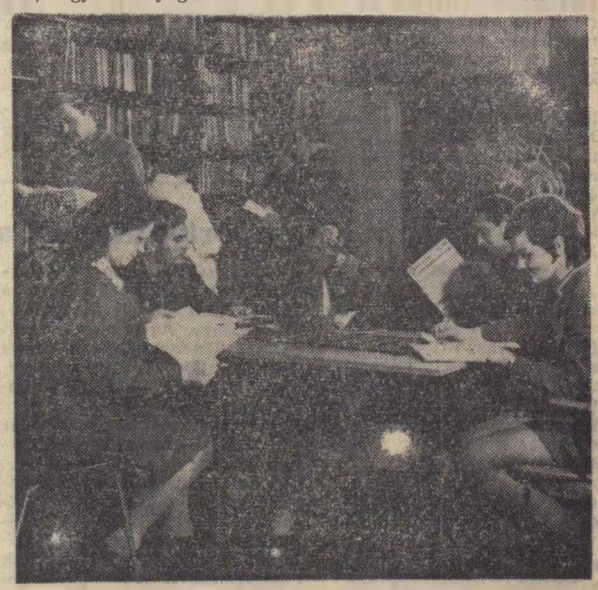
A pályázatot kiíró szervek — értékelték az első pályázatot — megállapították, hogy a pályázati rendszer hatékonyan ösztönzi a népművelésnek, a művelődési intézmények tevékenységének magasabb szintű kibontakozását, tartalmi és formai korszerűsítését. Ezért 1972-ben új pályázatot hirdettek, ezúttal kétéves időtartamra.

Az azóta eltelt két év még inkább lehetővé tette, hogy a művelődési intézmények tartós eredményekre törekedjenek. A helyi sajátosságokra alapozva kísérletezzenek, dolgozzanak ki új módszereket, hogy lehetőségeiket optimálisan ki tudják használni. Nagy előnye a versenynek a reális értékelhetőség. Hiszen az intézmények nem egymással versenyeznek, így nem fordulhat elő, hogy egy jobban ellátott, nagyobb anyagiakkal rendelkező művelődési ház háttérbe szoruljon egy esetleg jobban dolgozó, de kevésbé felszerelt, kevesebb anyagiakkal rendelkező intézménnyel szemben.

A Vasutasok Szakszervezetének irányítása alatt működő intézmények közül a *Landler Jenő*, a *dunakeszi*, a *szolnoki* és a *debreceni járműjavító*, továbbá a *záhonyi* vasutas művelődési intézmény jelentkezett a pályázatra.

Az operatív bizottság értékelése alapján a debreceni járműjavító Egyetértés Művelődési Házát *„Kiváló Művelődési Otthon"*, könyvtárát *„Kiváló Könyvtár"* cím viselésére méltónak találta. A kiváló cím elnyerése alkalmával a Művelődésügyi Minisztérium az oklevél átadása alkalmával 100 000 forintot adományozott berendezések, felszerelések vásárlására és 8000 forintot az intézmény vezetőinek, munkatársainak jutalmazására. A kitüntetéseket és jutalmakat *Garamvölgyi József* művelődésügyi miniszterhelyettes adta át.

Kaszás István



A kiváló címmel kitüntetett járműjavító művelődési otthonának könyvtára mindig nagy forgalmat bonyolít le

Karikatúrakiállítás a Közlekedési Múzeumban

„Közlekedésünk 10 éve a Ludas Matyi görbe tükrében"

A Közlekedési Múzeumban március 30-án nyitották meg a *„Közlekedésünk 10 éve a Ludas Matyi görbe tükrében"* című karikatúrakiállítást. A bejárat melletti falon nagyméretű táblát tálal a látogató ezzel a felirattal:

„Pusztai Pál, 1920—1971"

Alatta 21 karikatúra. Ötletesek, szikrázóan szellemesek, egytől egyig célbatalálók. A kor hibáit, a helyzet visszásságait, az ember gyöngéit, kisebb-nagyobb vétkeit feltárók, de legkevésbé sem bántóan, sértően, sohasem megalázóan.

Pusztai Pálnak, a nagy tehetségű vasutas művésznek, aki már vasúti szolgálata alatt is százával ontotta műveit, évtizedekig rajzolt a vasutas sajtónak, az ötvenes években a *Szocialista Vasútért*, majd később a *Magyar Vasutas* hasábjain, majd a *Ludas Matyi* oldalain jelentek meg ötletes rajzai. A népszerű szatirikus hetilap belső munkatársaként, mint hivatásos rajzoló is az első vonalban volt. Ekkor már az élet más területeiről is merítette témáit, de pillantra sem lett hűtlen a vasúthoz, szeretett vasutasaihoz. Továbbra is rendszeresen küldözgette vasúti tárgyú karikatúráit a Magyar Vasutasnak, alkotóereje teljében bekövetkezett, tragikusan korai haláláig.

A bejárat melletti táblán felsorakoztatott és a nagyteremben kiállított 9 további karikatúráját szemlélve ismét meggyőződéssel mondhatjuk, hogy *Pusztai Pál hivatottan állította a vasutat, a vasutasokat a karikatúra görbe tükre elé, mert „belülről" bírált, a vasutas szakértő szemével, a szakmabeli kolléga szeretetével.*

A javító szándék, a hibáinkra ébresztő mosoly felkeltése a célja a többi művésznek, *Balázs-Piri Balázsnak. Barátnak, Brennernek, Dánosnak, Endrődinek, Erdeinek, Fülöpnek, Hegedűsnek, Lehóczkynak, Sajdiknak, Schwottnak, Szegőnek. Szür-Szabónak, Toncznak, Tótnak, Várnainak*, nem utolsósorban a kiállítás művészeti rendezőjének *Mészáros Andrásnak* is. Velük együtt a Közlekedési Múzeum munkatársainak *Vaszkó Ákosnak, Szitár Lászlónak*, a rajzokat felnagyított fotókban „közvetítő" *Szabó—Wáhr* párosnak. És akiket elsőnek kellett volna említeni: *Tabi Lászlónak*, a Ludas Matyi főszerkesztőjének, valamint *Czére Béla* múzeumi főigazgatónak, akik támogatták, irányították a kiállítás megrendezését és megnyitó beszédükkel méltatták jelentőségét.

(Szász)

Közös összefogással

Tapolcán felújítják a vasutas művelődési központot

A MÁV, a Tapolcai Városi Tanács, a Vegyipari Dolgozók Szakszervezete és a Veszprém megyei SZMT anyagi összefogásával felújítják a tapolcai *Batsányi János* Művelődési Központot. A fiatal munkásvárosnak ez az egyetlen művelődési intézménye. Korábban a vasutasoké volt, újabban területi szakszervezeti művelődési házként funkcionál, s mint ilyen, a város üzemei, intézményei dolgozóinak, fiataljainak művelődését szolgálja.

Az olvasók fele vasutas

A már igen időszerű felújításra 2 millió forintot fordítanak. A *Városi Tanács Közületi Szolgáltató Üzeme* tavaly kezdte el a munkát. Ennek során megújult a 6000 kötetes körzeti szakszervezeti könyvtár, két klubhelyiség és a MÁV TIAC NB III-as tekecsapatának korszerű tekepályája is. Elkészült a tetőzet rekonstrukciója és a ház külső tatarozása. Ez év végéig megújul a nagyterem, az eszpresszó, az előcsarnok, a ruhatár és a szociális létesítmények. Az udvari részt társadalmi munkában parkosítják. A munkás és a diák klub, valamint a szocialista brigádok tagjai — köztük szép számmal vasutasok — *közel 20 000 forint értékű társadalmi munkát ajánlottak fel.*

Ebben a „felemás" helyzetben — a ház egyik része kulturált, színvonalas szolgáltatást nyújt, a másik még igencsak kopott, s az építők is jelen vannak — is eleven élet folyik a falak között. *A könyvtárnak 900 olvasója van. Az olvasótábor fele vasutas.* Munkás, diák, beat-klub. Röpülj páva kör, citerazenekar, fotószakkör, kórus, több nyelvi tanfolyam működik az intézményben. Rendszeresen vendégszerepel a városban a Veszprémi Petőfi Színház. Egy-egy előadást 600 bérlettulajdonos néz meg, köztük szép számmal vasutasok és családtagjaik.

Alakulóban van a népi tánccsoport, az irodalmi színpad, a művész- és teanager-klub. A könyvtár és a klub adta lehetőségeket kihasználva nyugdíjas klub létrehozása is folyamatban van.

A munkásműveltségért

Februárban voltak a városban a szocialista brigád vetélkedők. Alig győzték az igényeket kielégíteni. Ha mégegyszer annyi lexikonuk lenne, az is kevés lett volna. Természetesen a vasutas brigádok sem hiányoztak, hiszen a szolgálati helyek vetélkedője után a legjobbaknak az igazgatósági, majd az országos vetélkedőn is helyt kell állniok.

A művelődési központ a városi KISZ-bizottsággal együtt részt vett a *forradalmi ifjúsági napok* helyi eseményeinek szervezésében, lebonyolításában. Ennek kapcsán szavalóversenyre, ifjúsági klubok vetélkedőjére, beat-zenekarok találkozójára, irodalmi színpadok bemutatójára, író-olvasó találkozóra került sor.

A munkásműveltség fokozása érdekében a vasúti és más munkahelyeken a TIT-tel közösen ismeretterjesztő előadásokat tartanak. A munkásakadémiákon — amelyek a legkedveltebb ismeretterjesztési formák — a szakmai kérdések mellett általános gazdasági, politikai, kulturális, várospolitikai kérdésekkel is megismerkednek a résztvevők. Újdonság a munkásfiatalok részére indított előadássorozat, amely etikai, biológiai, jogi, társadalmi, politikai témákkal foglalkozik.

A művelődési központ élére nemrégen új vezető került *Zentai Gábor* személyében.

Sz. T.

Aktívaértekezlet Miskolcon

A népesedéspolitikai határozat legfontosabb tudnivalóit vitatták meg *március 26-án Miskolcon, a vasutas-szakszervezet Vörösmarty kultúrotthonában.* A rendezvényen, amelyet a Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Bizottságának nőbizottsága, valamint a helyi Vöröskereszt közösen szervezett, mintegy százan vettek részt.

A jelenlevők hozzászólásaiból kitűnt, hogy örömmel fogadják az új intézkedéseket és érdeklődéssel várják az ezzel kapcsolatos közérthető, írásos tájékoztatásokat is. Az egyes munkahelyek képviselőit leginkább az a létszámhiányból adódó probléma foglalkoztatta, amelyet a szülő nők távozása idéz elő. Az emiatti belső átszervezések szükségességét egyértelműen helyeselték.

(Pálinkás)

Másodszor is

Minta Vöröskereszt szervezet

A *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség* vöröskeresztes szervezete az idén másodszor nyerte el a *Minta Vöröskereszt szervezet* címet. Ebből az alkalomból bensőséges ünnepséget rendeztek a főnökség kultúrtermében, ahol kiosztották az Országos Vöröskereszt Szervezet által adományozott kiváló véradóknak járó kitüntetéseket. A 250 dolgozóból álló főnökségnél *55 rendszeres térítésmentes véradót tartanak nyilván.* Ezek közül hárman arany, egy ezüst, heten bronz fokozatú kiváló véradó kitüntetésben részesültek, nyolcan pedig elismerő oklevelet kaptak.

A megtisztelő kitüntetéseket *Krempl Ferenc*, a szervezet titkára adta át, aki maga is tulajdonosa a kiváló véradói címnek.

(s.)

Ötödször nyerték el a Kiváló Ifjúsági Klub címet

A KISZ Központi Bizottsága, a Művelődésügyi Minisztérium, a SZOT és több országos vezető szerv részéről meghirdetett *Kiváló Ifjúsági Klub* versenyében, a vasutas ifjúsági klubok közül a záhonyi vasutas ifjúsági klub bizonyult a legjobbnak. Ezzel *ötödször nyerték el a Kiváló Ifjúsági Klub és most másodszor az Aranykoszorús címet.* A kitüntetést és pénzjutalmat április 9-én a Fészek Klubban vették át a záhonyiak.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

Napfény, jó levegő, panoráma

Vasutas természetjárók hétvégi házai a börzsönyi Rigó hegyen

Két évvel ezelőtt még csak szűk gyalogösvényeken lehetett megközelíteni a nagymarosi *Rigó hegyet*, amelynek sűrű akácosai valóban csak a madaraknak szolgáltak békés lakhelyül. Most a földgyaluvágta széles hegyi utak, s az utak mentén kisebb-nagyobb hétvégi faházak álldogálnak, jelezvén, hogy a *Nyugati pályaudvar természetbarát szakosztálya* által szervezett hétvégi telekakció sikerrel járt. A nagymarosi tanács segítségével két évvel ezelőtt jutányos áron 39 parcella jutott a turistáknak, akik szabad idejükben azóta is szívesen szorgoskodnak házuk környékének szépítésében.

Igazi hegyi pihenőhely

A vasutas természetbarátok hegyi pihenő telepének, igazi vonzóerejét és értékét azonban a csodálatos kilátás adja. Igaz, ma még petróleumlámpával világítanak és az izzasztó emelkedőkön hátizsákban cipelik fel az ivóvizet, *de a rigó hegyi napfény, a jó levegő, a panorámával együtt, kárpótol minden fáradságot.*

Sok szabad időt tölt a Rigó hegyen *Meinhardt János*, a Nyugati pályudvar szakszervezeti bizottságának elnöke, aki a telkek megközelítését lehetővé tevő hegyi utak kialakítását is irányította. Fenn találkoztam *Vass Györggyel* és *Bartóczi Árpáddal*, a természetbarát szakosztály és a Társadalmi Erdei Szolgálat aktív tagjaival is. Bartóczy Árpádnak már készen áll a csinos faháza, Vass György pedig most dolgozik 32 négyzetméter alapterületű faházának befejezésén. Mint a Társadalmi Erdei Szolgálat tagjainak, sajnos már a Rigó hegy környékén is többször akadt dolguk, amikor ki tudja. kinek a hanyagságából, kigyulladt az erdő.

A Nyugati pályaudvar Társadalmi Erdei Szolgálatosai egyébként Hűvösvölgyben, a Mátyás király vadaskertjét ellenőrzik rendszeresen. Vass György például nem sajnálva a fáradságot, vasárnaponként Ceglédről is felutazik a fővárosba, ha a környezet és az erdők védelme úgy kívánja.

Közben továbbálltunk egy házzal, *Árvai János* szakosztályvezető diószínűre pácolt házához. A félig üvegfalú házból elragadó kilátás nyílik a *Visegrádi Vár* és a *Salamon torony* irányába. Miközben élvezzük a szép kilátást, szót ejtünk a Nyugati pályaudvar turista szakosztályának életéről is.

— *Mivel a legaktívabb tagok kaptak telket, kezdetben megérezte a szakosztályi munka is, hogy turistáink több időt töltenek a Rigó-hegyen.* Most azonban, hogy nagyjából már berendezkedtek, a 80 tagú szakosztály újra a régi lendülettel folytatja a túrázást — mondotta a szakosztályvezető.

Előkerül az érdekes és gazdag idei túraterv is, amelynek bevezetőjében ez áll: „Túraterveink összeállításánál célul tűztük ki, hogy az, aki túráinkon részt vesz, néhány év alatt megismerje hazánk szépségeit, de a könnyebben elérhető környező országokat is és így általános tájékozódásra tehessen szert... Az előző évektől eltérően, nyílt túrákat is rendezünk, erre szakosztályon kívüli vendégeinket is hívjuk és várjuk".

Gazdag túraprogram

A szakosztály tagjai részt vettek a *Vöröskőnél rendezett felszabadulási emléktúrán*, április végén pedig háromnapos kirándulásra indulnak az Alacsony és Magas Tátrába. Részt vesznek a június 7—9 között megrendezésre kerülő *Országos Vasutas Természetbarát Találkozón*, amelyet ez évben Verőcén rendeznek. A vasutasnap utáni vasárnapon emléktúrára mennek, amelyet hagyományosan a Börzsöny hegység aljában levő Vasutasforráshoz, illetve a „Rabló tanya" kulcsos házhoz vezetnek a szobi Vasutas Természetbarát Szakosztály tagjai. A Nyugati pályaudvar szakosztályának túravezetői egyébként a vasutas szakosztályok túravezetőinek szeptemberben Marosbélen megrendezésre kerülő találkozójára készülnek.

Mindez csak néhány jelentősebb, kiragadott pontja az érdekes idei túraporgramnak, amely a kellemes rigó-hegyi élményeket az ország más tájainak megismerésével is gazdagítja.

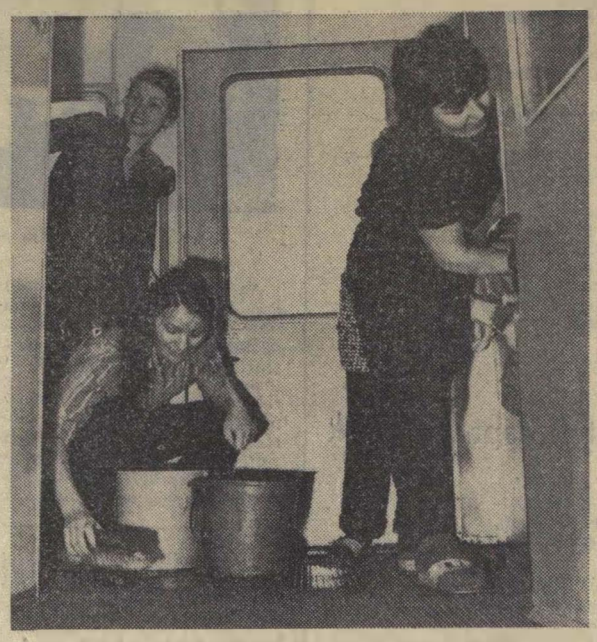
Zámbó István

KISZ-FIATALOK

Kocsikat mostak társadalmi munkában

A MÁV budapesti igazgatóság KISZ-szervezetében már több éve hagyomány, hogy a fiatalok nagyobb ünnepi forgalom előtt kocsitakarítást vállalnak társadalmi munkában. Az idén most húsvét előtt került sor az első ilyen munkaakcióra a Keleti pályaudvaron.

Joó Ferencné, a II-es KISZ-alapszervezet propagandistája irányítása mellett mintegy hatvan vasutas fiatal két napon keresztül három gyorsvonati szerelvény kocsijait mosta le tetőtől a kerekekig.



Munkában a KISZ-fiatalok takarító brigádja (Tenta György felv.)

Sportcsarnokot avattak Szolnokon

A Tanácsköztársaság évfordulóján került átadásra a Szolnoki MÁV SE új sportlétesítménye. Az átadáson megjelent *Sándor László* a városi pártbizottság első titkára, *Sárkány Géza*, a megyei TS képviselője.

Az új létesítményt *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára adta át rendeltetésének. A 18x48 méteres munkacsarnok a megfelelő öltözőkkel, fürdővel, kitűnő felkészülési és versenyzési lehetőséget biztosít. Az úi csarnok megépítésével egy időben készül el a négyállásos tekepálya automatikus állító berendezéssel.

A közel 9 millió forint értékű beruházáshoz *2 millió forinttal a Szolnok megyei Tanács Testnevelési Hivatala is hozzájárult, a többit szakszervezetünk biztositotta.*

A Szolnoki MÁV SE-nek 13 szakosztálya és 720 igazolt versenyzője van. Versenyzőik között találjuk *B. Nagy Pált*, a mexikói olimpia aranyérmes párbajtőrcsapat tagját.

Az új edzőcsarnok bizonyára sokat segít majd, különösen a vívó és atlétikai szakosztály munkájában.

Az átadás alkalmával Molnár György elismerését fejezte ki a tervezőknek és kivitelezőknek, köztük *Demény Dezsőnek*, a járműjavító dolgozójának, aki szinte mindene volt az építkezésnek, az előkészítéstől a befejezésig. Dicséret illeti a párt és társadalmi szerveket is, akik a társadalmi munkát szervezték. *A sportegyesület tagjai 520 társadalmi munkaórával járultak az építkezéshez.*

K. I.

CÉLLÖVŐVERSENY HATVANBAN

Hazánk felszabadulásának 29. évforduiója tiszteletére lövészversenyt rendezett a *hatvani MÁV—MHSZ lövészklub*. A napsütéses tavaszi napon lebonyolított versenyen a következő eredményeket érték el a klub versenyzői:

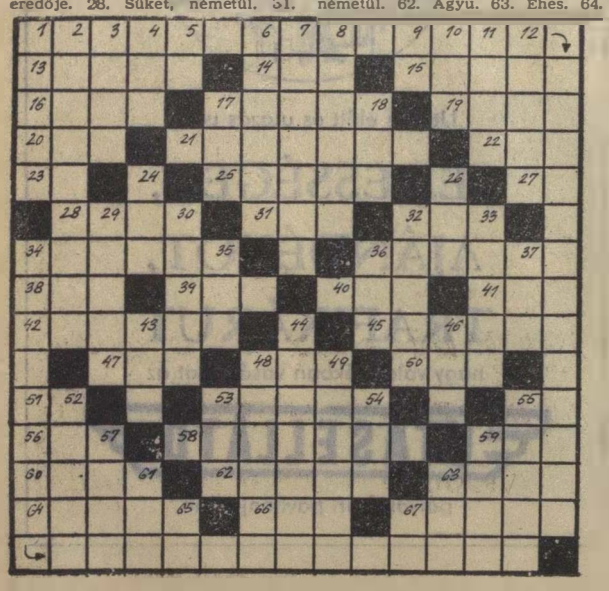
Sportpisztoly és légpisztoly férfi felnőttek: 1. *Kékesi Ferenc* 543, illetve 369 kör. Juniorok: 1. *Pajkos Endre* 507 kör. Légpisztoly és légpuska juniorok: 1. *Balogh Csaba* 431 kör, illetve 306 kör. Standard puska (60 löv.) juniorok: 1. *Láng József* 571 kör.

Nők: Standard puska (60 löv.) fekvő és álló testhelyzet: 1. *Dönsz Dorottya* 562 kör, illetve 506 kör. Ezzel összetettben 536 köregységgel is az első helyen végzett.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szakszervezet érdekvédelmi tevékenysége javításának jelentős eszköze. (Folytatása a függőleges 34-ben.) 13. Ritka női név. 14. Férfinév. 15. Az Erdélyi Havasok legmagasabb csúcsa. 16. Pogrom közepe. 17. Nem kér többet, ... van. 19. Csongrád megyei város. 20. Vas megyei község (ék. hiány). 21. Beszélj! 22. Fordított ital. 23. Fémes elem. 25. Részt vesz benne. 27. Okozat eredője. 28. Süket, németül. 31. ... mométer, szélmérő. 32. Ilyen cső is van. 34. Virágpor. 36. Nagy csengő. 38. ... mál, buzdít, serkent. 39. Les. 40. Belső szerv. 41. A vasút betűjele. 42. Előázsiai folyó 45. Híres gyógyvíz. 47. Kevert Noé. 48. Lassúságban van. 50. Most. németül. 51. Kicsinyítő képző. 53. Egy könyv. 55. Ellentétes köszönő. 56. Időmérő. 58. ... Mihály (1875—1955) ismert politikus. 59. I. A. L. 60. Bolond, németül. 62. Ágyú. 63. Ehes. 64. ... William Butler (1865—1939) angol nyelven író ír költő. 66. Lárma. 67. Felett ellentéte.

Függőleges: 1. Eleve, latinul. 2. ... Fiovanni (1858—1899) olasz festő. 3. Nem nyitott. 4. Az állóvíz. 5. Mint 51. vízszintes. 6. Vakbuzgó. görög szóval. 7. Borsod megyei község. 8. Királyi jövedelem volt. 9. Kimondott betű. 10. Kezemben van! 11. ... Ede (1851—1901) mezőgazdasági szakíró. 12. Ázsiai főváros. 17. Bezár, a szélek nélkül. 18. Becézett férfinév. 24. Mértani test. 26. Labda a hálóban 29. Kávémárka. 30. Javán szigetcsoport. 32. Erről a magaslatról napjainkban sokat hallunk. 33. Szomszédos nép. 35. Hasadék. 36. Festmény. 37. Boárról híres község. 43. Fémes elem. 44. Ilyen lövészverseny is van. 46. Szeszes ital. 48. Kerthelyiség. 49. Rossz termék. 52. Vissza: híres jugoszláv futballista volt. 53. Heves megyei község. 54. T. Y. G. 55. Az isteni színjáték írója. 57. Egyiptomi nép. 59. Régi ipari tanuló. 61. Ertem mássalhangzói. 63. Nem mögé. 65. Sürü fele. 67. A. T.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 34. **Beküldési határidő:** 1974. május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A sokgyermekes vasutas családok anyagi helyzetének javítása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 6. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Lakatos Zsuzsa, 2020 Érd, V., Tompa Mihály u. 23. Fekete Lajos, 3900 Szerencs. Postahivatal. Kiss Józsefné, 8858 Porrogszentkirály, Fő út 94. u. p. Porrog. Béres József. 2131 Alsógöd. December 8. u. 8. Durai Lászlóné, 3021 Lőrinci, Árpád u. 86.

Közlemény

A Törekvés Művelődési Központ igazgatósága a vasutas dolgozók számára az általános iskola 7—8. osztálya, valamint a gimnázium I—IV. osztálya elvégzéséhez intenzív tagozatokat indít. Egy-egy osztály időtartama 6 hónap. Aki korábban az I. gimnáziumot már elvégezte, jelentkezhet a II. osztályba. Aki emeltszintű szakmunkásképzést kapott, különbözetivel a magasabb osztályban tanulhat. A tagozatok önköltségesek. A korábbi ismeretek felelevenítésére 2 hónapos előkészítő indul.

Jelentkezés: 1974. május 3-ig a Törekvés Művelődési Központban, 1102 Budapest, Pf. 123.

A jelentkezőknek közölni kell: név, szül. év, hely, lakcím, irányítószám, foglalkozás, szakképzettség, munkahely címe, telefonszáma, beosztása, melyik osztályba jelenkezik.

A május 3. után érkező jelentkezéseket nem áll módunkban figyelembe venni.

A Hivatalos Lapból

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

A 13. számból: 102 520/1974. Az általános jövedelemadóról szóló utasítás módosítása.

A 14. számból: 104 285/1974. Katonadijszabás (18) módosítása és kiegészítése.

104 286/1974. A szolgálat közbeni alkoholfogyasztás fokozott ellenőrzése.

Lakáscsere

— **Elcserélném** a Gyálí úti MAV-lakótelepen levő I. emeleti 3 szoba hallos, személyzeti szobás, zárt erkélyes lakásomat két kisebb komfortos vagy félkomfortos, lehetőleg tanácsi lakásokra, Budapest területén bárhol. Érdeklődni 272—518-as telefonon bármikor lehet.

— **Egy szoba, konyha, WC,** kamrás lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra. Cím: Czikk Sándorné, Tata, Bacsó Béla út. 1. Érdeklődni bármikor lehet.

— **Erdőkertesen családi ház** építésére alkalmas 555 négyszögöl fiatal gyümölcsös eladó (eszmeileg oszthatő). Érdeklődés munkaidőben: 35—71/160 telefonon.

— **Elcserélném Dunakeszi gyártelepi** 2 szoba komfortos, gázfűtéses. I. emeleti, napos, kertes (a kertben garázs) vállalati bérlakásomat. A szobák egyinásba nyílnak és külön beiratúak is. Kérek: budapesti 1 szoba komfortosat, lehet társbérleti nagy szoba is. Érdeklődni lehet: Hidvégi Károly, Dunakeszi Járműjavító, 492—702 vagy 493—193/139 vagy 140-es melléken.

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—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest VIII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—815
Felelős kiadó: Gábor Márton
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

Vizsga a vontatásnál

A *miskolci vontatási főnökségnél* megkezdődött az utazó dolgozók időszakos vizsgáztatása. Elsőnek a villamosmozdony-vezetők adtak számot felkészültségükből. Sikeresen, hiszen 165 főből tizenheten jelesre vizsgáztak. Remélhetőleg a Diesel- és gőzmozdonyok személyzete között is akadnak majd szép számmal, akiknek neve mellé az ötös számjegy kerül.

A vizsgákon kiemelkedő eredményt elért dolgozókat a főnökség vezetője két nap jutalomszabadságban részesíti.

A szerkesztőség üzeni

Urbán József Hegyeshalom; Kisvárdai János, Kovács Gyula, Bakó János Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Rapi József Bp. Józsefváros; Pintér Lajos Vácrátót; Markos József Zalaegerszeg; Nyolczas Mária Budapest: leveleiket **lapunk anyagához felhasználjuk.**

Murányi Tibor Bánréve: Lengyel Ferenc Karcag; Mohai Károly Szerencs: **leveleiket illetékes helyre továbbitottuk.**

A szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének első fordulójáról — melyeket a szolgálati helyeken bonyolítottuk le — nagyon sok levél, tudósítás érkezett szerkesztőségünkhöz. Bár minden egyes lapszámunkban terjedelmes összeállítást közöltünk, mégsem tudtunk valamennyi vetélkedőről küldött írásnak a lapban helyet biztosítani. Kérjük levelezőinket, tudósítóinkat, azokat is, akiknek írása nem került be a lapba, hogy a jövőben is kísérjék figyelemmel a szocialista brigádok munkáját és esetenként számoljanak be eredményeikről, sikereikről.

HÍREK

— **Ifjúsági felelősök értekezlete.** A vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságához tartozó ifjúsági felelősök az ifjúsági parlamentek előkészítéséről tanácskoztak a budapesti igazgatóság kultúrtermében. Az értekezleten sok szó esett a szakszervezet és az ifjúság kapcsolatáról, valamint az ifjúsági törvény végrehajtásáról.

— *NÉVADÓJUKRA EMLÉKEZTEK. Hámán Kató születésének 90. évfordulója alkalmából ünnepséget rendezett a Nyugati pályaudvar Hámán Kató szocialista brigádja. A brigád névadójának munkásságát Csercsits Józsefné pénztárfőnök méltatta.*

— **Üzemorvosi értekezlet.** A szegedi igazgatóság területén dolgozó egészségügyi vezetők, üzemorvosok és ápolónők részvételével értekezletet tartottak Békéscsabán. Dr Romhányi István, a szegedi területi egészségügyi központ igazgató főorvosa a vasutasok egészségügyi helyzetéről, az egészségügyi intézmények ellátottságáról tájékoztatta a részvevőket.

— KIVÁLÓ IFJÚ SZAKMUNKÁSOK. Hidasnémeti állomás vezetői tervszerűen foglalkoznak a fiatalokkal. Ennek tulajdonítható, hogy az ifjú vasutasok egyharmada vett részt a kiváló cím elnyeréséért indított versenyben. A március 28-án megtartott vizsgán öt fiatal nyerte el a „Kiváló ifjú szakmunkás" és a „Szakma ifjú mestere" címet a velejáró pénzjutalommal.

— *BESZÁMOLÓ TAGGYŰLÉS. A váci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága április 2-án taggyűlésen értékelte az első negyedévben végzett munkát. Megállapították, hogy a gazdasági vezetés és a mozgalmi szervek között az utóbbi időben javult az együttműködés, ami az eredményekben is megmutatkozik.*

— **Tanácskozás az együttműködés jegyében.** A szegedi vasútigazgatóság területén dolgozó öt Volán-vállalat és az igazgatóság vezetői közös megbeszélésen értékelték az elmúlt évben végzett munkát és meghatározták az ez évi feladatokat. Megállapították, hogy a MÁV—Volán együttműködési megállapodás szellemében mindkét közlekedési ág eleget tett a vele szemben támasztott követelményeknek.

— **Reszortvezetők tanfolyama.** A Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottsága, a gazdasági vezetéssel közösen, nyolc előadásból álló tanfolyamot indított a pályaudvar reszortvezetői részére. A tanfolyamon 28 részlegvezető ismerkedett meg a munka- és üzemszervezéssel, a vezetés pszichológiájával.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Vasútvillamosítási munkáinkhoz felveszünk vasipari szakmunkásokat, segédmunkásokat.

Műhelytelepünkre:

Rókos állomásra.

Jó kereseti lehetőség, állandó szabad szombat.

MÁV VILLAMOS FELSŐVEZETÉK ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

Budapest X., Kőbánya-Felső pu.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. MÁJUS 3.

Átadták a kitüntetéseket

A *Magyar Vasutas* április 18-i számában közöltük azoknak a vasúti szolgálati helyeknek, üzemeknek és intézményeknek, a névsorát, amelyek 1973. évi munkájukért kitüntetésben részesültek. A kitüntetéseket mindenütt, a május elsejét megelőző napokban ünnepélyes keretek között adták át.

Kiemelkedő eredményeik alapján a *miskolci*, a *debreceni* és a *Nyugati csomópont*, valamint a *miskolci járműjavító* a *kiváló* cím mellett elnyerte a *MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját*. A Nyugati csomóponton *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal* főtitkár, a miskolci csomóponton *Urbán Lajos* és *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára, a debreceni csomóponton *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Molnár György*, a miskolci járműjavítóban *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes és *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának vezetője adta át a vándorzászlót.

A KPM felügyelete és a vasutas-szakszervezethez tartozó vállalatok közül a *kiváló vállalat* kitüntetésben részesült FAVÉD-nél *Rödönyi Károly* államtitkár és *Szabó Antal* főtitkár, a Minisztériumban részesült Utasellátó Vállalatnál pedig *Rödönyi Károly* államtitkár és *Tóth Györgyné dr.*, a vasutas-szakszervezet alelnöke adta át a kitüntetést.

Gőzmozdony-skanzen

Az elmúlt napokban Szolnokon a vasút, a Szolnok megyei, valamint a városi tanács illetékes vezetői *megvitatták a szolnoki közlekedési múzeumnak és gőzmozdony skanzennek a MÁV Tervező Intézet által nemrégen készített munkatervét.*

A múzeumot az 1847-ben épített indóház mellett tervezik megvalósítani, *ahol hat világnyon 18 különböző típusú mozdony és öt-hat vasúti kocsi kerül majd kiállításra.*

A XI. pártkongresszus tiszteletére

Nyolcvanöt fővizsga terven felül

Munkásgyűlést tartottak április 16-án, délben, a szombathelyi járműjavító kocsiosztályán. A nagycsarnokban összegyűlt munkások előtt elsőnek *Bokor István* szocialista brigádvezető emelkedett szólásra. A kocsiosztályi dolgozók felajánlását terjesztette elő a XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére.

A kocsiosztályi dolgozók *vállalják az éves darabszámos terv 103 százalékos teljesítését 100 százalékos költségfelhasználás mellett.* Ez a vállalásuk 85 normál teherkocsi fővizsga terven felüli elvégzésének felel meg. Forintban is kifejezhető értéke: *1 millió 445 ezer forint.* A tervezett darabszámú villamos fűtőkocsit szeptember 15-ig megjavítják és vállalják, hogy a nagycsarnokba való beköltözésük után szigorúan betartják a már kidolgozott új főtechnológia szerinti javítási módot. Fokozott figyelmet fordítanak a balesetmentes munkára is, hogy a balesetekből adódó kieséseket is minimálisra csökkentsék.

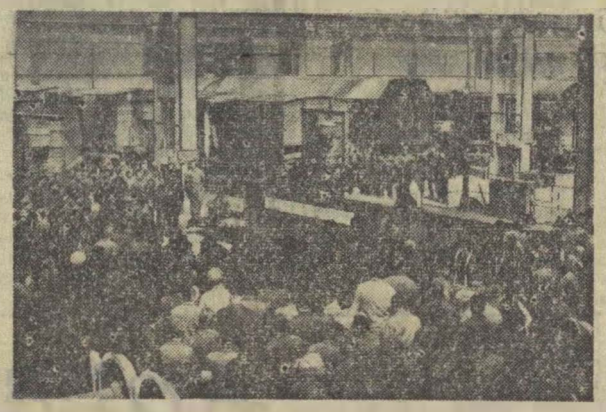
A Diesel-osztály dolgozói nevében *Koppány Károly* szocialista brigádvezető terjesztette elő a felajánlást. Elmondotta, hogy *a mozdonyjavítók ez évi tervüket december 10-ig teljesítik* és felajánlottak háromszázalékos költségmegtakarítást.

A mozdonyjavítók azt is felajánlják, hogy az M 31-es mozdonyok üzemkész állagát 82 százalékos szinten tartják és *10 villamos fűtőkocsi javítását szeptember 30-ig teljesítik, továbbá csökkentik a motorkocsik javítási idejét.* Elvégzik az alvázjavító részleg padlóterv szerinti átrendezését és átalakítják a Js próbapadot a MAN motorok próbaállásához.

Nagy Ernő szocialista brigádvezető terjesztette elő ezután a megmunkáló osztály dolgozóinak vállalásait. A társosztályok által vállalt 103 százalékos darabszám teljesítéséhez és a javítások átfutási idejének lerövidítéséhez *biztosítják a szükséges alkatrészeket; gyártási tervüket két százalékkal túlteljesítik, a javított kerék- és rugóállagot pedig 15 százalékkal növelik.*

A karbantartó osztály dolgozóinak vállalását *Kovács Ernő*, szocialista brigádvezető terjesztette elő. A többi között vállalják, hogy a konyhai gépeket időben beszerelik és lehetővé teszik az új üzemi konyha vasutasnapra való megnyitását.

Miután a munkásgyűlés résztvevői egyhangúlag elfogadták a vállalásokra előterjesztett javaslatokat, *Nagy Lajos*, a járműjavító igazgatója emelkedett szólásra. Örömmel üdvözölte, hogy az üzem dolgozói egyöntetűen csatlakoznak az országosan kibontakozó versenymozgalomhoz, s a mozgalmi és gazdasági vezetés nevében megígérte, hogy minden segítséget megadnak a felajánlások maradéktalan teljesítéséhez.



A szombathelyi járműjavítóban rendezett munkásgyűlés résztvevői.

A záhonyi csomópont KISZ-bizottsága elnyerte

a KISZ KB vörös vándorzászlaját

A KISZ Központi Bizottsága az ifjúsági mozgalomban 1973-ban elért kimagasló eredményeiért *a záhonyi csomóponti KISZ-bizottságnak vörös vándorzászlót adományozott.* A kitüntetést hazánk felszabadulásának 29. évfordulójának ünnepén adták át.

Záhony körzetében több mint ezer vasutas KISZ-fiatal 25 alapszervezetben tevékenykedik. A KISZ-munka mellett a fiatalok különösen jó eredményeket értek el a termelést segítő tevékenységben. Évente 25—30 fiatal műszaki vesz részt a *Kiváló ifjú mérnök*, s a *Kiváló ifjú technikus* mozgalmakban. 1973-ban 16-an nyerték el a címet. Egy csoport munkája a szakdolgozatok országos pályázatán első helyezést ért el.

A *Kiváló ifjú munkás*, a *Kiváló ifjú szakmunkás*, s a *Szakma ifjú mestere* mozgalmakban 270 fiatal vett részt. Közülük 64-en elnyerték a címet.

Az alapszervezetek társadalmi munkaakciói elsősorban az átrakás segítésére és az üzemi rend kialakítására koncentrálódtak. Az elmúlt évben *a fiatalok 10 ezer társadalmi munkaórát teljesítettek* és 60 ezer forint értékű hulladékanyagot gyűjtöttek össze.

A helyi védnökségek vállalásában is jelentős eredmények születtek. A *vontatási* KISZ-alapszervezet az M62-es széles Diesel-mozdonyok javítása: a *Gépesített Rakodási Főnökség* KISZ-szervezete a gépkocsiszerviz építése; a *fényeslitkei* alapszervezet a pályaudvar fásítása; *Záhony állomás* csúcsszervezete a Záhonyi Gimnázium és Vasúti Szakközépiskola új kollégiuma felett vállaltak védnökséget.

A szocialista brigádmozgalomban 702 fiatal vesz részt. Ezenkívül 66 ifjúsági brigád működik. Az elmúlt évben 52 ifjúsági brigád nyerte el a címet.

Az újítómozgalomban kiemelkedő eredményt ért el a vontatási főnökség KISZ-szervezete. Munkájuk elismeréseképpen a *KISZ KB dicsérő oklevelét* nyerték el. *Torma György* aranykoszorús KISZ-jelvényt, *Márkus István* KISZ Érdemérem kitüntetést kapott.

Kiváló KISZ-munkájuk elismeréséül Eperjeske-rendező alapszervezete és KISZ-titkára, *Komár Józsefné*, a KISZ KB dicsérő oklevelét kapta.

KIEMELKEDŐ MUNKÁJA ALAPJÁN:

A debreceni igazgatóság nyerte a vörös vándorzászlót

A vasútigazgatóságok 1973. évi munkaversenyében az értékelt mutatók alapján *a debreceni igazgatóság 105,53 százalékkal végzett az első helyen.* A debreceniek kiemelkedő eredményei elsősorban az áruszállítási teljesítmények felfutásából adódtak. A tervezett 18 millió 500 ezer tonnával szemben 20 millió 654 ezer tonna árut szállítottak, ezzel a tervet 111,6 százalékra teljesítették.

Az igazgatóság áruszállítási feladatainak jelentős része a záhonyi átrakókörzetre hárult. *1973-ban a körzet állomásain tovább javult a munka, szervezettebbé vált az átrakodási tevékenység és az eszközökkel is jobban gazdálkodtak a szakszolgálatok.*

Az áruszállításhoz hasonlóan jól oldották meg személyszállítási feladataikat is az igazgatóság területén dolgozó vasutasok. A végrehajtó szolgálat mindenütt célszerűen, jól szabályozta a személyszállító vonatok közlekedtetését.

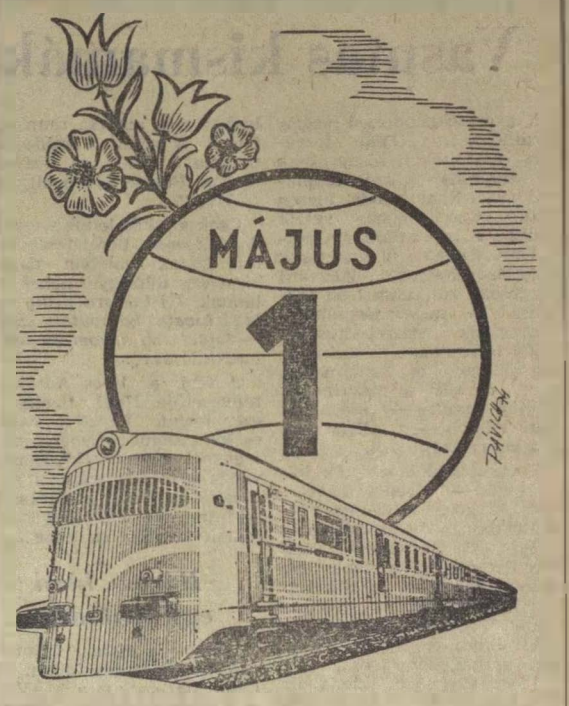
A debreceni igazgatóság egyrészt a teljesítmények jelentős növekedése révén, másrészt körültekintő költséggazdálkodással 14 százalékkal csökkentette a fajlagos költségeket. A jó munka eredményeként elnyerte a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlaját*, a vele járó pénzjutalommal. A kitüntetést április 29-én, *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára adta át Szegedi Nándornak, az igazgatóság vezetőjének.

A debreceniek mögött a *budapesti vasútigazgatóság* végzett a második helyen. Az igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek nagy mértékben hozzájárultak kiemelkedő munkájukkal ahhoz, hogy a MÁV kielégítette a népgazdaság szállítási igényeit. *Az igazgatóság az évi áruszállítási tervét 103,1 százalékra teljesítette.* Különösen szembetűnően jó eredmény ez, ha figyelembe vesszük, hogy a budapesti igazgatóság bonyolítja le a vasút árufuvarozási tevékenységének mintegy 40 százalékát.

A nemzetközi vonatforgalomban egész évben közel ketmillió kocsi mozgott az igazgatóság területén. Ennek a nagy forgalomnak a lebonyolításában nagy segítséget adott, hogy az igazgatóság jó kapcsolatokat épített ki a szomszédos országok vasútjaival.

Az irányító és végrehajtó szolgálat munkájában a korábbi éveknél fokozottabban került előtérbe a hálózati érdekek szem előtt tartása, a központi utasítások végrehajtása. Az elrendelt kocsikiegyenlített szinte napról napra végrehajtották.

Az igazgatóságok versenyében második helyezést elért budapesti vasútigazgatóságnak április 20-án *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára adta át a *MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége Dicsérő oklevelét*, az igazgatóság kultúrtermében rendezett ünnepségen.



Májusi zászlók alatt

Az idén nyolcvanötödször ünnepelik világszerte május elsejét, a munkásosztály harcos seregszemléjét. A Szocialista Internacionálé 1889-es párizsi kongresszusán így szólt a szerény felhívás: *„Meghatározott napon nagy tüntetést rendez a munkásság, mégpedig minden országban és minden városban ugyanazon a napon, amikor is a munkások felszólítják a hatóságokat, hogy a munkanapot törvényes úton nyolc órára korlátozzák...”*

De május elseje nem maradt a korlátozott és békés követelések napja. A proletárforradalmak radikális jelszavai, a munkások elleni terror, vérengzés ugyancsak kötődik a nemzetköziség és a szolidaritás ünnepéhez. De kötődik hozzá az a harcos út is, amely 1917-ben a világon először vezetett el egy ország proletáriátusának végső győzelméhez.

Az első győzelmes szocialista forradalmat követő fél évszázad elegendő volt ahhoz, hogy *a szocializmus mint eszme, és mint valóság, az egész emberiség politikai, gazdasági és társadalmi életének meghatározó tényezőjévé váljék.* Ennek az eszmének köszönhető, hogy évről évre egyre több országban csap magasba május elsejéken a proletárszolidaritás lángja.

Ennek köszönhető jórészt, hogy egyre többen ismerik fel május elseje igazi jelentőségét: az egész földkerekségen a munkásosztály, és minden elnyomott érdeke ma is egy és oszthatatlan — *a kizsákmányolás megszüntetése, a békés, boldog élet, olyan társadalom felépítése, amelyben megszűnik a kizsákmányolás.*

A munka ünnepe arra is figyelmeztet, hogy olyan korban élünk, amikor az emberiség fejlődésében a haladás és a reakció erői mind fokozottabb összeütközéshez, nagy társadalmi sorsfordulóhoz érkezett. Hatalmas erők vívnak egymással harcot. S e harc jegyét magán viseli korszakunk minden eseménye.

Magán viseli az a tény is, hogy a világ nagyobbik részén *ma már kibontott zászlókkal ünneplik a proletárszolidaritás napját*, de vannak helyek, ahol nem lehet mással demonstrálni, mint munkabeszüntetéssel, vagy éppen sztrájkkal, a terror elleni tüntetéssel.

Az idei május elsején még fegyverek dörögtek a Közel-Keleten, Indokínában. A legféktelenebb terror dühöngött Chilében, hogy csak a legszélsőségesebb végleteket említsük. *Az imperializmus minden módszert és lehetőséget felhasznál*, latba veti egész gazdasági, politikai erejét, hogy megtarthassa hatalmi pozícióit. A kapitalizmus az osztályegyüttműködés politikájának hirdetésével igyekszik leszerelni a munkásosztály harcos megmozdulásait. De hiába minden erőfeszítés, a szabadságért, a jobb létért küzdő munkásmilliókat már nem lehet hangzatos jelszavakkal, ígérgetésekkel félrevezetni.

Mindez arra figyelmeztet, hogy május elsejének, mint a tőkésekkel való szembenállás ünnepének a lényeget illetően változatlannak kell maradnia mindaddig, amíg a proletariátus ki nem vívja végső győzelmét.

Magyarországon 1890-ben 60 ezer budapesti munkás felvonulása nyitotta meg a május elsejék sorát. Munkásosztályunk azóta is évről évre töretlen hittel és lelkesedéssel, e nagyjelentőségű nap átérzésével és megértésével készült az ünnepre. *Az idén már a harminzadik szabad májusra.*

A szocializmusért folyó forradalmi harcok élén hazánkban is mindenkor a munkásosztály küzdött, de a szocialista valóság és perspektíva hatására felsorakozott mögé népünk színe-java. *A magyar dolgozókban a proletáriátus kialakulásától kezdve él az internacionalizmus érzése.* Ennek nem egyszer adta tanújelét.

A jelenlegi helyzetben a magyar dolgozók azzal tesznek legnagyobb szolgálatot a nemzetközi munkásmozgalomnak, ha minden erejüket az ország politikai és gazdasági erejének növelésére fordítják. *Ebben a tudatban és eltökélt szándékban menetelnek minden évben a májusi zászlók alatt a munkás milliók, dolgozó parasztok és értelmiségiek.*

Így volt ez az idei május elsején is. Pedig ezúttal az időjárás sem kedvezett a felvonulóknak. A fővárosban és vidéken tízezrek meneteltek az esőben, a májusi zászlók alatt.

Vasutas kismamák „gyes"-en

A gyermekgondozási segély rövidítése, a „GYES" törvényes jogot vívott ki magának mindennapos szóhasználatunkban. Nem csoda, hiszen évről évre többen veszik igénybe ezt az állam nyújtotta kedvezményt. A Vasutasok Szakszervezetének központi vezetősége március 1-én tárgyalta a népesedéspolitikai határozatok végrehajtásából adódó feladatokat. A megvitatott jelentés is tartalmazza, hogy *a nók a vasútnál is igénybe veszik — méghozzá egyre többen — a „GYES"-sel járó kedvezményeket.*

A vasutas dolgozó nők közül sokan — a segély bevezetése óta közel kilencezren — gondolkodnak úgy, mint a szegedi *Priskin Lászlóné* vagy *Kiss Péterné*, akik több éve otthon vannak és nevelik legféltettebb kincsüket, gyermekeiket. Példájukat követi *Dömösi Jánosné*, Szeged—Tisza pu. személypénztárosa, aki májusra várja a kicsit, de már elhatározta: *három évig gyermeke mellett marad.*

Vigyáznak a kismamákra

Dömösiné a szülési szabadság lejártától, amíg gyermeke be nem tölti a harmadik életévét, 800 forint gyermekgondozási segélyt kap havonta. Ez ugyan kevesebb, mint a fizetés, de a kicsit nehéz lenne elhelyezni, mert a MÁV-nak nincs bölcsődéje Szegeden.

— Milyen segítséget, támogatást kap egy kismama Szegeden?

— *A terhesség negyedik hónapjától már mentesítettük az éjszakai szolgálattól* — mondja főnöke, *Engi Józsefné* főpénztáros — *és ezt a könnyítést megadjuk mindenkinek. Vigyázunk a kismamákra!* (Ezen Szegeden senki sem csodálkozik, hiszen Enginé a szakszervezeti bizottság nőfelelőse a forgalomnál és mellesleg két gyermek édesanyja.)

Zsoltika, Priskin Lászlóné kisfia másfél éves. Egészséges, fejlett kisgyerek, szaladozik, labdázik és a mesekönyv képeit mutogatja nagy-nagy buzgalommal a vendégeknek. Már birkózik a szavakkal, nagyon meglátszik rajta az anyuka gondoskodása.

Ahol a másodikat várják

— *Öt évig voltam utazó jegyvizsgáló* — mondja Priskinné, aki a 2648 forintos havi átlagkeresetet cserélte fel a gyermekgondozási segély 800 forintjával. — Így is nagyon megéri, hogy itthon lehetek, mert nincs nagyobb öröm annál, amikor látom, hallom, hogy Zsoltika miként fedezi fel a körülötte levő világot. *Egyébként júliusban jön a testvérke, aztán talán a harmadik is...*

Dicséri munkahelyét és a szakszervezetet: *ha van lehetőség egy kis anyagi segítésre, akkor Priskinéknél csenget a pénzes postás.* Karácsony előtt a munkahely küldött 380 forintot, a szakszervezet is adott 300 forint segélyt.

Természetesen nemcsak a postás az összekötő a kismama és a munkahelye között. Gyakorta meglátogatják Priskinnét a szocialista brigád tagjai, *mert a „GYES" után visszavárják.* Zsoltika is megismerkedett már anyuka munkahelyével. A vonat említésekor nyújtja a kezét és szívesen utazna Pestre újdonsült „barátjával".

Csak a lakás lenne nagyobb. Az ízlésesen berendezett családi fészek valóban nagyon kicsi egy több gyermekes családnak. *Új lakásra pedig — a lakáshivatal komputere szerint — legfeljebb három év múlva lesz kilátás...*

A férj a 11-es Autójavító művezetője. Havi fizetése 3 ezer forint. Egyetlen vágyuk és kívánságuk: *„egészségesek legyenek a gyerekek".* Nem tévedés a többes szám, a nyári jövevényt is már családtagnak tekintik. Jó lenne, ha Zsoltikának kishúga születne...

Három kicsi egy családban

Vasutas a mama, vasutas a papa a Kiss családban. *Kiss Péter* statisztikus a MÁV-nál, és focista a Szegedi Vasutasban, felesége, pedig iparvágány számlafelíró volt, mielőtt megszületett a három csemete közül az első: *Beáta*, aki 1970 januárjában „érkezett", őt *Péterke* követte 1971-ben és tavaly januárban született *Csabika*. Az édesanya 1969 decembere óta egyfolytában „otthon teljesít szolgálatot". Fizetése 1969-ben 1290 forint volt. Örült, amikor a „GYES" évek időszakában előléptették és 1500 lett a fizetése.

Jelenleg 1900 forint gyermekgondozási segélyt kapnak, ehhez jön 960 forint családi pótlék á három gyermek után. A családi „jövedelem" tehát: *az édesapa fizetésével együtt 5600 forint.*

A Kiss család is kapott segélyt a szakszervezettől. A munkahely és a család között Kiss Péter az „összekötő". Felesége alig tud kimozdulni a három gyerek mellől. *Ráadásul a szűkre méretezett szobakonyhás lakás egy TÜZÉP-telep és Szeged-Rókus állomás sínpárjainak szomszédságában áll, mint egy „magányos sziget".* Télen nagy a sár, nyáron a szénpor és a széngáz. Egy nagyobb lakást, más környezetben igazán megérdemelne a háromgyermekes család!

Köhidi László

Munka és család



Szorgalmas, széles látókörű és szerény magatartású asszony *Sárközi Istvánné*, a záhonyi III. műszak bérelszámolója. Teszi amit kell, pontosan, határidőre, a kiadott rendelkezéseknek megfelelően. Mindez természetes, s mivel ebben a szorgos, mondhatni „névtelen" tevékenységben nincs is egyedül Záhonyban, talán ezért még soha senki sem készített róla riportot. Amikor leültünk vele egy kis beszélgetésre, nem is vártunk semmi különöset, csupán azt, hogy dolgos éveiről, tapasztalatairól, örömeiről és gondjairól halljunk.

— *Záhonyban születtem* — kezdte a beszélgetést — *és már gyermekkoromban megismertem a munkát. Ez később hasznomra volt, mert korán megtanultam, hogy nem szabad „odébbállni" a nehézségek elől...* Mert nehéz út vezetett addig, amire meg tudtam szerezni a munkaköröm ellátásához szükséges iskolai végzettséget.

Sárköziné 1950 óta tagja a pártnak, a vasút ezüstjelvényes törzsgárdatagja és szolgálati ideje már közel jár a 25. jubileum évéhez. Megbecsült tagja a kollektívának, hiszen egy alkalommal oklevelet, két esetben pedig *„Kiváló dolgozó"* jelvényt kapott már. Mégsem ezeket említette, amikor eredményeiről kérdeztük.

— *Szocialista brigádunk több ízben elnyerte már a kitüntető címet* — mondta Sárköziné és hozzátette — *nagyon igyekszünk, hogy az idén is eredményesen vegyünk részt a versenyben.*

— Mi érdekli a legjobban, a munkája mellett?

— Természetesen a család, amelynek szeretetét még otthonról hoztam magammal. Szüleim nehéz anyagi körülmények között, de szeretetben, megértéssel, szépen éltek. Az erre való őszinte törekvést igyekszünk továbbadni kislányunknak, aki már leérettségizett és fiúnknak, aki a nyolcadik általánosba jár. *Bár a munka adja meg az élet igazi értelmét, a boldogság alapja mégis a megelégedettség, a kiegyensúlyozott, józan élet...*

— Hogyan győzi a háztartást, ami a munka után, otthon várja?

— *Nálunk az a rend, hogy összefog a család* — felelte mosolyogva. — A férjem, aki a modern fényeslitkei kocsijavító műhely lakatosa, sokat segít és a gyerekek sem várnak mindent a mamától. *A háztartási gondok megoldásában azért persze mégis reám hárul a „karmesteri" szerep.* Igyekszem tehát, hogy helyesen osszuk be a szabad időnket. Így a munka mellett egy kis szórakozásra, egy-egy jó könyv elolvasására nekem is jut időm. Nálunk nemcsak a férjem olvassa az újságot, hanem én is, hiszen engem is minden érdekel, ami itthon, vagy a világ bármely pontján történik.

S amit Sárköziné a boldogságról mondott, azt talán éppen a saját példája alapján lehetne azzal kiegészíteni, hogy ez csak szüntelen, aktív cselekvő tevékenységének az eredménye.

Egeressy Zsigmond

Kiváló lapterjesztők

Az Utasellátó vállalati szakszervezeti bizottsága a Magyar Vasutas előfizetői táborának növelése érdekében megszervezte a hírlapterjesztői hálózatot és egyben a legjobb, illetve legtöbb előfizetőt szervező terjesztők részére jutalmat tűzött ki.

Az aktivisták *596 új előfizetőt szerveztek a Magyar Vasutasra.* A lap iránt megnyilvánuló nagy érdeklődés is kifejezi, hogy az Utasellátó dolgozói a vasutasok nagy táborához tartozónak érzik magukat.

A lapterjesztők közül a vállalati szakszervezeti bizottság *Kárpáthegyi Lászlónét, Kelemen Józsefnét, Szekeres Antalnét, Körmendi Edénét, Sulyok Imrénét* és több mint 10 éves lapterjesztői tevékenysége alapján *Mihók Lászlónét*, aki a közelmúltban nyugállományba vonult, pénzjutalomban részesítette. A jutalmat ünnepélyes keretek között, április 25-én, a vállalati szakszervezeti tanács ülésén adták át a társadalmi aktivisták részére.

A kezdeményezésért mi is köszönetet mondunk.

Tizenketten

Eredményesen dolgozik a zalaegerszegi vontatási főnökség 12 tagú komplexbrigádja. A különböző szakmunkásokból álló brigád a tervfeladatok mellett sokat foglalkozik újításokkal, önképzéssel, s a társadalmi munkából is derekasan kiveszik részüket. A múlt évben 9 újítást adtak be, melyből ötöt elfogadtak.

Tettekkel tiltakozik a Pablo Neruda-brigád

„Mélyen megdöbbentettek bennünket a chilei junta terrorjáról, embertelen kegyetlenkedéseiről szóló hírek és beszámolók" — írta szerkesztőségünknek küldött levelében a dombóvári építési főnökség könyvelési csoportjában dolgozó közösség, *Ormosy Lajosné, Vázsonyi Ernőné, Krasznai Jánosné, Rácz Jánosné és Kovács Ferenc* aláírásával. A fenti bevezető után így folytatódik a levél:

„Januárban alakított szocialista brigádunk tagjai elhatározták, hogy *Pablo Neruda* chilei költő nevét veszik fel, aki a véres terror kibontakozásakor halt meg. Minden erőnkkel azon leszünk, hogy büszkén viselhessük a nagy költő nevét, s mindenképpen méltók legyünk névadónkhoz".

Kiállítás a vasutassztrájk 70. évfordulója alkalmából

Érdekes kiállítás nyílt meg a *Közlekedési Múzeumban* az 1904. évi országos vasutassztrájk hetvenedik évfordulója alkalmából. Kis területen, néhány vitrinben és tárlóban nagyított fotókon szemléltetően foglalja össze a kiállítás a magyar munkásmozgalomnak ezt a századeleji nagy jelentőségű eseményét.

Izgalmas dokumentumokban olvashatjuk a *Budapesti Büntető Törvényszék* kaligrafikus kézírással rajzolt idézését, a *Sarlay János* és társai, a sztrájk előkészítésében résztvevő „tizenhármak" címére. Itt láthatók ők maguk is, tipikusan századeleji fényképes ábrázolásban. Jólöltözötten, magas keménygallérban néznek le a tablóról a kiállítás látogatóira. Mellettük a védőügyvédek közül háromnak a fényképe, *Eötvös Károlyé, Vázsonyi Vilmosé* és *Landler Jenőé*. Aztán egy vaskos, díszes kötésű könyv, nyomban a sztrájk utáni évekből: *„A tizenhármak bűnpere."* Sajtó alá rendezte: *dr. Lengyel Zoltán* országgyűlési képviselő és *dr. Landler Jenő* ügyvéd.

Szinte megrendítő olvasni a Népszava 1904. április 27-i riportját a sztrájktanyáról, ahol maga az országos főkapitány adta át a katonai behívókat a sztrájkolóknak. Vagy az országgyűlés naplóját az április 20-i ülésről, amelyen *Hock János, Vázsonyi Vilmos, báró Kaas János, Polónyi Géza, Olay Lajos, Zboray Miklós, Kubik Béla* és más ellenzéki képviselők támadták *Tisza István*t, a sztrájk letörésére hozott intézkedésekért.

ANYA GYERMEKKEL

(Reggeli találkozások)

Hat órakor a villamoson
az anya gyermekével utazik.
A földön talán én látom legszebbnek
— mint hajnali tóban — szemükben
a kelő Nap első sugarait.

E találkozással kezdődik
napom, e találkozásra várok.
E szemek vallomások és jóslatok:
visszatükrözik a vágyakat,
az emlékeket, s a világot.

Fazekas Lajos

A zsüri elfogadta az óvást...

A nyolcadik kérdéssorozatnál tartottak a *MÁV Budapesti Építési Főnökség* szocialista brigádjainak vetélkedőjén, amikor a váci műszaki-munkás brigád óvást jelentett be. Válaszuk azért volt gyenge, mondták, mert a kérdés nem volt egészen érthető. A zsüri úgy döntött, hogy óvásukat elfogadja és a 9., befejező kérdéscsoportban adandó összes válasz elhangzása után új kérdést húzhatnak a váciak.

Ezzel nagyon izgalmassá vált a vetélkedő, mert az utolsó válaszok elhangzása után az élmezőny állása a következő volt: Építési brigád 254 pont, Béke brigád és Lenin diszpécser brigád 242 pont, Vác 220 pont. De ekkor még hátra volt a váciak ismételt kérdése, s ha erre jól felelnek, még a második helyre is kerülhetnek... *Válaszukra azonban csak 21 pontot kaptak, ami a negyedik helyet jelentette, de a váci brigád végül is harmadik lett.* Hogy miért? A Béke és a Lenin brigád közötti holtversenyt ugyanis 3—3 újabb kérdéssel sem sikerült feloldani. A zsüri végül mindkettőt második helyezettként értékelte.

Izgalmas, szép verseny volt.

Bánhidi Géza

Anna nővér

Tizenhárom éves gyereklány volt, amikor tüdőgyulladással bevitték a makói kórházba. Első ízben került el hazulról, így hát betegen is rácsodálkozott mindenre, ami körülötte történt. Legjobban a főorvost figyelte meg, aki a beteg gyerekeken saját kezűleg cserélte a priznicet, miközben az egyetlen apácanővér állandóan imádkozni járt. Akkor érlelődött benne a gondolat, hogy ha megnő — betegeket ápol majd.

Az alkalom sokáig váratott magára. *Alig fejezte be a hetedik osztályt, dolgozni kezdett.* Apja pályamunkás volt, négy kis testvére édesanyjának adott gondot. kellett a kenyérkereső. Becsülettel helytállt, tudta mi a kötelessége titkos vágyáról azonban egy percig sem mondott le.

Végül is kívánsága teljesült. Az ötvenes években ápolónőképző tanfolyamra jelentkezett s a kérvényét elfogadták. A kétszáz jelentkezőből százhúszat vettek fel és mire a tanfolyam befejeződött. huszonhárman maradtak. *Pásztor Anna* köztük volt. Nem azért, mert számára könnyű volt minden. Az érettségizett lányokkal nehéz volt lépést tartani. Jó néhányszor össze is csomagolt, amikor úgy érezte, nem bírja tovább.

— *Ha elkezdted, ne hátrálj meg* — mondták ilyenkor a barátok, s a biztató szavakból új erőt merített. Aztán a kitartó akarat meghozta gyümölcsét. *Befejeződtek a tanulás évei és Pásztor Anna a Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet III-as belgyógyászatának nővére lett.*

Most már valóra válthatta régi vágyát, hogy a betegeknek viszonozza mindazt a szeretetet, gondos ápolást, amelyet egykor a makói kórház főorvosától látott, kapott. S amilyen szívós volt a tanulásban a tanfolyam ideje alatt, olyan önzetlen, fáradhatatlan lett a betegápolásban — Budakeszin.

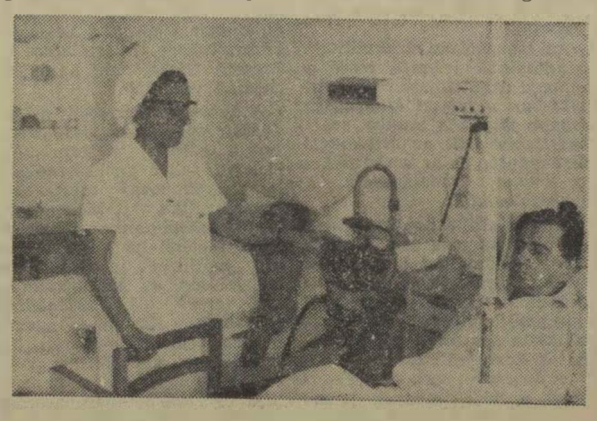
Dr. Nyírő József, igazgató főorvos mondja róla:

— *Volt idő, amikor Anna egyedül látta el az egész osztályt.* Mindenki beteg lett influenzában, ő is alig vonszolta magát. Mégis talpon maradt és végezte a többiek munkáját is. Minél elesettebb a beteg, ő annál jobban segít.

Amit másokért tesz, az neki természetes. Ha rajta segítenek. azt nem felejti el. Azt tartja: *neki is jólesett, amikor problémáit megoldották.* Sorolja is — több hónapig beteg volt és nem hagyták magára. gondoskodtak róla. Központi fűtéses szolgálati lakásba költözhetett az albérletből, s az intézeti mosógéppel távollakó idős szüleire is moshat.

Tizennyolc év óta dolgozik egy osztályon és most, főnővérhelyettes. A hosszú évek alatt sok minden történt. Mégis — ha emlékezni kell, nem önmagáról beszél. A Budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézetben is vannak példaképei. Orvosok, akiknek lelkiismerete, gyógyító munkája irányt mutat cselekvéséhez: *mindent a betegekért.*

Házassága is a munkához fűződik. Halálosan beteg fiatalasszonyt ápolt utolsó percéig s annak férje, a gyászidő eltelte után, újra felkereste. Kérte, hogy legyen a felesége, mert nála jobb lelkű asszonyt úgysem találna. Az „Igen" hat évvel ezelőtt hangzott el és azóta szabad idejét kétfelé osztja. Gyakran utazik Makóra idős szüleihez, hogy tisztára cserélje a szennyest s megkérdezze: *mire van szükségük.* Aztán megjelenik a vácrátóti családi házban, ahol a férje várja igaz szeretettel.



A több irányú munka elég fárasztó. Mostanában gyakran fájnak a lábai. Mondja is az igazgató főorvos, ha találkoznak a folyosón" — *Kényelmes cipőt kell viselnie, Anna.* S ő szófogadóan mindig rábólint, majd korát meghazudtoló fürgeséggel siet be valamelyik kórterembe, hogy megnézze betegeit.

A munka felüdíti. Úgy véli — nem jár érte köszönet. Ezért is csodálkozott, amikor tavaly júliusban az *„Egészségügy Kiváló Dolgozója"* kitüntetést kapta. Amikor az ünnepélyen nevén szólították, sehogy sem akartak engedelmeskedni a lábai.

— *Nem birok odamenni* — súgta vezetőjének és dr. Nyírő József itt is bátorította:

— *Dehogynem, Anna, oda kell mennie.*

Máig sem érti, hogy vett magán erőt. de egyszer csak ott volt és kezet fogott a miniszterrel. Azóta is azt fontolgatja: hogyan tudna még többet tenni a betegekért.

Az igazgató főorvos véleménye:

— *Ha meg kellene őt mintázni, egy nagy szívet lehetne rajzolni és felette valahol egy kis fityulát.*

Óriási szív — az lenne a Pásztor Anna, asszonynevén Kármán Istvánné.

A gondolat pedig tovább fűzi a szavakat. Valahogy így: sok ilyen Anna kellene. Mindenütt, ahol beteget gyógyítanak.

Pálinkás Kati

Dr. Csanádi György (1905–1974)

Váratlanul ért bennünket a lesújtó gyászhír: dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Kossuth-díjas és Állami-díjas akadémikus, a METESZ elnöke, a budapesti Műszaki Egyetem tanára szívroham következtében, életének 69. évében, április 27-én elhunyt.



Dr. Csanádi György közismerten a vasút, a közlekedés szerelmese volt. 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 tervezett, 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.

Képességeire, munkásságára a közlekedés irányítói hamar felfigyeltek. 1947-ben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumba helyezték, ahol a vasúti műszaki osztály vezetését bízták rá. 1949-ben a MÁV vezérigazgatójává nevezték ki. 1957-ben a közlekedési miniszter első helyettese lett, a miniszteri tisztséget pedig 1963-tól töltötte be.

A vasút, a közlekedés és a hírközlés korszerűsítése, jelenének és jövőjének tudományos kutatása, valamint a tanítás elválaszthatatlanul fonódott egybe munkásságával. A műszaki tudományok doktora volt, levelező tagja a Magyar Tudományos Akadémiának, 1970-től akadémikus. Áldozatkész, tudományos és közéleti tevékenységét több magas kitüntetéssel jutalmazták. 1956-ban a magyar közlekedéstudományban elért eredményeiért Kossuth-díjat, 1973-ban pedig Állami díjat kapott.

Közel a 70. életévéhez is fáradhatatlanul dolgozott azon a programon, amely legfőbb célja volt: a korszerű, nagy teljesítőképességű vasúti pályarendszer, a villamos- és Diesel-vontatású járműpark megteremtésén. Nemcsak hirdette, hanem munkájával, egész életével is tanúbizonyságát adta annak, hogy a vasutas pálya szenvedélyes hivatásszeretetet, alapos szakmai felkészültséget és mély felelősségtudatot kíván. Ennek szellemében beszélt, amikor megjelent egy-egy nagyobb vasúti létesítmény átadásánál, vagy amikor kitüntetést adott át a vasúti munkában kiemelkedő eredményt elért dolgozóknak, ugyancsak erről szólt, amikor a vasutasok nagyobb megbecsüléséért, élet- és munkakörülményeik javításáért szállt síkra. Valahányszor köztünk járt, szinte refrén-szerűen hangoztatta: bármilyen korszerű vasutat építünk, a modern gépeket, berendezéseket kezelő képzett, fegyelmezett vasutasra mindig szükség lesz.

Emberi teljességre törekedett dr. Csanádi György egész életében, mert ez adta meg neki a személyes boldogságot, amelyről mindig vallotta: ez ad munkakedvet, teremtő erőt ahhoz, hogy a közösséget szolgáljuk. A közösség odaadó szolgálata vezette a kommunista pártba is, amelynek 1945 óta volt tagja.

Dr. Csanádi György váratlan halálával súlyos veszteség ért bennünket, hiszen személyében kiváló vezető, tudós, tanító, a párt hűséges tagja távozott el közülünk. Halála különösen nagy veszteség a vasutas, a közlekedés és a posta dolgozóinak, a közlekedéstudomány művelőinek, tanítványainak, elvtársainak, egész társadalmunknak.

Naponta 150 ezer utas

A Nyugati pályaudvaron intézkedési tervet dolgoztak ki a szerelvények gazdaságos felhasználására

Egy csomópont eredményes munkája nemcsak kollektív tevékenységet igényel, hanem megköveteli a különböző szakszolgálatok jól szervezett, olajozott együttműködését. *Budapest Nyugati Csomóponton* a személyszállítás, a kulturált utazás követelményei a nemzetközi vonatok fogadását és indítását tekintve is fokozott súllyal jelentkeztek. Itt, az ország egyik legnagyobb személypályaudvarán *150 ezer utas fordul meg naponta*, s az elmúlt évben is tovább növekedtek a Nyugati pályaudvar áruszállítási feladatai. *A különböző szakszolgálati ágakhoz tartozó vasutasok példás együttműködést valósítottak meg a csomóponton.*

185 millió forint menetdíjbevétel

A múlt évben 98,96 százalékra teljesítették a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását a Nyugati pályaudvar dolgozói. A pályaudvarról összesen közel 39 ezer személyszállító vonatot indítottak, s ezek közül mindössze 89 vonat késett meg a dolgozók hibájából. Nagyon jelentős eredményük az a 120,53 százalék, amit a nemzetközi vonatok hozott késésének csökkentésében értek el.

A pályaudvar menetdíjbevétele *az előző évi 177 millióról 185 millió forintra növekedett*, a mellékteljesítményekből eredő bevételek pedig 8,8 millióról 14,4 millió forintra emelkedtek. A tehervonatok menetrend szerinti indításában 96,54 százalékot, a tehervonatok átlagos tartózkodási idejének csökkentésében 92 százalékot, a terhelési határ kihasználásában 101,3 százalékot értek el. A kereskedelmi szakszolgálat a fuvaroztató vállalatokkal kötött komplexbrigád-szerződések alapján is javította munkája szervezettségét és színvonalát, ez is hozzájárult ahhoz, hogy berakandó árutonnatervüket a múlt évben 106,62 százalékra teljesítették.

Intézkedési tervet dolgoztak ki a szerelvények gazdaságos felhasználására, tisztításuk, fűtésük és világításuk folyamatos biztosítására. A tervszerűbb munka minőségi változást hozott ezen a területen is. A csomópont műszaki kocsiszolgálati főnöksége 1813 szerelvény külső mosása mellett több mint 22 ezer kocsi mosását és 355 mozdony mosását végezte el, *s az előző évihez képest 163,17 százalékra teljesítette kocsimosási tervét.* Fontos eredmény az is, hogy a személykocsiknál 101,71 százalékra, a teherkocsiknál 103,43 százalékra teljesítették a részlegvizsgatervet. Mindezek minőségi teljesítésével 102,25 százalékot értek el a vonatokból kibárcázott kocsik számának csökkentésében.

Százszemélyes szociális épület

A feladatok kiváló teljesítéséhez a csomópont valamennyi szolgálati helyén döntően hozzájárult a szocialista munkaverseny.

— *Nálunk ez már hagyomány, hiszen közel másfél évtizedes múltra tekint vissza a csomópontunkon a szocialista brigádmozgalom* — mondotta munkaversenyüket jellemezve *Tófalvi István*, a Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkára. Az itt dolgozó 146 szocialista brigád közül most, a csomópont kitüntetésével egyidejűleg négy nyerte el a *„MÁV kiváló brigádja"* kitüntetést. Az állomás részéről a Dózsa személypénztáros szocialista brigád *György Fazekas Béláné* vezetésével, a Lenin vonatkísérő szocialista brigád *Hideg László* vezetésével; a műszaki kocsiszolgálat részéről a „Jó munka" szocialista brigád, *Kun József* vezetésével érdemelte ki ezt a magasabb fokozatú brigádkitüntetést. Rajtuk kívül hat brigád nyerte el az arany, 11 az ezüst és 28 a bronz fokozatú brigádérmet.

A megnövekedett feladatok mellett sem romlott a múlt évben a csomópont munkavédelmi helyzete: *sem halálos, sem csonkulásos baleset nem fordult elő.* Az üzemszemléket rendszeresen megtartották és megfelelő intézkedéseket foganatosítottak a tapasztalt hiányosságok megszüntetésére. Közlekedő vonataikkal nem történt baleset, de még veszélyeztetés sem fordult elő. A síktolatás közben előfordult baleseteket az előző évi 30-ról 29-re csökkentették.

A csomópont mozgalmi és szakvonali vezetése nagy figyelmet fordít a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására. A múlt évben tatarozták az I-es forgalomirányító központot, a II-es központot pedig bővítették. *Százszemélyes szociális helyiséget létesítettek a teherpályaudvari dolgozók részére.* Intézkedési terv alapján végezték az *ifjúsági törvényből* adódó feladatok végrehajtását és nagy gondot fordítottak a nők helyzetének javítására is.

L. J.

A miskolci csomóponton

meggyorsult az elegytovábbítás

Szinte jelképesnek fogható fel, hogy *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* „megfürdetett" felvételi épület fogadja az utazóközönséget. A kiváló kitüntetés alapjául szolgáló értékelés ugyanis kiemeli, hogy a miskolciak az utóbbi időben sokat tettek a kulturált utazás feltételeinek megteremtése: *a tisztaság, az udvarias kiszolgálás érdekében.* Mégpedig úgy, hogy a tisztaságot nemcsak a takarítóbrigádok, hanem az állomás minden dolgozója szívügyének, kötelességének vallja.

Tettre kész szocialista brigádok

A társadalmi munkában elvégzett vegyszeres épületfürdetést nemcsak *Molnár Jánosné* szorgalmas, lelkiismeretes kocsitakarító szocialista brigádja, meg a takarítórészleg többi dolgozója tartotta becsületbeli kötelességének, hanem *Ortó László* vonatkísérő szocialista kollektívája, *Duck János* és *Farkas Dénes* szolgálattevők forgalmi brigádja is. A szocialista brigádoknak ez a tettrekészsége érezhető mindenütt a csomóponton. *Pásztor Zoltán* állomásfőnök, *Héjj Károly* szb-titkár, *Korompai Károly*, a takarítórészleg vezetője nem csekély büszkeséggel említik, hogy a felvételi épületben az összes ajtók-ablakok átmázolása, 200 facsemete és 150 cserje ültetése is ennek az áldozatkész társadalmi munkának az eredménye.

A dolgozók együttműködése, a szocialista brigádoknak ez az összedolgozása olyan eredményeket hozott, amelyek szükségszerűen a *kiváló* cím és a vörös vándorzászló elnyeréséhez vezettek. Ilyen eredmény például, hogy az országnak ebben a hatalmas ipari körzetében *minden tonna áruért felelős miskolci vasúti csomóponton meggyorsult az elegytovábbítás.* Ez úgy vált lehetségessé, hogy például a csomóponthoz tartozó *Diósgyőr-Vasgyár* állomás, *Miskolc-Gömöri*, valamint *Felsőzsolca* állomás összehangolt munkával segítették a Tiszait és egymást.

Több mint 3 milliót takarítottak meg

Koncz Zoltán rendezői állomásfőnök-helyettes is elismeréssel beszélt a Gömöri pályaudvarról és Felsőzsolcáról is. Mindkét állomás rendszeresen átvállalta a rendezőtől a munka jelentős részét, ha a gurítóra nyomás nehezedett, pedig ez az őszi forgalomban gyakran megesett. *Gurítási szünetben is elvégeztek sok, nem éppen rájuk tartozó munkát*, számolatlanul állítottak össze vonatokat síktolatással a különben gurításra váró kocsikból. Különösen *Jávori József* aranyérmes és *Kónya Péter* ezüstérmes komplexbrigádja, nemkülönben *Soltész János* szocialista brigádja járt elöl jó példával az együttműködésben. A rendezőpályaudvarnál ki kell még emelni a tartalékmozdonyok teljesítőképességének jó kihasználását és azt a módszert, ahogyan a hét végén megszervezték a munkát.

Döntő módon járult hozzá az eredményekhez a *vontatási főnökség* a korszerű mozdonyok kimagasló üzemkészségével. Ez tette lehetővé, hogy megnövekedjen a villamos- és Diesel-mozdonyok teljesítménye. A villamos százelegytonnakilométer terv teljesítménye 105,79 százalékos, a Diesel-vontatású százelegytonnakilométer terv teljesítése pedig 109,37 százalékos volt. Ez több mint 3 millió forint megtakarítást, illetve önköltségcsökkentést eredményezett.

Hernádi István vontatási főnök elmondta: *az őszi forgalmi időszakban előfordult, hogy csupán két korszerű mozdony volt javításban az egyébként elfogadhatónak tekintett 4—5-tel szemben.* Ilyen módon az üzemkészségi mutató 87 százalékra alakult. A főnökség vezetője ezért a szocialista brigádokat, elsősorban a villamosmozdonyszín dolgozóit dícsérte. A Diesel-mozdonyszín dolgozóit azért, mert elsőként fogtak hozzá az M—62-esek D—3-as javításához. De a jól dolgozó utazóbrigádok dícséretével sem fukarkodik. A *Béke*, a *November 7.*, a *Május 1.*, a *Kandó Kálmán* szocialista brigádokat említette, de kivétel nélkül helyt álltak a többiek is. A kocsijavítás darabtervét, valamint fenntartási óratervét egyedül a miskolciak teljesítették hiánytalanul.

Csökkent az utazók szolgálati óraszáma

Sok mindent lehetne még felsorolni Miskolc-csomópont 1973. évi munkájának méltatására, az itt működő 270 szocialista brigád tevékenységének dícséretére, de akkor ez a beszámoló más kitüntetett szolgálati helyek bemutatásától venné el a teret. Egy sokat mondó szám azonban még föltétlenül ide kívánkozik: *az utazószemélyzet átlagos szolgálati óraszámát az 1972. évi 229-ről 221-re csökkentették.* Nem mulasztják el a hangoztatni: ebben is benne van valamennyi szolgálati ág lelkismeretes, pontos munkája is.

Szász Ferenc

Debrecenben meghatározó szerepe van a szocialista brigádmozgalomnak

A debreceni csomóponthoz tartozó szolgálati főnökségek az 1973. évi célkitűzéseiket sikeresen teljesítették. Az állomás mind a személy-, mind az áruszállítási tervfeladatait jelentős mértékben túlteljesítette. *A fizető utasok száma 7 millió, a menetdíjbevétel 83,2 millió forint volt*, mely a bázishoz viszonyítva közel 2 százalékkal növekedett. Az áruszállításban 110,1 százalékos teljesítményt értek el.

Hasonló eredmények születtek a minőségi tényezők teljesítését illetően is. A személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 96,2, a tehervonatok átlagos terhelését 100.98 százalekra teljesítették. Ezzel jelentős mértékben meghaladták a célkitűzéseket. Növekedett a mellékteljesítményekből adódó bevétel is. *A tolatási díjbevétel 115 678, a darabszámlálási díj 105 654 forint növekedést mutatott.*

A vontatási főnökség a vonóerő-gazdálkodás felhasználásánál az egy vonali szolgálatot teljesítő M62-es Diesel-mozdonyra eső 100 etkm teljesítményt *a tervhez viszonyítva 102,4 százalékra teljesítette.* A korszerű vontatójárművek üzemkészségét 84,4, a kocsijavítások tervszerűségét 104 százalékra teljesítették.

Jó munkaszervezési intézkedések eredményeképpen javult a korszerű mozdonyok részesedési aránya az összteljesítményből. Növekedett az egy utazóórára eső 100 etkm teljesítmény, amely 1973-ban 57,28 értéket mutatott a bázisidőszak 52,75 eredményével szemben.

A szertárfőnökség jó készletgazdálkodó tevékenységével a készletnorma forintértékét 96,4 százalékra teljesítette.

Figyelemre méltó eredményt értek el a kezelt kocsik tartózkodási idejének csökkentésénél is. Az engedélyezett 10,01 óra egy kocsira eső átlagos kirakási idő helyett *6,9 óra volt a kezelt kocsik átlagos tartózkodási ideje.*

Fokozott figyelmet fordítottak a tolatómozdonyok gazdaságos kihasználására. Jó munkaszervezéssel elérték, hogy gyengébb forgalmi napokon tolatómozdonyokat mondtak le, s ezzel 1797 gőz-, 1415 Diesel-mozdonyóra megtakarítást értek el.

Hatékony balesetmegelőző és felvilágosító munkát végeztek a csomópont gazdasági és társadalmi vezetői. Ennek eredményeként *javult a baleseti helyzet és a dolgozók munkafegyelme.* Rendszeresen vizsgálták és elemezték a baleseteket, s ennek megfelelően határozták meg a további feladatokat.

A múlt évben a csomópont területén *sem halálos, sem csonkulásos baleset nem fordult elő.* Jelentős mértékben javult a tárgyi balesetek alakulása is. A bekövetkezett tárgyi balesetek számának növekedése ellenére — 1972-ben 46 eset, 1973-ban 54 eset — jelentős mértékben csökkent az ebből eredő káröszeg.

Eredményesen kapcsolódtak be a csomóponthoz tartozó szolgálati főnökségek dolgozói a szocialista munkaverseny-mozgalom különböző formáiba. *Alapvető és meghatározó jelentősége a szocialista brigádmozgalomnak van.* A szocialista brigádok nagymértékben hozzájárultak a gazdasági feladatok teljesítéséhez.

A gazdasági és a társadalmi szervek vezetői a szocialista brigádmozgalom tartalmi fejlesztése érdekében számos intézkedést tettek. Ajánlásokat készítettek a brigádok részére a vállalások kialakításához. Félévenként szocialista brigádvezetői tanácskozáson értékelték a mozgalom helyzetét, a vállalások teljesítését és egyben útmutatást adtak további munkájukhoz.

A csomópont területén, figyelembe véve a vonali szolgálati helyek szocialista brigádjainak a számát is, *közel 150 brigád 1300 fővel vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.*

Növekedett az újítómozgalomban részt vevő dolgozók és az elfogadott újítások száma. A vontatási főnökségnél az elmúlt évben benyújtott 38 javaslatból 21-et vezettek be, melynek *gazdasági eredménye 333 632 forint volt.*

Az 1973-ban végzett kiváló munka elismeréseképpen a debreceniek a *kiváló csomópont* kitüntetéssel együtt elnyerték a *MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját.*



Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója és Molnár György, a vasutas szakszervezet titkára adta át a vörös vándorzászlót a csomópont vezetőinek.

(Laczkó Ildikó felv.)

Válasz helyett személyes találkozás

Milyen gondok foglalkoztatják a szolnoki vontatási főnökség mozdonyvezetőit

Ugyancsak meglepődött *Kelemen István*, a szolnoki vontatási főnökség mozdonyvezetője, amikor szolgálatba érkezésekor mondták neki a munkahelyén, hogy egy újságíró várja.

Ugyan melyik laptól és miért? Rendesen dolgozik, (Diesel-mozdonyt vezet) — munkájával nem lehet semmi probléma. Társadalmi munkát is végez, *ő a szakszervezeti bizottság munkásellátási felelőse*. Mi szél hozta ide mégis az újságírót?

Levél a szerkesztőségnek

Ilyen gondolatok forogtak a fejében, amikor belépett az irodába. A kölcsönös bemutatkozás után aztán minden világos lett előtte. Az történt ugyanis, hogy néhány nappal korábban — maga és mozdonyvezető-társai nevében — levelet írt a *„Magyar Vasutas"-hoz*. Levelében olyan gondokat vetett fel, amelyek megoldása esetén könnyebbé, szebbé, higiénikusabbá válhatna a mozdonyvezetők munkája. *Azt is kérte, hogy többet írjon a lap a vasutas dolgozók ügyes-bajos dolgairól, és a megoldást jelentő intézkedésekről.* Szeretné, ha az azonos munkakörben dolgozók tapasztalatainak kicserélésére is több mód nyílna az újság hasábjain.

Várta a választ a levélre, de arra nem is gondolt, hogy levele nyomán személyesen is megkeresik. Rövid ismerkedés után bővítettük a beszélgetésben résztvevők körét. *Kalmár Lajos, Markót József* és *Szabó István* is fiatal ember, de korszerű gépeiknek kiváló ismerői. Kalmár Lajos villamosmozdonyt vezet. Markót József egyaránt szakértője a Diesel- és a vilanymozdonynak. Szabó István is mozdonyvezető volt, de most az üzemeltetés a reszortja.

A korszerű gépeken nem lehet tisztálkodni

A rögtönzött ankét szóvivője Kelemen István. Tulajdonképpen azt ismétli, amit a levélben megírt. A többiek helyeslően bólogatnak, időnként közbeszólnak, érvelnek, bizonyítanak. A beszélgetés során kikerekedik, hogy mi foglalkoztatja leginkább a korszerű mozdonyok irányítóit.

A mozdonyvezetők a legkorszerűbb technikával vannak kapcsolatban. A dieselesítéssel és a villamosítással tevékenységük megszűnt „piszkos" munka lenni. A szolgálati helyeken el is várják a mozdonyvezetőktől, hogy ennek megfelelően öltözzenek. *De hiába a szép egyenruha, ha a gépekről hiányzik a legminimálisabb tisztálkodási — kézmosási — lehetőség feltétele is.* Pedig a kéz könnyen bepiszkolódik, a kéztől meg az egyenruha. Ezt már több fórumon szóvátették, az igazgatóság IV. osztálya jóindulattal segíteni is akart: *küldtek Szolnokra 32 műanyag lavórt.* Igen ám, de a mosdótálak nagyok, így nem tudják a gépeken elhelyezni. A villanymozdonyokon az is gondot okoz, hogy az esetlegesen kiömlő víz baleset forrása lehet... A lavórok így egy éve porosodnak a raktárban és megmaradt a kéztisztítás „gőzmozdonykori" hagyományos formája.

Van-e máshol erre elfogadható műszaki megoldás? Vagy ez csak a szolnokiaknak „fáj"?

A korszerű gépen legyen a mozdonyvezető öltözéke is modern. *Minek például a Diesel- vagy a villanymozdonyra halina csizma?* Magasszárú téli cipő, mondjuk vadászbakancs nagyon megfelelne.

A gyakornokok helyzete is szóba került. A legtöbbször úgy kerülnek gépre, hogy saját — civil — ruhájukban **húzzák ki a telet és** kitavaszodik, mire megkapják a téli felszerelést. Talán, ha korábban igényelnék számukra a ruházatot, ez a gond is megoldódna.

Az egyenruhával kapcsolatban jegyezte meg Kalmár Lajos, hogy — érthető módon — *a nadrág hamarabb elkopik, mint a zubbony.* Jó lenne, ha a nadrágot két évre kapnák, mert ugyanesak furán néz ki a vasutas zubbonyhoz a civil nadrág.

Beszélgetőtársaim azt is elmondták, hogy *piszkosak az M 62-es gépek vezetőfülkéi.* Országhatártól-országhatárig járnak és gyakran 10 nap is eltelik, mire „hazakerülnek" Szolnokra revízióra. A napi vizsgálat gyakran elmarad, végrehajtásában a mozdonyvezető anyagilag nincs is érdekeltté téve. A napi vizsgálat elméletileg 1 óra alatt elvégezhető, de mire beviszi a mozdonyvezető a gépet a Nyugatiba, mire sor kerül a vizsgára és visszamegy, 3 óra is beletelik. *(Ehhez csak annyit, hogy abban az esetben, ha minden mozdonyvezető gondolna a váltótársára, arra, hogy más érzés tiszta környezetben, tiszta gépen dolgozni, egymás munkakörülményein is sokat javíthatnának.)*

Nem nagy ügyek?

A felsoroltakra mondhatnák bárki, hogy nem nagy ügyek. Valóban nem, de az ilyen „apróságok" megoldása vezet a jó munkahelyi közérzethez. *(A szolnoki mozdonyvezetők már csak mosolyogva jegyezték meg, hogy nincs a korszerű mozdonyokon mellékhelyiség...* Ennek kialakítására sincs mód. Vígasztalás ez ügyben csak az lehet, hogy a későbbiekben bevezetésre kerülő hazai mozdonyokon már ebben sem lesz hiány.)

Ilyen és az ezekhez hasonló műszaki, munkahelyi gondokról, és főleg ezek megoldásáról szeretnének többet olvasni a szolnoki mozdonyvezetők. Természetesen érdekli őket a műszaki fejlesztés, a vasút korszerűsítésének távlati terve. Szívesen olvasnának a szomszéd országok vasutasainak életéről, vasútjaik műszaki helyzetéről.

A beszélgetésnek az vetett véget, hogy szólították a szolgálat a mozdonyvezetőket.

(Kőhidi)

Több figyelmet a kocsizárakra!

Hidasnémeti határállomáson a csehszlovák vasutasok jogosan utasítják vissza a hazánkból kilépő, kocsizárral szabályosan el nem látott vagonokat. Jellemző az ország különböző állomásain ismétlődő mulasztásokra, hogy csak *március 18-tól 20-ig — tehát három nap alatt — 256 fedett, illetve tartálykocsikon kellett Hidasnémetiben a hiányzó zárakat pótolni.* A 256 kocsi 12 vonatban közlekedett, s a pótlólag felhasznált kocsizárak száma 1456 darab volt. Mindebből könnyű következtetni arra, hogy a hiányosságok milyen zavart, torlódást, és mennyi többletmunkát okoznak a határállomáson.

Rendet kell teremteni ezzel kapcsolatban *Nyírábrányban*, hiszen 155 zárhiányos kocsi onnan érkezett. Ezenkívül a *Zichyújfalu, Szentlőrinc, Öregcsertő, Jánoshalma, Mélykút, Kiskunhalas, Hajdúböszörmény* és *Pécsvárad* állomásokon feladott vagonoknál ismétlődik a kocsizárak hiánya vagy helytelen alkalmazása. A leggyakoribb, hogy a fedett kocsik ablakait nem látják el kocsizárral, esetleg úgy helyezik el azokat, hogy az ablakok a zár megsérülése nélkül kinyithatók.

Bakó János
Miskolc



Az európai vasutak pénzügyi igazgatói április 23—25 között, Budapesten tartották szokásos évi értekezletüket. A tárgyalássorozaton 23 vasút-szervezet képviselői vettek részt. Az elnöki tisztet a belga vasút pénzügyi igazgatója látta el. Az értekezletet Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg.

(Laczkó Ildikó felv.)

LEVÉL KISKŐRÖSRŐL

Köszönet a szocialista brigádnak!

A kiskőrösi városi szociális otthon vezetősége és az otthon lakói nevében ezúton mondok köszönetet *Kiskőrös* vasútállomás dolgozóinak, elsősorban a *Kossuth* szocialista brigád tagjainak, amiért intézetünk magára maradt öregeit szeretettel patronálják.

A brigád tagjai már két éve járnak hozzánk, hogy az otthon lakóinak minél több örömet szerezzenek, mintha csak saját hozzátartozóik lennének. Az örömteli látogatások ideje nemcsak karácsonyra és más ünnepekre esik, hiszen a patronálók a nénik, bácsik névnapjait is szem előtt tartják. Az idén már több alkalommal — így például *Veronika, Piroska, Antal és Károly* napján — feledhetetlen köszöntőt rendeztek. Ilyenkor a brigádvezető *Mikó István* főintézővel és a brigádba tartozó *Szikora Jánossal, Schalacz Istvánnal, Suba Jánossal, Suba Jánosnéval* eljön közénk a 30 tagú úttörőzenekar is, amelynek *Filus Lajos* a vezetője, és muzsikálnak, dalolnak lelkesen, úgy és annyiszor, ahogy a kedves öregek kérik.

Most, amikor köszönetet mondunk az állomás dolgozóinak és az úttörőknek, arra kérjük e sorok olvasóit, hogy kövessék minél többen a példát. Ne hagyják szeretet nélkül az időseket, s gondoljanak arra, hogy egyszer mindnyájan megöregszünk.

Gologi Jánosné,
a szociális otthon
gazdasági vezetője

ÖTÖS NÉVADÓ



Újabb ünnepi esemény a Landler Művelődési Házban

Az elmúlt esztendőben összesen hét, az idén eddig a kilencedik névadó ünnepséget tartották a *Landler Jenő járműjavító művelődési házában.* Mindez a művelődési intézmény és a nőbizottság aktivitását, jó együttműködését dicséri.

Legutóbb ötös névadó ünnepségre került sor. A művelődési ház ízlésesen feldíszített dísztermében a kis állampolgárokat, *Pálfalvi Gabriellát, Horváth Beátát, Kain Csillát, Szőlősi Csabát* és *Rádosi Róbertet* egyenruhás úttörők fogadták.

Derült varázsoltak a nagymamák otthonába

Rákospalotán a Bethlen Gábor utca 58-ban szociális otthon működik. A kertes, villaszerű épületben találtak otthonra a XV. kerület idős, magányosan élő asszonyai. Édesanyák, nagymamák, sőt dédnagymamák, mégis kevés a látogatójuk. Igaz, vannak közöttük olyanok is, akiknek már nem élnek közvetlen hozzátartozóik...

Nemrég felkerestem a kedves hajlékot. *Siska Lajosné*, az otthon fiatal gondnoka fogadott. Beszélgettünk sok mindenről — arról például, hogy a kerületi főorvos egy-egy biztató és barátságos szava sokszor hatásosabb a receptre írt orvosságoknál —, amikor egyszerre csak vidám fiatalokkal telt meg a gondnoki iroda. *Kiderült, hogy a Landler Jenő járműjavító szakszervezeti bizottságának, Vöröskeresztes szervezetének és gazdasági vezetőségének ajándékaival érkeztek meg az üzemi dolgozók küldöttei.* S megjöttek a Landler Művelődési Ház színjátszói, hogy bemutassák legújabb műsorukat.

A látogatás végén beszélgettem az otthon lakóival is. *Vernes Bella* néni, *Benedek Benjáminné, Schneider Jánosné* és mások elmondták, hogy nagyon örülnek a járműjavítóból kapott ajándékoknak, a derűs előadásnak, de jöhetnek a fiatalok „üres kézzel" is.

Nem hiányzik itt semmi más, csak a meghitt beszélgetések napsugara. Azért persze szívesen fogadták a nénik a két vöröskeresztes aktivista — *Kőszegi Jenőné* és *Fekete Lajosné* — ígéretét, amely szerint virágpalántákat hoznak az otthoni kiskertjébe... Mert a virágra ugyanúgy szükség van, mint a szeretetre...

A múlt évben 652 milliót fordítottak a vasutasok társadalombiztosítási ellátására

A VASUTAS TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS 1973. évi kiadásai, a nyugellátások kivételével, *több mint 652 millió forintot tettek ki.* Ez az előző évhez viszonyítva 11,3 százalékkal emelkedett. A növekedés a természetes fejlődés következménye, ami a munkavállalói létszám, az átlagkereset, a szolgáltatások minőségi változásával és összegszerű növekedésével függ össze.

1973-ban a saját jogú biztosítottak száma, az előző évhez képest 1,3 százalékkal, *az átlagkeresetek mintegy 6,4 százalékkal emelkedtek.* A társadalombiztosítási ellátás minőségi fejlődése tükröződik az egy dolgozóra jutó kiadás alakulásában is. Ez 1973-ban 3627 forint volt, *11,3 százalékkal több mint az előző évben.* A növekedés annak eredménye, hogy 1973. január 1-től gyermekenként havi 50—50 forinttal emelkedett a családi pótlék összege. Növelte a családi pótlék kiadást az a korábbi rendelkezés is, hogy két- és több gyermekes családoknak akkor is jár családi pótlék, ha az igényjogosult gyermekek száma egy főre csökken.

Az egyik legjelentősebb szolgáltatás a táppénz, amely az összes kiadásoknak 36,4 százaléka, *közel 238 millió forint.* A dolgozók bérszintjének emelkedése következtében az egy táppénzes napra jutó segély 2,6 százalékkal, a 75 százalékos táppénzes arány 0,3 százalékkal emelkedett, indokolva, hogy a táppénzkiadás az előző évhez viszonyítva 2,2 százalékkal nőtt.

AZ EGÉSZSÉGÜGYI ELLÁTÁS következtében a dolgozók egészségügyi állapota évről évre javul, csökkent a napi átlagos táppénzes létszám és a táppénzszázalék is, 0,1 százalékkal.

A táppénzes helyzet további javítása érdekében fokozni kell a magasabb szintű egészségügyi alapellátás biztosítását, ezen belül a megelőző és gyógyító tevékenységet, az üzemi gondozást.

A terhességi-gyermekágyi segélykiadás az előző évhez viszonyítva 16,3 százalékkal emelkedett. Ezt a női munkavállalók számának örvendetes növekedése és a születési gyakoriság emelkedése indokolják.

A gyermekgondozási segélykiadás közel 3 millió forinttal több, mint egy évvel korábban. Emelkedett a segélyt igénybe vevő anyák száma, nőtt a segély összege is. 1973-ban a segélyezés folyósítását 1805 anya igényelte. A vasúton ezt a kedvezményt a segélyezés bevezetése óta *8925 szülő nő vette igénybe*, a jogosultak 73,4 százaléka.

A GYÓGYSZERKIADÁS több mint 115,5 millió forint, 6,3 százalékkal magasabb, mint 1972-ben. *Az egy biztosítottra jutó gyógyszerkiadás pedig 438,5 forint.* Ez az összeg 21 forinttal több mint az előző évben. A gyógyszerköltség növekedése természetes jelenség, amelyhez hozzájárul a magasabb szintű egészségügyi ellátás, a betegforgalom alakulása és a biztosított létszám emelkedése, ezen belül az idősebb korosztály aránya is.

A gyógyászati segédeszközökre fordított kiadás összege 3,8 százalékkal emelkedett. Az emelkedést az egészségügyi követelmények, az igények növekedése, a technika fejlődése következtében mind korszerűbb és az esztétikai igényeket is egyre jobban kielégítő ellátás biztosítja.

Az egyéb társadalombiztosítási készpénzsegélyek fogalomkörébe az anyasági, a temetési segély, a csecsemőkelengye-segély, útiköltségtérítés stb. tartoznak. A kiadások összege *10,5 millió forint volt*, 2,4 százalékkal emelkedett, több az előző évinél.

MINT A SZÁMOK is bizonyítják, a vasutas biztosítottak társadalombiztosítási ellátottsága 1973-ban tovább javult, s ez a javulás természetesen 1974-ben is folytatódik.

Dr. Gevicser Pálné

ÁPRILIS 1-TŐL KÉT LÉPCSŐBEN

44 órás munkahét az Utasellátónál

A kereskedelmi vállalatok munkaidő-csökkentése megvalósulás előtt áll. Az *Utasellátó Vállalatnál* Budapesten 1974. április 1-től, vidéken pedig július 1-től kerül bevezetésre a csökkentett munkaidő.

A munkaidő-csökkentés jelentőségét nem szükséges különösebben méltatni. Mindannyian örülünk annak, hogy dolgozóink nagy tömege részesülhet ebben a kedvezményben. Tudjuk: *olyan intézkedésről van szó, amely javítja munkakörülményeiket.*

Azt is meg kell mondani, hogy a rövidített munkahét bevezetése nem könnyű. Hiszen úgy kell mindezt megoldani, hogy ne rövidítsük meg vele vásárlóinkat, vagyis, hogy az utasellátás körülményei ne romoljanak.

De vajon fel lehet-e oldani ezt az ellentmondást? Ki lehet-e szolgálni heti 44 órai munkával ugyanúgy az utazóközönséget, mint eddig 48 órában?

Nyugodtan állíthatjuk, hogy lehet. *Csak megfontoltan, okosan kell átszervezni az üzleti tevékenységet, olyan gépeket kell munkába állítani, amelyek pótolják a hiányzó heti 4 órát.*

A munkaidő csökkentése lényegében a munkaintenzitás növekedésével is együtt jár, mert rövidebb idő alatt, általában ugyanazzal a létszámmal kell elvégezni a feladatokat. Éppen ezért szükséges a munkaszervezés javítása, az ésszerűbb feladatelosztás, mert a jelentkező többletmunkát teszi tervszerűbbé.

Dolgozóink 65 százaléka asszony és lány, feleség, családanya és háziasszony. Elsősorban az ő szempontjukból fontos a rövidebb munkaidő bevezetése, hogy többet foglalkozhassanak családjukkal, gyermekeikkel, önmagukkal. Ennek érdekében *össze kell hangolnunk a vállalat, az üzlet érdekeit a dolgozók érdekeivel.* Az eddiginél nagyobb körültekintést igényel majd a dolgozók munkaidő-beosztásának elkészítése, igényeik figyelembevétele.

A munkaidő-csökkentés bevezetése a jogszabályi rendelkezéseken túl szükségessé tette azt is, hogy a munkaidő szabályait kollektív szerződésünkben is megfelelően rendezzük. A KPM Munkaügyi Önálló Osztályának és a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának segítségével ezt a feladatot már elvégeztük.

Reméljük, hogy a csökkentett munkaidőre való áttérést zökkenőmentesen tudjuk megoldani, úgy, hogy vásárlóink továbbra is elégedettek lesznek színvonalas szolgáltatásainkkal, dolgozóink pedig a kapott kedvezménnyel.

Dr. Pataky István
munkaügyi vezető

UTAZÁSI IRODA
a Népköztársaság útján

Budapesten, a Népköztársaság útja és a Nagymező utca sarkán április 29-én megnyílt a MÁV reprezentatív utazási és szállítási irodája. *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője megnyitó beszédében elmondotta, hogy *az irodát a szolgáltatások színvonalának emelése, a közönségszolgálat megjavítása érdekében hozták létre.*

Az irodában bárki előre megválthatja vasúti menetjegyét és helyjegyét mind a MÁV vonalaira, mind a külföldi vasutakra. Ezenkívül árusítanak menetrendet, Közlekedési Közlönyt, fuvarleveleket s egyéb nyomtatványokat. Intéznek csoportos utazásokat, és foglalkoznak valutabeváltással is.

Az áruszállításokat illetően tanácsokat adnak a szállítható feleknek. A szállítás vagy az utazások során felmerült panaszok kivizsgálásában, intézésében is segítik az ügyfeleket.



— Ha kigyullad a piros lámpa, abbahagyom az ivást ...
(Gerse László rajza)

Kelebián tanácskoztak a határállomások KISZ-titkárai

Kelebia állomás KISZ-szervezete felhívást intézett a határállomások — *Gyékényes, Murakeresztur, Sopron, Hegyeshalom, Komárom, Szob, Somosköújfalu, Hidasnémeti, Záhony, Biharkeresztes* és *Lökösháza* — ifjúsági szervezeteihez, kifejezve a Kelebián dolgozó fiatal vasutasoknak azt az óhaját, hogy közös erőfeszítéssel és nagyobb felelősség vállalásával, vegyék ki részüket a határállomásokra háruló feladatok végrehajtásából.

E felhívásban szereplő javaslat alapján április 26-án Kelebiára látogattak és megbeszélést tartottak a határállomások KISZ-titkárai. Az állomáson folyó munka megtekintése után a részvevők kölcsönösen tájékoztatták egymást elgondolásaikról, a fiatalokat érintő helyi problémákról és azok megoldásának lehetőségeiről.

A kulturális együttműködés első megnyilvánulása lesz az a szellemi vetélkedő, amelyet hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére rendeznek, a határállomásokon dolgozó fiatal vasutasok részvételével.

SZAKÁCSOK, FELSZOLGÁLÓK AZ NDK-BÓL

A magyaros vendéglátással ismerkedtek az Utasellátó éttermeiben

Az Utasellátó Vállalat szoros kapcsolatot tart fenn az NDK-beli MITROPA-val. Szinte az év minden szakában segítjük őket felszolgáló, szakács és konyhai személyzettel. Dolgozóink a MITROPA éttermeiben, mozgószolgálatánál és nyugati relációban is fontos szolgálatot látnak el.

Évek óta kölcsönösen módot nyújt a két vállalat egy-egy szakmunkáscsoportjának is, hogy egymás vendéglátásával, országával, kultúrájával és nevezetességeivel megismerkedhessenek. Az idei első csoport — *négy szakács és négy felszolgáló* — március első felében érkezett az NDK-ból. Budapesten a Keleti és Nyugati pályaudvaron, a debreceni és győri étteremben egy hónapon át ismerkedtek a magyar konyha ízeivel és a vendéglátás hazánkban alkalmazott módszereivel.

Nagy élményt jelentett vendégeinknek, hogy meghívták őket a vállalat másod- és harmadéves szakács-, cukrász- és felszolgálótanulóinak vetélkedőjére, amelyet *március 26—27-én rendeztek a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében.*

Az eredményekhez szívből gratuláltak a MITROPA dolgozói. *Siegfried Bathge*, a csoport vezetője a következőket mondotta tapasztalatairól:

— Érkezésünk pillanatától érezzük, hogy az Utasellátó Vállalat vezetői és kollégáink barátsággal fogadtak. A magyaros vendéglátás, a kitűnő ételek és italok itt a hazai környezetben pompás gasztronómiai élményben részesítenek bennünket. A szakmunkástanulók versenye látványosságán túl, szakmai szempontból is tanulságos volt. Örülök, hogy ennek megrendezése összeesett itt-tartózkodásommal. Szakácsaink, felszolgálóink jó kezekben vannak. Bizonyára jó tapasztalatokkal, élményekkel és baráti kapcsolatokkal gazdagodva térnek majd vissza a NDK-ba, munkahelyeikre — fejezte be szavait Sigfried Bathge.

Kodolányi Ferenc

47 ÉV AZ ÁTLAGOS ÉLETKOR

Fiatalítás előtt Nagybátony állomás

A nógrádi szénmedencében már csak egyetlen helyen, éspedig *Nagybátonyban* bányásznak szenet. Igaz, a termelés a korábbi évekhez képest itt is visszaesett, de a bánya üzemelése jelenleg folyamatos és egyenletes. Ez a körülmény most már régóta az egyik meghatározója a Nagybátony állomáson dolgozó vasutasok munkájának.

Az állomás életét, illetve forgalmát az is befolyásolja, hogy Salgótarjánban és környékén — így Nagybátonyban is — egymás után létesülnek az új, korszerű üzemek. Nemrég adták át a FŰTŐBER gyáregységét, és hamarosan megkezdik a harisnyagyár építését. A szociális szempontból jól ellátott üzemek jobban vonzzák a fiatalokat, mint a vasút.

— Azért mégis állnunk kell a versenyt — mondja *Vass István*, Nagybátony állomásfőnöke. *— Létszámunk jelenleg 64 fő, s ebből csak tizen vannak 30 éven aluliak.* Ebből következik, hogy eléggé magas nálunk az átlagos életkor. Pontosan 47 év. Egyelőre ugyan csak egy kocsirendező és két váltóőr hiányzik, de a nyugdíjazások továbbra is apasztani fogják a létszámot. *Ennek ellenére jó eredményként említhetem, hogy a közelmúltban eltávozott 9 vasutas munkakörét sikerült ujonnan felvett dolgozókkal betölteni.* Az új dolgozók betanítása, vizsgáztatása, nevelése persze, az idősebb vasutasok érdeme ...

Vass István jogos büszkeséggel hivatkozik a közös munkával kivívott elismerésekre. *A nagybátonyiak kilenc éve dolgoznak élüzemszinten*, közben vezérigazgatói, illetve igazgatói dicséretet is kiérdemeltek. Bár az oklevelek 1971. óta nem szaporodtak, az is igaz, hogy kizáró okok sem fordultak elő.

— Közfeltűnést keltő balesetre nem is emlékszünk — jegyzi meg az állomásfőnök, majd sorolja a munka minőségére utaló adatokat: — *Szállítási tonnatervünket 1973-ban 101,6 százalékra teljesítettük, emellett több mint félezer irányvonatot indítottunk.* Sajnos, a kocsitartózkodási egységidőnk jobb is lehetne, mint az elért 92,89 százalék, de a teherkocsik kihasználása szintén 100 százalékos volt ...

Szó esett az állomáson dolgozó szocialista brigádokról is. Három brigádba tartoznak a forgalmiak, egy brigádba pedig az állandó nappalosok. A múlt évi vállalásokat mind a négy kollektíva teljesítette, az idei év jelentősebb eredményei között pedig méltán említhető, hogy sikeresen felkészültek a szellemi vetélkedőre.

— Erről egyelőre csak annyit, hogy eddig a nappalosok szerepeltek a legjobban, vagyis ők jutottak tovább a csomóponti döntőbe — jegyezte meg az állomásfőnök.

A beszélgetés további részéből arra következtethetünk, hogy Nagybátony állomáson sokat várnak még a szocialista brigádok helytállásától.

(séra)

A tisztelet a tudásnak is szól

BESZÉLGETÉS MACSALI KÁROLY CEGLÉDI OKTATÓTISZTTEL

Cegléd állomáson mindenki ismeri *Macsali Károlyt*. Előre köszönnek neki, s a köszönések hangjában tisztelet érződik. S ez nemcsak a kornak szól — 56. évében jár —, hanem a tudásnak is. Macsali Károly ugyanis oktatótiszt. Az állomás 320 dolgozója közül alig akad egynéhány, akit ne tanított volna.

1939-ben került a vasúthoz — forgalmi gyakornoknak. Édesapja is vasutas volt. Akkoriban a vasutasgyerekek igyekeztek apjuk nyomdokaiba lépni. Az ifjú Macsali bejárta a fél országot: *Biharkeresztesen tette le a szakvizsgát, majd szolgálattevő lett Törökszentmiklóson, aztán Debrecenben. Budapesten elvégezte a tisztképzőt, s a háború után, 1946-ban került vissza hányattatásából Ceglédre.* Azóta ott él, kis családi *házukban*. Előbb kereskedelmi hivatalnok volt, később oktató, majd forgalmi szolgálattevő, s 1957-től ismét oktató tiszt. Örömmel beszél a munkájáról.

— Évente 50—60 dolgozót képezünk ki kocsirendezőnek, kocsifelírónak, fékezőnek. Sajnos, elég sokan elmennek az új felvételesek közül. De akik itt maradnak, s megszeretik a vasutat, azok jó munkát végeznek. Nagy gondot fordítunk a továbbképzésükre. Igyekszünk a szakvizsgákra minél jobban előkészíteni őket. Szerencsére sok a tehetséges, fogékony fiatal, akik hivatásnak tekintik ezt a pályát, s érdeklődnek minden iránt, szorgalmasan tanulnak.

— Hogyan látja az utánpótlás helyzetét?

— Jó lenne, ha több fiatal dolgozót tudnánk felvenni. Manapság nem jönnek olyan igyekezettel a vasúthoz, mint régen. Főként érettségizett gyerekeket várnánk. És a nyolc általánost végzettek közül olyanokat, akiknek több jeles szerepel a bizonyítványukban, mint elégséges. Tapasztalataink szerint itt is nehezebben sajátítják el az ismereteket azok, akik az általános iskolában gyengébbek voltak. De ez nem is lenne baj, ha van bennük kellő szorgalom. Ez már az emberi természettől függ. *Mi mindenesetre igyekszünk mindent elkövetni a hatékony oktatás érdekében.*

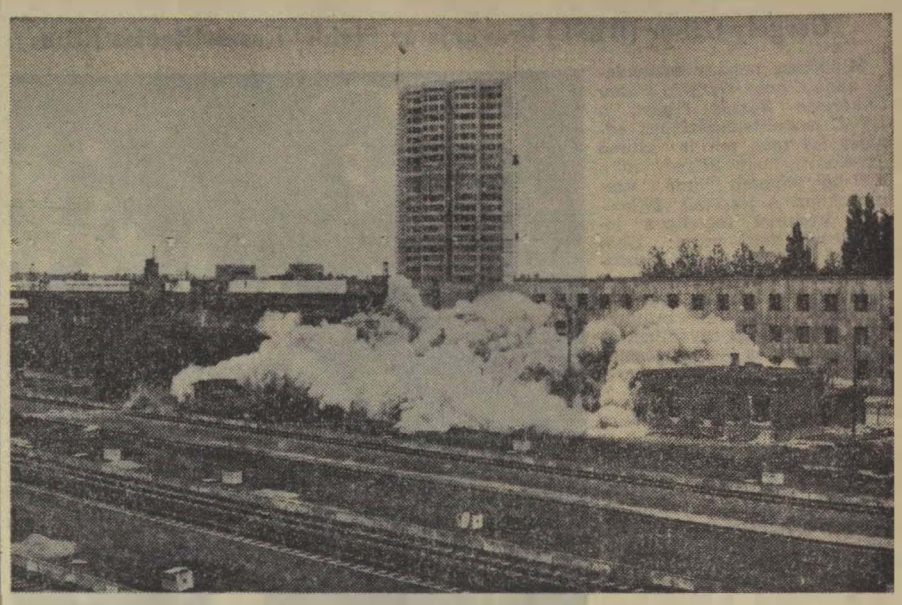
— Hogy telik el az oktató egy-egy napja?

— Minden nap másként. Jelen pillanatban is van 28 olyan dolgozónk, akiket valamilyen szakvizsgára készítünk elő. Sok időt töltünk a szocialista brigádok istápolásával is. Nemrég zajlott le a szellemi vetélkedő, amelynek lebonyolításában részt vettem. Tizenegy brigádunk vetélkedett, és igen szép eredményeket értek el. Ha van valami igazi, nemes öröm az életben, akkor feltétlenül az, hogy látja az ember az oktatás eredményét ...

Azt hiszem, ezzel egyet lehet érteni. S az állomás vezetői sem gondolkoznak másként. Macsali Károly munkáját nagyra becsülik. Háromszor kapta meg a *kiváló dolgozó*, s egyszer az *érdemes vasutas kitüntetést*. A múlt évben jutalomüdülésen járt a Szovjetunióban. *Oktatni nem könnyű, s jól oktatni még nehezebb.* Ettől függ az új nemzedék szakmai tudása, hozzáértése, s végső soron munkájuk eredményessége is.

P. J.

ROBBANTÁS SZOLNOKON



A szolnoki rekonstrukció során egyre jobban kibontakozik a személypályaudvar új arculata. A régi, romos felvételi épület bontását április 16-án robbantással könnyítették meg.

Hevesi változások

Épül a Tisza II. vízilépcső

Évekkel ezelőtt jártam utoljára Heves községben, s most, amikor ismét ellátogattam oda, alig ismertem rá a városiasodás útján jócskán előrehaladt helységre. *A vasút, a Kál-Kápolnát Kisújszállással összekötő mellékvonal is megváltozott.*

— Igen. Három éve kezdődött ezen a szakaszon a pálya felújítása. Jelenleg Kenderes és Kunhegyes között folynak a munkálatok — tájékoztatott *Sági József* főintéző, Heves állomásfőnöke.

A 74 kilométeres vasútvonal forgalma a falvak, községek életében végbement változások hatására alaposan megnőtt. Erről a következőket mondta Sági József:

— Személyvonatainkat utasainak többségét egyelőre az ingázók alkotják, de nemsokára — öt éven belül — az üdülők és a turisták ezreit vonzza majd ez a vidék. *A Tisza II. vízilépcső — amelynek építése tavaly kezdődött — teljesen átalakítja ezt az alföldi tájat. Heves községből pedig város lesz ... Számításaink szerint állomásunk teherforgalma a jelenlegi 40 000 tonnáról évi 80 000 tonnára fog növekedni ...*

A kormány által meghirdetett zöldségtermesztési program szintén érezteti már a hatását. A hevesi Rákóczi Tsz nagy mennyiségű paprikát, paradicsomot és görödinnyét termeszt.

— Az elmúlt évben például 6745 tonna zöldárut szállítottunk el állomásunkról, s ennek mintegy 90 százaléka exportra ment. Cukorrépából 9000 tonnát vagoníroztunk be — folytatja szavait az állomásfőnök, majd ugyanolyan örömmel számolt be a vonal többi állomásán elért eredményekről, a vasutasok helytállásáról. Így tudtam meg, hogy Heves állomás régi felvételi épületét hamarosan rendbehozzák, ezenkívül *Erdőtelek* és *Tarnaszentmiklós* állomáson is napirendre kerül a tatarozás.

Ha már más állomásokról is szó esett, Sági József ennek kapcsán megemlítette, hogy Heves állomás szakszervezeti bizottságához tartoznak az Erdőtelken, Tarnaszentmiklóson és Kiskörén szolgálatot teljesítő vasutasok is, összesen negyvenöten.

— Minden állomáson van egy-egy vezetőségi tagja az szb-nek, és a bizalmiak is jól látják el a feladatukat — tette hozzá az állomás vezetője, és név szerint dicsért többeket. Így például az Erdőtelken dolgozó *Ferenczi Gyulát*, valamint a Tarnaszentmiklóson immár 12 éve vezetőségi tisztséget viselő *Patalki Pált*.

A Heves állomáson elért eredmények elsősorban a *Május 1.* és a *Kossuth* szocialista brigád nevéhez fűződnek. Helytállásuk jutalmaként sorakoznak a főnöki iroda falán a dicsérő oklevelek, de talán mindennél ékesebben szól emellett az a tény, hogy több mint tíz éve nem történt az állomáson baleset.

Bereznai Márta

Kommunista műszak Józsefvárosban

Kommunista műszakot tartottak a KISZ-fiatalok Józsefvárosban. A pályafenntartási főnökség fiataljai vállalták, hogy hazánk felszabadulásának 29. évfordulójára rendbe hozzák, kicsinosítják Józsefváros-állomás területét.

A munkát és a szerszámokat a KISZ-titkár osztotta el. Volt akinek seprő, lapát, meszelő vagy targonca jutott, s utána jó kedvvel, vidáman ment a munka. A műszak gyorsan, szinte észrevétlenül elszállt, de az utasok annál inkább észrevették a kialakított rendet, tisztaságot.

Teherkocsik Jugoszláviából

A MÁV teherkocsiparkjának bővítésére már a korábbi években *500 darab kéttengelyes nagy rakterületű, 25 tonnás fedett teherkocsit vásároltak Jugoszláviától.* A kocsik engedélyezett legnagyobb sebessége 100 km/óra, valamennyi légfékkel van ellátva. Ezeket a kocsikat gyümölcs, élelmiszer, bútor és egyéb, kényes áruk szállítására használják.

A Jugoszláviában gyártott 500 kocsival mind a magyar vasút, mind a fuvaroztatók elégedettek. Ezért ebből a kocsitípusból *további 200 darabot vásárol a MÁV.* A szerződés aláírására előreláthatóan májusban kerül sor. A szabadkai *Bratstvo (Barátság) Vagongyár* a kocsik szállítását már 1975 elején megkezdi.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Vasútvillamosítási munkáinkhoz felveszünk vasipari szakmunkásokat, segédmunkásokat.

Műhelytelepünkre:

Rákas állomásra.

Jó kereseti lehetőség, állandó szabad szombat.

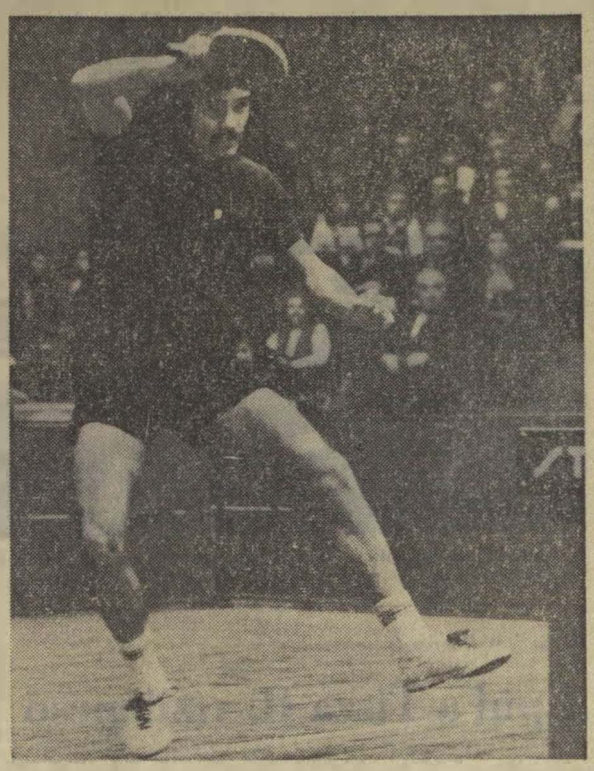
MÁV VILLAMOS FELSŐVEZETÉK ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

Budapest X., Kőbánya-Felső pu.

Egy ezüstérem története

Gergely Gábor (BVSC) bravúrja az újvidéki asztalitenisz EB-n

Mindössze néhány esztendeje annak, hogy *Gergely Gábor* felkereste *Rózsás Pétert*, a BVSC asztaliteniszezőinek edzőjét (és még ma is kitűnő játékosát), hogy „kiöregedve" a KSI-ből, szívesen jönne a vasutasokhoz. A jószemű játékosedző örömmel fogadta a jelentkezőt, mert tudta: *Gabi rendes fiú, tehetséges sportoló.* S hogy nem csalódott, azt nemrég az újvidéki Európa-bajnokság fényesen bizonyította: Gergely az egyéniben és a csapatban is — ezüstérmes lett.



Gergely Gábor, akinek a nevét már jegyzik a sportág szakemberei.

(Farkas József felv.)

Teljes erőbedobással

Mint a nagy verseny egyik szemtanúja, az első naptól az utolsóig figyelemmel kísértem a bozontos hajú, bajuszos 21 esztendős játékos mérkőzéseit. Dicséretére legyen mondva: *nem volt egyetlen találkozó, egyetlen játszma, egyetlen labda, amelyen ne küzdött volna teljes erőbedobással.* Egyik legnagyobb bravúrját még a legjobb 16 közé jutásért a svéd *Thorsell* ellen aratta. A szőkehajú, roppant gyors skandináv versenyző játékával alaposan megzavarta Gergelyt, s 2:1-es játszmaállásnál 20:18-as vezetéshez jutva két mérkőzéslabdája volt! De ekkor a magyar fiú két, szinte láthatatlan ütéssel előbb egyenlített, majd a játszmát, s végül a mérkőzést is megnyerte.

— *Gabi most akár a döntőig is eljuthat, ez a vesztett helyzetből kiharcolt győzelem annyi önbizalmat adhat* — jegyezte meg az asztalt körülvevő alacsony kis kerítés mellett az izgalomtól verejtékező *Rózsás Péter*, aki edzői tapasztalatszerzésre utazott Újvidékre.

És igaza lett!

Gomozkov, a szovjet válogatott legjobbja csak egy ideig állta Gergely pörgetéseit, s ekkor következett *Stellan Bengtsson*, a svédek dédelgetett világbajnoka. És megszületett az újabb meglepetés: a svéd fiú büsán nyújtott kezet magyar legyőzőjének. Gergely ezzel már belépett az érmesek közé. Az elődöntőben *Surbek*, a jugoszlávok „bálványa" 4 ezer fanatikus szurkoló bíztatásától kísérve lépett a „ketrecbe", hogy megpróbálja Gergely győzelmi sorozatát megállítani. *Nem sikerült, Gabi bekerült a döntőbe!*

A jövő bajnoka

A televízió jóvoltából milliók láthatták szinte drámai küzdelmét a rokonszenves csehszlovák *Milan Orlowski* ellen. S bár a magyar válogatott reménységének esélye volt, hogy nyerjen, a nagyobb tapasztalat most Orlowskit segítette a győzelmi dobogó tetejére.

S szándékosan írtuk le, hogy: *most!*

Gergely Gábor, aki az MTK ifjúsági labdarúgói között ismerkedett meg a sporttal, de egy térdsérülés miatt „békésebb" versenyágat kellett választania, a *jövő bajnoka lehet.* Minden adottsága megvan, hogy tehetségét kihasználva tudását tovább fejlessze, a tenyeres és fonák pörgetéseit (utóbbit a legjobban alkalmazza az európai mezőnyben) még jobbá, még eredményesebbé csiszolja. *De várjuk tőle, hogy ugyanolyan szerény, a sportot szerető, az idősebbeket tisztelő játékos maradjon, mint most.* Nem szeretnénk, ha a szép siker nyomán olyanná válna, mint több elődje, akik megszédültek a korai győzelem fényétől.

Az ezüstérem kötelez

— Kimondhatatlanul örülök a második helynek, s hogy idáig eljutottam, *Rózsás Péter* klubedzőmnek és *Berczik Zoltán* szövetségi kapitánynak köszönhetem — mondja a fiatal játékos. Az ezüstérem kötelez, szeretnék jövőre a világbajnokságon, majd a további évek versenyein sok győzelmet szerezni. Igaz, tucatnyi a kitűnő játékos, de végső soron rajtam múlik, hogy mennyire tudok majd tovább lépni.

A nyilatkozathoz még annyit: *Gergely Gábor vőlegény, a nyár elején lesz az esküvője.* Újvidéki sikeréhez és közelgő házasságához egyaránt gratulálunk!

Kozák Mihály

Két brigád

szocialista szerződést kötött

A tapolcai vontatási főnökség *Bánki Donát* szocialista brigádja és az Északi járműjavító XII. gyárrészlegének *Lenin* szocialista brigádja a közelmúltban szocialista szerződést kötött *Azt a célt tűzték ki maguk elé, hogy javítják a két szolgálati hely műszaki, gazdasági munkáját, a Diesel-mozdonyok üzemkészségét, üzembiztonságát és a karbantartási munkák gazdaságosságát.* Ezen túl megismerik egymás munkáját, életét és a szocialista munkáskapcsolatot mind szélesebb területekre terjesztik ki.

A megállapodás értelmében a Lenin brigád tagjai vállalták, hogy a javítási munkák során kialakított és megvalósított munkamódszereket és technológiákat átadják a tapolcaiaknak. A vontatási főnökség állagába kerülő új járművek javítási technológiájának elsajátításában, begyakorlásában külön segítséget adnak, amennyiben a járműsorozat javítása az Északi járműjavító profiljába tartozik. Mindenekelőtt az M—62-es mozdonyokra gondolnak.

A tapolcaiak vállalták, hogy az Északiból nagyjavítás után hazaérkező járművek üzemeltetését külön figyelemmel kísérik, a rendellenes meghibásodásokat soron kívül visszajelentik. A garanciális időn túl is soron kívül értesítik a partner brigádot, az Északi járműjavító profiljába tartozó járművek rendellenes üzeméről vagy meghibásodásáról és a különleges esetek vizsgálatára meghívják őket.

Közös rendezvényeket, kiállításokat szerveznek egymás életének megismerésére. Alkalmanként részt vesznek a brigádok egymás beszámoló párttaggyűlésein brigádvezetői értekezletein, a kommunista műszakokon.

Sz. T.

Tamis István (1923–1974)

Tamis István főtanácsos élete és munkássága több mint két évtizede összeforrott a MÁV Kórház és Rendelő Intézet életével. 1952 februárjában került a MÁV Kórházba, mint főkönyvelő. Azóta szünet nélkül, minden energiáját és tudását ennek a feladatnak szentelte. Nemcsak rovatokban, rendeletekben gondolkodott, hanem szerette az embereket, bátran kiállt igazuk mellett, harcolt értük.

Munkája elismeréseként 1959-ben Érdemes Vasutas kitüntetésben részesült. 1970-ben Felszabadulási Emlékérmet kapott. A kórház volt az élete, boldogsága pedig a családja. Példás családi élete, a szeretteiről való gondoskodás töltötte be munkája mellett életét. Súlyos betegségen esett át a közelmúltban, már bízott abban, hogy legyőzte a betegséget, ezért váratlanul érkezett a gyászhír: 1974. április 14-én elhunyt.

Az intézet saját halottjának tekintette. Temetésén 1974. április 24-én családján, a Kórház és Központi Rendelőintézet igazgatóságán, pártszervezetén és szakszervezeti bizottságán kívül nagyon sokan kísérték utolsó útjára.

Lakáscsere

— Debreceni 2 szoba komfortos, gázfűtéses, magasföldszintes tanácsi lakásomat (esetleg két család részére is használható) elcseréln budapesti, vagy közeli környékén bárhol hasonló, vagy másfél szobásra. (Szolgálati lakás is lehet.) Cím: Gyöngyösi József, 4024 Debrecen, Teleki u. 27.

— Elcseréln budai 1 szoba komfortos lakásomat (Óbuda vagy Krisztina) szoba-konyhás, vagy garzonra csak vasutassal. Érdeklődni lehet: hétfőtől péntekig a 358—599 telefonon, 8,30—15,30 óra között.

— Budai 1 szoba komfortos lakásomat elcseréln óbudai vagy zugligeti 1 szoba komfortosra. MÁV alkalmazottal. Érdeklődni lehet: hétfőtől péntekig a 358—599 telefonon, 8,30—15,30 óra között.

— Két lakást adok! Ács vasútállomáson levő 2 szoba — különbejáratú kis szoba — félkomfortos (angol WC, vízvezeték, kert, baromfiudvar), valamint budapesti utcai, 1 szoba, konyhás lakásokat elcseréln budapesti 2 szoba komfortosra. Az ácsi lakás külön cserélhető kisebb lakásért! Érdeklődni lehet: Béler Árpádné, Bp. VIII. Diószeghy Sámuel u. 1. II. 21/a. Telefon: 333—015.

— Budapest központi helyén levő 2 szobás, komfortos lakásomat elcseréln vasutas dolgozóval másfél. esetleg egy szoba komfortos lakásra Budapest területén. Cím: Neudlein Ernő, 1155 Budapest, XV. Bem u. 2.

— Két szoba, hálófülkés, konyha fürdőszobás, földszinti, Budapest, VIII. Festetich u. 4. sz. alatti lakásomat elcseréln egy 2 szoba, komfortos lakásra. Érdeklődni lehet: Kajánnénál. 637—964 telefonon munkanapokon 8—16 óra között.

HÍREK

— KIÁLLÍTÁS NAGYTÁLYÁN. *A Heves megyei Nagytálya község klubkönyvtárának vasutasklubjában a felszabadulás 29. évfordulója alkalmából kiállítót rendeztek Herczeg Antal egri jegyviselő faragásaiból. Az érdekes kiállítást sokan tekintették meg.*

— Vasútépítési stop Angliában. A brit államvasutak elnöksége olyan álláspontra helyezkedett, hogy nem engedélyezi újabb vasútvonalak építését. A szigetország jelenleg 18 000 kilométer hosszú vasúthálózattal rendelkezik.

— *SZABAD IDŐ. A Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóirat Kiadó Vállalat 1974. júliustól „Szabad idő" címmel új folyóiratot ad ki, melyben nagyon sok hasznos tanáccsal járulnak majd hozzá a dolgozók szabad idejének hasznos eltöltéséhez.*

— Férfinap Békéscsabán. Közel 180 vasutas jelent meg a békéscsabai vasutas klubkönyvtárban április 8-án megrendezett férfinapon. A műsoros délutánon az állomás forgalmi KISZ-szervezete adott műsort, majd népi zenekar szórakoztatta a megjelenteket.

— Hogyan éljen az idős ember? A Vasutasok Szakszervezete Nyugati pályaudvari nyugdíjas csoportjának legutóbbi rendezvényén dr. Bogdány Barna, a vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztályának ellenőrző főorvosa tartott előadást. A nyugdíjasok nagy tetszéssel fogadták az orvos hasznos útmutatásait.

— Automatizált iparvasút. Az USA-ban, Arizona államban található a leghosszabb, teljesen automatizált üzemű, 50 kv. 60 Hz áramú iparvasút. A magas felsővezeték-feszültséget azért választották, hogy a 125 kilométer hosszú vonalat egy állomásról táplálhassák. Ezáltal a beruházási és a fenntartási költségekben is megtakarítást értek el.

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—873,
üzemi: 18—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—638
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 858
Szikra Lapnyomda

Nyílt túra

A Testvériség természetjáró szakosztálya *május 5-én* jelvényszerző túrát rendez *Bánk* és *Romhány* természetvédelmi területein. Találkozás: reggel 7.15 órakor a Nyugati pályaudvarral szemben, a Marx tér sarkánál levő Sportbolt előtt.

Május 19-én Dorogra vezet túrát a szakosztály. A program a dorogi szénbányák megtekintése. Az érdeklődők május 7-ig a 292—876-os telefonon jelentkezhetnek a szakosztálynál.

Június 2-án minősítő túrát rendez a szakosztály a Mátrában a *Kékestető—Markaz* útvonalon. Találkozás: 5.30 órakor a Keleti pályaudvar főhomlokzata előtt.

A szakosztály vezetői túráinkon szívesen látnak más szakosztályokhoz, vasúti üzemekhez és szolgálati helyekhez tartozó vasutasokat is.

Vasutas Eszperantó Kongresszus Tarragónában

Az *Internacia Fervojista Esperanto Federacio* IFEF évről évre más országban rendezi kongresszusát, hogy elősegítse a nemzetközi nyelvet beszélő vasutasok találkozását, kulturális, szakmai, baráti személyes kapcsolatok lehetővé tételét. Emlékezetes, hogy 1962-ben Budapester rendezték és egyik legsikeresebb kongresszusként tartják számon. *Ez évben május 11—17 között a spanyolországi Tarragónában jönnek össze a főleg európai, de japánt is magába foglaló szövetség tagjai.*

A kongresszusok jól szolgálják a kölcsönös barátság, békés együttműködés, a béke ügyét. A magyar vasutasok a felszabadulás óta kisebb delegációval képviseltetik magukat és eredményesen vesznek részt az egyébként 1909-ben alakult szövetség nemzetközi választmánya különböző szakbizottságainak munkájában.

A vasutas szakmai folyóiratok között egyik legszínvonalasabb a *Hungara Fervojista Mondo* című negyedéves eszperantó nyelvű szakfolyóirat, melyben rendszeresen beszámolnak a szocialista vasút építése terén elért eredményekről, a vasutas dolgozók szakmai, kulturális előrehaladásáról, a magyar dolgozók sikereiről.

A nagyobb tanulmányok és főleg a kongresszusokon rendszeresen elhangzó szakmai előadások külön is megjelennek és számos időszerű témát tárgyalnak. Figyelemre méltó a több éves program keretében kiadott, eszperantó nyelvű vasúti zsebszótárak mellett az UIC hat nyelvű vasúti szakszótárának, *(Leksique General des Termes Ferroviries II. kiadásának)* indexszámok szerinti eszperantó nyelvre történő fordítása. A decentralizáltan különböző országok között megosztva folyó közös munkáról is a kongresszus keretében számolnak be. A magyar szótárbizottság ez évben is értékes munka elvégzésével járult hozzá e közös erőfeszítéshez.

Dr. Bácskai István

Honvédelmi vetélkedő

A debreceni járműjavító kocsiosztályának MHSZ tűzikovács szocialista brigádja a *Magyar Honvédelmi Szövetség* megalakulásának 25. és az üzem 75 éves jubileuma alkalmából honvédelmi vetélkedőt kezdeményezett. Az üzemből 9 szocialista brigád mintegy 800 taggal, a többi járműjavítóból pedig mintegy 7000-en csatlakoztak a felhíváshoz.

Az előzetes vetélkedők után *13 brigád jutott az üzemi döntőbe*, melynek megrendezésére április elején került sor, fizikai és szellemi kategóriában.

A döntőbe került brigádok alapos felkészültségről tettek tanúbizonyságot, s nem egy esetben nehéz feladat elé állították a zsűrit a pontok odaítélésénél.

Nagyon kedves epizódja volt a döntőnek az, amikor a versenyző brigádoknak egy-egy katonadalt kellett elénekelni.

A fizikai brigádok versenyében az első három helyet a kocsiosztály szocialista brigádjai érték el. Első lett a *Dobi István* 228. második az *Április 4* 224. harmadik az *Egyetértés* szocialista brigád 212 ponttal.

A szellemi brigádok versenyében első a Technológiai osztály *Landler Jenő* 269. második a meó *Landler Jenő* szocialista brigádja 196. harmadik a Technológiai osztály *Technológus* szocialista brigádja 172 ponttal.

Az ország többi járműjavító üzemében is áprilisban fejeződnek be az üzemi döntők. A legjobbak találkozójára szeptember 29-én a *fegyveres erők napján* kerül sor.

L. Varga Lajos

A szerkesztőség üzeni

Békési Antal Záhony; L. Varga Lajos Debrecen, Baranyi István, Sepsi Gyula, Kisvárdai János Miskolc; Hugai István Gyöngyös; Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Boros Zoltán, Szabó Miklós Szombathely; Németh Pál Szerencs; Marine Márta Kelebia; Bognár Károly Tapolca; Bánhidi Géza Budapest; Markos József Zalaegerszeg; Chemez Dénes Bp. Angyalföld Pft. F.; Herczeg József Nagytálya: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Gergelics János Beleg; Pákozdi Bálint Debrecen; Gergely József Várpalota; Halasy Zoltán Szolnok: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

15. számból: Az állami nyelvvizsgák időpontja.

16. számból: 101 104/1974. A korkedvezménnyel kapcsolatos rendelkezések államvasúti végrehajtása.

103 625/1974. Saját gépkocsi használata belföldi hivatalos kiküldetés esetén c. utasítás kiegészítése.

Korkedvezményre jogosító szolgálati idők bizonyítása korabeli okmányok hiányában.

A 17. számból: 105 326/1974. Az 1971—75. évi MÁV Kollektív Szerződés 1974. évi Függelékének kihirdetése.

104 173/1974. A munka díjazására vonatkozó egyes rendelkezések módosítása és kiegészítése.

105 049/1974. A létesítményi önkéntes tűzoltóság ruhaellátása.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. MÁJUS 15.

Május 26-án menetrendváltozás

Bővülnek az utazási lehetőségek a környező országokkal

Új gyorsvonatpár Budapest és Zágráb között — Helyjegyes lesz a Báthory-expressz — Újabb korlátozások az éjszakai személyszállításban

Május végén ismét lezárul egy menetrendi év. A szakemberek a hazai és a nemzetközi igények s a rendelkezésre álló eszközök felmérése után készítették el az 1974/75 évi menetrendet, amely *május 26-án lép életbe.* Mint arról a forgalmi szakosztálynál értesültünk, a személyszállítási igények mennyiségi kielégítését illetően nem terveztek jelentősebb változást. A rendelkezésre álló műszaki és üzemi viszonyoknak megfelelően annál nagyobb gondot fordítottak a szolgáltatások minőségi színvonalának emelésére.

A nemzetközi forgalomban,

Budapestről új nemzetközi gyorsvonat közlekedik — a Balaton déli partján, Gyékényes határátmenetben — Zágrábba.

Az új vonat közvetlen kocsikat továbbít *Rómába* és *Splitbe.* Ezáltal tovább javul az összeköttetés az Adriai-tengerpart közkedvelt üdülőhelye, Split és hazánk között. A gyorsvonat 10,50 órakor indul a Keleti-pályaudvarról és 18,10 órakor érkezik Zágrábba. Ellenirányban reggel 7,20-kor indul Zágrábból és 14,45-kor érkezik a Keletibe.

A *Budapest—Róma* közötti utazási idő három órával rövidül a jelenlegihez képest.

Az új gyorsvonatpár nemcsak a hazai turisták igényeinek jobb kielégítését szolgálja, hanem *Olaszországból, Jugoszláviából*

a Balatonhoz is kedvezőbb utazási lehetőséget biztosít. Ugyanakkor a tranzit utasforgalmat is szolgálja,

mert *Lengyelországból* és *Csehszlovákiából* is csatlakozást, illetve közvetlen kocsi továbbítását teszi lehetővé. Ezeket a kocsikat a *Báthory-expressz* fogja továbbítani.

Az NDK-ból Magyarországra látogató turisták száma ebben az évben várhatóan tovább növekszik. A nagyobb utazási igények kielégítése céljából — a nyári főidényben — a Lipcséből induló *Favorit-expressz* Budapest—Keleti-pályaudvar helyett *Komárom—Székesfehérvár útirányon át Fonyódig, és Balatonfüredig közlekedik.* A vonat 12,41 órakor érkezik Fonyódra, ahonnan 14.56-kor indul, míg Balatonfüredre 12.08-kor érkezik és onnan 15,05 órakor indul vissza. A vonat Székesfehérvár állomáson kerül megosztásra, illetve összeállításra.

Az elmúlt évben a *Drezda—Budapest* között forgalomba helyezett *„autószállítós hálókocsis vonat"* a nyári főidényben hetenként hatszor közlekedik.

Jelentős változásként kell elkönyvelnünk Magyarország, Csehszlovákia és az NDK vasúti összeköttetései szempontjából, hogy a *Budapest—Prága—Berlin* között közlekedő *Hungária gyorsmotorvonat* motor vontatás helyett

kilenc kényelmes, korszerű kocsival és villamosvontatással, változatlan menettartammal közlekedik.

Tovább bővülnek az utazási lehetőségek Lengyelországba is. *A Báthory-expressz a Keleti pu.—Varsó között egész éven át helyjegyes vonatként közlekedik.* A Báthory-expresszen kívül a nyári főidényben a Bp. Nyugati pu.-ról 20,10 órakor induló *Nord—Orient-expressz-szel* közvetlen kocsik közlekednek Varsóba és vissza.

Az utasok jobb tájékoztatása végett az új menetrendben a Bp. Nyugati—Bratislava között közlekedő gyorsvonatpár *Amicus,* míg a Budapest—Kosice—Poprad Tatry között közlekedő vonatpár a *Rákóczi* elnevezést kapta.

A belföldi forgalomban tovább folytatódik az éjszakai személyszállítás korlátozása, így az új menetrendben *Budapest—Szombathely* között az éjszaka közlekedő 1810 sz. vonat megszűnik, helyette nappal közlekedő gyorsjáratú vonatot közlekedtetnek.

Zalaegerszeg és a főváros között tovább javul a közvetlen utazási lehetőség. Az eddigi két pár közvetlen vonatrészt továbbító gyorsvonaton túl az 1804, ellenkező irányba az 1803 sz. gyorsvonatok is továbbítanak közvetlen zalaegerszegi vonatrészt.

Makó—Szolnok—Budapest között vasárnap közlekedő 7701 sz. gyorsvonatot az új menetrendben Diesel-mozdony továbbítja, így menettartama a jelenlegivel szemben 25 perccel rövidül.

A nyári időszakban a Balaton északi partjának jobb kiszolgálása érdekében

Budapest—Dörgicse—Akali között új távolsági személyvonatpárt helyeznek forgalomba,

melynek célja a vele párhuzamosan közlekedő 2112 és 1113 számú vonatok zsúfoltságának enyhítése.

A megváltozott utazási igény alapján átalakítják a *Budapest—Záhony* közötti vonal hétvégi menetrend-szerkezetét. Az új menetrendben Bp. Nyugati pu.—Nyíregyháza között pénteken délután új 1716a, míg Bp. Nyugati pu.—Debrecen között szombaton reggel új 1712a sz. vonatot közlekedtetnek.

Az ország délkeleti vonalhálózatán, elsősorban a szegedi vasútigazgatóság menetrendi helyzetének átalakításával — változatlan vonatsűrűség mellett — jobb csatlakozás kialakításával csökkentik az utazási időt.

Az új menetrendben *az inga- és zónarendszerű közlekedésben nem történik alapvető változás.* A vontatás korszerűsítésével azonban a helyi személyvonatok menettartama 5—10 perccel rövidül meg.

A közlekedési koncepció következetes megvalósításaként a személyszállítás az új menetrendi időszakban a *Szombathely—Rum,* a *Sárvár—Répcevis* és a *Balatonszentgyörgy Zalaszentgrót* vonalakon szűnik meg.

Mohács állomás:

Kiváló szolgálati hely

Nyitott legyezőhöz hasonlóan ágaznak szét Mohács állomás vágányai a Duna partján. A vonal vége ez — a széles folyó, a vízi úttal való találkozás szinte útját állja a vasútnak. Mohács város és ipari üzemeinek fejlődése azonban itt is növekvő feladatokat ró a vasutasokra.

Sárdi Ferenc állomásfőnök irodájának falát díszíti szépen bekeretezve a múlt évi munkájuk alapján kapott legújabb elismerésük: *Kiváló szolgálati hely.* Nagy betűkkel írták ezt a mohácsi vasutasok oklevelére.

Szállítási tervüket 102,4 százalékra teljesítették az állomás dolgozói. Gondos kocsiválogatás járult hozza a kocsikihasználási terv 99,3 százalékos teljesítéséhez, a ki- és berakások gondos szervezése pedig a kiszabott alapidőnél ugyancsak kedvezőbb, 90,47 százalékos kocsitartózkodást tett lehetővé. Az aznapi leadású kocsik rendszerint még ugyanazon a napon, áruval megrakottan feladásra is kerülnek.

— Rakva-rakott mozgalmunk fejlesztésében jelentős eredményeket ért el kereskedelmi dolgozóink szocialista brigádja — mondotta Sárdi Ferenc. — A brigád vezetője *Somos Ferenc,* aki egyben a kereskedelmi hivatalnokunk igen aktív fuvarszervező tevékenységet végez. Szocialista szerződés alapján dolgoznak a MÁV—Volán komplexbrigádban.

A jó együttműködés eredményeként a Volán-kirendeltség több rakodógéppel, idejében felkészül az irányvonatok fogadására, *az idegen kocsik kirakásáról pedig mindig soron kívül gondoskodnak.* A kereskedelmi szocialista brigád vörös zászlót kapott május elseje alkalmából, tagjai pedig zöldkoszorús jelvényt tűzhettek a mellükre.

A három forgalmi és mohácsi vonatkísérő brigád ugyancsak zászlót és zöldkoszorús jelvényt nyert a múlt évi eredményes munkáért. Az igyekvő szolgálatteljesítés mellett *azért is érdemelték meg a kitüntetéseket, mert szervezésükkel hat vasutas dolgozó járta ki a múlt évben a nyolc általánost.* Így most már Mohács állomás valamennyi, ötven éven aluli dolgozója rendelkezik az alapműveltséget jelentő osztályokkal. A Kossuth forgalmi brigád, amelynek *Hortobágyi Gábor* forgalmi szolgálattevő a vezetője, az egyik fiatal kocsirendezőjét *Petucskó Lajost* felkészítette a tolatásvezetői munkára.

A szétnyíló vágányok mentén a rendes kezelési helyeken és bérelt rakodóhelyeken végzik a kocsik ki- és berakását, de több iparvágány is kapcsolódik az állomáshoz. *A napi feladási igény 70—80 kocsira növekedett,* amióta felépült a város ipartelepén a Gabonafelvásárló Vállalat 2000 vagonos gabonasilója és a múlt évben termelni kezdett a napi 24 vagonos keverőüzem is. A Mohácsi Farostlemezgyárat bővítették, most pedig új cementipari üzem és székgyár is épül Mohácson.

— A Dunával, a nagy vízi úttal mostanában kevés a kapcsolatunk. A bári zátonynál kotorják a folyó medrét. Onnan hordanak ide naponta 10—15 kocsira való homokot a MAHAJOSZ uszályai. Műtrágyaátrakás tavaly nem volt, de az idén, amint a MAHART-állomásról jelezték, néhány ezer tonnára számíthatunk — mondotta az állomásfőnök. — A növekvő szállítási igényeket a szállítófelekkel és természetesen a kocsiintézőséggel való szoros együttműködés alapján igyekszünk kielégíteni. *Ez a lényege szocialista brigádjaink vállalásának is, amelyet a XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére tettek.*

L. J.

Hat ifjú szakmunkás

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség ifjú technikusai, szakmunkásai és munkásai a közelmúltban adtak számot tudásukról. A gondos felkészülésnek köszönhető, hogy a szakmánként kidolgozott kérdések nem okoztak különösebb nehézséget a vizsgázóknak, de jól sikerültek a vizsgamunkák is.

A Szakma Ifjú Mestere címet *Nagy Zoltán* technikus, az Ifjú Szakmunkás címet pedig hatan nyerték el.

Aranydiplomát kaptak

Pécs város tanácsa a közelmúltban értékelte az *Egy napot Pécsért* mozgalom eredményeit. A csomóponton dolgozó vasutas szocialista brigádok közül is sokan részt vállaltak a munkából. Közülük a pécsi vontatási főnökség *Steinmetz* és Villamosműhely szocialista brigádját, valamint a pécsi pályafenntartási főnökség *Hunyadi* szocialista brigádját a városi tanács *Aranydiploma* kitüntetésben részesítette.

ANYÁK NAPJÁN

Sokgyermekes édesanyák köszöntése

Anyák napja alkalmából, május 6-án, hétfőn délelőtt bensőséges ünnepségre került sor szakszervezetünk Benczur utcai székházának elnökségi tanácstermében. A hagyományoknak megfelelően ezúttal is *olyan vasutas családanyákat látott vendégül az elnökség, akik nehéz körülmények között nevelik gyermekeiket.*

Az ünnepséget a Benczur utcai MÁV Napköziotthon óvodásainak kedves műsora vezette be. Az apróságok alkalmi versekkel és énekszámokkal köszöntötték az édesanyákat. Ezután *Rétfalvi Tibor,* a szervezési és káderosztály vezetője köszöntötte a vendégeket, majd az elnökség nevében *Molnár György,* a vasutasszakszervezet titkára mondott rövid ünnepi beszédet. Bevezetőjében az anyai hivatásról beszélt, a továbbiakban pedig arról szólt, hogy a vasút gazdasági vezetői és a vasutasszakszervezet hogyan váltják valóra a párt és a kormány néppolitikai, illetőleg népesedéspolitikai határozatait.

Molnár György, beszéde befejezése után a 25 sokgyermekes vasutas anyának, az ünnep alkalmából, átadta az elnökség jutalmát.

Ifjúsági parlament a magasépítőknél

A vezető munkakörök betöltésénél is számításba veszik a fiatalokat

„Dolgozni, nagyobb eredményeket nyújtani, feltárni a helyi tartalékokat, példamutatóan élni! Ezt várjuk a fiataloktól" — mondta *Török János* igazgató, a MÁV Magasépítési Főnökség ifjúsági parlamentjén.

Azok a fiatalok töltötték meg a főnökség központjának kultúrtermét, akik élen járnak a munkában és élvezik munkatársaik bizalmát. Figyelmesen hallgatták a beszámolót, amelyből kiderült, hogy a vasútnál kevés olyan főnökség van, ahol olyan sok a fiatal, mint a magasépítőknél: *— a dolgozók közel fele 30 éven aluli.*

Érthető, hogy a vezető munkakörök betöltésénél — a kiöregedő dolgozók pótlásaként *— elsősorban a fiatalokat veszik számításba.* A velük kapcsolatos személyi kérdésekben — döntés előtt — minden esetben kikérik és figyelembe veszik az ifjúsági vezetők véleményét.

Török János bírálta is a fiatalokat azért, mert például nem ismerték fel eddig az újítómozgalom szerepét és jelentőségét.

Az elmúlt években a főnökségnél javultak a kereseti lehetőségek. 1973-ban *a fiatalok 52 százalékának két-három ezer forint között alakult a fizetése.*

Szó esett a beszámolóban a szociális gondokról. A MÁV-nál az építőipari munkások szállásai a legelhanyagoltabbak. Pedig a fiatalok gyakran a rossz körülmények miatt hagyják el a magasépítőket.

Lázár József KISZ-titkár dicsérte azokat, akik a versenymozgalmakban kitűntek. Többek között megemlítette *Takó Zoltán, Nagy Kálmán, Sütő Ferenc, Ádám Tibor* és *ifj. Menus József* nevét. Szólt arról is, hogy vannak fegyelemsértők is a fiatalok között, de a fegyelmezetlenség oka legtöbbször az, hogy a műszaki vezetők nem ösztönöznek minden esetben az építési feladatok gyors befejezésére.

A tanácskozáson tizenheten szólaltak fel. Voltak olyanok, akik többször is éltek ezzel a jogukkal. *Sokan szorgalmazták a munkafolyamatok gépesítését.* Elmondták, hogy szívesen részt vennének olyan tanfolyamokon, ahol megtanulhatnák a korszerű munkagépek kezelését. *(Erre szükség is lenne, mert nagyon rossz a meglevő gépek kihasználtsági foka.)* Szeretnének korszerűbb munkásszállásokat, s a meglevők korszerűsítésének segítését is szívesen vállalnák. Igénylik a szórakozási és a sportolási lehetőségeket. Többen szóvá tették, hogy javítani kell a főnökségen a fiatal dolgozók tájékoztatását: *ismerjék meg a munkával, tanulással együtt járó kedvezményeket, az újítással kapcsolatos rendeleteket.*

Oklevelek és jutalmak kiosztásával zárult az ifjúsági parlament.

(Kőhidi)

IFJÚSÁGI FÓRUM

Az *ifjúsági törvény* határozatainak végrehajtását elősegítő ifjúsági fórumot rendeztek a miskolci vontatási főnökségen. A fiatalok személyes találkozása a munkahely politikai, szakmai vezetőivel, számos megoldásra váró probléma felszínre kerülését eredményezte. Az utazó dolgozók szolgálati óráinak csökkentése, bérpolitikai, szociális és a továbbtanulással kapcsolatos kérdések foglalkoztatják leginkább a főnökségnél dolgozó fiatal vasutasokat.

A fórum keretében adták át a *Szakma ifjú mestere* mozgalomban eredményesen szerepelt fiataloknak az arany, ezüst, és bronz érmeket a vele járó pénzjutalommal.

Épül a Déli pályaudvar üzemi épülete



A Déli pályaudvaron a múlt évben adták át az utasok kényelmes várócsarnokát. Mögötte, a Vérmező felőli oldalon tervszerűen épül az ötszintes üzemi épület.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Mozgalmas szakszervezeti élet az olajállomáson

Zalaegerszeg. Rohamosan nő, terebélyesedik ez a kedves város a szelíd zalai dombok ölelésében. Ez az első, amit meglát az ide érkező utas. A másik: az eleven forgalom, a lüktető élet megannyi megnyilvánulása. Ma már számos ipari terméken: gépeken, bútorokon, kozmetikai és háztartásvegyipari árukon, konfekcióruhákon, élelmiszereken olvasható a zalai márka.

Ideális munkakörülmények

Az ország délnyugati felében fekvő, 43 ezer lakosú város életének fontos színtere a vasútállomás. *Olajállomásnak is nevezhető, mivel az áruszállítási tervékenységében az olajipari termékek állnak az első helyen.* A zalai olajmezők kincsét feldolgozó Zalai Kőolajipari Vállalat termékei — gázolaj, fűtőolaj, bitumen stb. — innen indulnak az ország minden részébe, sőt a bitumen exportra is. *Évente mintegy 400 ezer tonna árut adnak fel.* A személyforgalom napi tízezerre tehető.

Az állomás felvételi épületének nemrég fejeződött be a teljes felújítása. Kívül-belül megújult az egyemeletes épület. Földszinti része téljes egészében az utasoké lett. Bővítették az Utasellátót. A vasutasok jobb munkakörülmények között végezhetik munkájukat. *A forgalmi rész átköltözött a két évvel ezelőtt létesült új felvételi épületbe. Ott kapott helyet a jól felszerelt orvosi rendelő,* amelyben főfoglalkozású üzemorvos áll a betegek rendelkezésére. Fogászati szakrendelést is igénybe vehetnek a rászorulók. Korszerű öltözők, fürdők létesültek. Megújult az üzemi konyha.

Előtérben a nevelés

Az állomás sikereiben, fejlődésében a szakszervezeti bizottságnak is nagy része van. *Maráczi Viktor*, a szakszervezeti bizottság titkára 1945 óta vesz részt a mozgalomban. Korábban Zalaszentivánon volt szb-titkár, most pedig Egerszegen, s emellett a területi bizottság elnöki tisztét is betölti. Szolgálati beosztása fuvarszervező.

Az állomás 13 tagú szakszervezeti bizottságát széles körű aktivahálózat veszi körül. Huszonnyolc bizalmi, ugyanennyi helyettes, 5 tagú, társadalmi bizottság, megfelelő albizottságokkal, három tagú számvizsgáló bizottság, négytagú társadalmi kereskedelmi ellenőrcsoport működik. Az szb-hez tartozik 200 nyugdíjas, akiknek az ügyeivel egy főbizalmi foglalkozik. Mindezen túlmenően a különböző reszortokhoz népes aktívahálózat tartozik.

A szakszervezeti bizottság *a termelést segítő és érdekvédelmi munkája mellett nagy gondot fordít a nevelésre.* Az agitációs és propaganda munka legfőbb eszköze a tömegpolitikai oktatás. Három tanfolyamot rendeznek évente: kettő a *Világpolitika időszerű kérdéseivel* foglalkozik.

A propagandisták, akik marxista esti egyetemet végeztek, szakszervezeti tevékenységük alapján váltak méltóvá a pártba való felvételre. *A szakszervezet tehát a káderutánpótlást, a politikai nevelést illetően is betölti hivatását.* A tanfolyamokra fiatalok és nők is szép számmal járnak. Külön gondot fordítanak a KISZ-tagok delegálására.

A szakszervezeti bizalmiak továbbképzését az szb-titkár személyesen végzi. Azt vallja, hogy nem mindegy a szakszervezeti mozalomnak, milyen emberek kerülnek majd magasabb tisztségekbe.

Differenciált bérezés

A bérügyi intézkedések végrehajtásánál a szolgálati vezetés messzemenően figyelembe veszi az szb-titkár és a bérfelelős véleményét. Egyetértéssel hajtották végre az 1973. évi bérfejlesztéseket is, amelyek a dolgozók nagyobb részét érintették. Bátran differenciálnak: *a törzsgárdát mindenkor előnyben részesítik. A férfiak és a nők között pedig érvényesítik az egyenlő munkáért egyenlő bér elvet.* Most már van rá példa, hogy a jobban dolgozó nő magasabb bért kap, mint az ugyanolyan helyen, de kevésbé jól dolgozó férfi. Munkájukban érvényesül a rétegpolitikai tevékenység is. Ennek ellenére a fiatalok száma nem érte el a kívánt szintet. A szakszervezet ezért egyik feladatának tekinti az egészséges pótlás biztosítását.

Az üzemi demokrácia fórumain a dolgozók bátran megmondják véleményüket. A műszaki konferenciákon, a termelési tanácskozásokon igen sok. a munkát segítő kérdés kerül napvilágra. *Legutóbb például a jegyvizsgálók kifogásolták a pénzbeli elszámolás bürokratizmusát.* A vonat megérkezése után 15 perc fizetett munkaidő alatt ugyanis nem tudják az elszámolást lebonyolítani. A szakszervezeti bizottság jelzésére a felsőbb szervek hozzájárultak ahhoz. hogy ha kevés az idő, a legközelebbi szolgálatba jelentkezéskor leszámolhatnak.

Jogok és kötelességek

Az eredmények mellett gondok is adódnak Zalaegerszegen. Egy üzemi balesetes például *nagyon méltányos beosztást kapott, de ott sem akar dolgozni.* Csak a jogait hangoztatja, a kötelességeiről nem akar tudni. Időnként az italozás miatt is meggyűlik a vezetők baja: a zalai dombok sok bort adnak. A szolgálati vezetés és a szakszervezeti bizottság közösen „hadakozik" a mértéktelen szeszfogyasztás ellen. *Már elbocsátásokra is sor került italozásért.*

Korántsem teljes képet. csupán villanásnyi betekintést adnak e sorok a zalaegerszegi állomás szakszervezeti életéről. Azt azonban érzékeltetik, hogy jó a mozgalmi munka. Nem csinálnak „világrengető" dolgokat, de a napi munkában mindig becsülettel helytállnak.

Sz. T.

Ahol a munkások nem várnak csodára

Szakszervezeti taggyűlés a veszprémi vontatási főnökségnél

A *veszprémi vontatási főnökség* nem nevezhető korszerű, ideális munkahelynek. Elavult, roskadozó épületekben vannak a műhelyek, az öltözők és igen szerényre méretezett az oktatói terem is, ahol a szakszervezeti taggyűlést rendezték. Nem jutott mindenkinek szék, de azok is végighallgatták a beszámolót és a hozzászólásokat, akiknek csak az ajtónál jutott „állóhely".

Érdemes volt, mert *Sipos Antal* szb-titkár eredményes munkáról számolt be a tagságnak. Szavaiból kicsendült *a szakma és a munka szeretete.* A szakszervezeti bizottság vezetését, irányítását a fáradságot nem ismerő utazó szolgálat mellett társadalmi munkában látja el.

Tények a beszámolóból

Néhány gondolat a szakszervezeti bizottság beszámolójából:

A „Kiváló csomópont" kitüntetés elnyerésében jelentős szerepe van a vontatási főnökség 241 dolgozójának. Hiszen a múlt évi tervfeladatokat túlteljesítették. Kilenc szocialista brigádjuk van, az ugyancsak ehhez a szakszervezeti bizottsághoz tartozó szertárfőnökségen pedig három. A két munkahely dolgozói közül tizen kaptak *Kiváló Dolgozó* kitüntetést.

A szombathelyi igazgatósághoz tartozó vontatási főnökségek között a harmadikok lettek a benyújtott újítások számát tekintve. *Fontos feladatuknak tekintik a biztonságos munkát.* Ebben élen jár a villamosműhely, ahol az elmúlt esztendőben nem volt üzemi baleset.

A múlt évben 63 dolgozónak több mint 21 ezer forint segélyt fizettek ki. Kielégítették az üdülési igényeket is. Egy családot és négy személyt még el tudtak volna küldeni üdülni. de nem volt jelentkező.

A taggyűlésen a szervezettséget is értékelték. Jelenleg a dolgozók 97 százaléka szakszervezeti tag. de mint az a beszámolóból kitűnt. *nem fizet mindenki rendszeresen tagdíjat.*

Mostoha szociális viszonyok

A vontatási főnökség vezetői minden hétfőn megtárgyalják a dolgozókat érdeklő és érintő legfontosabb problémákat. A tanácskozáson a gazdasági vezetés mellett részt vesz a párttitkár. az szb-titkár és a KISZ-titkár is. A gondokról ezen a megbeszélésen is sok szó esik. Természetesen minden nehézséget nem tudnak önerőből megoldani. *A legtöbb problémát a mostoha szociális viszonyok okozzák.* Új öltözőre, mosdóra lenne szükség. A létesítmény betonváza már elkészült, de joggal panaszkodnak a munkások amiatt, hogy a *múlt év december végétől ez év április közepéig senki sem dolgozott az építkezésen.* A Veszprém megyei Állami Építőipari Vállalat most azt ígéri, hogy év végéig elkészülnek a munkával. Az új létesítmény valamivel elviselhetőbbé teszi majd a vontatási dolgozók szociális körülményeit.

A vontatásnál hosszú évek óta fennálló rossz munkakörülmények ellenére a dolgozók azon munkálkodnak, hogy munkahelyük és környezet megfelelőbb legyen. *Czink József* vontatási főnök-helyettes elsősorban a TMK lakatosokat, a villanyszerelőket, az asztalosok közül pedig *Fákó Józsefet dicsérte.* Ők tettek a legtöbbet annak érdekében, hogy javuljanak a munkakörülmények.

Szorosabb kapcsolatot a KISZ-szervezettel

A beszámoló taggyűlést és az elmúlt évi munkát *Tuczai Gyula*, a területi bizottság titkárhelyettese értékelte. Elismerően szólt a szakszervezeti bizottság munkájáról és külön kiemelte azt a lelkesedést, amely a titkárt, Sipos Antalt jellemzi. Ugyanakkor felhívta a figyelmet arra, hogy *többet kell foglalkozni a dolgozók politikai nevelésével.* Javasolta, hogy a szocialista brigádok aktívabban vegyenek részt a *Szocialista Brigádok Városa Klubjának* munkájában. Ott sok értékes tapasztalatot gyűjthetnek a további eredményes munkához.

A pártszervezetet arra kérte, hogy *számoltassa be a szakszervezetben dolgozó kommunistákat.* A szakszervezeti bizottság még eredményesebb munkát fejthetne ki, ha szorosabb kapcsolatot alakítana ki a KISZ-szervezettel. Ez azért is fontos. mert a vontatási főnökség dolgozóinak harmada fiatal.

Azzal kezdtem, hogy a veszprémi vontatási főnökségnél meglehetősen mostoha körülmények között végzik munkájukat a dolgozók. A taggyűlés azonban arról győzött meg, hogy *nem várnak csodákra.* hanem a meglevőt akarják jobbá. egy kicsit elfogadhatóbbá tenni, mert a szakszervezeti bizottság vezetői és a tagság igényes. *Megérdemelnék, hogy a Kiváló csomóponti cím mellé mielőbb jobb munkakörülményeket is kapjanak!*

Kőhidi László

Hogyan gondoskodik a nyugdíjasokról a debreceni területi bizottság

A vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottságának hatásköre *Szolnok, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár* megyére terjed ki. A három megyében 4349 vasutas nyugdíjas él. A velük való tervszerű foglalkozás nem könnyű feladat. *Négy helyi csoport és 16 főbizalmi fogja össze a nyugdíjasokat.* Részükre évente három esetben taggyűlést tartunk. A tájékoztatás mellett kerül sor a felmerült problémák megoldására. Ezek a nyugdíjas aktívák valamennyien nagy tapasztalattal rendelkeznek. s ma is fiatalos hévvel, nagy akarással tevékenykednek a szakszervezeti mozgalomban.

Segély a rászorulóknak

A nyugdíjasok között több mint 210 tag 80 éven felüli, de 90 éven felüli tagjaink is vannak. 1973-ban a nyugdíjakra vonatkozóan felmérést végeztünk. Az 1000 Ft-on aluli nyugdíjasok száma 916. A *segélyre legjobban rászorultak részére a központtól kapott 90 000 Ft támogatásból 224 tagot segélyeztünk.*

A nyugdíjas özvegy ÖTA-tagok részére kapott 85 000 Ft-ból 170 özvegy kapott segélyt. Megnőtt a segélyezési igény. Ez a körülmény a környezettanulmányozások körültekintőbb végrehajtását tette szükségessé.

A szervezettség javítását fontos feladatnak tekintjük. A szolgálati helyeken levő szakszervezeti bizottságok figyelmét felhívtuk az átigazolások pontos végrehajtására. Sajnálatos tény, hogy az újabb nyugdíjasok a mi területünkön is húzodoznak a tisztségek vállalásától. Az idősebb korosztály, mely hosszú időn át megállta helyét, kiöregszik. Megfelelő utánpótlás alig van. A tapasztalat az, hogy *a magasabb nyugdíjjal rendelkezők többsége távolmarad a szakszervezettől,* saját ügyes-bajos dolgaival törődik. A közösség problémái iránt érdektelenek.

Nyugdíjasklubok

Több szakszervezeti bizottság anyagilag is hozzájárult ahhoz, hogy az elmúlt évben jól sikerült nyugdíjastalálkozókat rendezhettünk. Ezért elismerés illeti *Törökszentmiklós, Hajdúszoboszló* és *Mátészalka állomás* szakszervezeti bizottságát. A nyíregyházi nyugdíjas csoportot a nyugdíjastalálkozó szervezésében erkölcsileg és anyagilag is patronálják a csomópont szakszervezeti bizottságai. Anyagi hozzájárulásuk alapján *210 nyugdíjas részére kirándulással egybekötött taggyűlést rendezhettek Sóstó-Gyógyfürdőn.*

Nyugdíjasaink kulturális igényeik kielégítésére vasutas klubhelyiségek állnak rendelkezésre *Törökszentmiklós, Kisújszállás, Karcag, Hajdúszoboszló, Báránd, Kaba, Nyíregyháza, Mátészalka, Záhony* állomásokon. Mezőtárkányi csoportunkat 100 kötetes letéti könyvtárral láttuk el.

Szociális otthonunkban 31 nyugdíjast helyeztünk el. Területünkön 7 veterán tag él, róluk évente megemlékezünk.

Szociális tevékenységünk sok türelmet, áldozatot, odaadást, lelkes, fáradságot nem kímélő munkát igényel. de öröm, hogy mindezt aktivistáink szívesen végzik.

A területi bizottság patronálásával Debrecenben nyugdíjas *Baráti kör* alakult. Ezt a gordolatot 1970-ben egyik nyugdíjas taggyűlésen vetették fel. Az első időszakban 2—3 nyugdíjas jött el a minden hónap első péntek délutánján tartott összejövetelre, ma 20—25 az állandó létszám.

A Baráti kör nemes célok és feladatok érdekében munkálkodik. A kör tagjainak életkora 60—80 év, összetétele: *munkások, mérnökök, jogászok, forgalmi és kereskedelmi dolgozók.*

Baráti kör gazdag programmal

A Baráti kör programja:

— *politikai események megvitatása,*
— *orvosi előadások,*
— *útibeszámolók,*
— *megbetegedés esetén egymás segítése,*
— *a múlt emlékeinek feltárása,*
— *a debreceni vasúti közlekedés múltjának kutatása,*
— *régi vasutas veteránok életrajzának elkészítése,*
— *a vasutas szakszervezeti mozgalom emlékeinek — debreceni viszonylatra vonatkoztatva — feltárása, stb.*

A Baráti kör tagjai összejövetelüket eredetileg 1 órára tervezték, de 2 óránál előbb sose mennek haza. A baráti körben jól érzik magukat. Szívesen beszélnek a jelen eredményeiről .szépségeiről. Mindegyikük jóleső érzés. hogy gondjaik. bajaik. panaszaik orvoslásában nincsenek egyedül.

Dr. Poczkodi Sándor

Kitüntetések május 1 alkalmából

A Vasutasok Szakszervezete elnökségének a nemzetközi munkásmozgalom nagy ünnepe, május 1. alkalmából, a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájukért kitüntetéseket adományozott. A

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

arany fokozatát kapták: **Füzi István**, a miskolci igazgatóság VBO-vezetője. a területi bizottság tagja; **Szendi István** Békéscsaba állomás vasútóparancsnoka, a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője; **Bártfai László**, a Vasúti Főosztály Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztály ügyintézője, a szakszervezeti bizottság tagja; **Előtvös Sándorné**, az Utasellátó V. sz. tisztikusa, a szakszervezeti bizottság üdültetési albizottságának vezetője; **Tabányi János**, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet mosodavezetője, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse; **Keszei József**, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat energetikusa. vállalati szakszervezeti bizottság társadalmi titkára; **Kellner István**, a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztályának vezetője. A

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

ezüst fokozata kitüntetésben részesültek: **Dénes Sándor**, a vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottsága közgazdasági bizottságának vezetője; **Szélpál Géza**, vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága. gazdasági bizottságának vezetője; **Ábrahám Lajos** a szombathelyi igazgatóság osztályának csoportvezetője, szakszervezeti bizottsági üzemi bizottságának elnöke; **Győri László** Eger állomás műhelybizottsági titkára; **Horváth Jenő**, az Utasellátó Komárom—Nógrád—Pest megyei Területi Igazgatóságának üzemeltetője, a szakszervezeti bizottság oktatási felelőse; **Nagy Károly**, a Vasúti Főosztály Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztályának helyettes vezetője, a vb tagja. A

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ELISMERŐ OKLEVÉL

kitüntetést 79 szakszervezeti tisztségviselő, illetőleg aktivista kapta

★

A munkásmozgalomban kifejtett több évtizedes munkája és 60., illetőleg 70. születésnapja alkalmából a

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

arany fokozata kitüntetést kapta **Gyócsi Jenő**, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke és **Pántl Béla**, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke.

Növekvő cselekvőkészség Szeged állomás I-es műhelybizottságában

A múlt évben végrehajtott átszervezés után megerősödve, megtartotta idei első taggyűlését Szeged állomás I. számú műhelybizottsága. *Korom Pálné* megnyitó szavai után *Vincze Lajos* főfelügyelő, a műhelybizottság titkára számolt be a végzett munkáról és a soronlevő feladatokról.

A 315 szakszervezeti tagot számláló műhelybizottság területén 18 bizalmi és 7 vezetőségi tag tevékenykedik a dolgozók érdekében. A bizalmiak és a vezetőség munkájának összehangolása, irányítása jónak mondható, annak ellenére, hogy ehhez a műhelybizottsághoz tartoznak *Röszke, Szatymaz, Balástya* állomás, valamint a kisvasút bizalmicsoportjai is. Valamennyi szolgálati hely példás együttműködése révén sikerült az 1973. évi gazdasági feladatokat élüzemszinten teljesíteni, és ennek megfelelően a szakszervezeti, politikai munka eredményei is.

A korábbi tíz szocialista brigáddal szemben most már 14 ilyen közösség működik a szolgálati helyeken, és teljesítik szerződésbe foglalt vállalásaikat. A politikai iskolákon jelenleg 60 fő vesz részt, s a műhelybizottságnál százan fizetik elő a *Magyar Vasutas* című lapot. A helyi vezetőknek, szakszervezeti tisztségviselőknek *különös gondjuk a nők élet- és munkakörülményeinek javítása, hiszen 190 asszony és leány dolgozik a műhelybizottsághoz tartozó területen.* Az egyéb szociális, családvédelmi és munkaegészségügyi feladatokkal együtt sorolta fel a beszámoló az üzemi konyha korszerűsítésének, illetve bővítésének szükségességét is.

Sziládi Sándor

35 év után

A tartalékos búcsúztatása

Varga István főellenőr, Abony állomás tartalékos forgalmi szolgálattevője 35 éves vasúti munkaviszony után április 30-án nyugdíjba vonult. Az állomás dolgozói, a kiemelkedő munkájukért külön is megjutalmazott, aranykoszorús, *Kossuth* szocialista brigád tagjai április 27-én búcsúztatták idős, köztiszteletben álló munkatársukat az abonyi Háry-sörözőben tartott ünnepi esten.

Emelte a baráti összejövetel fényét. bensőséges hangulatát az is, hogy Abony állomás dolgozói 1973. évi jó munkájukért ezen a napon vették át a budapesti vasútigazgatóság és a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottsága által adományozott oklevelet és jutalmat, ugyanakkor a családtagok is részt vettek az ünnepi eseményen.

A MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁG ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGÉNEK

irányelvei

A XI. PÁRTKONGRESSZUS ÉS A FELSZABADULÁS 30. ÉVFORDULÓJA TISZTELETÉRE KIBONTAKOZOTT MUNKAVERSENY SEGÍTÉSÉRE

A Magyar Szocialista Munkáspárt a jövő év márciusában tartja XI. kongresszusát, és 1975. április 4-én ünnepeljük hazánk felszabadulásának 30. évfordulóját. A kongresszus társadalmi életünk kiemelkedő eseménye, felszabadulásunk évfordulója pedig nagy nemzeti ünnepünk.

A vasutas dolgozók több szolgálati helyen már kifejezésre juttatták szándékukat, hogy az ország dolgozóival együtt, a pártkongresszust és a jubileumi évfordulót eredményesebb munkával, újabb munkasikerekkel kívánják megünnepelni. *A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége üdvözli és nagyra értékeli a vasutas dolgozók kezdeményezését.*

Készüljünk fel a nagyobb szállítási feladatokra

A *Szakszervezetek Országos Tanácsa*, a *Hazafias Népfront Országos Tanácsa* és a *Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága* felhívása alapján, a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretében a Magyar Államvasutak területén az alábbi főbb feladatok megoldását tartjuk szükségesnek:

— Az országszerte kibontakozó szocialista munkaverseny hatására fel kell készülni a népgazdasági tervek teljesítéséből adódó szállítási szükségletek növekedésére.

— *A munkaverseny az eddigieknél hatékonyabban segítse elő a személy- és áruszállítási igények maradéktalan kielégítését* és az ezt szolgáló termelési, fenntartási feladatok elvégzését, eszközeink fokozottabb kihasználását, a kitűzött munka- és üzemszervezési feladatok megvalósítását, a beruházási programok határidőre történő végrehajtását, a gyártási és műszaki technológiai színvonal fejlesztését, a dolgozók kezdeményezőkészségének, szellemi erőfeszítésének kibontakozását, az üzemi és munkahelyi demokrácia fejlesztését, további kiszélesítését, a munkafegyelem erősítését a vasút egész területén.

A munkaverseny-mozgalom fellendítése érdekében valamennyi szolgálati helyen biztosítani kell a verseny demokratizmusát. *A gazdasági vezetők teremtsék meg a munkaverseny-felajánlások teljesítéséhez szükséges feltételeket*, és biztosítsák minden szolgálati helyen a munkafelajánlások teljesítésének folyamatos értékelését, nyilvánosságát, a kiemelkedő eredmények és élenjáró dolgozók elismerését.

Törekedni kell a munkaverseny legjobb helyi formáinak kialakítására, továbbá arra, hogy a dolgozók vállalásai a fő feladatok megoldását segítsék elő.

Az irányelvek figyelembevételével, a kongresszusi és a felszabadulási verseny célkitűzéseit és feladatait a szolgálati helyek közvetlen fórumain termelési tanácskozásokon kell meghatározni. A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny szervezését és irányítását, erkölcsi és anyagi elismerését illetően érvényt kell szerezni a Központi Bizottság 1971. decemberi határozatában foglaltaknak.

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny hálózati szintű célkitűzéseit a következőkben jelöljük meg:

1. Fő célkitűzés a népgazdasági szállítási igények kielégítése. *Ezért minden, szállításra felkínált árut időben, a minőségi követelményeknek megfelelően el kell szállítani.* Ennek érdekében nem a minden áron való terveljesítés, hanem az igények kielégítése a követelmény.

2. A vasútüzem gazdálkodásának eredményessége jelentős mértékben fokozható a ráfordítások csökkentésével, takarékos anyag- és energiagazdálkodással. *Legyen valamennyi szolgálati helyen központi feladat az anyag- és energiatakarékosság és az önköltségcsökkentés.*

3. A vonatforgalom tervszerűségének és menetrendszerűségének fokozása jelentős mértékben emeli az üzemviteli munka színvonalát. *Biztosítani kell, hogy a tehervonatok döntő többsége menetrend szerint közlekedjen*, ezzel elérhetjük a korszerű vonóerő gazdaságosabb kihasználását, az állomási technológiai folyamatok tervszerűségét és a szállítókapacitás jobb kihasználását.

4. Javítani kell a személyszállítás kulturáltságát, az utasok érdekében végzendő szolgáltatások színvonalát. Fokozott gondot kell fordítani a vonatok és az állomások tisztán tartására.

5. A nemzetközi szállítási igények *gyors, pontos, biztonságos kielégítése elsőrendű feladataink közé tartozik.* Ehhez segítséget nyújt a határállomások munkaversenye. Törekedni kell arra, hogy e versenyforma hatékonysága tovább növekedjen, még eredményesebben járuljon hozzá a nemzetközi személy- és áruszállítások lebonyolításához, még hatékonyabban segítse a vasutak közötti együttműködés fejlesztését.

6. A gazdasági célkitűzésekkel egyenrangú feladatnak kell tekinteni *a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, egészségvédelmi feltételeinek állandó javítását, a munkabiztonság növelését*, a szociális és kulturális ellátottság színvonalának emelését.

El kell érni, hogy az ilyen célokat szolgáló beruházások jó előkészítés után, a tervben meghatározott időben valósuljanak meg, és kerüljenek rendeltetésszerű átadásra.

7. A szállítási igények gazdaságos kielégítése szoros összefüggésben áll a munkaerő-foglalkoztatás hatékonyságával, ezért a szocialista munkaverseny-mozgalom keretén belül törekedni kell a munkaerővel való ésszerű gazdálkodásra, a munkaidőalap-veszteségek fokozatos csökkentésére.

8. A MÁV Vezérigazgatóság és a vasútigazgatóságok feladata, hogy a felsorolt célkitűzések megvalósításában hatékonyan segítsék a területi és végrehajtó szerveket. Biztosítsák a szükséges eszközöket és rendszeresen ellenőrizzék a feladatok végrehajtását. Hangolják össze a helyi, a területi és a hálózati érdekeket úgy, hogy minden szinten egységes legyen az alaptevékenység értelmezése és végrehajtása.

Erkölcsi és anyagi elismerés a legjobbaknak

A MÁV Vezérigazgatósága a Vasutasok Szakszervezetével együttesen a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben kiemelkedő eredményeket elérő vasútigazgatóságokat, szolgálati főnökségeket, üzemeket külön erkölcsi és anyagi elismerésben részesíti.

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny 1974. évi első szakaszának befejezésével, *1975. május 1. alkalmából vörös zászló kitüntetésben részesíti a legkiemelkedőbb munkát végző három vasúti csomópontot, egy ipari üzemet és egy építési főnökséget.*

A vörös zászlóval kitüntetett öt szolgálati hely, a kiváló cím kitüntetéssel járó jutalomösszeget 50 százalékkal felemelve kapja.

Külön oklevél kitüntetésben részesülnek azok a szolgálati helyek, amelyek 1974. évi munkájuk alapján elnyerik a Kiváló vasúti csomópont, főnökség, üzem címet. Az oklevéllel a szolgálati helyek külön anyagi elismerésben részesülnek.

A kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben elért kiemelkedő munkájukért külön oklevél elismerésben részesülnek azok a szocialista brigádok, amelyek az 1974. évi munkájuk alapján arany brigádérem elismerésben, a MÁV kiváló brigádja, továbbá a Közlekedés, a Posta és a Hírközlés kiváló brigádja kitüntetésben részesülnek.

Az a vasútigazgatóság, amely az 1974. évi eredményei alapján elnyeri a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége vörös vándorzászlóját*, az eddiginél nagyobb anyagi és erkölcsi elismerésben részesül. (Pénzjutalom, Kiváló dolgozó kitüntetési keret.)

A gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek feladata

A vasútigazgatóságok a vasutasszakszervezet területi bizottságaival együttesen — a fő célkitűzések alapján — alakítsák ki saját éves célkitűzéseiket. Biztosítsák az eszközöket és határozzák meg az erkölcsi és anyagi elismerések általuk alkalmazandó rendszerét.

A szolgálati főnökségek (üzemek) a hálózati irányelvek, valamint a vasútigazgatósági célkitűzések figyelembevételével a dolgozók javaslatai és kezdeményezései alapján határozzák meg a főnökségek, üzemek és azon belül a munkahelyek vállalásait, a munkaverseny helyileg legjobb formáit, az erkölcsi és anyagi elismerések adományozásának feltételeit és rendszerét.

A szocialista brigádok az irányelvekben és célkitűzésekben rögzített alapelvek figyelembevételével a szolgálati hely által meghatározott konkrét feladataik alapján egészítsék ki éves vállalásaikat.

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny helyzetét a vasútigazgatóságok a területi bizottsággal a szolgálati főnökségek a helyi szakszervezeti bizottságokkal kísérjék figyelemmel. *Rendszeresen értékeljék a célkitűzések teljesítését, hozzák nyilvánosságra a szolgálati helyek, üzemrészek és szocialista brigádok eredményeit.* Népszerűsítsék a legjobb eredményeket elért szolgálati helyeket, a szocialista brigádokat és egyéni dolgozókat. A vasútigazgatóságok a területi bizottságokkal szintén kísérjék figyelemmel a kiemelkedő munkát végző kollektívákat, s részesítsék őket fokozottabb anyagi elismerésben, a rendelkezésükre álló lehetőségek felhasználásával.

A vasútigazgatóságok és üzemek a kongresszusi munkaverseny eredményeit az illetékes szakszervezeti szerveknél negyedévenként kongresszusi híradóban közöljék.

Felkérjük a vasutas KISZ-szervezeteket, hogy a helyi célkitűzések meghatározásával, akcióprogramjuk helyes kialakításával, eredményes alkalmazásával segítsék a hálózati célkitűzések megvalósítását, a kongresszusi, felszabadulási munkaversenyben sikerét. *Mozgósítsák a vasutas fiatalokat a sajátos ifjúsági munkaverseny-mozgalomban való tömeges részvételre, kezdeményezzenek kommunista műszakot, különböző munkaakciókat.*

A MÁV Vezérigazgatósága, a Vasutasok Szakszervezete elnöksége bízik abban, hogy a vasutas dolgozók a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny-mozgalom keretében eredményesen járulnak hozzá a vasútra háruló szállítási feladatok végrehajtásához.

Meggyőződésünk, hogy a lelkesítő célokért együttmunkálkodva tovább erősödik a vezetők és a dolgozók alkotó együttműködése, fejlődik és hatékonyabbá válik a vasút területén az üzemi demokrácia érvényesülése.

A célkitűzések teljesítésével nagyban hozzájárulhatunk a vasútra háruló feladatok végrehajtásához, nagy nemzeti célunk, a szocializmus felépítéséhez. *Tegyünk meg mindent azért, hogy újabb munkasikerekkel köszöntsük pártunk XI. kongresszusát, hazánk felszabadulásának 30. évfordulóját.*

Szabó Antal sk.
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára

Urbán Lajos sk.
a MÁV vezérigazgatója

A XI. pártkongresszus tiszteletére

Kommunista szombat az angyalföldi pályafenntartásnál

A XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny bevezetéseként *kommunista szombatot szervezett a MÁV Budapesti Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség szakszervezeti és KISZ-bizottsága.* A szabad szombaton megtartott műszakon 301 dolgozó vett részt és több mint 46 ezer forint értékű munkát végzett. A pályafenntartásiak önkéntes munkájához csatlakoztak a Vasútépítő és Pályafenntartási Szakközépiskola tanulói és Bp. Nyugati pályaudvar kereskedelmi szolgálatának dolgozói is.

A kommunista szombaton résztvevő dolgozók *Csomád—Veresegyház* állomások között 86 darab vasbetonaljat, *Rákospalota—Újpest* állomáson egy csoportkitérőt, *Rákosrendező pályaudvaron* 63 darab talpfát cseréltek. Rákosrendezőn ezenkívül peronszigetelést végeztek, felbontottak egy 140 méter hosszú, építkezés útját álló vágányt, utaspadokat szereltek, barakképületet, sorompócsoportokat mázoltak és egyéb munkát végeztek. A műszakon — amelynek bérét a vietnami nép megsegítésére ajánlották fel — valamennyien ott voltak *Rákosrendező, Landler, Rákospalota—Újpest, Angyalföld, Piliscsaba, Veresegyház, Örbottyán, Galgamácsa* felépítményes, magasépítményes és hidász pályamesteri szakaszok, valamint a főnökség központjának adminisztratív és műszaki dolgozói. Az *óbudai*, a *dorogi*, az *esztergomi* és a *tokodi* szakasz dolgozói e napon a környező iskolákban, szociális létesítményeken végeztek hasznos társadalmi munkát.

MUNKÁSPORTRÉK

Asztalos Dunakeszin



Bohács Mihály, a dunakeszi járműjavító asztalosa azzal büszkélkedhet, hogy a felszabadulás 29. évfordulója alkalmából a *Munka Érdemrend* arany fokozatával tüntették ki. De nem büszkélkedik: *dolgozik.* Az üzem I-es asztalos műhelyében most éppen a kormányvonat 51-es számú kocsijának felújításán dolgoznak az asztalosok. Pontosabban: ennek a termeskocsinak a bútorzatát újra fényezik, hogy visszanyerje szép, meleg, barna csillogását.

— *Ez például a nagyteremben levő csillár burkolata* — mutat Bohács Mihály az egyik gyalupadon fekvő, ovális alakú faburkolatra. Sürgős a munka, túlóráznak is egy kicsit, amire egyébként csak ritkán kerül sor.

— *Hidépítő voltam 1945-ben* — folytatja. — *Az volt az igazi hajrá. Épp akkor kerültem ide az üzembe, s mint fiatalok, elmentünk vagy harmincan a Déli-Összekötő vasúti híd építéséhez.* Romokban hevert az ország, s csak azt néztem, mi újat lehet és kell itt csinálni. Hát a híd! Lehet, hogy most furcsán hangzik, de jól is kerestünk. Apámnak pár holdja volt Abádszalókon, abból ő se tudott megélni. Azért is jöttem Pestre, és mentem asztalosinasnak...

— És most?

— *Kétszeresen kiváló dolgozó vagyok, két családom van. A lányom levelező a Kandó főiskolán, a könnyűáramú tagozaton, a fiam elsőéves ipari tanuló, gépmester lesz az Ofszet Nyomdában... A feleségem szintén itt dolgozik, már 22 éve, könyvelő.*

— Elégedett?

— *Nem mindennel. Nekünk például nem jó, hogy csökkent az új kocsik gyártása.* A régiek felújításában nincs annyi fantázia, nem kell hozzá igazi szakmunka. A bérezéssel nagyjából elégedett vagyok. Nemrég emelték 60 fillérrel az órabérem, így ma 16 forint. *Havi 3400-ra kijövök vele.*

— Lakás?

— *Itt lakunk a gyártelepen, kétszobás lakásban.* Összel bevezették a gázt, ez nagyon jó. Igaz, 20 ezer forintba kerül, de le lehet lakni: 288 forint helyett csak 70 forint lakbért fizetünk.

— Milyen érzéssel vette át a Munka Érdemrendet?

— Nehéz elmondani. Meglepett a dolog. Nem is a pénz, bár az is számít, hanem az erkölcsi elismerés. *Hogy egyszerű ember létemre ilyen magas kitüntetést kapok...* Csak ez is olyan: a család, a baráti kör örült, még az utcán is megállítottak, gratuláltak — közben vannak emberek, akik mindenre, erre is elhúzzák a szájukat. Ez...

Ez is meglepő volt? — folytatja magában az ujságíró a félbemaradt gondolatsort. S eszébe jut egész pályafutása: milyen nehéz sikeres, kitüntetett emberekkel beszélgetni, amikor a félszavak is súlyos gondolatokat takarhatnak, s tapintatlan kérdésekkel nem illik beléjük vájni. Inkább érzésre hagyatkozik az ember.

Bohács Mihály mindennek nézi színét és fonákját. Töprengő. Halk szavú. Haja ősz. Jövőre lesz 50 éves. Veleszületett őszinteségét megőrizte. Érzékenynek látszik.

Mit mond? A volt üzemi párttitkártól, *Barna Mártontól* szép dísztáviratot kapott, a Pest megyei Pártbizottságtól pedig gratuláló levelet.

— p —

A megbecsülés nem maradhat el



A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban vette át április 2-án újabb kitüntetését, a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát *Farkas László* műszaki főfelügyelő, a miskolci vontatási főnökség kocsiátvevő csoportvezetője.

Munkahelye tulajdonképpen a miskolci járműjavítóban van, ott látja el feladatát főnöksége megbízásából. Pályafutását is a járműjavítóban kezdte, amikor 1933-ban lakatostanonc lett, folytatva a családi hagyományokat. Azóta volt már kocsilakatos, majd kocsivizsgáló, később a diósgyőri vasgyár műszaki kocsiszolgálatának vezetője, *s immár másfél évtizede irányítja a járműjavítóban a kijavított járművek műszaki átvételét.*

Az idő gyorsan szaladt, miközben Farkas László elvégezte a technikumot, elsajátította a nagy szakértelemmel és szeretettel végzett munkájához szükséges magasabb fokú ismereteket. Szüntelenül tanította a fiatalabbakat, s az általa vezetett szocialista brigád is szép eredményekkel büszkélkedhet.

Laci bácsi különben aranyjelvényes *Kiváló újító*, ami szintén bizonyítja, hogy kommunistához méltó tettekkel igyekszik újabb és újabb megoldásokat találni a közös gondokra. Ezzel a tulajdonságával függ össze többek között, hogy legutóbb megválasztották a MÁV-lakótelep lakóbizottsági tagjává. *(Munkahelyén már hosszú évek óta tagja a pártvezetőségnek.)*

Tekintve, hogy gyermekei is vasutasok, méltán gondol Laci bácsi immár egyre többet a 26—28 hónap múlva elkövetkező búcsúra, a nyugdíjazásra. Jó érzés számára, hogy lesznek majd a családon belül is, akik követik az apa, a nagyszülők példáját. S láthatják azt is, hogy a helytállással kiérdemelt megbecsülés nem maradhat el.

Pál István

A munkavédelmi minősítés a biztonságos munkáltatást szolgálja

A *SZOT Elnökségének* a szakszervezetek munkavédelmi tevékenységéről szóló határozata értelmében a munkavédelmi felügyelők alapvető feladata, hogy a felügyeletük alá tartozó vállalatoknál, üzemeknél, szolgálati helyeken

— ellenőrző, nevelő, felvilágosító munkájukkal segítsék az üzemi balesetek, foglalkozási ártalmak megelőzését,

— az eredmények elismerésével és azok továbbfejlesztésével, a mulasztások feltárásával, ennek alapján a szükséges intézkedésekkel segítsék elő a gazdasági és szakszervezeti szervek munkavédelmi tevékenységének fokozását, felelősségük növelését,

— szorgalmazzák a termelés, a munkahely kultúrájának emelését, a biztonságos, s egészséges munkafeltételek megvalósítását.

Az ellenőrzések tapasztalataiból

E feladatok végrehajtásának hatékony módszere, az eljárási szabályok egyik formája *a munkavédelmi minősítés.* A munkavédelmi felügyelők több, a vasutas-szakszervezethez tartozó vállalatnál, MÁV-üzemnél, szolgálati főnökségnél tartottak munkavédelmi minősítő vizsgálatot.

A minősítő ellenőrzések célja annak vizsgálata, hogy az ellenőrzött gazdasági vezetők:

— milyen műszaki, egészségügyi, jogi, szervezési és nevelési eszközökkel biztosítják a termelés kultúrájának emelését, a foglalkozási megbetegedések és a balesetek megelőzését,

— a munkavédelmi intézkedési tervben milyen célkitűzések szerepelnek a szociális helyzet javítására, a munkavédelemmel összefüggő feladatok megoldására,

— mennyiben tesznek eleget a jogszabályból adódó önálló szabályozási kötelezettségüknek, a fiatalokra és a női dolgozókra vonatkozó törvények és jogszabályok előírásainak betartására,

— mit tesznek a kollektív szerződésben és a vmsz-ben meghatározott feladatok megvalósításáért.

A szakszervezeti bizottságoknál pedig azt vizsgálták, hogy a SZOT Elnöksége 1967. november 27-i határozatában foglaltak alapján *hogyan tesznek eleget a munkavédelmi ellenőrző, nevelő, felvilágosító feladataiknak.*

Visszatérő ellenőrzéseket is tartottak, melyek azt célozták, hogy a vizsgált szolgálati hely vezetése és szakszervezeti bizottsága milyen előrehaladást ért el a korábbi minősítés alkalmával megállapított hibák felszámolásában.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a vállalatoknál, az önálló költségvetéssel gazdálkodó üzemeknél és a vasúti szolgálati helyeken *gyorsult a szociális és munkavédelmi célokat szolgáló beruházások fejlesztése.*

Ne csupán a dolgozókra bízzák testi épségük megóvását!

A szociális létesítmények növekvő színvonalának elismerése mellett nem lehet azonban egyetérteni a meglevő gépek, berendezések fejlesztésének ütemével. *A minősítések jogosan kifogásolják a különböző gépek és berendezések magasabb műszaki megelőzési fokozatának hiányát.* Ez már az intézkedési tervek összeállításánál elmarad, ami azzal jár, hogy a veszélyforrás állandósul. Ez amellett, hogy a dolgozók figyelmét nagyon leköti, fokozza elfáradásukat, s növeli veszélyeztetésüket.

A biztonságos technológiák kialakításánál *az a jellemző, hogy a dolgozó leleményességére, ügyességére bízzák egészsége, testi épsége megóvását.* A rendszeres tolatómunkát folytató állomásokon kevés még az olyan technológiai előírás, amely pontosan rögzítené a biztonságos munkáltatás feltételeit, az állomásra meghatározott tolatócsapat létszámhiánya esetére, *például, amikor az 1+3 fő helyett 1+1 fővel kell a tolatást, a vonatrendezést elvégezni.*

Mindez azért fordulhat elő, mert a vmsz helyi függelék végrehajtási utasításának készítésénél — vagyis az önálló szabályozásánál — *erre sem a gazdasági vezetők, sem a szakszervezeti bizottságok nem fordítanak kellő gondot.* Esetenként bizonyos tartózkodás is tapasztalható a gazdasági vezetők részéről, ami abból a hibás szemléletből fakad, hogy az önszabályozás a vezetés ellenére is szólhat.

A szakszervezeti bizottságok munkájában — ha nem is kellő mértékben — pozitív eredmények mutatkoznak a gazdasági vezetők beszámoltatását illetően. A napirendek meghatározásánál azonban hiba, hogy egyszerre akarják megtárgyalni az egész munkavédelmi tevékenységet, ez a feladatok meghatározása szempontjából hátrányos.

A baleseteknek a valódi okát kell feltárni

Az irányítást gyakran az is nehezíti, hogy *egyes szakszervezeti szervek még nem készítették el a jog- és hatásköri jegyzéküket,* ami a gyakorlati munkában zavart idéz elő.

A javuló tendencia mellett a balesetvizsgálatoknál *továbbra is hiányos a valódi ok feltárása, a megelőzést szolgáló intézkedések megtétele.* A baleseteket késve, nem az erre illetékes személyek vizsgálják, a véleményes jelentések nagy része elfogadhatatlan, a tanúk kihallgatása nem megfelelő. A megtörtént baleseteket, hasonló esetek megelőzése érdekében, nem mindenütt ismertetik a dolgozókkal, nem tesznek sem műszaki, sem szervezési intézkedést.

Gyakori, hogy a balesetekért senkit sem, vagy csak a sérülteket hibáztatják, még olyan esetben is, amikor megfelelő oktatás, kiképzés nélkül állították munkába. *A szakszervezeti bizottságok nem élnek a vitás ügyek adta lehetőséggel, döntési jogukat alkalmazásával.*

A kártérítésnél még több hiányosság tapasztalható. E tekintetben a kárigény benyújtására vonatkozó meggyőző, felvilágosító munkát, valamint a szakszervezeti bizottságok képviseleti tevékenységét kell javítani.

Javult a vezetők ellenőrző munkája

A gazdasági vezetés és a szakszervezeti szervek együttműködése szorosabbá vált. A munkamegosztás elve megfelelőbben érvényesül. A munkavédelmi minősítések hatékonyságát növeli, hogy a vizsgált szervek a szóbeli értékelésen túlmenően írásos értékelést és az intézkedést magában foglaló *„Munkavédelmi felhívás"-t* kapnak.

Az elmúlt évek baleseti helyzetének kedvező alakulása azt igazolja, hogy a MÁV és a vállalatok vezetői, a szakszervezeti szervek munkavédelmet irányító, ellenőrző és operatív munkáját javuló tendencia jellemzi. Ebben a munkában a munkavédelmi minősítésnek is jelentős szerepe van. A visszatérő minősítő ellenőrzések alkalmával olyan tapasztalatokat szereztünk, hogy a közölt hibákat szinte minden esetben megszüntették,

Összefoglalva megállapíthatjuk, hogy a munkavédelmet minősítő tevékenység, amellett, hogy hosszabb időre több embert vesz igénybe, *hasznos, mert a biztonságos munkáltatás feltételének a meggyorsítását, ezen keresztül a foglalkozási ártalmak megelőzését szolgálja.*

Berta István,
a munkavédelmi felügyelőség vezetője

SZEGEDEN ÉRTÉKELTÉK

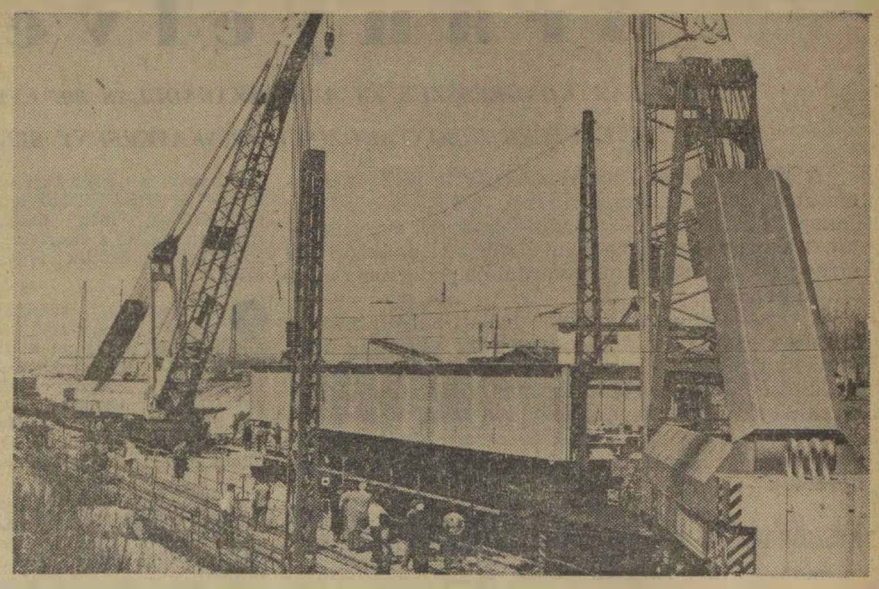
az igazgatóság munkavédelmi tevékenységét

A szegedi vasútigazgatóság területén dolgozó munkavédelmi ügyintézők az üzemi, munkahelyi balesetek vizsgálatának további javításáról tanácskoztak Szegeden. Az értekezleten megjelent *Annus István,* az igazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának vezetője és *dr. Lendvai György,* a vasutas szakszervezet területi bizottságának munkavédelmi felügyelője.

Annus István megnyitójában méltatta a munkavédelmi ügyintézők eddigi tevékenységét, munkájuk jelentőségét, s egyben köszönetet mondott a mozgalmi szerveknek az eddig nyújtott támogatásért.

A megnyitó után *Molnár József,* a munkavédelmi csoport vezetője értékelte az igazgatóság 1973. évi munkavédelmi helyzetét, majd foglalkozott az üzemi balesetek vizsgálatával, s az ezzel kapcsolatos feladatokkal. Elmondotta, hogy a tapasztalt hiányosságokkal, a *balesetek vizsgálatánál elsősorban az előidéző okok és körülmények pontos, valós feltárását kell feladatnak tekinteni.* A vizsgálatok során arra kell törekedni, hogy az ne a sérült mindenáron való elmarasztalására irányuljon, hanem a megelőző körülmények tisztázására. A jövőben fokozottabban vizsgálni kell, hogy a baleset megelőzésére a tárgyi feltételek miképpen voltak biztosítva. **(Gellért)**

HATÁRIDŐ ELŐTT KÉT HÓNAPPAL



Kőbánya-Felső és Rákos között nagyszabású hídépítési munkálatok folynak. A bal vágány hídszerkezetének áthidaló elemét április 10-én emelték be két, egyenként 110 tonnás daru segítségével (Tenta György felv.)

A VASÚT IGÉNYEINEK MEGFELELŐEN

Hétezer teherkocsi javítását végezték el a miskolci járműjavítóban

— *Ráfért már erre a kollektívára a kitüntetés, hiszen évek óta jól dolgozik.* Csak mindig közbejött valami. S lám, végül is kiderült: azért számon tartják munkánkat...

Varga Zoltánnak, a miskolci járműjavító igazgatójának szavaiból semmiféle szemrehányás sem érződik a múlttal szemben, annál több elégedettség és szerény büszkeség, mert íme, kitartó munkájuk mégiscsak elnyerte jutalmát.

Továbbfejlesztették a szalagszerű javítást

Gedeon Béla főmérnök, arról beszél, hogy üzemük 1973-ban a vasút igényeinek megfelelően hiánytalanul teljesítette a profilja szerint rászabott feladatokat, *elsősorban a négytengelyes teherkocsik, valamint a speciális kohászati teherkocsik javítását.* Emellett kéttengelyes teherkocsikat is javítottak. Tavaly hétezer különböző típusú kocsi javítását végezték el, ezen belül, az őszi csúcsforgalom alatt előirányzaton felül kétszázötvenet. Továbbfejlesztették a szalagszerű kocsijavítást, az álláshelyek kihasználását, részben oly módon, hogy üzembe helyeztek öt készlet 4×10 tonnás kocsiemelőt, a szalagszerű javításhoz pedig házilag csináltak tíz görgősbakot. Ez nemcsak meggyorsította munkájukat, hanem a minőségi kifogásokat is lényegesen csökkentette, az előző évinek mintegy a felére. Négy év óta a balesetek száma folyamatosan csökkent, az ezer főre számított 1972. évi 34,8 százalékról 29 százalékra, a kieset munkanapok száma pedig 1482-ről 1243-ra.

Nem kell sokáig faggatózni, a számok mögül hamar előbukkan az ember. *Nyeste István,* a teherkocsiosztály vezetője, *Tiser István* szb-titkár, *Paál Attila* termelési felelős az átlagosnál nagyobb terhelést vállaló, odaadóan dolgozó szocialista brigádokról beszél. A *Stromfeld Aurélról* elnevezett, kiváló címmel kitüntetett kollektíváról, *Kovács Lajos* kocsilakatosokból, bognárokból álló héttagú komplexbrigádjáról, amely kiváló szaktudással dolgozik. Dicsérik *Ignácz Zoltán* tíztagú fékjavító kollektíváját, amely ennek a nagy pontosságot igénylő munkának a mutatóit önmeózással szavatolja. Nem kisebb elismeréssel említik *Nagy István* tizenkét tagú bontóbrigádját sem. Nagyék nehéz körülmények között, szabad ég alatt dolgoztak, csupán az a remény fűti őket, hogy jövőre már az új csarnok födele alatt jobb munkakörülmények közé kerülnek. Derekas munkát végez *Drahos János* brigádja, ők a kohászati kocsikat javítják.

Alkatrész Dunakeszinek

Ezzel azonban nincs vége a kiváló üzemben fáradhatatlanul tevékenykedő dolgozók bemutatásának. Hátravan még a megmunkáló és gyártó osztály, amelynek létszáma és ezzel a jelentősége is megnőtt az utóbbi időben. *Dolgozói gyártják az alkatrészeket, a Dunakeszin előállított új személykocsikhoz például az ütközőkészülékeket teljes egészében.* Tavaly háromezret gyártottak, anyaghiány miatt kevesebbet, mint amennyire igény volt. Miskolcon készülnek a központi vonókészülékek, a rácsos bárcatartók és még sok minden más. *Kerülő Károly* ottani hegesztőbrigádja. *Juhász László* kilenctagú rugókovács, *Somosi László* tíztagú tűzikovács brigádja jár elöl a munkában.

Tíz lakókocsival járják az országot

Van ennek az osztálynak egy 120 dolgozót foglalkoztató részlege, *Pogonyi László* osztályvezető-helyettes irányítása alatt. Róluk külön kell szólni, mert nagyon fontos a munkájuk. Ők állítják elő a MÁV összes új vontatási berendezéseit a gyártáshoz és a karbantartáshoz. Pontosabban szólva a létszámnak csupán a fele, mert a másik fele állandóan úton van. *Tíz jól felszerelt lakókocsival járják az országot, s ötnapos munkahétben dolgoznak.* Amit az üzemben legyártottak, a helyszínen felszerelik. Szénszerelő berendezések, széncsúszdák, új és javított vízszivattyúk, homokszárítók és egyéb ismert berendezések kerülnek ki a kezükből pontos kivitelben.

Búcsúzóul azt kérik a vezetők, hogy még egy adatot feltétlenül jegyezzünk fel: *7500 kocsit akarnak megjavítani 1974-ben, 500 kocsival többet mint* 1973-ban. A kiváló üzem címmel, továbbá a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlajával kitüntetett üzem ebben az évben is bizonyítani akar.

(Szász)

Pontosság és megbízhatóság

Füzesabony állomás dolgozói április 30-án ünnepeltek. Azt a munkát ünnepelték, melyet a MÁV vezérigazgatójának elismerése emelt méltó rangjára. Az embert méltatták, aki éjszakák és nappalok munkájából valami jelentőset tudott létrehozni.

Kovács László mérnök intéző nem volt az ünneplők között. Rendelkezett. Intézkedésére jöttek, indultak és átrobogtak a vonatok. Képzett fiatal vasutas. A munka mellett szerzett diplomával irányít és szervez. Rendszert ad a munkának, akárcsak *Antal Gáspár, Csontos Géza* és *Kelemen István* váltótársak teszik szolgálatuk alatt.

Vonatösszeállítás finomrendezéssel

Füzesabonyt nappal a személy-, éjszaka a tehervonatok terhelik le. Egyformán igényli mindkettő a pontosságot a megbízhatóságot. A Bélapátfalva és Debrecen felé irányuló forgalom 12 óránként 300—350 kocsi rendezését kívánja. *Az állomás siktolatásra van berendezkedve.* A „húzott" elegyet rendezés után még egyszer meghúzzák. Finom rendezéssel biztosítják az állomások sorrendiségének megfelelő vonatösszeállítást.

Véres János tolatásvezető és csapata megállás nélkül rendez. Sarusok, leakasztók, „kocsiszétszedők", jelzős továbbítók és gépkísérők összehangolt együttesként dolgoznak.

Ez az összekottság tette lehetővé, hogy a tehervonatok menetrendszerűségét 79,6 százalékos tervvel szemben *87,6 százalékra teljesítették.* Ezzel a kocsitartózkodás százszázalékos teljesítéséhez jelentősen hozzájárultak. Áruszállítási tervüket is túlteljesítették. A helyből feladott áruhoz minden kocsit kiállítottak. Fuvaroztató partnerük a *Gabonafelvásárló* elégedett volt, hisz zavartalanul indulhatott útjára a sörárpa a gyárak részére.

Tiszta utasterek

A személyszállítás érdekében is sokat tesz az állomás. Tisztán tartott utasterek, jól takarított előterek kulturált utazási körülményeket jelentenek. Az Utasellátónál is előzékeny a kiszolgálás... Öt személypénztáros közül kettő nappal, egy éjszaka teljesít szolgálatot.

Pogány Dezső főfelügyelő, állomásfőnök 33 éve éli a vasutasok életét. Szereti a vasutat. *Érdemes vasutas és több kiváló dolgozó kitüntetése tanúskodik szorgalmáról.* Tizenegy éve van Füzesabonyban, nyolc évig Berentén vezette az állomás kollektíváját. Közvetlen egyéniségével utat talál a dolgozókhoz. Mint elmondta — *legnagyobb gond az ember!* Józan összhangot találni a vezetés munkájánál az emberség és a szigor között. A megértésnek és a felelősségrevonásnak ellensúlyt adni nem könnyű. Éberkedni az alkohol vonzásával szemben. Kivonni hatása alól másokat. Visszatartani romboló erejét...

Egyek a munkában

Valentyina Tyereskova nevét vette fel a női brigád. Vezetője, *Kerekes Imréné,* temperamentumos, ügyes asszonyka. Immár 1965 óta vezeti a brigádot. Valamennyien asszonyok, anyák. Egyek a munkában, tanulásban, szórakozásban. A brigádvezető éppen most végzi a felsőfokú munkaügyi tanfolyamot. Míg a többiek ugyancsak elindultak a szakismeret és a műveltség lépcsőfokán felfelé...

Gurul a bélapátfalvai cement és lőporos kocsi. Induló vágányán áll egy alföldi vonat. Személy- és teherforgalom rendje. S e rend mögött az abonyiak áldozatkész munkája, mint tartalom.

Sz. B.

Nagy részvéttel búcsúztatták el dr. Csanádi Györgyöt

Május 4-én, szombaton délelőtt a Mező Imre úti temető munkásmozgalmi panteonjában mély részvéttel temették el Csanádi György közlekedés- és postaügyi minisztert, Kossuth- és állami díjas akadémikust.

A ravatalnál párt- és állami vezetők, az Elnöki Tanács, a kormány, a tábornoki kar, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a tudományos és társadalmi élet ismert személyiségei álltak díszőrséget; s 10 órától több ezren rótták le kegyeletüket az elhunyt munkatársai, barátai, tisztelői. A temetésen ott voltak a párt és a kormány, az Elnöki Tanács, a Magyar Tudományos Akadémia, a KPM, a MÁV vezérigazgatóság, a vasutas, a közlekedési és a postásszakszervezet és más társadalmi szervek képviselői. Részt vett a gyászszertartáson a diplomáciai képviseletek több vezetője és tagja, s ott volt számos külföldi ország közlekedési minisztere, közlekedési küldöttsége.

A Magyar Szocialista Munkáspárt és a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa nevében *dr. Timár Mátyás*, a Minisztertanács elnökhelyettese vett búcsút dr. Csanádi Györgytől.

Gyászbeszédében emlékeztetett arra, hogy alig néhány napja még vele együtt vett részt az országgyűlés tanácskozásán, ahol nagy felelősségtudattal válaszolt az egyik képviselő interpellációjára. Azok közé a vezetők közé tartozott, akiknek érdeklődési köre túlterjedt a szaktudományok határain. Számára a sokoldalú érdeklődés, a kultúra minden eseménye iránt nemcsak kikapcsolódás volt a miniszteri munka fárasztó légköréből, hanem életszükséglet, amely felfrissítette, új erőre, alkotó tevékenységre ösztönözte.

— Tevékenységét mindenkor szervesen összekapcsolta munkatársainak, a jövő műszaki nemzedékének nevelésével — hangsúlyozta. — Élethivatásának tekintette az oktatást, akárcsak a gyakorlati és tudományos tevékenységet. Szenvedélyesen tanított, oktatott az egyetemen, tankönyveket, jegyzeteket írt, tudományos munkát publikált.

Emberi teljességre törekedett és gazdag életművet hagyott hátra. Szenvedélyes hivatásszeretettel és mély felelősségtudattal érvelt a közlekedés- és a hírközlés fejlesztéséért, dolgozóinak érdekeiért. Fáradhatatlanul dolgozott a most már megvalósításához közeledő programon, a vasút korszerűsítésén, a modern közlekedés és hírközlés megteremtése volt életcélja.

Őszintén tisztelték és szerették őt nemcsak közvetlen munkatársai, hanem mindazok, akik ismerték. Halálával súlyos veszteség ért bennünket, személyében pártunk hű tagja, tekintélyes és tisztelt államférfi, közmegbecsülésnek örvendő tudós és tanító távozott közülünk. Kegyelettel adózunk emlékének, amelyet úgy őrzünk meg leghívebben, hogy példáját követve töretlenül folytatjuk azt a munkát, amelynek eredményekben gazdag életét szentelte.

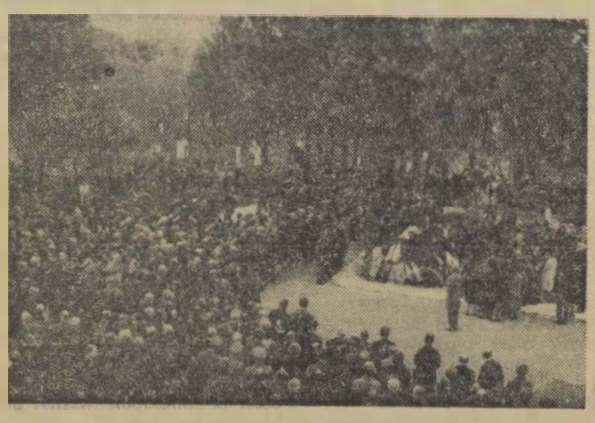
Közvetlen munkatársai, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium dolgozói, a vasút, a közlekedés és hírközlés nagy családja nevében *Rödönyi Károly* államtitkár vett végső búcsút.

Hosszan méltatta a közlekedés és hírközlés tudományos és gyakorlati fejlesztésében végzett fáradhatatlan tevékenységét, s azt a kimagasló munkát, amit a közlekedéspolitikai koncepció kidolgozásában végzett. Emlékeztetett széles körű nemzetközi munkásságára és ebből adódó elismeréseire, kitüntetéseire.

— Mi, közvetlen munkatársai szerettük és tiszteltük — mondotta. — Tanultunk tőle felelősségérzetet, fáradhatatlanságot, irányító erélyt és emberi törődést. Arra tanított bennünket, hogy mindig szenteljünk figyelmet a dolgozó emberek bírálatának, panaszainak.

A Magyar Tudományos Akadémia elnökségének, a Budapesti Műszaki Egyetem tanácsának gyászát *dr. Bognár Géza* akadémikus, az MTA alelnöke tolmácsolta.

A beszédek elhangzása után a gyászinduló hangjai mellett a gyászolók sokasága kísérte utolsó útjára dr. Csanádi Györgyöt. Sírját elborították a kegyelet koszorúi, virágai. A temetés az Internacionálé hangjaival ért véget.



Végső búcsú dr. Csanádi Györgytől. (Laczkó Ildikó felvétele)

A SZEGEDI IGAZGATÓSÁG TERÜLETÉN

A vezetők bátran alapozhatnak a szocialista brigádmozgalomra

Sok elismerő, buzdító, lelkesítő szó hangzik el ma hazánkban a szocialista brigádok 1973. évi eredményeit és 1974. évi feladatait illetően. A szocialista munkaverseny és szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztéséről hozott párthatározat eredményeképpen ma már elmondható, hogy gazdaságpolitikai céljaink és vállalati terveink megvalósításában *bátran alapozhatunk a szocialista brigádok kiemelkedő eredményeire.*

A *szegedi igazgatóság* területén is élenjártak a vasutas szocialista brigádok a mozgalom zászlajára írt hármas követelmény teljesítésében. Kiváló termelési eredményeiket jelzi, hogy *az igazgatóság 1973-ban az áruszállításban rekord teljesítményt ért el.* Ezt a teljesítményt úgy értük el, hogy a hálózati terv szempontjából igen jelentős, a záhonyi csúcsforgalom lebonyolításához szükséges, üres kocsik mennyiségét is kiemelkedően teljesítettük.

A vállalásokat közösen alakították ki

1973 elején a tervfeladatot ismertető aktívaértekezleten hangzott el a brigádvezetőknek az a kívánsága, hogy a gazdasági vezetők teremtsék meg azokat a feltételeket, amelyek szükségesek a személy- és áruszállítási feladatok teljesítéséhez.

Az aktívaértekezletet követően a szolgálati helyeken a tervfeladatok meghatározásával tartották meg a vezetők a szocialista brigádvezetők értekezletét, *s közösen beszélték meg a brigádok olyan irányú vállalásait, amelyek a helyi, területi és hálózati feladatok túlteljesítésére irányultak.*

A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál 1973-ban 355 szocialista brigád versenyzett 4100 fővel a tervek teljesítéséért, a különböző megtiszteltető címekért és elismerésekért. Ez az arány a létszám 67,5 százalékát jelenti, s egyben utal arra is, hogy *ma már milyen tekintélye, vonzása van a mozgalomnak.*

A feladatok maradéktalan teljesítéséért harcba induló vasútigazgatóság 1973 első félévében *elnyerte a KPM és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját.* A tervet a második félévben, a megváltozott magasabb követelmények alapján is folyamatosan teljesítették.

Nagy gondot fordítottak a szocialista brigádok a biztonságos közlekedés megteremtésére, továbbá a szakmai és általános műveltség növelésére, a szocialista ember formálására, a szocialista tudat és együttélés kialakítására.

A szegedi igazgatóság területén a brigádvezetői értekezleteken *olyan határozatokat fogadtak el, hogy minden brigádtagnak gyarapítania kell ismereteit*, növelni politikai, általános és szakmai műveltségét.

A kulturális felajánlásokat személyre szólóan alakították ki, figyelembe véve az egyes tagok felkészültségét, műveltségi szintjét, politikai képzettségét, valamint a brigádtagok rétegeződését.

Brigádok a közéletben

A szocialista brigádok közéleti tevékenysége, segítőkészsége nemcsak a vasutas társadalomban, hanem a közélet szélesebb körében is megbecsülést és elismerést jelent. Szeged Város Tanácsa Szeged állomás *Munkácsy* forgalmi brigádját járdaépítési munkák végzésére kérte fel. Kelebia község vezetőinek felkérésére a *Bebrits Lajos* nevét viselő szocialista brigád részt vállalt a helyi *Béke park* létrehozásában. Ezenfelül elvállalta a park egyik parcellájának állandó gondozását. A kecskeméti *Sávári Endre* szocialista brigád a megyei pártbizottság felkérésére az állomás épületével szemben fekvő vonatkertben végzett kiemelkedő társadalmi munkát.

A vasutas szocialista brigádok körében általánossá vált az óvodák és iskolák patronálásának vállalása. Kiemelkedő társadalmi munkát végzett Kiskunhalas állomás *Petőfi* szocialista brigádja, a szentesi *Hámán Kató II.*, a szegedi *Dobó Katica* szocialista brigád.

Elismeréssel említhetjük azokat a szocialista brigádokat is, amelyek a segítségnyújtásnak egyik legemberségesebb formáját, *fiatalkorú gyermekek, egyedülálló öregek patronálását* vállalták. Példaként említhetjük Békéscsaba állomás *Kossuth* forgalmi brigádját, amely volt brigádtársuk két fiatalkorú árva gyermekét patronálják. Ugyancsak a békéscsabai *Baross Gábor* kereskedelmi brigád egy szegény sorsú árva tanulót, a *Táncsics* vonatkísérő brigád pedig a MÁV Nevelőotthon egy árva tanulóját patronálja.

A kulturális fejlődés biztosítéka, hogy az igazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok nagy számban vettek részt a szocialista brigádvetélkedőkön.

A további előrehaladásért:

A szocialista brigádmozgalom hűen fejezi ki az ismert hármas jelszót, mely szerint a brigádtagok kötelezettsége szocialista módon dolgozni, tanulni és élni.

A szegedi igazgatóság területén most azt tervezik, hogy a szocialista brigádmozgalom fejlődésének biztosítása érdekében, a gazdasági és mozgalmi vezetők minden szolgálati helyen további jelentős előrelépést tesznek:

— a jó üzemi légkör biztosítására;

— az üzemi demokrácia fórumainak kiszélesítésére, ezen belül a szocialista brigádvezetők és gazdasági mozgalmi vezetők rendszeres találkozásának megteremtésére;

— a dolgozók és brigádtagok szélesebb körben történő tájékoztatására;

— a dolgozók tulajdonosi tudatának fejlesztésére;

— a közérdek és egyéni érdekek messzemenő egyeztetésére;

— az anyagi és erkölcsi ösztönzés szélesebb körű kiterjesztésére.

A szocialista brigádmozgalom eredményei igazolják az elismeréseket, dicséreteket. Mint a fenti példák is bizonyítják, a mozgalom a termelés, az önképzés, a szocialista tudat, az egymás iránti megbecsülés fejlesztésének a legszélesebb társadalmi alapját jelenti a vasútnál is.

Dr. Susla János,
a III. osztály vezetője

A ZALKA BRIGÁD AJÁNDÉKA

Pénzjutalom két szorgalmasan tanuló végzős szakközépiskolás diáknak

A szegedi igazgatóság katonai szállítási és szervezési osztályának *Zalka Máté* szocialista brigádja tavaly ősszel vállalta, hogy minden évben április 4-én jutalomban részesíti a *Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola* két végzős tanulóját. Vállalásukban rögzítették, hogy a jutalmat az iskola április 4-i ünnepségén adják át azoknak a nehezebb anyagi körülmények között élő és szorgalmasan tanuló diákoknak, akiket az iskola igazgatói tanácsa erre kijelöl. A brigád tagjai első alkalommal *Németh B. Eszter* és *Fazekas Mária* negyedikes tanulóknak adták át a 750—750 forint pénzjutalmat.

Jóban-rosszban együtt vannak

A brigád életéről, munkájáról, s a vállalásról *Bede István* brigádvezetővel beszélgettünk.

— *Brigádunk tíz éve, 1964-ben alakult. Úgy érzem, jó úton járunk. Olyan kollektívát alakítottunk ki, amely jóban-rosszban mindig együtt van* — mondotta.

— Milyen eredményeket értek el az eltelt tíz év alatt?

— *Megalakulásunkkor mindössze három munkatársunknak volt érettségije, ma hét érettségizett, 4 főiskolát végzett található közöttünk.* De még ezzel sem elégszünk meg. Jelenleg brigádunkból többen vesznek részt szakmai, valamint politikai oktatásban. Ezenkívül folyóiratok, szaklapok, napilapok segítik jékozottságunk további bővítését. Munkánkat szakvonali vezetőink is elismerik. Ezt tükrözi az a több mint 50 kitüntetés és számos elismerés, amelyben brigádunk tagjai eddig részesültek.

A társadalmi munka életükhöz tartozik

— A szakvonali munka mellett jut időnk társadalmi munkára is. Brigádunk tagjainak összesen 33 állandó párt- és társadalmi megbízatása van, amit szívesen végzünk.

Brigádnaplójukban a társadalmi munkáról alkotott véleményüket így fogalmazták meg: *„Mi ezt a munkát életünkhöz tartozónak érezzük, s azt hisszük, hogy életünk tartalma szürkébb, szegényebb lenne, ha nem dolgoznánk a közösségért...”*

A brigád munkájának elismerése évről évre felfelé ível: 1965-ben oklevél, 1966-ban brigádzászló és zöldkoszorús jelvény, majd bronz, ezüst és arany fokozat.

Mi lesz az idén?

— Reméljük, nem vallunk szégyent. *Az elmúlt évben munkánkban több mint fél millió megtakarítást értünk el.* A HM-szervekkel közösen nagy erőfeszítést tettünk Kalocsa állomás tehermentesítésére azzal, hogy a közelben nagy teherbírású rakodót és rakodóvágányt építettünk ki. A vágány terveit, az építés szervezését, a kivitelezés műszaki ellenőrzését is brigádunk végezte.

A hármas jelszó szellemében

— Hogyan született meg az „ösztöndíj” gondolata?

— Szeged város felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére kezdeményezett munkafelajánláshoz mi is csatlakoztunk. Ekkor merült fel az a gondolat, hogy — a brigád tagjai által havonta félretett csekély összegből — évente megjutalmazzuk a vasúti szakközépiskola két diákját. Tervünket az iskola vezetőivel megbeszéltük, és ők azt örömmel fogadták. Így került sor a közelmúltban átadott első jutalmazásra.

Elért eredményeik is bizonyítják, hogy a 12 tagú brigád — *Bede István, Gazsi Lajosné dr. Jármai Tiborné, Olasz István, Mihály László, Cserháti József, Cs. Tóth Péter, Fülöp János, Vajtai László, Váradi József, Szűcs Imre, és Mágori Attila* — a célul tűzött hármas jelszó szellemében dolgozik, tanul és él.

Gellért József

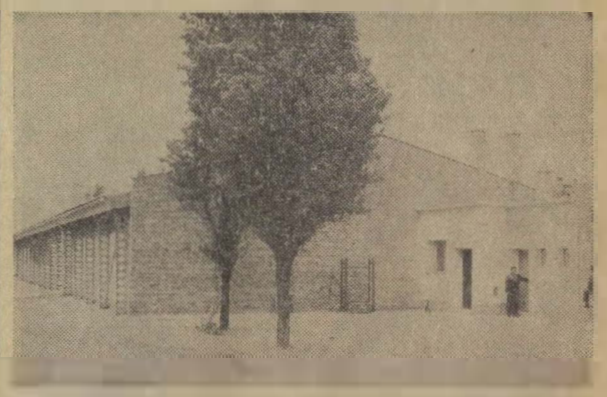
Facsemeték ültetése társadalmi munkában

A dombóvári városi tanács határozata értelmében az elmúlt évben megnyitott termálfürdőnél zöldövezetet kell létesíteni. Erre a célra vásároltak 13 500 darab fenyő- és egyéb facsemetét. De ezeket el is kellett ültetni. A városi tanács felhívással fordult az üzemek szocialista brigádjaihoz, melynek nyomán nagyon sokan jelentkeztek társadalmi munkára.

A vasutas szocialista brigádok is kivették a részüket a facsemeték elültetéséből. Általában 2—4 órát dolgoztak a brigádtagok az elültetésnél. Egy-egy brigád 800—900 facsemetét ültetett el.

Bódogh Mihály

Raktárépület „forfa” elemekből



A „forfa”-elemekből készült raktárépület, végében a szociális létesítménnyel. (Tenta György felvétele)

A ferencvárosi szertárfőnökség düledező raktárépületei már nem felelnek meg a ma követelményeinek. Annál is inkább, mivel a budapesti igazgatóság fogyóeszköz-készletét a város három különböző pontján levő szertárában is tárolták. Ha például egy állomásnak több fajta fogyóeszközre volt szüksége, bizony hosszú időt vett igénybe a vételezés a sok járkálás miatt. Ezért tavaly augusztusban a *Mezőgazdasági Tervező Vállalat* tervei alapján egy úgynevezett „forfa” elemekből álló könnyűszerkezetes raktár építését kezdték meg a szertár területén.

A napokban átadott ezer négyzetméter alapterületű raktárt a *Monori Járási Szövetkezeti Vállalat* szakemberei készítették, mintegy 4,5 millió forint költséggel. Ez a MÁV első könnyűszerkezetes épülete, amelynek egyebek között az az egyik nagy előnye, hogy *az igazgatóság összes fogyóanyagkészlete elfér benne.* A jövőben tehát az említett anyagokat Ferencvárosban lehet vételezni.

Az új, meleg levegővel fűthető raktárépület mellé húsz személy befogadására alkalmas női és férfimosdót, öltözőt, zuhanyozót is építettek.

A könnyűszerkezetes épület egyébként nem sokáig lesz egyedülálló, mert hasonló, de ennél háromszor nagyobb épül a Landler járműjavítónak.

(séra)

Karcagon összefogtak a közös célokért

Karcag állomáson az elmúlt években nem volt egységes a kolelktíva, ami a munka eredményességét is gyengítette. De erről az időszakról már csak múlt időben beszélhetünk. Az állomás vezetői karöltve a párt- és szakszervezeti vezetőkkel 1973 januárjában célul tűzték ki a terv teljesítését, a politikai munka javítását és a jó munkahelyi légkör megteremtését.

Az állomáson 11 szocialista brigád versengett egymással a közös célért. A négy hónap vágányzáras pályarekonstrukció nehezítette ugyan a munkát, de az egységes akarat meghozta a várt sikert. Az őszi forgalom zökkenőmentes lebonyolításáért, a MÁV-Volán kapcsolatok javításáért *dicsérő oklevelet* kapott a kollektíva.

Az állomás vezetői erre az évre tovább emelték a mércét. Azon munkálkodnak, hogy a vasutasmunka eredményes és vonzó legyen Karcagon. Ennek jelei máris mutatkoznak. *Az elmúlt időszakban 15 új-felvételes dolgozó az utazó állományba kérte felvételét.*

Bátran ideírhatjuk, Karcagon az egészséges munkahelyi légkör, az egység és akarat meghozta gyümölcsét.

Munkamegosztás — Lakatoséknál

EGY SZEGEDI VASUTAS HÁZASPÁR HÉTKÖZNAPJAI

Szeged megnőtt: több környező településsel együtt hozzácsatolták *Kiskundorozsmát* is. A helység régi nevét lassanként már csak a vasútállomás őrzi.

ÚJ LAKÁSBAN

— Az itt dolgozó vasutasok élete sem mentes a kedvező változásoktól — mondja *Bobcsányi János*, Kiskundorozsma állomásfőnöke. — Itt van például *Lakatos Ferenc* forgalmi szolgálattevő, aki éppen másfél évtizede teljesít nálunk szolgálatot. Miután már a munkahelye szerint is szegedi, könnyebben megoldódott a lakásgondja: *feleségével és két gyermekével nemrég költözött be Szegeden a tarjánvárosi lakótelepen kapott két és fél szobás tanácsi lakásba.*

Lakatos Ferenc, a József Attila szocialista brigád tagja nem egyedüli vasutas a családjában.

— *Nem bizony, hiszen ugyancsak itt Kiskundorozsma állomáson dolgozik a feleségem* — fuvarlevél-számfejtő és személypénztárosi beosztásban —, *ezenkívül itt van az apósom, aki raktárnok, s bizonyára már innen fog nyugdíjba menni néhány esztendő múlva* — szól bemutatkozásképpen Lakatos Ferenc forgalmi szolgálattevő, aki főintézői rangjelzést visel a zubbonya gallérján.

— Egy túrban dolgozik a feleségével? — kérdezem.

— *Nem, nem. Váltott műszakban vagyunk a gyerekek miatt. A családnevelés gond is, öröm is, s ezek megosztásával együtt jár, hogy valamelyikünk otthon legyen, amikor a lányok hazaérnek az iskolából* — hangzik a válasz.

„TANULNI KÖTELESSÉG"

Lakatosné megerősíti a férje szavait:

— *A boldog családi élet alapja, hogy az otthoni tennivalókkal az asszony ne maradjon magára. Szerencsére ezt én tapasztalatból mondhatom, mert az én férjem mindenben segít. Takarékos és családszerető ember, aki nem vonja ki magát az otthoni munkából sem.* Tulajdonképpen ezzel is összefügg, hogy három éve együtt, a vasútnál vele dolgozom. Azelőtt ugyanis én az Április 4. Cipőipari Ktsz dolgozója voltam. azután átjöttem én is a vasúthoz. Letettem a kereskedelmi szakvizsgákat, s úgy kerültem a jelenlegi munkakörömbe. Mondhatom, nem bántam meg. *A munkatársak kedvesek, megértőek, segítőkészek, mindnyájan ugyanabba a szocialista brigádba tartozunk...*

A kollektív segítőkészség számos példáját sorolta fel ezután Lakatosné. Mindenekelőtt megemlítette, hogy az új lakás kiutalásánál sokat számított a szakszervezeti bizottság és a szegedi vasútigazgatóság támogatása, amit a pontosan elvégzett munka. a több éves helytállás alapján érdemeltek ki.

— Ezenkívül minden évben igénybe vesszük a MÁV, illetve a szakszervezet által felkínált üdülési lehetőséget — folytatta az asszony. — *Nyaranként a Balatonnál töltjük a szabadságunkat.* A férjem különösen kedveli a vizet, a nagyobbik lányom pedig szinte hivatásszerűen űzi az úszósportot.

ÍGY LEHET...

Az elmondottak után már az sem meglepő, ami egyébként még kevés családnál mutatkozik meg ennyire harmónikusan:

— *A férjem és én együtt tanulunk. Tavaly ősszel beiratkoztunk a marxista egyetem előkészítő tanfolyamára, és el is végeztük sikeresen, mindenben segítve egymást. Most pedig majd ugyanígy folytatjuk, mert a közös munka és szórakozás mellett ma már a tanulás nemcsak jog, hanem szinte kötelesség is.*

Ha pedig általában igaz, hogy az asszonyok mindig valamivel többet vállalnak magukra, mint a férfiak. akkor ez Lakatosék esetében sincs másképpen, mert itt a feleség a marxista egyetemmel párhuzamosan még a német nyelv tanulásával is meg akar birkózni. „*Úgy érzem, az egyre növekvő idegenforgalom szükségessé tette, hogy legalább egy-egy világnyelvet elsajátítsanak a vasúti pénztárosok*" — mondta Lakatosné.

Persze, neki olyan férje van, hogy ezt is megteheti...

Kesztyűs Ferenc

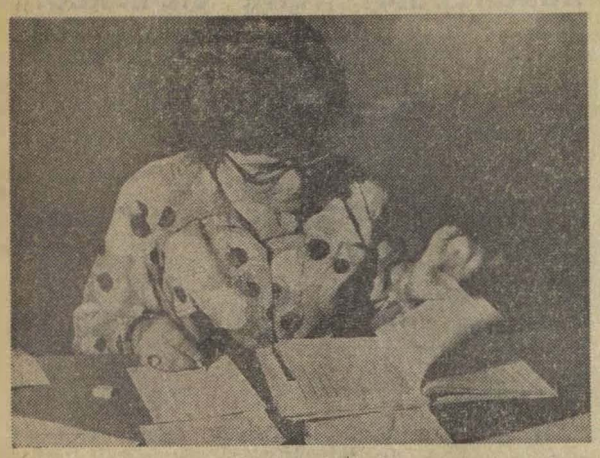
Közművelődés a Törekvésben

A Törekvés Művelődési Központban a közelmúltban több új művelődési forma honosodott meg. Az intenzív középfokú rendezvényeken száznál több felnőtt korú dolgozó készült az érettségi vizsgákra. Hasznosak mind az egyén, mind a társadalom szempontjából a szakmai tanfolyamok, kiscsoportos foglalkozások, ismeretterjesztő sorozatok. Sokan vesznek részt a korrepetálásokon, a különböző versenyeken, kiállításokon, szellemi vetélkedőkön.

Képriportunk csupán szimbolizálja azt a sokrétű munkát, amit a művelődési központ különböző klubjaiban, szakköreiben végeznek.



Az I/b intenzív tagozat hallgatói.



Készülődés az év végi vizsgákra.



Alkotók és alkotások.
(Balogh Lajos képriportja)

ÍRÓ–OLVASÓ TALÁLKOZÓ

Jól sikerült író—olvasó találkozót rendeztek Kecskemét állomáson, a szakszervezeti klubkönyvtárban. *Berkesi András* író találkozott a vasutas olvasókkal. A találkozón mindhárom szolgálati ágtól képviseltették magukat az olvasók, szocialista brigádtagok, akik választ kaptak feltett kérdéseikre.

A közvetlen hangulatú beszélgetés után az olvasók magukkal hozott könyveit dedikálta a népszerű író, sok sikert kívánva az élen járó szocialista brgádoknak.

Az író—olvasó találkozó mintegy 80 részvevője gazdag élményekkel távozott.

D. Tóth Sándor
góckönyvtáros



Az író alkotásairól beszél.

Ünnepi könyvhét 1974

Az idén *Eger* lesz az ünnepi könyvhét országos vidéki megnyitójának színhelye, ahol színes, gazdag és változatos programmal készülnek a nagy eseményre. A könyvhét minden napján gazdag műsorprogram és sok meglepetés várja majd az érdeklődőket.

A könyvhét előkészítésére alakított szervező bizottság terve szerint *az 1974. évi ünnepi könyvhét országos vidéki megnyitójára június 2-án kerül sor* az Egri Tanárképző Főiskolán berendezett könyvudvarban.

Az érdeklődők megtekinthetik a Megyei Művelődési Központ és a Heves megyei Fotóklub által meghirdetett „*Az olvasó ember világa*" című kiállítást, a Megyei Úttörőházban pedig a *Reich Károly* és *Würtz Ádám* meseillusztrációiból rendezett tárlatot. A könyvhetek és könyvnapok történeteit is megismerhetik az egri könyvhét részvevői a Megyei Könyvtárban rendezett kamarakiállításon.

A Magyar Rádió húsz perces jubileumi „*Könyvről — Könyvért*" vetélkedőt közvetít a könyvudvarban. Ugyancsak az ünnepi könyvhéten rendezik meg a könyvtárosok és könyvterjesztők szakmai tanácskozását a Megyei Könyvtárban.

Az ünnepi könyvhéten a *Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat* 13 könyvutcát, könyvteret, illetve könyvudvart létesít. A könyvutcás városokban, a könyvudvarokban és a könyvtereken — a helyi könyvheti bizottságokkal együttműködve — *egészhetes „non-stop" programot szerveznek.* Ezeken a rendezvényeken, melyeknek célja az olvasás iránti érdeklődés felkeltése: *író—olvasó találkozók, könyvpremierek, irodalmi-zenei vetélkedők, amatőr színjátszó együttesek, énekkarok és népi zenekarok, gyermekrajzversenyek, diafilm- és rövidfilmvetítések, hangversenyek, könyvtárosok, könyvterjesztők szakmai találkozói, szocialista brigádok kollektív látogatásai és egyéb érdeklődést felkeltő színes, látványos műsorok szerepelnek.*

Különösen fontos, hogy a könyvesboltok a helyi könyvheti bizottságokkal együttműködve az ifjúsági és munkás klubokban, művelődési otthonokban, úttörőházakban az olvasás iránti érdeklődést felkeltő rendezvényeket, műsoros irodalmi esteket és író—olvasó találkozókat rendezzenek.

Egy ház felépül...

Végzetes baleset történt a múlt nyáron Kisvárda és Fényeslitke között: *Köbli Ernő* 42 éves, 3 gyermekes blokklakatost, a MÁV biztosítóberendezési, automatikai, üzemeltetési és fenntartási főnökség dolgozóját munka közben *egy gyorsvonat halálra gázolta.*

A három gyermek, a megözvegyült anya egyedül maradt tragikus sorsának közepette egy félbehagyott családi ház felépítésének megoldhatatlannak látszó gondjával is, mígnem *a főnökség 5. számú vonalellenőrségén dolgozó szocialista brigád tagjai egyemberként a segítségükre siettek.*

Elvégzett a brigád minden munkát, amit tudott, de — jött a probléma — elektroműszerészek, blokklakatosok *a parkettázáshoz nem értenek.* Úgy látszik azonban, hogy Záhonyban a *beruházások szakszervezeti intézőbizottsága* és a szolgálati főnökségek, pártszervezetek vezetői „kis ügyek"-ben, vagyis *emberi vonatkozásban is szorosan együttműködnek* az átrakó körzet fejlesztésén munkálkodó KEMÉV-vel. Ennek folytán a MÁV-vonalellenőrség szocialista brigádja „kiegészült" a *Keletmagyarországi Közmű- és Mélyépítő Vállalat* két szakmunkásával — *Tányi Jánossal* és *Bukovics Miklóssal* —, s a felépült házban mindkét szoba parkettázását is kifogástalanul elvégezték.

Köszönet és dicséret érte!

Halász István,
az 5. sz. vonalellenőrség
párttitkára

Éber vagonszámláló

Molnár Imre nyugdíjas vagonszámláló Tapolca állomáson egyik délelőtt arra lett figyelmes, hogy a vasúti raktárépület teteje füstöl. Azonnal riadóztatta a vasutas tűzoltókat, akik *Sasgáti János* főfelügyelő, kereskedelmi főnök vezetésével gyorsan eloltották az egyre jobban erősödő tüzet.

A vizsgálat megállapította, hogy a kéményből kipattanó szikra az eternit-pala alá került és a tető faszerkezete meggyulladt. Mivel szél fújt. a tűz nagy kárt okozhatott volna az épületben és a benne levő értékes árukban.

Ej, ráérünk...?

Hónapok óta hiányoznak a vízcsapok *Vácrátót* állomásról. Az utastéren levő nyomókút még a télen elfagyott, s azóta sem működik, egy másik csapot pedig (a váróteremben) a pályafenntartásiak szerelték le, s elvitték az esztergomi vonalra.

Az állomásfőnök telefonál, levelez a hiányzó csapok ügyében — eredménytelenül. A váróterem ajtaján betört üvegek pótlását is hiába kéri.

Úgy látszik, ráérünk arra még, bár nem ártana megtudni: *vajon meddig?*

R. S.

Kiosztották a bizonyítványokat

Miskolcon 161 vasutas fejezte be általános iskolai tanulmányait

A miskolci vasútigazgatóság széles körű iskoláztatási törekvése ismét meghozta gyümölcsét: *kiosztották a bizonyítványát annak a 161 vasutasnak, akik sikeresen befejezték általános iskolai tanulmányukat.*

Az a tény, hogy a 165 tanulásra jelentkezett dolgozóból ennyien eleget tettek önként vállalt vizsgakötelezettségüknek, ékesen bizonyítja, hogy *nem volt hiábavaló a személyzeti és oktatási osztály szervező munkája, amit a szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai is lelkesen támogattak.* Azt pedig, hogy az egyébként jó általános tanulmányi eredmények, illetve osztályzatok mögött magas szintű tárgyi tudás, kiváló felkészülés rejlik, a tanácsi művelődési osztálynak a vizsgákon részt vett képviselői is tanúsították. Nyilatkozataikból egyértelműen kicsendült, hogy igen elégedettek a vasutas dolgozók szorgalmával és az őket tanító pedagógusok eredményes munkájával.

A miskolci vasútigazgatóság vezetősége ugyancsak meggyőződött arról, hogy a mozgalmi szervekkel karöltve indított kezdeményezés, a dolgozók tanulásának előmozdítása érdekében kifejtett erőfeszítés és anyagi ráfordítás bőségesen kamatozik, s csak ily módon tehető újabb és újabb lépés a dolgozók általános műveltségének emelése útján.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesiteniök.

A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18–40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés kezelőnek,
vonatfékezőnek,
vonatvezetőnek.

Női dolgozókat:

forgalmi szolgálattevőnek,
személypénztárosnak,
jegyvizsgálónak.

A budapesti pályaudvarokon, elsősorban Budapest-Ferencváros és Rákosrendező állomáson kiemelt bérezést, korszerű munkásszállást biztositunk.

Várjuk a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit bármely budapesti, illetve lakhelyéhez legközelebb eső állomáson.

Köszönjük a Savaria brigádnak

Úgy kezdődött, hogy a szombathelyi vontatási főnökség *Savaria* brigádjának három tagja az év elején *Szemes Gyula* brigádvezetővel meglátogatta Répceszentgyörgyön a MÁV nevelőotthont.

— *Szeretnénk önöknél munkát végezni, olyant, ami szebbé teszi a gyerekek környezetét, ami segíti őket a tanulásban. Igazi, olyan „fogd meg" munka kellene, mert a mi brigádunk szívesen forgatja a lapátot és szeretjük azt is, ha van látszata a munkánknak* — mondta Gyula bácsi.

Aztán kezdett kitavaszodni és március 25-én megjelent az egész brigád. Az otthon területén közel 80 köbméter törmelék és föld állt kupacokban, abból szerettünk volna „lődombot" építeni légpuskalövészethez. A munka nehéznek tűnt, és a sok egyéb teendő mellett a gyerekekkel nem tudtuk már vállalni.

— *Készen leszünk ezzel mi ma estére* — mondták a szocialista brigád tagjai.

Nem mertem ellenkezni, de magamban hitetlenkedtem. S ahogy mentek az órák; fogytak a kupacok és alakult a lődomb. Még a cigaretták is „menet közben" füstölögtek el. Délután nem akartunk hinni a szemünknek, és mire a gyerekek bevonultak szobáikba délutáni tanulásra, elkészült a „mű"!

— *Hát ez nem órabérben készült* — jegyeztem meg Gyula bácsinak.

— *Nem is azért jöttünk, hogy mondhassuk: itt voltunk, hanem azért, hogy készüljön is valami. Meg aztán a saját gyerekeinknek is dolgoztunk, hiszen ők is vasutasok* — jegyezte meg a brigádvezető.

Azt hittem, már el is köszönnek, de nem! Kérték, hogy egy teljesen árva vasutasgyermeket patronálhassanak még. Így történt, hogy *Tihanyi Karcsi* számára takarékbetétkönyvet váltott ki a brigád, indulásként 780 forintot helyezett el abban, mely minden hónapban gyarapodik majd, és mikor Karcsi az iparitanuló-iskolát is befejezi, mintegy 10 ezer forint *„induló összeget"* kap majd kézhez a szombathelyi vontatási főnökség Savaria szocialista brigádjától.

Csöndes János
igazgató, Répceszentgyörgy



Munkában a Savaria brigád

Élethű modell



(Kesztyűs Ferenc rajza)

Vasutasok a könyvtárban

Bánrévén mintegy 40 000 forintos költséggel bővítették, korszerűsítették a községi könyvtárat. Mellette olvasótermet is létesítettek, ízléses berendezéssel, fotelekkel. Az idősebb és fiatalabb korosztályhoz tartozó és mindinkább bővülő olvasótáborba szép számmal tartoznak vasutasok is.

Az újjávarázsolt kulturális létesítményben 2600 kötet között válogathatnak a látogatók, szabadpolcos rendszerben. A kedves, szolgálatkész, nagy műveltségű könyvtáros — *Deme Zsigmondné* — szívesen segíti a kötetek közötti eligazodást, a megfelelő témájú könyv kiválasztását, ami szintén hozzájárul az olvasói létszám növekedéséhez

Murányi Tibor

BUDAFOK-HÁROSRÓL

Borszállítmányok a világ minden tájára

Százesztendős, megkopott felvételi épülete van *Budafok-Háros* állomásnak. A főnöki lakás ablakai is függönytelenek, töröttek. Lakhatatlanok a romos szobák...

Kiss Ferenc állomásfőnök elmosolyodik, amint észreveszi meglepődésemet.

— *Azért ne gondolja, hogy Háros jelentősége, bortranzitáló szerepe csökkent* — mondja, majd fejből sorolja a sokatmondó adatokat: — *Az elmúlt évben 58 781 kocsi fordult meg állomásunkon, s ebből az iparvágányokon 25 544 kocsit kezeltünk.* Nem számítva a fedett vagonokba rakott palackokat, 34 741 borostartályt indítottunk útnak a világ különböző országaiba... Az elmúlt napokban például egy 39 kocsiból álló borszállítmány indult *Los Angelesbe*, ezenkívül mindennapos jelenség, hogy *Franciaországba, Svájcba, Olaszországba, Angliába, Finnországba*, a *Szovjetunióba* számoljuk el a kitűnő magyar borokkal megrakott tartályok fuvarleveleit...

A vágányok között is erjedő borok szagát keveri a tavaszi szél. A távolban zöldre változik az egyik kijárati jelző vörös fénye, majd kisvártatva Diesel-mozdonyos személyvonat robog keresztül az átmenő fővágányon. Nem telik el két perc, s *Csikos Sándor* főellenőr, forgalmi szolgálattevő — Budafok-Háros állomás párttitkára — a 2150. számú tehervonatot is bebocsátja.

— *Tizennégy borral rakott tartálykocsit hoztunk!* — jelenti a vonatvezető, mire nyomban — ki tudja honnan — egy egész csapat szállja meg ügyesen, gyorsan a vonatot. Borászok és vasutasok (kocsifelírók, raktárnokok, kocsirendezők) kezdik meg jól összehangolt munkájukat, miközben Kiss Ferenc folytatja tájékoztatását:

— *Harminchat iparvágányt szolgálunk ki folyamatosan két tartalék mozdonnyal.* Tizenhét iparvágány közvetlenül az állomásból ágazik ki, a többi pedig az úgynevezett Dunai vontatóvágánytól vezet a rakodóhelyekig.

— Hány lefejtőhely van? — kérdezem.

— *Tizenkilenc. Az állomás dolgozóinak mindet úgy kell ismerniök, mint a tenyerüket. Enélkül nehezen tehetnénk eleget a mindig változó vállalati diszpozícióknak.*

A tolatás „magasiskolája"

Az állomásfőnök ezután elismeréssel beszél a kocsirendezőkről, akiknek tolatás közben — a kocsik össze- és szétkapcsolásakor, „rájáráskor" — különös gonddal kell vigyázniok az értékes és törékeny rakományokra.

— *Nagy a vetélkedés a Kossuth, a Petőfi és a Táncsics nevét viselő szocialista brigádok között* — veszi át a szót *Mészáros István*, az állomás szb-titkára. Ő különben kocsiintéző, s kijött a vágányok közé személyesen ellenőrizni azt a három vagont, amelyeket tojással kellene megrakni, olaszországi exportküldeményként. *A kocsikat azonban nem találta megfelelőnek, így újabb kocsik kijelöléséről gondoskodott.*

Az első vágány meghosszabbításánál található töltőhelyen érdekes látványt nyújtanak a sokszáz hektoliteres óriási hordók és a vágány mentén kígyózó vastag tömlők. Sisteregve telnek a tartályok, közben — mint finoman irányított biliárdgolyók — lassan érintik egymást a beállított kocsik. A közelükben valóságos hegyeket képeznek az üres üvegekkel rakott ládák, majd a nagypalackozóban megcsodáltam, miként töltik, címkézik, aranykupakkal és pántlikával díszítik a márkás magyar borral telt üvegek tíz- és százezreit az ördöngős, szüntelenül mozgó gépek.

Megbízható partnerek

— *Naponta 250 000 üveget töltünk meg szürkebaráttal, kéknyelűvel, tokajival, tolcsvaival és egyéb tájjellegű borral* — kapom a pontos adatot a borforgalmi vállalat egyik dolgozójától.

— *Negyedmillió üveg!* — ismétlem a számot bólogatva, mire a vállalat embere ezt mondja:

— Valóban sok, de szerencsére kitűnő munkatársaink, megbízható partnereink a vasutasok. Kiváló együttműködéssel elvégezzük a reánk háruló, az országnak jó hírt és valutát szerző kereskedelmi feladatokat...

Gergely József

A műszakilag hibás vagonok a határállomások munkáját gátolják

A múlt évben Integra-dominó biztosítóberendezéssel korszerűsített román—magyar közös határállomás, *Curtici* vasutasai kiemelkedő munkasikerekkel büszkélkedhetnek. Jellemző erre, hogy míg 1961-ben a közös határállomás összes be- és kilépő kocsiforgalma 355 000 volt, ez a szám 1973-ban jócskán meghaladta a félmilliót.

A közös határállomáson a magyar vasutasok részéről dicséret illeti a forgalmi és kereskedelmi dolgozók *Petőfi, Ságvári, Kossuth* és *A. Nyikolájev* nevét viselő szocialista brigádjait, illetve a műszakiak *Vörös Október, Május 1.* és *Haladás* brigádját. Lőkösháza állomás három szocialista közössége, a *Landler*, a *József Attila* és a *Táncsics* brigád is nagyban hozzájárul a határforgalom zökkenőmentes lebonyolításához, ugyanakkor a saját állomásukra vonatkozó vállalásokat is túlteljesítik.

Sajnos, a MÁV-ról tavaly kilépett 4862 vonat kocsijaiból *több mint 16 000 vagont műszaki hiba, rakományigazítás, kereskedelmi hiányosság miatt visszautasítottak a román vasutasok*, ugyanolyan jogosan, mint azt az 1114 elterelt (nem Curticin át érkezett) hazatérő üres kocsit és 1678 *„vizsgálati jel lejárt"*-nak minősített OPW-vagont, amelyeket már jóval korábban a mi vonalainkon észre kellett volna venni. A kocsik kisorozása fölösleges többletmunkát okoz, ugyanakkor az említett vagonok visszavontatásához nem kevesebb, mint negyven 140 tengelyes vonatra volt szükség. Ez is mutatja, hogy a határállomások forgalmát más állomások, szolgálati helyek munkája menynyire nehezítheti, vagy éppen könnyítheti.

Pacz József

Harkányi probléma

Figyelmes gondoskodással vettek körül bennünket a *Harkányi MÁV Gyógyházban*, amiért ezúton is köszönetet mondok a gyógyház vezetőinek és minden dolgozójának.

Van azonban egy probléma, amire szeretném felhívni az illetékesek figyelmét: *a közlekedés az állomásról a gyógyházba, illetve hazafelé utazáskor autóbusz biztosítása a 3.43 órakor induló pécsi vonathoz.* Odaérkezéskor úgy bepréseltek bennünket egy autóbuszba, hogy még levegőt is alig kaptunk. Visszautazáskor 46-an jelentkeztünk a korán induló vonatra. Az autóbusz igényléséhez mindenkitől össze is szedték a két forintot. A pénzt azonban visszaadták, mert az autóbusz csak 4,60-ért lett volna hajlandó kivinni a jelentkezőket a három km-re levő állomásra. Így aztán az idős és beteg emberek kénytelenek voltak még korábban felkelni, hogy gyalogosan is elérjék a vonatot.

Talán volna lehetőség a beutaltak állomásra szállításának kedvezőbb megoldására?

Boros Zoltán
Szombathely

Rokonok, ismerősök nélkül...?

Nyírlak — akárcsak Nyirád — nem a Nyírségben, hanem a Dunántúlon, a celldömölk—tapolcai vasútvonal mentén fekszik. Miről nevezetes Nyirlak, ez a térképen vagy a nagylexikonban sem található aprócska település? Semmi különösebbről, ha csak azt nem említjük, hogy *dr. Tarányi Ferenc* volt főispán és földbirtokos egykori rezidenciájában most magányos, idős emberek szociális otthona működik.

S vajon ki tudhatná ezt jobban a Sümeg állomáson dolgozó vasutasoknál, akiknek küldöttsége — *Mérnyei Sándor* állomásfőnök és *Pajor Erzsébet* személypénztáros, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse — nemrég meglátogatta a jóhírű intézményt. Megtudták ugyanis, hogy három olvan nyugdíjas vasutas él az otthonban, akiknek sem rokonuk, de még közeli ismerőseik sincsenek már. Nekik vitték el az állomás dolgozóinak ajándékait, s megkérdezték azt is, hogy miben lehetnének segítségükre a jövőben.

— *Mindenünk megvan ebben a kastélyban* — hangzott a válasz —, *de a szeretetet szívesen fogadjuk...*

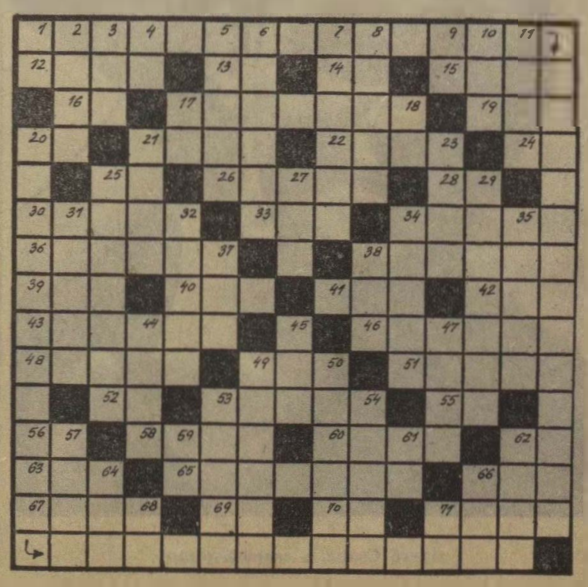
A szeretet hangján folytatott beszélgetésből persze sokminden kiderült. Többek között az is, hogy az otthonban lakó *özvegy Erdész Istvánné* régi tagja az Első Vasutas Biztosító és Segélyező Egyesületnek. A látogatók felhívták az egyesület figyelmét erre a körülményre, s kérték: utalion ki részére szociális segélyt.

— Képzeljék — újságolta később a néni —, hozott a postás nekem 300 forintot. Hirtelenében nem is tudom, mit kezdjek ezzel a sok pénzzel...

Lám, egy kis törődéssel mekkora örömet szerezhetnek azok, akik olykor-olykor felkeresik a nyugdíjasokat...!

Bognár Károly

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Egyre több munkafelajánlás történik e két esemény tiszteletére. (Folytatása a függőleges 20-ban.) 12. ... Edouard (1823—1892), francia zeneszerző. 13. Kutya. 14. Relé szélei. 15. Ne főzz! 16. Szovjet repülőgépmárka. 17. Bűvös erejű tárgy. 19. ...rogén. 20. Az argon vegyjele. 21. Somogy megyei község. 22. Belga város. 24. Sir. 25. Betűt vet. 26. Bőrfarkas (latin). 23. E. A. 30. Homo. 33. Vízinövény. 34. Híres perzsa város. 36. Nem hozzáértő. 38. A malária ellenszere, tárgyraggal. 39. Üstök mássalhangzói. 40. Orosz folyó. 41. Erődítmény. 42. ...ntura, ügynökség. 43. Üreges szerkezetű ásvány. 46. A repülőgép teszi. 48. Régi orosz hosszmérték. 49. Szoros (francia). 51. Vissza: nem von felelősségre. 52. A cink kémiai jele. 53. Női lakosztály a mohamedánoknál. 55. Zene fele. 56. Az arzén vegyjele. 58. Francia kozmetikai márka. 60. ... Károly (1833—1904), festőművész. 62. Kimondott betű. 63. Székesegyház. 65. Ásvány, más nevén jégkő. 66. Paraszt, régies kifejezéssel. 67. Cári rendelet volt. 69. Eső kétharmada. 70. Y. R. 71. ... de Vega (1562—1633). spanyol drámaíró.

Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Megszűnt francia méltóság. 3. Nem ül. 4. Fedd. 5. ... Atatürk, török államférfi volt. 6. Régi görög pénz. 7. Színművészünk családi neve. 8. Finom tészta. 9. Azonos betűk. 10. Tüskés rovarevő állat. 11. Fontos táplálékunk. 17. Az ezüst vegyjele. 18. Hangtalan tan. 21. Európai nép. 23. A tea hatóanyaga. 25. I. e. VI. században élt görög lírikus. 27. Férfinév. 29. Görög mitológiai alak. 31. Latin anya. 32. Vörös színű. nemes korund. 34. Mint 34. vízszintes. 35. Európai nép. 37. Ide is lehet dobni. 38. Heves megyei község. 44. .... Jenny (1820—1887), világhírű svéd énekesnő. 45. Testrész. 47. Less! 49. Egy európai főváros lakója. 50. Baranya megyei község. 53. Hegy a Sinai-félszigeten. 54. Francia selyemszövet (u=é). 57. Nem hamarosan. 59. Igevégződés. 61. Azonos mássalhangzók. 62. Görögkeleti pap. 64. Nem ez. 66. Levegőszennyező. 68. Hangtalan zaj. 71. Enekló hang.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20 **Beküldési határidő:** 1974. június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szakszervezeti jóléti képviselet hatékonyabb működtetése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 8. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért. Ács Edit 8840. Csurgó-állomás, Bóta Margit 3349. Nagyvisnyó, Ady Endre út 35. Válvi Dezső 1126 Budapest, Böszörményi út 13—15. V. 1. Bodonyi Józsefné 3700 Kazincbarcika, MÁV-telep 20. Rendő Kornél 7351, Mázai vasútállomás.

OROSZLÁNY ÁLLOMÁS MÉLTÓ A JUBILÁLÓ VÁROSHOZ

Oroszlány a napokban ünnepli várossá nyilvánításának 20. évfordulóját. A város lakossága, közte állomásunk dolgozói is, lelkesen készültek az ünnepre. A *„Vértesi Napok"* rendezvényeire sok vendéget várunk. Fontosnak tartjuk, hogy az ide érkezők első érzése az legyen, hogy az állomás és környezete méltó a szép városhoz.

Ennek érdekében sokat tett kis kollektívánk, három szocialista brigádunk. A vágányok között elszóródott szénhulladékot feltakarítottuk, a rakterületeket felszórtuk salakkal. A peronokon gyöngykavicsot, virágtartókat helyeztünk el. *A nemrég még rendezetlen, gödrös terepen ma sziklakert, szökőkút, gyepes, fásított terület fogadja a látogatót.* Szépítő igyekezetünket az utasok elismeréssel vették tudomásul. Így ünnepli Oroszlány állomás három szocialista brigádja a 20 éves várost.

Mándity Istvánné



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

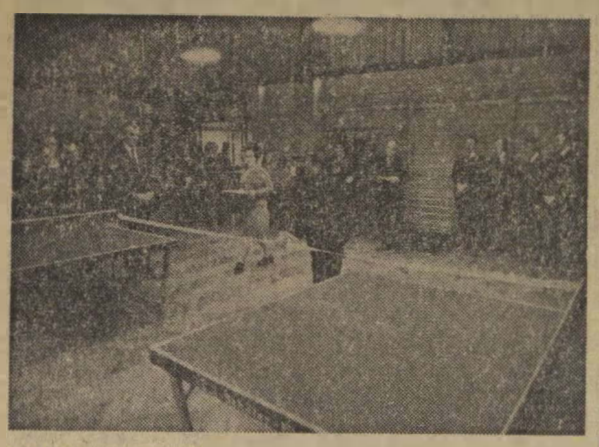
pályaudvari pavilonjaiban.

AVATÓÜNNEPSÉG A SZŐNYI ÚTON

Új otthont kaptak a BVSC asztaliteniszezői

Öröm és büszkeség, fény és ragyogás... Röviden így foglalhatjuk össze azt a másfél órás kis ünnepséget, amelynek május 6-án, a Szőnyi úti sporttelepen mi is részvevői voltunk. Felavatták az ország első asztalitenisz-csarnokát!

Már jóval az ünnepség kezdete előtt nagy volt a sürgés-forgás a vasutas asztaliteniszezők körében. A BVSC játékosai, akik néhány nappal új otthonuk átvétele előtt *14:11 arányban legyőzték a Bp. Spartacust* és a bajnokság élére kerültek, szép egyenruhájukban átvették a házigazda szerepét. A vendégek között ott voltak az OTSH, a SZOT, a Magyar Asztalitenisz Szövetség, s a bázisszervek képviselői, akik örömmel tettek eleget a meghívásnak. *Németh Imre*, a Népstadion főigazgatója, a szakemberek kritikus szemével méregette a 18×36 méteres csarnokot és nem állta meg szó nélkül: *„Gyönyörű lett ez a létesítmény, büszkék lehetnek rá a vasutasok!"*



Szabó Antal főtitkár átadja rendeltetésének az asztalitenisz-csarnokot.

(Farkas József felvétele)

Közben már csaknem teljesen megtelt a csarnok előtere, a fotóriporterek is munkához láttak, minden irányból felvételt készítettek a szép sorban elhelyezett 14 asztalról, amelyek közül 10 a volt világbajnoki ezüstérmes Schöler nevét viseli.

Berecz Zoltán, a BVSC ügyvezető elnöke üdvözölte a megjelenteket, a hatmillió forint költségvetéssel épült csarnok létrehozását biztosító felsőbb szervek képviselőit, s a klub világhírű asztalteniszezőit. Ezt követően *Szabó Antal*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, az asztalteniszsport barátja és támogatója mondott rövid beszédet.

— Örömmel adjuk át rendeltetésének az új csarnokot, amely nemcsak a vasutas, hanem az egyetemes magyar sportban is az első ilyen önálló asztalitenisz-létesítmény — hangsúlyozta. — *Most a szakosztály vezetőin, edzőin, a játékosokon a sor, hogy megmutassák, nemhiába kapták ezt a szép új otthont.*

S amikor Szabó Antal elvágta a kék-fehér szalagot, nagy taps köszöntötte a hivatalos megnyitásnak ezt a pillanatát. *Kelen Béla*, a Magyar Asztalitenisz Szövetség elnöke ugyancsak büszke arccal mondta: *„A csarnok bázisa lehet nemcsak a BVSC szakosztályának, hanem előrelendítheti a sportág további fejlődését is."*

Valóban segítheti, mert itt reggeltől estig a tehetségek tucatjai kapnak lehetőséget, hogy gyakoroljanak, ismerkedjenek meg a sportággal, amelynek szövetsége idén ünnepli 50. születésnapját, s a fél évszázad alatt sikert sikerre halmozott. *Gergely Gábor* európa-bajnoki ezüstérmes — éppen azon a napon kapta meg *Börzsei Jánossal* együtt az Érdemes sportolói jelvényt és oklevelet — a *Harangi Sándorral* tartott bemutatón ízelítőt adott a mai korszerű asztaliteniszből. És amikor a bajnokok elhagyták az asztalt, a jövő reménységei máris elfoglalták „helyüket", s az első napon későig pattogtak az asztalokon a kis fehér kaucsuk labdák.

Az ünnepség nagyszerű hangulatát még fokozta *Molnár Györgynek*, a szakszervezet titkárának, a BVSC elnökének a bejelentése, hogy a klub a magyar asztalitenisz-sport segítése érdekében *a csarnok használatát a válogatott csapatnak is felajánlja!*

„Nagyszerű ajándék ez ötvenéves szövetségünknek" — válaszolta a bejelentésre *Horváth Tibor* főtitkár.

Kozák Mihály

Két évtized a BVSC-ben

Bemutatjuk Gyerő Csabát, a BVSC vízilabdacsapatának kapitányát

A Déli pályaudvar területén, a sínek mentén áll egy épület. Rendeltetését tábla hirdeti: *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség.* Itt kerestem fel *Gyerő Csabát*, akit az uszodák világában Gyerő II-nek ismernek. A 32 éves sportember a BVSC OB I-es vízilabdacsapatának kapitánya.

Sportpályafutása nem szokványos. 1954-ben úszóként kezdte, de három évvel később *Laki Károly*, az ismert szakember áthívta a pólósokhoz és az ő keze alatt kezdett vízilabdázóvá formálódni. 1960-tól tagja lett a BVSC első csapatának és mind a mai napig egyetlen bajnoki mérkőzésről sem hiányzott.

1966-ban *Katona András*, a *Konrád* fivérek és *Molnár Róbert* mellett *Gyerő Csaba* is oroszlánrészt vállalt a bajnokság megnyerésében. Olyannyira, hogy a tehetséges hátvédre a válogatott szakvezetői is felfigyeltek. *Ezután 49 alkalommal a legjobbak között is bizonyíthatta tudását.*

Így lett *Európa-bajnoki* ezüstérmes, szerepelt a mini VB-nek beillő *Jadran Kupán* második helyet elért csapatban. Részt vett az előolimpián *Mexikóban* és még számos hazai és nemzetközi sikernek volt részese.

Közben mint MÁV-ösztöndíjas, elvégezte a *Műszaki Egyetemet.* 1967 óta jelenlegi munkahelyén dolgozik. Ezzel vissza is kanyarodtunk a mába.

— Úgy tudjuk, hogy munkahelyén számítástechnikai munkakörben dolgozik.

— Egészen pontosan számítástechnikai ügyintéző, vagy az új egységes elnevezés szerint munkatárs vagyok a szervező csoportban — magyarázza. — *Hivatásom újabb és újabb ismereteket követel, ezért folyamatosan képeznem kell magam. Ezen a munkaterületen a munka és a tanulás szétválaszthatatlan egymástól.* Szerencsére főnökeim és munkatársaim minden segítséget megadnak, hogy a tréningek és a mérkőzések mellett a munkahelyi feladataimat is maradéktalanul el tudjam végezni.

Ha már a múlt és a jelen szóba kerül, óhatatlanul beszélni kell a jövőről is.

— Addig játszom, amíg a csapatnak szüksége van rám, de utána sem akarok teljesen hátat fordítani a sportnak. Gyerekekkel akarok foglalkozni, akiknek tapasztalataimat átadhatom. És van még egy tervem, egy ifjú hölgyet, a kislányomat szeretném megtanítani úszni.

Ha teljes képet akarnék festeni Gyerő Csabáról, ide kívánkozik még két vélemény is.

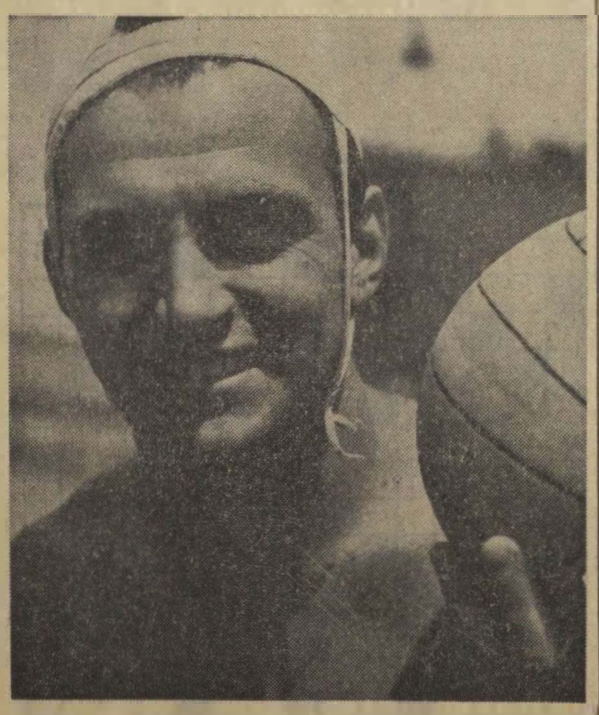
— Szerénységével, magatartásával Csaba példaképe lehet minden ifjú sportembernek. Munkáját mindig lelkiismeretesen, pontosan végzi. Sikereire mindannyian büszkék vagyunk — mondotta *Sztanó József* szervező csoportvezető, aki Csaba munkahelyi főnöke.

Babarczi Roland vezető edző így nyilatkozott:

— Játéktudása, tapasztalata nagy hasznára van csapatunknak. Még sokáig számítunk rá.

Amikor találkozónkat megbeszéltük, félig tréfásan, félig meglepődve megkérdezte „mivel szolgált rá", hogy írok róla? Remélhetőleg, röviden vázolt sportpályafutása választ adott a kérdésre.

Külkey Attila



Gyerő Csaba, a csapatkapitány.

Avar István színművész a Landler szocialista brigádklubban

A közelmúltban a Landler Jenő műszerész szocialista brigád vendége volt a művelődési ház szocialista brigádklubjában *Avar István*, a Nemzeti Színház művésze, országgyűlési képviselő, akinek a társaságában megjelent *Doba Ferenc*, a Nemzeti Színház párttitkára is.

A munkás-művész találkozó keretében nagyszerű, baráti hangulatú beszélgetés bontakozott ki. A kérdések csakúgy záporoztak, de Avar István állta az „ostromot", válaszai igen érdekesek, elgondolkoztatóak voltak. Elmondta, hogyan történik egy szerep formálása, a szereposztástól a bemutatóig. Beszélt a film szinkronizálásáról. Kifejtette, hogy milyen nehéz feladat egy-egy külföldi művész alakításához magyar hanggal úgy hozzájárulni, hogy a szinkron tökéletes legyen.

A baráti találkozón a brigádtagok ajándékkal kedveskedtek a művésznek és tiszteletbeli brigádtaggá választották, amit örömmel fogadott.

A találkozó végén még egy rövid beszélgetésre is sor került, melyen részt vett Doba Ferenc, a Nemzeti Színház párttitkára, *Simon László*, a Landler Járműjavító szb-titkára. *Sándor Géza*, a művelődési ház igazgatója és amelyen elhatározták, hogy a közeljövőben megalakítják a üzemben a Nemzeti Színház Baráti Körét.



Avar István a színészi hivatásról beszél

MÁJUS 27-TŐL

Nagykanizsát és Zalaegerszeget is bekapcsolják a konténer-hálózatba

A MÁV konténerfejlesztési programjában legutóbb április 2-án *Salgótarjánt* kapcsolták be az országos hálózatba. Ezzel 13-ra növekedett a hazai konténert feladó, illetve fogadó állomások száma.

A vasút szállítótartályos fuvarozásának fejlesztése ezzel természetesen nem fejeződött be, mert *május 27-én ismét két várost, Nagykanizsát és Zalaegerszeget is bekapcsolják az országos konténerláncba.* Ettől kezdve ebbe a két városba is naponként érkeznek, illetve indulnak konténerszállítmányok.

Az első szállítmányban Józsefvárosból mosószereket, ruhaneműket, műszaki árukat, étolajat, visszafelé pedig palackozott bort, tv-képcsöveket, villanyégőket és öblösüveg árukat küldenek a fuvaroztatók.

A konténerek házhoz szállítását ez esetben is a MÁV a helyi Volán Vállalattal együttműködve bonyolítja le. (s.)

Lakáscsere

— Elcserélném egyszobás (előszobás, konyhás, kamrás fürdőszobás) zöldövezeti, 214 forint bérű, Zugligeti legszebb helyén fekvő komfortos lakásomat hasonló, de nem magasiati helyen levő budapesti lakásra, betegség miatt. Címem: Martényi Pál nyugdíjas, Bp, XII., Remete u 18. fszt. 3.

— Bag megállóhelyen levő szolgálati lakásomat — 2 szoba, mellékhelyiségek, valamint 400 négyszögöl gyümölcsös elcserélném budapesti lakásért. Érdeklődni lehet: 83—21-es telefonon 8—15 óra között.

— Budapest központi helyén levő 2 szobás, komfortos lakásomat elcserélném vasutas dolgozóval másfél, esetleg egy szoba komfortos lakásra Budapest területén. Cím: Neudlein Ernő, 1155 Budapest, XV., Bem u 2.

— Budai 1 szoba komfortos lakásomat elcserélném óbudai vagy zugligeti 1 szoba komfortosra. MÁV alkalmazottal. Érdeklődni lehet: hétfőtől péntekig a 358—599 telefonon, 8,30—15,30 óra között.

— Elcserélném budai 1 szoba komfortos lakásomat (Óbuda vagy Krisztina) szoba-konyhás, vagy garzonra csak vasutassal. Érdeklődni lehet: hétfőtől péntekig a 358—599 telefonon, 8,30—15,30 óra között.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti: a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

A szerkesztőség üzeni

Sepsi Gyula, Pál István Miskolc; Mándity Istvánné Oroszlány; D. Tóth Sándor Kecskemét; Kocsis Sándor Karcag; Sztrókay József Abony; Pintér Lajos Vácrátót; Murányi Tibor Bánréve; Sziládi Sándor Szeged; Pacz József Curtici; Halász István Záhony; Szűcs Ferenc Hatvan; Bognár Károly Tapolca; Bódogh Mihály Dombóvár; Várfalvy Gyula Nagykanizsa: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Földi József Szolnok; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Nagy Zoltán Győr: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

— **Váróhelyiség épül Szőnyben.** A vasútállomáson kerítés választja el egymástól az átmenő fővágányokat. Az utasoknak a Duna felőli oldalon, rossz idő esetén is a szabadban kellett várakozniuk a vonatra, mert a község felől van a felvételi épület. A nagyközség tanácsa közösen a budapesti igazgatósággal, két részből álló váróhelyiség építését határozta el a Duna felőli oldalon.

— **Kiváló ifjúmunkások.** Nagykanizsa állomáson tíz fiatal vasutas vett részt a kiváló cím elnyerésért indított mozgalomban. Közülük 4—4 fiatal a Szakma Ifjú Mestere, illetve a Kiváló Ifjúmunkás, ketten pedig a Kiváló Ifjú Szakmunkás címet nyerték el, a vele járó pénzjutalommal.

— **36 évi szolgálat után nyugalomba vonult** Andor Ferenc, a tapolcai vontatási főnökség főmozdonyvezetője. A kiváló szakembert úgy ismerték, hogy sohasem maradt „fekve" a gőzmozdonya, ami azt jelentette, hogy mindig betartotta a menetrend vastörvényét. Amikor egyszer megkérdezték tőle, minek tulajdonítható ez, szelíden annyit válaszolt: érteni kell a tüzeléshez.

— **A lillafüredi erdei kisvasúton, május 4-én életbe lépett a nyári menetrend.** A Miskolcról Lillafüredre és a Garadna-völgyében fekvő Pisztrángos-telepig közlekedő erdei vasúton hétköznap 4, vasárnap és ünnepnapokon 8 vonatpár szállítja az utasokat.

— **Elismerés a legjobbaknak.** Eger vasúti csomópont a múlt évben végzett eredményes munkájáért dicsérő oklevél elismerésben részesült. Az oklevél átadása alkalmából rendezett ünnepségen 25 vasutas kapott Kiváló Dolgozó oklevelet, 13 szocialista brigád megkapta a jelvény arany, ezüst, illetve bronz fokozatát, 4 fiatal a Szakma Ifjú mestere, 10 pedig Kiváló Ifjúmunkás elismerésben részesült.

— **Családi est Nagykanizsán.** A csomópont nyugdíjas helyi csoportjának vezetősége a gazdasági és mozgalmi szervekkel közösen vacsorával egybekötött családi estet rendezett a nyugdíjas vasutasok részére.

— **Tizennégy motorvonat** készül a Görög Államvasutak rendelésére a Ganz-MÁVAG-ban. Az erről szóló szerződést a közelmúlt napokban írták alá a magyar vállalat és a görög vasutak képviselői. Az 1975-ig szállítandó motorvonatok és a szükséges pótalkatrészek értéke 8 millió dollár.

A Hivatalos Lapból

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

A 18. számból: 103800/1974. A Magyar Államvasutak forgalmi rendszámmal ellátott közúti gépjárműveinek használata.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Vasútvillamosítási munkáinkhoz felveszünk vasipari szakmunkásokat, segédmunkásokat.

Műhelytelepünkre:

Rákos állomásra.

Jó kereseti lehetőség, állandó szabad szombat.

MÁV VILLAMOS FELSŐVEZETÉK ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

Budapest X., Kőbánya-Felső pu.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. JÚNIUS 1.

SOPRON—GYSEV:

Épül az állomás új felvételi épülete

A GYSEV vendéglátó szolgálata március 15-én vette át a soproni határátkelőt. Az épület mögé 80—100 személyes büfét építtet. A terveket már készíti a GYSEV tervezőcsoportja. Ezt a beruházást az ünnepi hetekre szeretnék átadni. A határátkelő irodai helyiségeiben jelenleg nincs hangosítási lehetőség, ezen is változtatni akarnak, mert az utasok tájékoztatása a határátkelő forgalmának egyik alapvető feltétele.

A GYSEV-állomás építkezése is megkezdődött Sopronban. Az építőipari vállalat és az alvállalkozók hamarosan befejezik a közműkiváltást. Ez év második felében az alapozást és a felvételi épület szerkezeti építését kezdik meg.

Három éve épül *Sopron keleti rendezőpályaudvara.* A vasútépítési munkákat a celldömölki építési főnökség, a magas építményeket pedig a Győr-Sopron megyei Állami Építőipari Vállalat dolgozói végzik. A 9 vágányos rendező- és rakodó pályaudvaron kétszer hatvantonnás vágányhídmérleg is lesz. Erre a pályaudvarra telepítenek egy 2600 négyzetméter alapterületű fedett vámraktárt is, amely közúton és vasúton egyaránt megközelíthető.

A rendezőpályaudvar az év végére készül el.

Pécsi tervek a népesedéspolitikai határozatok megvalósításának segítésére

A SZOT Elnöksége, amikor meghatározta a népesedéspolitikai célkitűzésekből adódó szakszervezeti feladatokat, felhívta a szakszervezeti szervek figyelmét arra, hogy dolgozzák ki a célkitűzések végrehajtását segítő intézkedési terveiket és azt rendszeresen ellenőrizzék.

A pécsi területi bizottság társadalombiztosítási bizottsága a közelmúltban felmérést végzett, melyből kitűnik, hogy a múlt évben — az előző esztendőhöz viszonyítva — *32,1 százalékkal csökkent a gyermeggondozási segélyt igénybe vevők száma.* 1972-ben 240-en, 1973-ban csak 163-an vették igénybe a segélyt. Nem emelkedett a háromgyermekes családok száma, valamivel több a négygyermekes család, mint egy évvel korábban. A többgyermekes vasutas családok száma viszont csökkent.

A társadalombiztosítási bizottság örömmel állapította meg, hogy a vasutas gyermekintézmények egyre korszerűbbek, szebbek. Ez annak is köszönhető, hogy a szocialista brigádok patronálják az óvodákat, s a brigádtagok — szabad idejüket feláldozva — sokat dolgoznak azért, hogy a gyermekek jó körülmények között lehessenek.

A területi bizottság a közelmúltban úgy határozott: *tovább kell folytatni a gyermekintézmények korszerűsítését, és lehetővé kell tenni, hogy a többgyermekes családok gyermekei az elhelyezésnél előnyt élvezzenek.* Ugyancsak előnyben részesítik a lakások elosztásánál és a lakásépítési kölcsönök elbírálásánál a több gyermek nevelését vállaló szülők lakásproblémáinak megoldását.

Azt is megállapították, hogy a vasútnál dolgozó édesanyák közül sokan azért nem veszik igénybe a gyermekgondozási segélyt, mert tartanak attól, hogy *a három év kiesés a munkából szakmailag hátrányt jelent.* Ezért a szakszervezet most azt szorgalmazza, hogy biztosítsák a gyermekgondozási segélyt igénybe vevő nők szakmai továbbképzését a gyermekgondozás évei alatt is, ha azt a szülési szabadságon levő édesanya igényli.

Arról is szó esett, hogy a vasutas szülők gyermekeivel *foglalkozzanak többet a vasutas sportegyesületek, s a vasutas művelődési házakban legyenek rendszeresek a gyermekfoglalkozások.* Vezessék be a pályaválasztási tanácsadást, ismertessék meg a felnövekvő nemzedékkel a vasutat, a vasutas munkahelyeket, hogy minél többen lépjenek szüleik nyomdokába —, válasszák élethivatásul a vasutas életet.

K. L.

Felújítják a nemzetközi fővonalakat

Szombathelyen üléseztek a KGST közlekedési munkabizottságai

Május 8-tól 12-ig Szombathelyen tartotta hatodik együttes ülését a KGST Közlekedési Állandó Bizottságának és a Gépipari Állandó Bizottságának Vasúti Járműipari Szekciója. Az ülésszakon bolgár, cseh, német, lengyel, jugoszláv, kubai, szovjet, mongol, román és hazai szakemberek, összesen százan vettek részt.

Az ünnepélyes megnyitót a vendéglátó házigazda, *dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi igazgatóság vezetője tartotta. Beszédében megemlékezett a KGST 25. évfordulójáról.

Az ötnapos programban számos olyan kérdés egyeztetése szerepelt, amely *jelentős a vasúti közlekedés fejlesztése, korszerűsítése, nagy teljesítményű járművekkel való ellátása szempontjából.* Például egyeztették a vasúti teherkocsik szabványosítását, a vasúti személykocsik átvételi feltételeit, a 200 kilométerig terjedő sebességgel közlekedő vasúti járművek fejlesztésével kapcsolatos követelményeket.

Az ülésszak második felében a két szekció külön-külön tanácskozott. A vasúti járműipari szekció főleg munkatervek kidolgozásával, a vasúti szekció pedig a szocialista gazdasági integráció komplex programjának végrehajtásával foglalkozott. *Kidolgozta a KGST-tagállamok nemzetközi vasúti fővonalainak pálya- és állomásrekonstrukciós programját.* Ez hazánkat különösen érinti, mivel vasúti fővonalaink Európa közepén fontos tranzitutak és az úgynevezett *„fordítókorong"* szerepét töltik be. Több intézkedést hoztak a határátkelőhelyek forgalmának, a külkereskedelmi áruszállításoknak a meggyorsítására. *Rögzítették 1975—76-ra a vasúti közlekedés műszaki-tudományos együttműködés programját.* Ezenkívül a részvevők meghallgatták a korszerű pályaépítő gépek prototípusainak kísérleti eredményeiről szóló beszámolót, s döntöttek néhány új vegyi áru szállítási feltételeiről.



Az együttes ülés jegyzőkönyvét május 16-án magyar részről Szücs Zoltán vezérigazgatóhelyettes írta alá
(Laczkó Ildikó felvétele)

Új lehetőségek a politikai oktatásban

Az 1973/74. évi szakszervezeti politikai oktatás végetért. A tapasztalatok, a foglalkozások eredményeinek feldolgozása a következő napok feladata. Ezzel párhuzamosan hozzá kell fogni a következő oktatási év előkészítéséhez. Újabb erőfeszítésre lesz szükség, hogy a bizalmiak és a propagandisták, megfelelő agitációs érvek felsorakoztatásával meggyőzzék a dolgozókat a politikai oktatás jelentőségéről.

Az 1974/75-ös oktatási évre való felkészülés differenciáltabb munkát igényel. Indokolja ezt az a körülmény, hogy az előző évekhez viszonyítva sok a változás. Ezekről a tartalmi és technikai változásokról tájékoztatjuk olvasóinkat.

Az első és legfontosabb változás az előzőekkel szemben az, hogy a három témakör mellé negyedikként *„A bejáró dolgozók politikai konzultációja"* című előadássorozat. ötödikként pedig a *„Szakszervezeti ifjúsági fórum"* című témakör kerül a választási lehetőségek közé. Célja, hogy azokon a helyeken, ahol közlekedési nehézségek miatt a bejárókat eddig nem lehetett semmiféle politikai oktatásba bevonni, most lehetőség nyílik arra, hogy részükre konzultációs foglalkozásokat szervezzenek. Ezen a tanfolyamon egy alkalommal két témát lehet feldolgozni, s így tulajdonképpen három foglalkozáson megvitatható az egész anyag.

A „Szakszervezeti ifjúsági fórum" a napi munkába újonnan bekapcsolódott, a szakszervezeti élettel ismerkedő fiatal munkások mozgalmi és munkahelyi életbe való beilleszkedésének megkönnyítését szolgálja.

Másik fontos változás, hogy a *„Társadalmunk időszerű kérdései"*, valamint a *„Munkahelyi élet időszerű kérdései"* tanfolyamokon a megadott kilenc előadásból csak három a SZOT által kötelező feldolgozásra előírt téma, a másik hármat a fennmaradó hat témából lehet kiválasztani. *„A bejáró dolgozók politikai konzultációja"* című tanfolyam az előzőekben megjelölt két tanfolyam három-három kötelező feldolgozásra előírt hat témáját tartalmazza.

Az elmúlt évek során nagyon sok hallgató részéről hangzott el az a kérés, hogy szeretnék megkapni a kiadott tananyagot. Most egészen csekély anyagi áldozatvállalással erre is lehetőség nyílik. *A következő három előadás anyagát tartalmazó brosúrát 4,50 forintért minden hallgató megrendelheti.* A megrendelés formájára, módjára a szervezést végző bizalmiak, valamint a szakszervezeti bizottságok adnak tájékoztatást. A tananyag birtokában a hallgatók felkészülhetnek a foglalkozásokra, tartalmasabbá tehetik az anyag felett kibontakozó vitát.

A változások között kell megemlíteni, hogy a SZOT elnökségének határozata előírja egy egységes *„Oktatási napló"* vezetését. A napló beszerzése az alapszervezetek kötelessége. E naplóba a foglalkozások után a propagandisták bevezetik az elhangzott észrevételeket, érdemi javaslatokat, felvetett problémákat. A rendszeres vezetés révén biztosított a dolgozók politikai hangulatának figyelemmel kísérése. Lényegesen segíti a napló az információszerzést és az így szerzett problémákra való reagálást.

A módosítások a szakszervezeti politikai oktatásban évről évre jelentkező fejlődést hivatottak szolgálni. A változások megismerése, a szervező munkában való felhasználása a következő időszak egyik legfontosabb feladata. Az elmúlt években kialakult formák és módszerek változatlanok. A politikai oktatással kapcsolatos, a részletes teendőket tartalmazó feladattervet a vasutasok szakszervezete kultúrnevelési és sportosztálya már elkészítette és azt a területi bizottságok rendelkezésére bocsátotta.

A szakszervezeti politikai oktatásban az elmúlt évek során elért eredmények kötelezik a vasutas dolgozók minden évben példamutatóan kapcsolódjanak be az oktatásba, számuk évről évre emelkedett. Az újabb lehetőségek kihasználásával a további sikeres munkát erősíthetjük.

T. B.

Háromnapos vezetőtovábbképző a vontatási telepek irányításáról

A *Közlekedéstudományi Egyesület* vasútgépészeti szakosztálya és székesfehérvári területi szervezetének vasútgépészeti szakcsoportja, amely eddig is számos tanújelét adta annak, hogy szívén viseli a vasút problémáit (legutóbb annak megvitatására rendezett ankétot, miként járulhat hozzá a vasút a környezetvédelemhez) május 21—23 között szemináriumot rendezett *Balatonvilágoson* a vontatási telepek korszerű vezetése és irányítása címmel.

Amint a címből is kitűnik, a háromnapos összejövetelnek vezetőtovábbképzés jellege volt. Napjaink egyik legfontosabb feladata, hogy a gazdasági vezetők, a vezetéstudomány legkorszerűbb ismereteinek birtokában, a vezetési színvonal emelésével, az információs és a döntési rendszer állandó tökéletesítésével támasszák alá utasításaikat és azok végrehajtását. Ezt célozta a balatonvilágosi háromnapos szeminárium is. Ennek a törekvésnek a szellemében nyitotta meg az összejövetelt *Mezei István* vontatási főnök, a KTE székesfehérvári területi szervezetének titkára és ennek megfelelően tartotta meg a bevezető szemináriumi foglalkozást *Maráz Béla*, a 7. szakosztály vezetője a vontatási telepek korszerű irányításáról. A három napon naponta két-két előadás hangzott el, mindegyiket konzultáció követte.

A XI. pártkongresszus tiszteletére

Szocialista szerződés a MÁV Péceli Továbbkezelő Kórházzal

Az *északi járműjavító* szocialista brigádjai a XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulása 30. évfordulója tiszteletére elsők között kezdeményeztek szocialista munkaversenyt. A brigádok többsége azóta kiegészítő vállalásokat, újabb munkafelajánlásokat tett. Sajátos kezdeményezést indított el a *Máté Zoltán* vezette *„Ságvári Endre"* brigád. Elhatározták, hogy különböző szakipari munkák végzésével segítik a *MÁV Péceli Továbbkezelő Kórház* orvosainak és egészségügyi dolgozóinak munkáját. A feladatok megbeszélése után szerződésbe foglalták *és vállalták, hogy a kórház területén lévő kerti padokat, székeket, asztalokat felújítják és újramázolják.* Részt vállalnak a készülő virágház lakatos, hegesztő és egyéb munkáinak elvégzéséből.

A kórházban dolgozó brigádokkal nemcsak munka közben találkoznak, hanem közösen alakítják ki a kulturális programot is. Ez évben két esetben látogatnak el színházba, egy alkalommal társas kirándulást szerveznek. A kórház orvosai a brigád részére két egészségügyi előadást tartanak.

A megkötött szerződés mindkét fél részéről arra irányul, hogy a vállalás hasznos legyen, mind a brigádok, mind a kórház részére, melynek eredményét elsősorban a gyógyuló betegek érzik majd.

Máté Zoltán brigádvezető elmondotta, hogy brigádja nagy tisztelettel és figyelemmel kíséri az orvosok és az egészségügyi dolgozók munkáját, mely arra irányul, hogy a megbetegedett dolgozók mielőbb visszatérjenek családjuk körébe, munkatársaik közé.

A „Ságvári Endre" szocialista brigád kiegészítő vállalása — a ténylegesen kimutatható forinteredményén túl — azt igazolja, *hogy a mozgalomnak jelentős ember- és tudatformáló hatása van,* amely egyre több szocialista kollektíva munkájában válik meghatározó tényezővé.

Molnár László

Találkozás Hortensia Allende asszonnyal

A közelmúltban néhány napot hazánkban töltött *Hortensia Allende* asszony, a tragikus sorsú chilei elnök felesége. A személyét körülvevő rokonszenv megnyivánulások legkülönbözőbb jeleivel találkozhatott. A fáradhatatlan, törékeny asszony szinte erejét felülmúló energiával érvel, agitál, országról országra. Minden lehető alkalmat kihasznál arra, hogy súlyos helyzetbe került népének újabb barátokat, s még szélesebb körű szolidaritást szerezzen.

Május 18-án a *Külügyi Szállóban* találkozott a *Salvador Allende* nevét viselő szocialista brigádok, kollektívák képviselőivel. A fogadáson megjelent *Sebestyén Nándor*, az Országos Béketanács főtitkára is. Erre a közvetlen, családias beszélgetésre kapott meghívást a *MÁV Anyagvizsgáló Főnökség* Salvador Allende nevét viselő mozdonyátvevő szocialista brigádjának vezetője, *Tóth Péter* és *Rozsáli Oszkár*, a főnökség párttitkára.

Hortensia Allende meghatott szavakkal köszönte meg a kollektívák képviselői által átadott üdvözleteket, ajándékokat, s a jókívánságokat, melyekkel harcos munkájához további erőt, egészséget kívántak. Kijelentette, hogy a könnyek, melyekkel pohárköszöntője közben birkózott, nem a gyengeség jelei. *A szeretet, a szolidaritás, az együttérzés ezernyi jele hatotta meg, mellyel hazánkban mindenhol találkozott.*

A kötetlen beszélgetés alkalmával derült ki, hogy a vasutasok üdvözletét, jókívánságait tolmácsoló szocialista brigád az országban az elsők között volt, amely Salvador Allende nevét vette fel. A *Magyar Rádió* munkatársának kérdésére Tóth Péter és Rozsáli Oszkár elmondták, hogy a névválasztást viták előzték meg. 1972 végén nem volt világos, hogy miként alakul a helyzet Chilében, hogyan fejlődik a *Népi Egység Kormánya* és vezetőjének útja, politikája. S hogy e kis közösség mégis kitartott a maga választotta név mellett, az azt a bizalmat tükrözte, hogy Salvador Allende hű maradt elveihez, következetesen végrehajtja népének akaratát.

A MÁV Anyagvizsgáló Főnökség Diesel-mozdony átvevő Salvador Allende brigádja szorgalmas munkával teljesítette vállalását. 1973. évi munkájuk értékelése alkalmával elnyerték a *Szocialista brigád* megtisztelő címet. S a cím mellé most brigádnaplójuk első oldalán névadójuk özvegyének sajátkezűleg írt kedves sorai is olvashatók.

Gulyás Pál emlékest

Május 14-én Debrecenben a *Vasutas Dolgozók Szocialista Brigádklubja* ünnepi ülés keretében emlékezett meg *Gulyás Pál* költő halálának harmincadik évfordulójáról. Az ünnepségen *Halmos Sándor* mondott ünnepi beszédet. Méltatta a költő pályafutását, tanári tevékenységét, emberi magatartását. A beszédet követő irodalmi műsort a költő gazdag vershagyatékából állították össze.

Tudósítóink írják:

A vezetők nagyra értékelik a vasutas fiatalok helytállását

Levelek, tudósítások az ifjúsági parlament helyi tanácskozásairól

„Jobb munkával, nagyobb tudással a szocialista Magyarországért!" — Ennek a jelmondatnak a szellemében tanácskozott a budapesti vasútigazgatóságon dolgozó fiatalok parlamentje, amelyen több mint 200 részvevő jelenlétében *Balassa István* igazgatóhelyettes számolt be az ifjúsági törvény megvalósításának tapasztalatairól és a további tervekről.

A vezetők kötelessége

Az igazgatóhelyettes bevezetőjében méltatta az ifjúsági törvényt, amelynek sajátossága, hogy megvalósítása, illetve végrehajtása nemcsak a társadalom egyes rétegeire, hanem annak egészére ró feladatokat és hárít felelősséget. Sajátossága ennek folytán az ifjúsági törvénynek, hogy a fiatalokról való eddigi „spontán törődést" *az állami, gazdasági, hivatali, szakszolgálati vezetők előírt kötelességévé tette*, s ezt a kötelezettséget a MÁV területére szóló miniszteri végrehajtási utasítás rendelkezései alapján is számonkérik.

Balassa István ezután ismertette azokat az eredményeket, amelyekkel az igazgatóság dolgozói 1973. évi jó munkájuk nyomán második helyezést értek el az igazgatóságok közti munkaversenyben. Mindezért elismerés illeti a tanácskozáson megjelent fiatalokat is.

A beszámoló — miután vázolta, hogy az elmúlt évben 31 millió forinttal fejlesztették a béreket — *név szerint* említette meg azokat az ifjú vasutasokat, akiknek hozzáértő, lelkes munkájára, új iránti fogékonyságára az igazgatóság vezetői is felfigyeltek, és akiket ezért külön anyagi elismerésben vagy jutalomban, esetleg más kedvezményben részesítettek. A sok-sok név említése, pontosabban az érdemek, eredmények névre szóló felsorolása volt az igazgatóhelyettes beszámolójának egyik legfőbb értéke. Ezek után még meggyőzőbben hangzott a beszámolónak az a része is, hogy „az igazgatóság káder-utánpótlásánál mind nagyobb figyelmet fordítunk a vezetésre alkalmasnak ígérkező fiatalok kiválasztására. *Törekszünk arra, hogy mind több ifjú vasutas kerüljön központi munkakörbe, és mind nagyobb feladatokkal bízzuk meg a jól felkészült fiatalokat, s ezáltal is biztosítsuk igazgatóságunk központjában az elvégzendő munka magas színvonalú végzését.*"

Az igazgatóhelyettes részletesen ismertette a fiataloknak nyújtott társadalmi, szociális juttatásokat is, a KISZ-szervezettel közösen kidolgozott tervek valóra váltásának módozatait. A tartalmas beszámoló méltán teremtett kedvező hangulatot az ifjúsági parlament napestig tartó vitájához, amely végül is további lendületet adott a következő időszak ifjúságpolitikai feladatainak végrehajtásához.

A magnetofonra felvett hozzászólások nyomán *mintegy 300 gépelt oldalas jegyzőkönyv készült*, s a megvalósuló javaslatok bizonyítják majd, hogy az igazgatóságon lezajlott ifjúsági parlament valóban elérte célját. A fiatalok nemcsak jogaikhoz ragaszkodnak, hanem kötelességeiket is ismerik.

Hiányos iskolai végzettséggel?

A vasúti szolgálati helyeken országszerte ifjúsági parlament néven megtartott tanácskozásokról lapunk tudósítói számos levelet küldtek. Az alábbiakban ezekből a tudósításokból közlünk részleteket.

Rostás Klára írja Szentes állomásról: „A nálunk dolgozó vasutasok 29.2 százaléka, pontosan 86 fő, harminc éven aluli fiatal. A meghívott vendégekkel együtt százöten vettünk részt az ifjúsági parlament tanácskozásán, *s nagy érdeklődéssel hallgattuk meg állomásfőnökünk érdekes, színvonalas beszámolóját.* Az azt követő 23 felszólalást a beszámolóval egyetértésben állapította meg, hogy a fiatalok többsége becsületesen tanul, dolgozik, teljesíti a haza, a társadalom iránti kötelességét. Az idősebb és a fiatalabb vasutasok szoros együttműködése, jól végzett munkája révén kapta meg csomópontunk április végén a *Vezérigazgatói dicséretet*..."

Petrik László technikus, a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség dolgozója tudósításából kitűnik, hogy az ifjúsági parlament helyi tanácskozásán harmincheten képviseltek az oda tartozó 128 fiatalt. A részvevőket — köztük *Németh Sándornét*, a szegedi igazgatóság II. osztályának helyettes vezetőjét — *Seres Sándor* mérnök köszöntötte a KISZ-szervezet nevében, majd *Szappanos János*, a főnökség vezetője tartott vitaindító előadást.

„A fiatalok munkájával, magatartásával elégedettek vagyunk, s helytállásukra a jövőben is számítunk — hangzott többek között a beszámolóban. — Hiba azonban, hogy még nálunk is akad 32 fiatal, akik nem végezték el az általános iskolát. A jelenlevőktől várjuk a javaslatot, hogyan oldjuk meg ezeknek a dolgozóknak a mielőbbi beiskolázását." Az ilyen és ehhez hasonló gondok nyomán *Czeglédi Ernő* KISZ-titkár szólalt fel elsőnek, majd követte őt a gépesített mozgó pályamesteri szakasz fiataljainak képviseletében jelenlevő *Sáfrány Sándor* és a többi felszólaló.

A Szakma ifjú mestere címért

Székesfehérvár állomásról *Varga József* így ír:

„Ifjúsági parlamentünk 70 részvevőjének tanácskozását ünnepélyessé tette, hogy közösségünk 1973. évi teljesítményei alapján elnyerte a *Kiváló csomópont* kitüntetést. Idei, eddigi eredményeink is ehhez méltóak, ám az elért szint tartása, a jövő feladatainak elvégzése mindjobban a fiatalokra hárul, akik jelenleg az állomás dolgozóinak 18 százalékát alkotják. *Szabó Miklós* állomásfőnök ebből a szempontból határozta meg beszámolójában a tennivalókat. Megállapította többek között, hogy *az újonnan felvett dolgozók többsége már az első szakvizsga letétele előtt kilép a MÁV szolgálatából, s ez is intő tanulság a jövőre nézve.* Az állomás vezetőségének önkritikájaként hangzott el a beszámolóban a *Szakma ifjú mestere* címért folyó verseny elhanyagolása, amelyen hamarosan változtatni kell, ezenkívül még több olyan tervet ismertetett az állomásfőnök, amit a fiatalokkal — a fiatalok érdekében — szeretne megvalósítani a gazdasági vezetés.

A nagy tetszéssel fogadott vitaindító előadást 14 hozzászólás követte, közben több fiatalnak ez alkalommal adták át a jó munkával kiérdemelt Kiváló dolgozó kitüntetést, illetve a pénzjutalmakat."

Szűcs Ferenc tudósítása a *Hatvan* állomás nagy-oktatótermében mintegy száz fiatal részvételével rendezett ifjúsági parlamentről adott képet. Erre a tanácskozásra *Gödöllő, Pásztó, Jászberény* állomás fiataljai is elküldték képviselőiket, majd *Soós Károly* állomásfőnök vitaindító előadása és az azt követően elhangzott 18 felszólalás után négy pontból álló határozati javaslatot fogadtak el a részvevők. Többek között különböző társadalmi munkák elvégzésére tettek vállalásokat a fiatalok, ugyanakkor táviratban követelték a chilei hazafiak szabadon bocsátását, a Chilében uralkodó terror megszüntetését.

Meggyőző filmkockák

A szentesi vontatási főnökségnek a makói teleppel együtt 300 dolgozója van, ebből csaknem 120 a 30 éven aluli fiatal — írja *Fábján Sándor*. — A fiatalok helyzetéről, munkahelyükről, szórakozási lehetőségükről esett szó a napokban megtartott ifjúsági parlamenten.

Az elnöki megnyitó után *Lóki Béla*, a vontatási főnökség vezetője ismertette az elmúlt gazdasági év és az ifjúsági törvény végrehajtásának eredményeit, majd a megnövekedett szállítási feladatokról beszélt. A gazdasági eredmények értékelésénél külön kiemelte a fiatalok munkában való helytállását, méltatva, hogy nem kis részük volt abban, hogy az elmúlt évi teljesítményük alapján a csomópont *vezérigazgatói elismerésben* részesült. A beszámoló számot adott arról is, hogy a főnökségnél az általános műveltség megfelel a követelményeknek, amit bizonyít az a tény is, hogy *a 120 fiatalból mindössze három nem rendelkezik az általános iskola nyolc osztályával.* Jelenleg állami oktatásban 17-en tanulnak. Szakmailag is többen képezik magukat. Az elmúlt évben négyen a *Szakma ifjú mestere*, ketten a *Kiváló ifjú szakmunkás* címet szerezték meg.

A beszámoló után rövid filmvetítés következett. A fiatalok munkájáról, szórakozásáról a filmen látottak alapján is meggyőződhettek a részvevők. Ezután került sor a vitára.

Nem elég csak toborozni, meg is kell tudni tartani a fiatalokat

Élénk vita jellemezte a Miskolc-Tiszai pályaudvar ifjúsági parlamentjét

Miskolcon a Tiszai pályaudvar fiataljai a Vörösmarty Művelődési Házban rendezték ifjúsági parlamentjüket. *Pásztor Zoltán* állomásfőnök adott számot arról, hogyan hajtották végre az ifjúsági törvény alapján készített intézkedési tervben megjelölt feladatokat. Nehéz lenne összefüggő képet adni a vitáról, ezért — a beszámoló és a hozzászólások alapján — néhány téma köré csoportosítjuk az elhangzottakat.

Elismerik munkájukat

A beszámolóban az állomásfőnök megállapította, hogy a fiataloknak jelentős szerepük van abban, hogy az 1973. évi eredmények alapján elnyerték a *Kiváló csomópont* címet. A Tiszai kollektívájának eredményes munkájához hozzájárult az a 268 fiatal is, akik az állomáson dolgoznak. *A 30 éven aluliak 60 százaléka leány és fiatalasszony.*

Nemcsak a főnök veszi észre, hogy a körülötte dolgozó fiatalok jó munkát végeznek, hanem az utazóközönség is. *Gál Sándor*, a miskolci igazgatóság osztályvezető helyettese mondta el hozzászólásában, hogy egyre több olyan levelet kapnak, amelyekben *az utasok dicsérik a fiatal jegyvizsgálók udvariasságát, szolgálatkészségét, a kocsik belső és külső tisztaságát.* Ez utóbbi a kocsitakarító brigádok jó munkáját is dicséri. A teherszállítási feladatok végrehajtásáért ugyancsak elismerést érdemelnek a csomópont dolgozói. Annál is inkább, mivel *az igazgatóság áruszállítási forgalmának 60 százalékát Miskolc-Tiszai pályaudvar bonyolítja le.*

Annak ellenére, hogy a fiatalok becsülettel helytállnak a munkában, a csomópont dolgozói közül kevesen vesznek részt a KISZ által meghirdetett „kiváló" mozgalmakban. A *Szakma ifjú mestere*, a *Kiváló ifjú szakmunkás* és a *Kiváló ifjú munkás* mozgalomban mindössze 9 fiatal vett részt eredményesen.

A hosszú távollét nem vonzó

Amikor a parlament megkezdte munkáját, még úgy tűnt — legalábbis a beszámoló alapján —, hogy a Tiszai pályaudvaron alig-alig van ifjúsági szocialista brigád. A vita során azonban tisztázódott, hogy *nemcsak azok a brigádok számítanak ifi brigádnak, amelyekben minden dolgozó 30 éven aluli.* Ha a brigádtagok több, mint a fele fiatal, akkor a kollektíva ifjúsági szocialista brigád lehet, természetesen, ha teljesíti a címmel együtt járó kötelezettségeket.

Sok szó esett a tanácskozáson a szakmai ismeretek bővítéséről is. Az volt a parlament résztvevőinek a véleménye, hogy csak olyan szakvizsgák letételére kötelezzék a *fiatalokat, amelyek a rájuk bízott feladatok elvégzéséhez szükségesek.* Arról is szóltak, hogy segédtiszti tanfolyamra jobb kiválasztás alapján küldjék a fiatalokat. Olyanok kerüljenek tanfolyamra, akik tanulmányaik befejezése után valóban alkalmasak arra, hogy segédtiszti munkaköröket töltsenek be.

A szolgálati főnökök úgy látják, hogy a szakközépiskolai érettségivel a vasúthoz kerülő fiatalok jó hatással vannak munkatársaikra. A helyi önállósító vizsga letétele után felelős beosztásokban is jól megállják a helyüket.

Ennek az ifjúsági parlamentnek is visszatérő problémája volt: *nem elég csak toborozni a fiatalokat, hanem olyan munkakörülményeket kell teremteni, hogy jól érezzék magukat azok, akik a vasutaséletet választották hivatásul.* A MÁV-nak 22 ezer olyan fiatal dolgozója van, aki most ismerkedik munkahelyével és még öt évnél kevesebbet töltött a vasútnál. Közülük szép számmal dolgoznak Miskolcon. A nevükben beszélt *Várhegyi Judit*, aki egy éve a MÁV dolgozója. Nagyon jól érzi magát, a fizetésével is elégedett, de úgy látja, hogy a nagy leterhelés és a hosszú távollléti idő nem vonzó. Ez az oka annak, hogy sokan rövid idő eltelte után megválnak a vasúttól. Amíg 4—5 kocsi jut egy jegyvizsgálóra, nem lehet minőségi munkát végezni. Azt is felvetette, hogy többet fordíthatna a MÁV szociális létesítmények építésére.

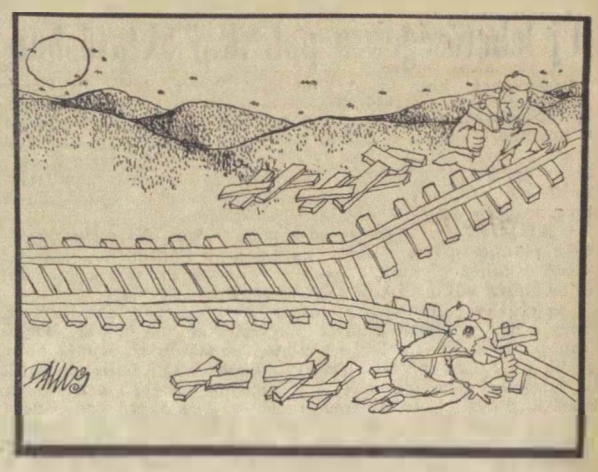
Jakab Istvánné arról szólt, hogy a rendezőpályaudvaron nincs külön női öltöző és hiányosak a tisztálkodási lehetőségek.

Nagyobb aktivitást a politikai munkában

A fiatalok becsülettel helytállnak a munkában, érdekli őket a tanulás és harcosak akkor, ha a körülményeik megjavításáról vitatkoznak. *Kevésbé aktívak viszont a politikai munkában. Sokkal pezsgőbb lehetne a KISZ-élet a Tiszai pályaudvaron, ha azok, akik az ifjúsági munka eredménytelenségét bírálták a parlamenten, maguk is tennének annak érdekében valamit, hogy változzon a helyzet.* Attól nem javul meg az ifjúsági szervezet munkája, ha kilépnek a szervezetből azok, akik látják a hibákat és serkentő lehetnének az eredményesebb munkának.

A politizálásban is legyenek olyan aktívak a fiatalok, mint a munkahelyi feladatok megvalósításában!

Kőhidi László



— Majd meglátod, hogy nekem ad igazat a főnök.

(Dallos Jenő rajza)

Kétszeres létszámmal, lemorzsolódás nélkül

Ismét befejeződött egy oktatási év. Szakszervezeti bizottságunknál 61 vasutas kapcsolódott be a múlt év őszén *„A munkahelyi élet időszerű kérdései"* címmel indított politikai iskola anyagának tanulásába. Ez igen jó eredménynek számított, hiszen a korábbi oktatási évben csak 30 fős létszámmal működött nálunk a szakszervezeti politikai iskola.

A létszám megkétszerződése ellenére is elmondhatjuk most már, hogy *nem volt lemorzsolódás*, sőt: — év közben *61-ről 66-ra növekedett a hallgatók létszáma.* Ezt úgy értük el, hogy az időközben felvett ifjú vasutasokat is beszerveztük a politikai oktatásba. Ebben segítettek a szocialista brigádok tagjai is. A dolgozók érdeklődését fokozta, illetve mindvégig ébrentartotta, hogy *propagandistáink kellő tájékoztatást kaptak, mind a területi bizottságtól, mind az SZMT-től.* Az oktatási év megkezdése előtt egyhetes, bentlakásos továbbképzésen vettek részt, majd később — két alkalommal is — Veszprémben kaptak eligazítást, hogy válaszolhassanak a dolgozóktól érkező időszerű kérdésekre.

Ezekután nem csoda, hogy szakszervezeti bizottságunk tisztségviselői, élükön *Németh Dezső* tt-elnökkel, a politikai oktatás felelősével, rendkívül jó benyomásokat szereztek a *Veszprémvarsány, Pannonhalma, Bakonyszentlászló* állomásokon tartott szemináriumok ellenőrzése alkalmával. Többek között Pannonhalmán vélekedtek úgy a dolgozók, hogy számukra a politikai iskola nem teher, hanem természetes igény. Máshol ezt így fogalmazták: „a fontos kérdésekről adott tájékoztatás szerves része a munkahelyi demokráciának."

A hallgatók egy része azt is örömmel nyugtázta, hogy a politikai oktatás helyben történt, vagyis a veszprémvarsányi szakszervezeti bizottsághoz tartozó Pannonhalmáról és Bakonyszentlászlóról nem kellett máshová utazni. Ezért a három állomásfőnöknek — *Kiss Józsefnek, Furuglás Ferencnek* és *Kiss Istvánnak* —, akik nemcsak szolgálati vezetőként, hanem propagandistaként is segítették szakszervezeti feladatainkat, köszönet jár.

Hoffmann József
szb.-titkár

Eredményes oktatási évet zártak

A budapesti területen csaknem 17 ezren vettek részt szakszervezeti politikai oktatáson

A budapesti területi bizottsághoz tartozó szolgálati helyeken május elsején befejeződött az 1973/74. évi szakszervezeti politikai tömegoktatás. 159 szakszervezeti bizottság közül *139 helyen, összesen 792 tanfolyamot indítottak.*

A fejlődést mutatja, hogy az előző évihez képest kétezerrel többen, *összesen 16 822-en, köztük mintegy négyezer nő* vett részt ebben az oktatási formában. Ez a területhez tartozó dolgozók 28 százalékának részvételét jelentette.

A tanfolyamok összetétele is fejlődött. Az értékelés arról tanúskodik, hogy tovább differenciálódott a hallgatók érdeklődése a *„Társadalmunk időszerű kérdései"* és a *„Munkahelyi élet időszerű kérdései"* tanfolyamok javára.

A tapasztalatokat összegezve az a kép alakult ki, hogy a tanfolyamok előadásai, foglalkozásai, vitái, jelentős segítséget nyújtottak az anyag megértéséhez, a helyi feladatok megoldásához.

A hallgatók jobban felismerték a népgazdaság, a társadalom, s a helyi gazdaságpolitikai és kulturális tevékenység összefüggéseit. *Az oktatás tartalmi fejlődését a foglalkozások színvonalának növekedését jól segítették a propagandisták is.* Kiválasztásukra nagy gondot fordítottak a szakszervezeti bizottságok a helyi pártszervekkel együtt. Ennek fontosságát a területi bizottság intézkedési terve is központi kérdésként jelölte meg, hangsúlyozva, hogy a jó propagandista kulcskérdése az oktatásnak.

Felkészítésüket a jól bevált gyakorlatnak megfelelően a területi bizottság ez évben is központilag szervezte. Év közben a felkészítőkön szakszervezetünk vezetői, gazdasági vezetők, neves újságírók, a témákat jól ismerő előadók előadásai alapján ismerkedhettek meg az oktatási anyaggal, amely biztosítéka volt a munkahelyi foglalkozások sikeres levezetésének.

Az évzáró foglalkozások ünnepélyessége, amelyeken a propagandistáknak és hallgatóknak átadták a központilag készített emléklapokat, arról győzött meg mindenkit, hogy *érdemes volt fáradságot nem kímélve, mindent megtenni az oktatási év sikeréért.*

Szőnyi Lajos

KIVÁLÓ CÍMHEZ MÉLTÓAN:

A kongresszusi zászló elnyerését tűzték célul a dombóvári vasutasok

Dombóvár vasúti csomópont 1966 óta, tehát 8 éve folyamatosan, minden esztendőben elnyerte a kiváló címet. A sok bekeretezett oklevél szinte teljesen beborítja az állomásfőnöki iroda legnagyobb felületű falát.

— Egy-egy kitüntetés után azt szoktam mondani fölötteseimnek: *végtelenül örülünk, ha ilyen megtiszteltetésben részesítenek bennünket, de akkor adjanak hozzá nagyobb irodát is, mert itt már nem fér el a sok oklevél a falon* — szól tréfás mosollyal *Monori István* állomásfőnök, majd így folytatja:

— Azért még szorítunk majd helyet a XI. kongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére indult munkaversenyben való helytállásért elnyerendő kitüntetésnek is. Az április 24-i csomóponti gyűlésünk határozata alapján *mindent elkövetünk, hogy jó munkánkkal elnyerjük a kongresszusi zászlót.*

Rakodással képzett irányvonatok

Mire alapozzák bizakodásukat a vezetők és a dombóvári brigádok?

A csomópont berakandó árutonna tervét 2,66 százalékkal túlteljesítette. A személyszállító vonatok menetrend szerinti indításában a célkitűzésnél jobb eredményt ért el, noha nehezítették ezt a becsatlakozó vonalrészek hosszantartó javításainak vágányzárai. A helyben berakott kocsik terhelési határának teljes kihasználásával 5,99 százalékkal súlyosabban terhelték a vagonokat, amint azt eredetileg célul tűzték ki. Amíg 1972-ben 15,96 tonna, 1973-ban 16,14 tonna volt az egy kocsira jutó súly.

Döntő módon hatott az állomási, illetve a csomóponti eredményekre a rakodással vagy rendezéssel képzett irányvonatok indítása: *az előirányzottnál 224-gyel több irányvonatot indítottak.* Az egy irányvonalra jutó tonnamennyiséget átlagosan 20 tonnával növelték. Ebből látszik, hogy nem a mindenáron való irányvonatképzés, a statisztika javítása volt a cél, hanem minél több áru gazdaságos továbbítása.

Az eredményekben az állomási személyzet kétharmad részét alkotó szocialista brigádtagok a főrészesek. A brigádok között legjobbnak bizonyult a *Kovács Rudolf* forgalmi szolgálattevő vezette 19 tagú *Petőfi* brigád, amely munkájával másodízben nyerte el a *MÁV kiváló brigádja* címet. A vonatkísérő brigádok közül *Radocza János* tíz tagú *November 7* brigádja arany fokozatot kapott. Rajtuk kívül 246 dolgozó kapott még kitüntetést.

A korszerű járműveket maximálisan kihasználták

A vontatási főnökség azzal dicsekedhet, hogy az M 62-es sorozatú Diesel-mozdonyok üzemkészsége az előírt 80 százalék helyett 86 százalékos volt. Érthető tehát, ha *Vándor Mihály*, a főnökség részlegvezetője büszkén említi, hogy a korszerű járműveket maximálisan kihasználták, *a 100 elegytonna kilométer teljesítmény 83 százalékát korszerű vonóerővel, gazdaságosan továbbították.* Önköltségi tervüket 105 százalékra teljesítették. Mindezt mostoha körülmények között érték el, hiszen a vontatási telep átépítés alatt áll és ez megnehezítette a munkát. Arra sem kevésbé büszke a vontatási főnökség, hogy a műhely a D—3-as javítási időket *az országos átlagnál jobban, 14—15 napos átlaggal teljesítette.*

A főnökség 50 szocialista brigádja hatékonyan hozzájárult a *Kiváló csomópont* cím elnyeréséhez, Vándor Mihály

A forgalom érdekei szerint

Akár a múlt évi eredményekről, akár az idei vállalásokról van szó, nem lehet megfeledkezni a pályafenntartási dolgozók érdemeiről sem. A *dombóvári pályafenntartási főnökség* 587 dolgozójából 136 a csomópont területén levő két pályamesteri szakaszon — az egyik felépítményi, a másik magasépítési szakasz — foglalatoskodik. A felépítményesek mindig a forgalom érdekeit tartva szem előtt, példásan jeleskedtek abban, hogy a karbantartást, a síncserét, a kitérőcseréket az államással megbeszélve, a vágányzárak minimálisra csökkentésével hajtsák végre. Példamutató volt ebben *Marty János* brigádja, amely most kapta meg az aranykoszorút.

Németh Gyula pályafenntartási főnök elismeréssel szól *ifj. Lakos János* brigádjáról és *Somogyi Józsefné* Tyereskováról elnevezett 8 tagú szocialista brigádjáról, amely többségében nőkből áll, és az állomási vágányhálózat rendbentartásával foglalkozik dicséretre méltóan. A magasépítők közül *Venczel János* ezüstérmes kőművesbrigádját említi többek között, mint példamutatót. Venczelék a vonatkísérő laktanya gyors, jó minőségű vakolásával, mázolásával tüntek ki, és ezzel rövid idő alatt hozzájuttatták a vonatkísérőket laktanyájukhoz.

Abban mindenki megegyezik, hogy a kiváló cím elnyerésében nagy szerepet játszó mozdonyüzemkészség megnövelésében jelentős része volt a dombóvári osztószertárnak. *Szabadkai József* szertárfőnök és beosztottjai is kivétel nélkül szívügyüknek tekintették, hogy a vontatás el legyen látva mindig olyan anyaggal, ami a vontatójárművek javításához szükséges. Időszakonként az M 62-esek tömítőanyag- ellátása akadozott, végül is az Anyagellátási Igazgatóság segítségével elhárították ezt a nehézséget.

Szász Ferenc

MUNKÁSPORTRÉK

Jucika néni

Így szólítják beosztottjai, a miskolci kocsitakarító lányok, asszonyok, munkájuk irányítóját, érdekeik védelmezőjét, *Varga Istvánné*, Szeretetteljes gondoskodásáért néha még az „*anyánk*" elnevezéssel is titulálják.

Jucika néni éppen betegállományban volt, amikor levelet kapott a minisztériumból. Kitüntetési ünnepségre hívták. Férje, aki villanyszerelő-lakatos a miskolci vontatási főnökségen, felkísérte Budapestre és ugyancsak csodálkozott, amikor az ünnepség után megtudta, hogy élete hűséges párját, jó munkája elismeréséül a *Munka Érdemrend* arany fokozatával tüntették ki.

Nemcsak a család örült, boldogok voltak a munkatársak is, az a három brigád, amely a miskolcról induló vonatokat tisztítja.

Varga Istvánné a felszabadulás évében került a miskolci kocsitakarítókhoz. Akkor 18 éves volt. Megszerette a munkát, a vasutat, a mozgalmi életet. *1945 óta párttag, a szakszervezetben 1945-től 1968-ig a műhelybizottság gazdasági felelőse volt, jelenleg pedig ő a műhelybizottság titkára.*

A magas kitüntetés boldog tulajdonosa sugárzó szemekkel beszél a „hőskorról", a felszabadulás utáni időkről, amikor nemcsak kocsikat takarítottak, hanem romokat is, sőt részt vettek a vágányok újjáépítésében, öltözőket építettek, részesei voltak a romba dőlt vasút újjáélesztésének.

Sohasem jutott eszébe, hogy más munkaterületre menjen dolgozni.

— *Aki megszereti ezt a munkát, az itt is marad* — mondja — Jucika néni most a kocsitakarítók csoportvezetője. 35 beosztottja között vannak kezdő fiatal lányok, de akad hétgyermekes családanya is, *Mint műhelybizottsági titkár, 157 szervezett dolgozó ügyesbajos dolgait intézi, s 15 bizalmi munkáját irányítja.*

— Kapott-e már kitüntetést?

— *Igen. Háromszoros „Kiváló dolgozó" vagyok. 1959-ben, 1968-ban és 1972-ben kaptam Kiváló dolgozó kitüntetést.*

Megtudtam azt is,, hogy a jól végzett szakszervezeti munkáért oklevelet kapott. Egy ízben *„Miniszteri dicséretet"* is.

Szerénységére jellemző, hogy a *Munka Érdemrend* kitüntetést valamennyi kocsitakarító asszony és lány munkája elismerésének tekinti.

Jucika néni jövőre újabb elismerésnek örülhet: — mivel a vasútnál töltött munkaviszonya egyidős a szabadsággal, jövőre kapja meg a három évtizedes szolgálatért a törzsgárdajelvény arany fokozatát.

K. L.

Életét a mozdonyoknak szentelte

Bálint Istvánt, a Keleti Vontatási Főnökség elektroműszerészét a felszabadulás 29. évfordulója alkalmából a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatával tüntették ki. Hogy mivel szolgált rá? Életét a mozdonyoknak, a munkásmozgalomnak szentelte. Egészsége is megsínylette, ízületes lett. Még a járásán is látni, nem is mászhat be már két esztendeje a mozdonyok alá az alvázon esett hibákat javítgatni. Pedig az volt az igazi munka.

Most a raktárban kénytelen dolgozni. Van-e nagyobb szolgálat, adhat-e többet egy ember, mint testét és lelkét, teljes egészében?

Nem tudom, nem is akartam kérdezni, gondolkozott-e ő ezen, s ha igen, mire jutott töprengéseiben, várván az önként kibugyogyanó, őszinte szavakra. Nem panaszkodott. Nem is látszik megkeseredett embernek. Ellenkezőleg: *az örökvidám, bizakodó férfiak sorába tartozik, akik nem a múlton rágódnak, hanem a jövő lehetőségeit veszik számba.* Életéről, munkájáról a legnagyobb természetességgel szól: így kellett történnie.

1919-ben született *Sülysápon*, az akkori Tápiósülyön, s ma is ott lakik. Reggel fél ötkor kel, este fél hatra ér haza. Valaki kiszámította, hogy ennyi utazgatással már huszonötször körbemehetett volna az Egyenlítőn, amely tudvalevően 40 ezer kilométer. Ha azt vesszük, hogy a nyugdíjazásig még öt éve van hátra, ez idő alatt még három kört tehetne a Föld körül — ami a kilométerek számát illeti.

1942-ig otthon, a faluban dolgozgatott, hol ezt, hol azt. Aztán kiderült, megtanulta a szakmát. Jött a felszabadulás, belépett a pártba. 1950-ben részt vett a tsz-ek szervezésében, járta a falvakat. Nem sokkal rá bekerült a monori pártbizottságra, majd Mendén lett a pártbizottság titkára. 1957-ben visszatért a mozdonyjavító műhelybe.

Azóta kétszer kapott *„kiváló dolgozó"* kitüntetést, még többször oklevelet, többek között szakszervezeti munkájáért is. Mint műhelybizottsági titkár, amit lehet, igyekszik saját maga elintézni, amit nem, azt továbbítja a felsőbb vezetőknek.

Állunk a Kerepesi út melletti öreg csarnokban, mely kívülről, az útról szemlélve nem valami bizalomgerjesztő, pedig felújították, és kissé átalakították az egykori gőzmozdony fűtőházat. Most villanymozdonyok várakoznak benne, hibáik kijavítására várva. *Bálint István* jó ismerője valamennyinek, a régebbi V 40-esektől kezdve az újabb V 43-as mozdonyokig. Szemével simogatja őket, ha már szerszámmal nem dolgozhat rajtuk.

Mi lesz, ha nyugdíjba megy? Meséli, van egy 300 négyszögöles telkük, azon a ház, gyümölcsössel, szőlővel. Most is, ha van ideje — minden második szombat szabad —, *a kertben foglalatoskodik, mert úgy megszokta már a munkát, hogy tétlenül soha nem lehet.*

S a család? Felesége takarító, fia kocsifényező, lánya az írnsz-nél előadó. Hogy örültek-e a kitüntetésnek? Persze, hogy örültek, hogyne örültek volna.

„Hiszen én sem hittem, hogy még egyszer az életben..."

P. J.

Kiváló főnökség

Túlteljesítették a 310 milliós termelési tervet

Szocialista szerződés a hegyeshalmi vonal átépítésének gyorsítására

Macskaköves utcák százesztendős házai között lépkedünk. Itt, a Várhegy oldalában — a Halászbástya meredek lépcsőinek és falainak közelében találjuk a MÁV Budapesti Építési Főnökséget.

Bánsági József, a szakszervezeti bizottság versenyfelelőse, a főnökség normása újságolja, hogy immár évek óta jobbnál jobb eredmények születnek az ide tartozó szolgálati helyeken, a vonali építkezéseken.

Mindig következetesen

Pék István igazgató szavait hallgatva már tudom is, hogy itt a legnagyszerűbb adatokat sem szabad megcsodálni, mert annyira természetesek.

— Ha az ember valamit maga elé tűz, akkor azt el is éri. Nem igaz...?

E kis bevezető után máris ez következik: — *310 millió forint évi termelési feladatunkat 5,5 millióval túlteljesítettük.* Bértömeg-gazdálkodásunk is megfelelően alakult az elmúlt évben. Az átlagbérszint 9,8 százalékkal emelkedett a bázishoz viszonyítva, s ebből a munkásbér 10,3, az egyéb alkalmazotti bér 6,4 százalékos emelkedést mutat. Főnökségünk fő profilja a pályaépítés. Évente általában mintegy 70—80 kilométernyi vasútvonalat építünk, illetve felújítunk...

Rövid szünet következik, mert telefonon hívják az igazgatót.

— *Lassan két esztendeje lesz, hogy elkezdtük a budapest—hegyeshalmi fővonal teljes rekonstrukcióját* — folytatja tájékoztatóját *Pék István*. — Most már örökbálinton túl vagyunk: 54 kg/m súlyú, hézag nélküli, vasbeton aljazatú pályát építünk. A felépítmény egységnyi részei előregyártó üzemünkben készülnek és kész vágánymezőket szállítunk a helyszínre... Felújítást végeztünk ezenkívül *Nagykáta* és *Tápiószele*, továbbá *Bodajk* és *Mór* között, valamint *Rajka* határállomáson...

Ami már csak emlék...

Az íróasztalon egy díszes kötésű jelentés tekszik Pályázat címmel. A kiváló főnökség által elért tényeket, adatokat tartalmazza. A színes címképen a festői Dunakanyar látható a dömsödi ...elelőhellyel.

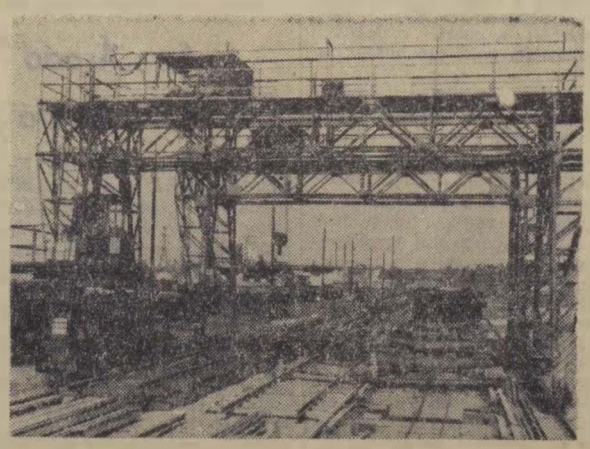
— Azt hiszem, itt volt az utóbbi időszak legérdekesebb és legizgalmasabb munkája számunkra — szól a ...fore mutatva *Darvassy Endre* főépítésvezető. Annyira időzítve voltak a feladatok, hogy a MÁV Tervező Intézet által készített tervek helyett főnökségünk ezüstérmes tervező szocialista brigádjának egészen új terveket kellett készítenie. Jellemző az összefogásra, hogy *Kecskés István* és *Dévényi Tibor* újítása révén egymillió forintot takaríthattunk meg, annak ellenére hogy 14 000 köbméter földet így is meg kellett mozgatni.

A kitüntetés nyomán sok minden szóba kerül még. hiszen sok-sok munka, megannyi tett és helytállás jutalma az elnyert cím, a magas elismerés. Ha kellett, kommunista szombatokat tartottak a főnökség dolgozói, máskor a balatonszéplaki családi üdülő építésén végeztek társadalmi munkát, nem beszélve az 51 szocialista brigád 830 tagjáról, akik közül ismét sokan érdemelték ki az őket megillető brigádkitüntetést.

A XI. kongresszus tiszteletére

A fő figyelem azonban már az uj feladatokra irányul, mindenekelőtt a hegyeshalmi fővonal rekonstrukciójára. A felújításban közreműködő társvállalatokat, főnökségeket szocialista együttműködésre, *komplex szerződés megkötésére mozgósítja* a MÁV Budapesti Építési Főnökség dolgozóinak felhívása: *„Fogjunk össze a XI. pártkongresszus tiszteletére..."*

Gergely József



Az Építési Főnökség vágánymező-előregyártó telepe.

BLICCELŐK

Még mindig vannak olyan esetek, amit nehezen lehet megérteni. 1974. május 20-án a 307. sz. gyorsvonaton történt *Hatvan—Budapest-Keleti pályaudvar között.* A jegyvizsgáló nő elől két fiatalembernek sikerült menetjegy nélkül elhúzódni, de örömük nem tartott hosszú ideig. *Kakukk Ernő* fővizsgáló társammal a kocsit közrefogtuk, menetjegyellenőrzést tartottunk. Így találtunk rá *Benus László* 18 éves Ecség, Damjanich út 23, valamint *Bacsa János* 19 éves Buják, Zalka Máté u. 23. sz. alatti lakosokra, akiknek sem vasúti jegyük, sem pénzük nem volt, mivel ezt elmondásuk szerint előző nap elszórakozták. Ettől függetlenül feljuthattak Budapestre, mivel a vonat a Keleti pályaudvarig nem állt meg.

Az út nem volt olcsó szórakozás egyiküknek sem, mert *a blicceléséért személyenként 236 forintos utasleadási lapot kaptak* a Hatvan—Keleti között megtett 70 kilométeres útért.

Szücs Ferenc

A pécsi területen:

Négyezer-hatszáz nyugdíjas és özvegy gondjaival foglalkoznak

Baranya, Somogy, Tolna, Fejér és Zala megyében 3800 szervezett nyugdíjast és 780 vasutasözvegyet számlál szakszervezetünk pécsi területi bizottsága. A velük való tervszerű foglalkozás a szakszervezeti bizottságok mellett működő nyugdíjascsoportok és bizalmiak felemelő, emberbaráti szempontból is szép kötelessége.

Négy bizalmiházaspár

A csoportok munkáját 211 bizalmi, köztük négy bizalmiházaspár segíti. Sajnos, a régi bizalmiak száma egyre csökken egészségi állapotuk romlása miatt, az újonnan nyugdíjba ment vasutasok pedig nem szívesen vállalnak tisztséget, sőt taggyűlésre is húzódoznak járni. *Még azok a tagok is, akik korábban párt- vagy szakszervezeti aktivisták voltak, nem keresik a kapcsolatot a nyugdíjascsoporttal*, holott magasabb összegű nyugdíjaik alapján ők ezt inkább megtehetnék, mint azok, akik kényelenek pénzkereső elfoglaltságot találni maguknak.

A húsz nyugdíjascsoportban tevékenykedő aktivisták munkájáról szólva elmondható, hogy a csoportok megbízottai az elmúlt évben 25 szociális otthonban és az idős emberek 3 napközi otthonában keresték fel a gondozottakat, s eközben 87 nyugdíjas vasutassal, illetve özvegygyel beszélgettek el. *Üres kézzel nem mentek sehova, minden esetben virággal, egy-egy kis csomaggal kedveskedtek idős társaiknak.* Az otthonok lakói mindenütt elégedetten nyilatkoztak az ellátásról, a szórakozási lehetőségekről, és hálásan köszönték az iránt megnyilvánult érdeklődést.

Brigádok az idősekért

Általában mindenütt azt válaszolták: *nincs kérésük, de így is jó érzés tudniuk, hogy a szakszervezet gondol rájuk.*

A pécsi igazgatóság területén működő 802 szocialista brigád közül 32 tart kapcsolatot a szociális otthonokkal. Így például a pécsi vontatási főnökség brigádtagjai a királyegyházi szociális otthont patronálják és segítik a vasutas gondozottakat. A dombóvári vontatási főnökség Petőfi brigádja egy idős vasutasházaspár gondjait vállalta magára, többek között díjmentesen hazaszállítják a tüzelőjüket. Hosszan sorolhatnánk még az efféle, követésre méltó példákat.

A területi bizottság egyik legfőbb célja, hogy anyagilag is támogassa az alacsony összegű nyugdíjban részesülőket. *A félszázalékos ÖTA által központilag folyósított keretből az elmúlt évben 65 000 forintot juttatott segély címén az özvegyi nyugdíjasoknak.* Szakszervezeti és vállalati alapból 80 000 forintot fordított a nyugdíjasok egyszeri segélyezésére. A Pécsett, Kaposvárott, Nagykanizsán, Bátaszéken, Dunaújvárosban évenként megrendezésre kerülő nyugdíjastalálkozók költségeit a szakszervezeti bizottságok viselik. Ahol erre lehetőség adódik, vagyis ahol szakszervezeti klubélet alakult ki, ott rádió, televízió, könyvek, újságok is a nyugdíjasok rendelkezésére állnak. Ezzel kapcsolatban *bevált kezdeményezése a pécsi nyugdíjascsoportnak a pénteki klubdélután*, illetve az a szokás, hogy a klub tagjai minden hónap utolsó péntekjén baráti beszélgetés és tapasztalatcsere céljából vendégül látnak körükben egy-egy szocialista brigádot.

Hogyan tovább?

Idekívánkozik — és nem utolsósorban — az az intézkedés is, hogy intézményesen biztosítják a pécsi területen a nyugdíjas özvegyek kedvezményes étkeztetését az üzemi konyhán.

Nélkülözhetetlen a nyugdíjasokkal való rendszeres találkozás, éppen a fentebb vázolt segítség formáinak bővítése, fokozása érdekében. A találkozás lehetőségeinek keresése azonban nemcsak a szakszervezeten, a csoportok aktivitásán, a bizalmikon múlik. Jó lenne, ha a 3—4 havonként megtartott nyugdíjastaggyűléseken — mint például *Bátaszéken* vagy *Somogyszobon* — a csoportok tagjainak nagy része megjelenne. Mert — sajnos —, nem ritka az olyan helyek száma, ahol a megjelenés alig 10—15 százalékos.

Végezetül álljon itt egy újabb hír: *Dunaújvárosban most tervezik az önálló nyugdíjascsoport megalakítását.* A szakszervezet a városban igyekszik helyiséget bérelni, ahol idősebbek és fiatalabbak, illetve ténylegesek és nyugdíjasok rendszeresen, kulturált körülmények között találkozhatnának, szórakozhatnának.

Gyenes József
nyugdíjas szervező

A szovjet vasutak vezetőinek tapasztalatcsere-látogatása a MÁV-nál

V. N. Sepetovszkijnak, a Szovjetunió Vasúti Közlekedésügyi Minisztériuma személyzeti igazgatójának vezetésével május közepén szovjet küldöttség járt hazánkban. Tagjai: *K. A. Morozov*, a minisztérium pártbizottságának titkára, *N. J. Pavjuk*, a moszkvai vasutak igazgatóságának helyettes vezetője és *D. K. Aldakimov*, a donyeci vasútigazgatóság helyettes vezetője annak a meghívásnak tettek eleget, amelyet tavaly nyáron a Szovjetunióban járt magyar vasutasdelegáció vezetője, *Bálint Gyula* szakosztályvezető adott át *Urbán Lajos* vezérigazgató megbízásából.



A szovjet küldöttség a MÁV Vezérigazgatóságán találkozott a pártbizottság tagjaival és az MSZBT aktivistáival. Képünkön dr. Pethes Imre, a pártbizottság titkára köszönti a vendégeket.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A küldöttséget fogadta *Rödönyi Károly* államtitkár, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, valamint *dr. Pethes Imre*, a vezérigazgatóság pártbizottságának titkára. A vendégek behatóan tanulmányozták a magyar vasút személyzeti és oktatási munkájának szervezeti felépítését, a pártirányítás érvényesítését a személyzeti munkában, a vasúti tanintézetek rendeltetését, vizsgarendszerét, a tanult vasutasfiatalok helyzetét a MAV szervezetében, továbbá a munkaverseny módszereit, eredményeit. Mindezekről a felsorolt vezetőkön kívül *Bálint Gyula* és *dr. Rimóczi László* szakosztályvezető, a budapesti vasútigazgatóságon pedig *Tóth János*, illetve Szegeden *Kiss Károly*, az igazgatóság vezetői tájékoztatták őket.

Felvilágosítást kaptak arról is, hogyan hasznosították nálunk máris a magyar személyzeti delegáció tavalyi szovjetunióbeli látogatásának több tapasztalatát.

Ellátogattak a vendégek a székesfehérvári járműjavítóba is. Ott V. N. Sepetovszkij átadta a *Lenin* brigádnak a moszkvai *Iljics* depó dolgozóinak ajándékát és meghívta a brigádot moszkvai látogatásra.

Megható mozzanata volt a látogatásnak: V. N. Sepetovszkij felkereste *Abasárt, Gyöngyöst* és *Balassagyarmatot*, ahol 1944—45-ben a szovjet hadsereg fiatal harcosaként küzdött Magyarország felszabadításáért.

Sz. F.

HÚSZ ÉV ALATT

Két és fél ezer középkádert képeztek

Jubileumi ballagás a Vasútépítési, Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskolában

A budapesti *Vasútépítési, Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskola* most szakérettségiző 118 növendékének ballagása egybeesett az intézet alapításának 20. évfordulójával. A kettős eseményt szép ünnepséggel tette emlékezetessé a tantestület és a diákkollektíva.

A vasút szeretetére nevelték a diákokat

A két pályaépítési, egy forgalmi és ugyancsak egy híradástechnikai osztály növendékei egymással versenyezve díszítették fel tantermeiket sok virággal, vasutas jelvényekkel, a fekete táblára színes krétával rajzolt vasúti — ki-ki szakága szerint —, járművekkel, jelmondatokkal, ezzel is jelezve, hogy a négyesztendei tanulmányi idő alatt mennyire hozzánőttek a vasúthoz. Az osztálytermekből vonultak le azután ünnepi öltözetben, nyakukban a piros-fehér szőttes tarisznyával az udvarra, ahol a szülők, rokonok, barátok népes serege várta őket, ugyancsak sok virággal és boldog izgalommal. Az ünneplők között a budapesti vasútigazgatóság képviseletében ott volt *dr. Fehér István* igazgatóhelyettes.

Tóth István, az intézet igazgatója ünnepi beszédében arról számolt be, hogy a budapesti Vasútépítési, Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskolát *alapítása óta a nappali tagozaton 1730-an, az esti, illetve a levelező tagozaton 866-an végezték el.* Az intézet tehát a 20 év alatt összesen 2596 középkádert adott a vasútnak. Az iskola tanárai mindig arra törekedtek, hogy a vasút szeretetére neveljék a növendékeket és minden tekintetben alkalmassá tegyék őket a vasúti szolgálatra. A pályaválasztási jelentkezési lapok tanúsága szerint az érettségizők nagy többsége az iskolából már előre kiválasztott vasúti szolgálati helyre megy, vagy a vasútigazgatóságok által felkínált helyek közül választ magának megfelelőt. *Az iskolának igen jó a kapcsolata az igazgatóságokkal, amelyek tárt karokkal várják a szakközépiskolásokat.* A fiatalok élnek is a lehetőséggel, de nem jut belőlük minden felajánlott helyre. Ha tízszer annyian lennének, akkor is el tudnának helyezkedni a MÁV-nál. Sokan szeretnének egyetemen, főiskolán továbbtanulni. Akiknek nem sikerül továbbtanulniok, vasúti szolgálatba lépnek és esti egyetemen fejleszthetik tudásukat.

A tagozat büszkesége

Büszkén említette az igazgató, hogy az iskola sok kiváló előmenetelű diákja közül is kiemelkedik *Édes László*, a vasútforgalmi tagozat tanulója, aki első lett a KPM-hez tartozó középiskolák tanulmányi versenyén. *Ezzel jogot szerzett a győri közlekedési főiskolán való továbbtanulásra.*

A tantermektől való búcsú és a ballagás közben alkalmunk volt beszélni néhány végzős fiatallal terveikről, elképzeléseikről. *Bordács Rozáliától*, aki a vasútforgalmi tagozaton végez, megtudtuk, hogy a legnagyobb igyekezettel készült mindig a forgalmi szolgálatra. Albertirsáról jár be az iskolába. Rendszerint édesapjával együtt utazik, aki Budapest—Nyugati pályaudvaron a feladási raktár munkása. Hárman vannak testvérek, de csak ő tanult tovább középiskolában. *Édesapja azt szerette volna, ha kereskedelmi dolgozó lesz, őt azonban a forgalom vonzza.* Meg is beszélte Bolcsó Gusztáv albertirsai állomásfőnökkel, hogy július 1-én szolgálatba lép az állomáson.

Bencsik Zoltán IV/B osztályos végzős valamelyik pályafenntartási főnökségen szeretne elhelyezkedni. Édesapja, *Bencsik János* forgalmi szolgálattevő, édesanyja személypénztáros *Adácson*, egyik testvére pedig a budapesti igazgatóságon dolgozik.

Támis Imre vasszentmihályi fiatalember a győri főiskola pályaépítési szakára kérte felvételét. Ha nem sikerülne a felvétel, már várják Körmenden, a IV-es pályamesteri szakaszon.

A tanárok kérése

A tanári kar tagjai korántsem néznek olyan bizakodással a jövőbe, mint az életbe most kilépő diákok. Mint ismeretes, az 1972 júniusi párthatározat és az ezt követő minisztertanácsi rendelkezés a szaktárcák felügyelete alá tartozó intézményeket, így a *Vasútépítési, Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskolát is tanácsi irányítás alá helyezte.* A rendelkezés végrehajtása során az iskolában dolgozó tanárok, szaktanárok és egyéb dolgozók azt kérik, hogy megtarthassák — mint szerzett jogukat — a jelenlegi vasúti kedvezményeket. Kéréseiket jegyzékbe foglalták és megküldik a KPM-nek, a MÁV vezérigazgatóságnak, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének és a VI. kerületi pártbizottságnak.

(szász)

Vác—Nagymaros között is Integra Dominó berendezések

Befejeződött a *budapest—szobi* fővonal automatikus biztosítóberendezési rekonstrukciójának második szakasza Vác és Nagymaros között.

Ezzel néggyel szaporodott azoknak az állomásoknak a száma, amelyeken korszerű *Integra Dominó* berendezések könnyítik meg a forgalomban dolgozó vasutasok munkáját. Az automatikus berendezésekkel együtt új utastájékoztatókat is átadtak.

A Budapest—Szob közötti vonal *125 millió forint* költséggel készülő automatizálási rekonstrukcióját tovább folytatják és terv szerint 1975-ben fejezik be.

Szocialista brigádvezetők találkozója

Május 10-én a békéscsabai szertárfőnökségen a *Sebes György* nevét viselő, négyszeres aranykoszorús szocialista brigád ünnepséget rendezett. Névadójuk halálának 36. és a brigád megalakulásának 15. évfordulójáról emlékeztek meg. A meghívott vendégek között ott voltak a szegedi igazgatóság különböző munkahelyein dolgozó szocialista brigádok képviselői. Az ünnepi megemlékezést követő tanácskozás középpontjában a brigádmozgalom időszerű kérdései szerepeltek.

Ezt követően megtekintették a házi kiállítást, majd megkoszorúzták Sebes György emléktábláját.

NAPIRENDEN

a cegléd—hantházi kis forgalmú vasútvonal megszüntetése

A *Cegléd—Hantháza* közötti kis forgalmú vasútvonal üzemeltetése régóta gondot okoz a szakembereknek. A napokban ennek megszüntetéséről tárgyaltak a Pest megyei Tanácsnál *Tóth Jánosnak*, a budapesti igazgatóság vezetőjének elnökletével. A megbeszélésen részt vett *dr. Békési László*, a Pest megyei Tanács elnökhelyettese, továbbá jelen voltak Cegléd város párt- és tanácsi vezetői, valamint a szállítható vállalatok képviselői.

Bokor László, a budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi osztályának helyettes vezetője ismertette a 20 kilométer hosszú kis forgalmú vasútvonal forgalomátterelési területi vizsgálati anyagát.

A vonal megszüntetésével kapcsolatos javaslatot a ceglédi tanács és a járási pártbizottság képviselői elfogadták, a szállítható vállalatok azonban továbbra is ragaszkodnak a vasúthoz. A vonal sorsát június 5-én a Pest megyei Tanács VB-ülésén napirendre tűzik, majd ezt követően a KPM koordináló bizottsága dönt.

A bizottság *Püspökhatvan* megálló rakodóhely áruforgalmának körzetesítését is megvitatta. Tekintettel arra, hogy Püspökhatvan áruforgalma 10 naponként is alig éri el az egy kocsirakománynak megfelelő mennyiséget, *Acsa-Erdőkürt* állomást nevezik ki a környék forgalomfelvevő állomásának.

A javaslatot az érdekeltek valamennyien elfogadták.

Az „Árpád" brigád méltó a MÁV kiváló brigádja címhez

A kecskeméti vontatási főnökség tizenhat tagú *„Árpád"* szocialista brigádját évek óta *Nagy Sándor* vezeti. Szorgalmas, kitartó munkájuk meghozta a várt eredményt. A főnökséghez tartozó brigádok közül ők érték el a legmagasabb eredményt: *megkapták a MÁV kiváló brigádja címet.*

A kitüntető cím még nagyobb lendületre ösztönözte a brigád tagjait. Egy óvodát régi helyéről új helyre költöztettek át, mely 400 társadalmi munkaórát vett igénybe. Ezzel egyidejűleg a *Gyermek- és Ifjúságvédő Intézet* patronálását sem hanyagolták el. Ennek legszebb megnyilvánulása a hamarosan átadásra kerülő játszótér, mely végre megoldja az intézetben elhelyezett gyermekek mozgásigényét.

Nem lehet figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy mindezek mellett a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjében is kimagasló eredményt értek el. A vontatási főnökség szocialista brigádjai közötti vetélkedőn első helyezést értek el.

Vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit várjuk

FELVÉTELRE

Vasútvillamosítási munkáinkhoz felveszünk
vasipari szakmunkásokat,
segédmunkásokat.

Műhelytelepünkre:

Rákos állomásra.

Jó kereseti lehetőség,
állandó szabad szombat.

MÁV VILLAMOS FELSŐVEZETÉK ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

Budapest X., Kőbánya-Felső pu.

Munkás–művész találkozó

A THÁLIA SZÍNHÁZ VEZETŐI DEBRECENBEN

Régi kívánságnak tettek eleget a *Thália Színház* vezetői, *Kazimir Károly* Kossuth-díjas, Érdemes művész, a színház igazgatója, *Sivó Emil* gazdasági igazgató és *Mécs Károly* színművész, amikor május 16-án Debrecenbe látogattak. A fővárosi vendégek a debreceni járműjavító Egyetértés Művelődési Házában találkoztak a „közönséggel", több mint száz, a színház iránt érdeklődő munkással, szocialista brigádtaggal.

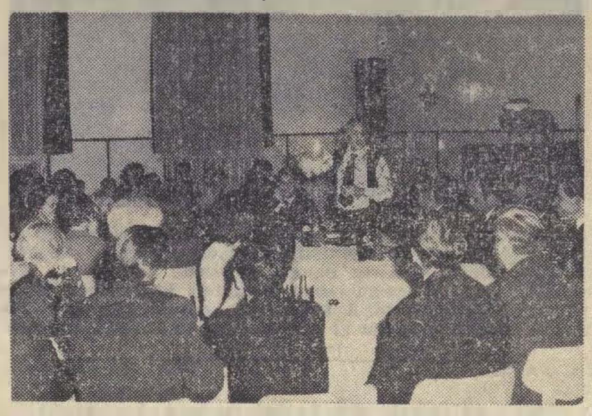
A munkás-művész találkozót *Husi József*, a művelődési ház igazgatója nyitotta meg, majd Kazimir Károly, a tőle megszokott közvetlenséggel beszélt előbb a színházművészetről általában, később pedig a Thália Színházról, amely a népművelő színház programját tűzte zászlajára.

A népművelő színház arra szeretné ráébreszteni az embereket, hogy művészetek nélkül is lehet élni, de sokkal szegényesebben — idézett nemrég megjelent könyvének bevezetőjéből, a Tháliáról szólva pedig ezeket mondotta:

— Színházunknak nevében van a programja. Az 1904-ben megalakult Thália Társaság jelszavához hűen: *Igazságot a társadalomban, igazságot a színházban!* S ez azt jelenti, hogy minél jobb egy színház, annál több kényes kérdést visz színpadra... Mi azt a korszakot akarjuk bemutatni, amelyben élünk. A nemzeti kultúra kincseinek ápolása mellett a színház célja az, hogy kitekintési lehetőséget adjon a világba és behozza a világot a magyar színpadokra."

Kazimir Károly érdekes tájékoztatója után kérdésekre válaszolt. Itt már Mécs Károly is „besegített", mert személyét illető kérdés is elhangzott. A két órán át tartó beszélgetés végén Mécs Károly — eleget téve egy másik kérésnek — elmondta legkedvesebb versét.

(visi)



Kazimir Károly, a Thália Színház igazgatója a feltett kérdésekre válaszol.

Vasutasok a Pesti Színházban

A vasutas szakszervezet budapesti területi bizottsága szervezésében május 18-án közös színházlátogatásra került sor. A *Pesti Színházban* több mint ötszázan tekintették meg Örkény István: *Vérrokonok* című művét.

A *Várkonyi Zoltán* rendezésében színre került darab szereplői — *Mensáros László, Tomanek Nándor, Tábori Nóra, Tahi Tóth László, Halász Judit, Sulyok Mária, Kútvölgyi Erzsébet* — kivétel nélkül vasutasok szerepében lépnek színpadra.

A szereplők szenvedélyének tárgya a vasút. Olyan korszerű jelkép, melynek sorsa, zavartalan működése akár civilizációnkat is példázhatja. De behelyettesíthető is ez a jelkép. Ahányan csak ülnek a nézőtéren, annyiféle „nagy ügy"-et tehetnek a vonat, a vasút helyébe.

Várkonyi Zoltán rendező a szinte díszlet nélküli színpadon szédületes iramú dialógusokat, patetikus vallomásokat, bohózati elemeket, tragikomikus pillanatokat ötvözött eleven játékba. Minden szereplőnek talált egyéni vonásokat, ezek mind harmonikusan illeszkedtek a legfőbb vonáshoz: *a közös eszméért lobogó hithez.*

(Szőnyi)

„Teltház akció" Miskolcon

A *Miskolci Nemzeti Színház* művészeti, valamint a vontatási főnökség dolgozóinak kapcsolata nem újkeletű. Evek óta nem múlik el ünnepség — vasutasnap, nőnap stb. —, hogy a Nemzeti Színház művészei rövid műsorral ne kedveskednének a főnökség dolgozóinak.

Ezúttal nem a művészek jöttek a vontatás dolgozóihoz, hanem ők, valamint családtagjaik látogattak el a Miskolci Nemzeti Színházba, ahol a *Vig özvegy* című operettet nézték meg.

A szakszervezeti bizottság szervezésében rendezett „teltházakció"-t, melynek keretén belül 656 vontatási dolgozó, valamint családtagja tekintette meg az előadást.

Sepsi Gyula

MIT ÍRNAK RÓLUNK?

Egy vasutasdinasztia – Belső ellenőrzés és fegyelem A „vasút művészei" — Mit végez egy szocialista brigád?

A vasutasok példaadó szolgálatáról, helytállásáról szólnak az itt következő írások, amelyeket a megyei lapok MÁV-ról szóló híradásaiból válogattunk.

Csongrád megyei Hírlap

A szentesi vontatási főnökségnél szolgálatot teljesítő *Szamosközi Istvánról* közölt portrét a Csongrád megyei Hírlap. Ebből idézünk:

„A feleségének az édesapja vasutas volt, az öccse kocsivizsgáló és a két fia is a motorszínbe tart. Azt lehet mondani, hogy *Szamosköziéknél vasutas dinasztia van kialakulóban.* Azt mondják a vontatási főnökségnél, hogy aki nem bírja a tempót, az igénybevételt, az elmegy. *De aki marad, annak a munkája precíz!* Emberéletek százaiért, milliós értékekért felel egyetlen vasutas, mint például Szamosközi István, aki éjjel egy órakor jött meg a szolgálatból, de a mai napon este, hat órakor ismét a motorkocsi vezetőfülkéjébe száll. Legtöbbször a gyorsvonatot vezeti Budapestig. Ő is gőzmozdonyon kezdte és tavaly jubilált a vasútnál, mert már huszonöt évi szolgálat van mögötte. Kétszer kapta meg a *Kiváló dolgozó* kitüntetést, egyszer *miniszteri dicséretben* részesült és kétheti külföldi jutalomutat is kapott.

Egyébként Szamosközi Istvánt úgy ismerik, mint aki „mindig másokért harcol". Nyolc éve szakszervezeti titkár. Tagja az egyik szocialista brigádnak és vállalásukban egyaránt szerepel az üzembiztonság és a menetrend szerinti közlekedés."

Hajdú-Bihari Napló

„A társadalmi tulajdon védelméről, a fegyelemről, a kárhelyzetről tanácskozott a MÁV debreceni igazgatósága, a postaigazgatóság és a Volán 6. számú Vállalat a Hajdú-Bihar megyei Rendőrfőkapitányság társadalmitulajdonvédelmi osztályával közösen.

A tanácskozáson *Matolcsi István* rendőr alezredes a megyei rendőrfőkapitányság osztályvezetője adott tájékoztatást a felügyeleti szervek e témával kapcsolatos 1973. évi tapasztalatairól. A beszámoló után az érdekelt vállalatok képviselői mondták el tapasztalataikat.

Szegedi Nándor vasútigazgató szóbeli és írásbeli tájékoztatóját vita követte. Fő hangsúlyt kapott a belső ellenőrzés, a bizonylati fegyelem és pénztári fegyelem megszigorítása."

Szolnok megyei Néplap

„Írógépzajhoz hasonló kattogások. *Dolgozik a Siemens-selexrendszerű adatelosztó berendezés.* A kényelmes, világos szobában három fiatal lány kezeli a gépeket, egyikőjük még csak most tanulja a programozást. Közben folyamatosan érkeznek *Szajol, Újszász, Cegléd* felől a tehenvonatok. A befutott szerelvényeket ellenőrzik, rádióadón érkeznek az ellenőrző adatok. A gépek gyorsabban zakatolnak, továbbítják az információt az irányító toronyba.

A riporter így summázza a látottakat:

„A látvány inkább egy repülőtér irányítóközpontjához hasonlít. Az irányítókat nem is hívják másként, mint a vasút, „művészeinek". Van olyan szerelvény, amelyhez Győrig, Dombóvárig, Celldömölkig hozzá sem kell nyúlni. Harmincnégy speciális tehervonatot állítunk össze. Háromnégy éven belül megvalósul a számítógépes irányítás. Így is több ezer vagont mozgatunk meg egy műszakban, ma még négyen."

Zalai Hírlap

A MÁV zalaegerszegi vontatási főnökség *Landler Jenő* szocialista brigádjáról közölt riportot a megyei lap. A 12 tagú komplexbrigád: kazánkovácsok, műszerészek, esztergályosok, szerszámkészítő- és karbantartó lakatosok nagyszerű munkáját örökíti meg a terjedelmes írás, amelyből idézünk:

„Az első hónapban még csak a napi munka hiánytalan elvégzésére törekedtek. Aztán mind többre. Az esztergályosok tartalék alkatrészeket gyártottak, a karbantartók segítettek az esztergályosoknak és viszont; *beteg lett a kazánmosó, beálltak helyére a kazánkovácsok,* elromlott a szertári markológép, semmi közük hozzá, de megjavítására Szombathelyről kellett volna szerelőket hívni, ez sok kiesés, megjavították hát ők. Sínalátéteket fúrtak, felújították a fűtőház ablakkereteit, elvégeztek egy sor más, hatáskörükbe nem tartozó dolgot, társadalmi munkában.

A brigádtagok közül hatnak van társadalmi funkciója: *a pártban, a KISZ-ben, a népfrontban, a bíróságon.* Ők 135 órát voltak távol munkaidő alatt, s ez közel másfél ezer forint termeléskiesést jelentett volna, — ha nincs a brigád. De van, s itt soha senki nem számolja, ki helyett dolgozik: *egymásért fáradoznak."*

Összeállította:

Hegedüs Ferenc

A gyermek

Kincsünk: a gyermek, drága csöppség,
ki összeköt téged s engemet;
csöpp arca, teste: szépség-bokor,
a szeme: kék gyöngy, mint a szemed.

Pisze az orra —, rád hasonlít,
a haja: napsugár-szökeség.
Karomra kapom s tetszik nékı,
hogy száll a magasban, száll — feléd.

Óérte szép a fáradságunk;
gondjaim bogát ő oldja meg
a mosolyával, gügyögéssel,
ha munkából hazaérkezek.

Játékai: sok bundás állat,
— mackó ül ölében csendesen.
S éjjel fölébe hajol álmunk
s féltésünk — a szülő szerelem.

Fazekas Lajos

A felkelő nap országában

ÚTIJEGYZETEK

A Ferihegytől Moszkváig tartó mintegy két és fél órás út csupán szoktató repülés azok számára, akik abba a szerencsés helyzetbe kerülnek, hogy eljuthatnak Tokióba, a világ legnagyobb városába. *A repülőút ugyanis Moszkvától Tokióig csaknem 10 óra, Szibéria középső részét átrepülve, leszállás nélkül.*

Moszkvai idő szerint 19 óra 15 percet mutatott a repülőtér órája, amikor a gép magasba emelkedett, több mint 8000 kilométeres útjára. A felhők felett még erősen tűzött a nap, amikor a gépóriás északkelet felé vette útját. A nap színte rohant a nyugati horizont felé, hogy mielőbb találkozhassunk vele a keleti égbolt peremén.

Nem mindennapi látvány

A versenyfutás eredményeként hamarosan el is tűnt mögöttünk, s körülvette gépünket a sötét éjszaka. De alig telt el néhány óra, az álmos utas — levéve szeméről az alvómaszkot — az ablakok felé irányítja tekintetét, hogy szemlélője lehessen a nem mindennapi látványnak. *Kelet felől leírhatatlan szépségű sötétkék derengés kezdődik, amely lassanként átcsap a világoskék és a zöld ecsetre kívánkozó árnyalatába.* Bíborvörös, halványsárga váltja egymást, s néhány perc múlva ott ül az ég alján a vérvörös napkorong.

A repülőgépeknek is megvan a légi országútjuk. Moszkvától először északkeleti irányt vesz, majd a Föld gömbölyű voltát kihasználva, *Észak-Szibéria hófödte mezői felett eléri Japán legészakibb szigeteit,* ahonnan szinte nyíl-egyenesen déli irányú az út Tokióig. Alattunk szigetek, s a végtelen tenger, óriás — de 10 000 méter magasságból csak papírmassének tűnő — hajóival. Amikor gépünk Tokió repülőterén megáll, az idő 11 óra 15 perc, helyi idő szerint (Budapesten hajnali 3 óra 15 perc!).

Az első kép egyáltalán nem egzotikus. Az Európában is megszokott repülőtéri rend. A latinbetűs felírások itt még túltengenek a japán szóképek ellenében. A formaságokon hamar túlestünk. A vámnál egyetlen szigorítás: *három üvegnél több szeszesitalt bevinni nem szabad. Az ürtartalom nem számit.*

A repülőtérről kilépve kezdődik az igazi Japán. Egysínű vasút szállítja az utasokat a városközpontba. Rögtön feltűnik a hatalmas autóforgalom és amit Európából már száműztek, a balra hajts! Ahogy a város belseje felé közeledünk, egyre több felnőtt, s főleg gyermek visel fehér textilből készült maszkot — mint nálunk a kórházi műtőben. — *Így védekeznek a gépkocsikból áramló gázok ellen.*

A borravaló ismeretlen

Az aránylag alacsony tarifájú taxik számát Tokióban 30 000-re taksálják. *Valamennyi fel van szerelve rádiótelefonnal.* Az ajtók csak akkor nyílnak ki, ha a gépkocsivezető egy gombnyomással ezt lehetővé teszi. A gépkocsivezető rendkívül udvarias, annak ellenére, hogy Japánban ismeretlen a borravaló. Ha már a gépkocsi-közlekedésnél tartunk, el kell mondani, hogy igen sok az aluljáró a városban. A gyorsforgalmi utakon a városban is (az ilyenek hossza Tokióban kb. 50 km) úthasználati díjat fizetnek. *A tarifa 150 jen (kb 12—15 forint).* Az országban naponta 40—50-re tehető a halálos autóbalesetek száma. A rendőrség központi épülete előtt egy hirdetőtábla mutatja, hogy az előző napon hány halálos áldozatot követelt a közlekedés a fővárosban.

Névtelen utcák

Japánban igen nagy a gyermekkultusz. A születésszabályozással elérték, hogy ma már a japán családoknál is 2—3 gyermek az általános. Minden iskolának külön egyenruhája van, amelynek viselése iskolán kívül is kötelező. A színe csaknem mindenütt sötétkék vagy fekete. Ritkán fehér, leggyakrabban sárga sapkával. *Ezentúl sárga táska, a karon vagy a nyakon elhelyezett, a fényt jól visszaverő sárga szalag is figyelmeztető az autósok számára.* Az iskolák előtt egy tartóban sárga zászlók, amelyekkel nagyobb gyermekcsoport átkelése alkalmával leállítják a forgalmat a nagyobb diákok, esetleg a „szülői munkaközösség" egy tagja.

Tokió a világ legnagyobb városa, 12 millió lakossal. Egyedülálló metropolis. Itt nincsenek hivalkodóan égretörő felhőkarcolók. Legmagasabb épülete a 40 emeletes *Kereskedelmi Kamara,* amelynek a 39. emeletén levő kínai étteremből volt szerencsénk gyönyörködni a város panorámájában. A város átmérőjét 75—80 kilométerre becsülik, lakóinak száma évente 150 000-rel gyarapodik, 100 egyeteme és főiskolája van. Az utcai zaj a város központjában 90 decibel. A földrengések miatt korábban nem építettek 12 emeletesnél magasabb épületet. Amióta léteznek a vasbeton házak, azóta lehet magasabbat is építeni.

A világ legnagyobb városában az utcáknak nincs nevük, a házaknak nincs számuk. *(A II. világháború után az amerikaiak megszámozták az utcákat, de távozásukkor a japánok eltávolították azokat.)*

A címzés a következőket tartalmazza: először jön a közigazgatási egység (ilyenből 23 van) azután a városnegyed, a néhány utcából álló kisebb körzet, majd a kataszteri helyrajzi szám, s máris a kívánt helyen vagyunk. A legtöbb névjegy, címjegyzék hátán kis térkép segít az eligazodásban. Mint mondják: *„a barát úgyis odatalál, az ellenség tévedjen el."*

S ennek történelmi magyarázatát is adják. Amikor 1600 körül Tokugawa fővezér idején felépült a császári palota, megtiltották térképek készítését, utcanevek adását, hogy ezek ne legyenek az esetleges pártütők segítségére.

Az istenek leszármazottja

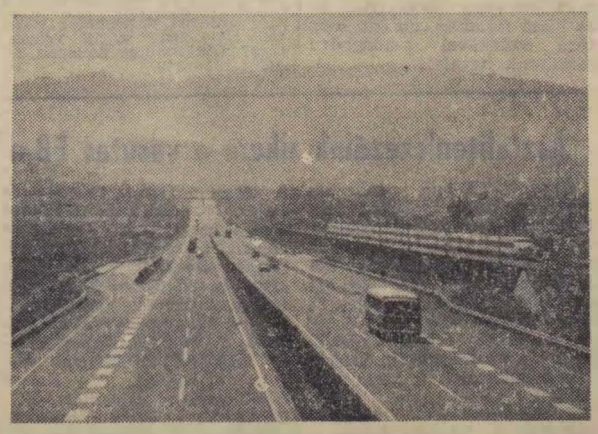
Igen, a császári palota. A hatalmas park ki tudja hány épületet vesz körül. A fák elrejtik a halandó szeme elől. *A palota kapui évente kétszer nyílnak meg. Újév napján és április 29-én, a császár születése napján,* amikor is az istenek leszármazottja kétszer, néhány percre kilép a halandók elé, s öreges kézmozdulattal úgy tesz, mintha integetne.

Ottjártunkkor — nemzeti ünnepnek nyilvánítva — ünnepelték Hirohitó 74. születésnapját, aki 49 évvel ezelőtt lépett trónra. *Érdekes, hogy minden császár trónralépésekor új időszámítás kezdődik.* Az idei esztendő a sóva 49. éve. A világ felé persze Japánban is 1974-et írnak.

Az üzleti élet központja a Ginza. Sajnos, világszerte híres neonreklámjaiban nem gyönyörködhettünk. Az energiakorlátozás miatt Tokió esti világítását egytizedére csökkentették. Esténként ma a Budapesti Rákóczi út fényesebb, mint a valaha fényárban úszó Ginza.

Gulyás János

(Folytatjuk)



Egymás mellett halad a sztráda és a Tokaidó expressz vonala.

Köszönet a gyógyításért

Különböző formában megnyilvánuló betegségeim gyógyítása érdekében nemrég 15 napon át a *Szolnoki MÁV-kórház I. belgyógyászati osztályának betege voltam.* Ennek alapján tapasztalatból mondhatom, hogy az osztály valamennyi dolgozója, sőt a kórház egész személyzete fáradságot nem ismerve tesz meg minden tőle telhetőt a legmagasabb szintű egészségügyi ellátás biztosításával a betegekért.

Eszenyi János
Záhony

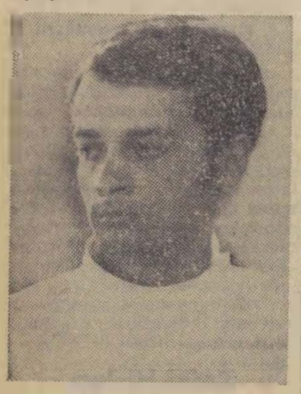
AZ ORSZÁGOS VÍVÓBAJNOKSÁGON

két csapatbajnokságot nyertek a BVSC vívói

Huszonöt éves fennállását ünnepli ebben az esztendőben a BVSC vívószakosztálya, s az évforduló nagyszerű eredményekre serkenti a versenyzőket. A sort a párbajtőr *Monal Kupa* megnyerésével *Fenyvesi Csaba dr.* nyitotta meg, ezt követte Heidenheimben az *Európa Kupa* győzelem, majd május közepén az országos csapatbajnokságon a kardozók és a párbajtőrözők aratták szép diadalt.

Bay Béla dr., a magyar válogatott szakvezetője, akinek annak idején nagy szerepe volt a vasutasok vívószakosztálya megalakításában, és ma is aktív támogatója a klubnak, dicsérőleg jegyezte meg a CSB befejezése után:

— *Eddig is tudtam, hogy a szúró fegyvernemekben kitűnőek a BVSC versenyzői, de hogy a kardcsapatot is megnyerjék, arra bizony senki sem számított.* Ötven esztendeje tevékenykedem a vívósportban és nem is emlékszem, hogy akadt volna valaha olyan nyílt kard csapatdöntő, mint most. S hogy ebben *Gerevichék* elsők lettek, az töretlen küzdőszellemüket, akarásukat és nem kis mértékben fejlődésüket is bizonyítja.



Gerevich Pál

Mert valójában mi is történt azon a napon a játékcsarnokban, amelyen az utóbbi évek egyik legváratlanabb eredménye született?

Mint korábban mindig, most is a kétszeres Európa Kupa győztes és a bajnoki címet védő Vasas volt a favorit, s legfeljebb a Bp. Honvéd és az Újpesti Dózsa pályázhatott „trónfosztásra". Már a négyes döntő első két fordulójában is nagyszerűen helytállt a BVSC: a Vasastól csak 8:7-re kapott ki, *a Honvédet viszont a vártnál sokkal könnyebben, 9:4-re legyőzte.* Az utolsó „menetet" mind a négy csapat egy-egy győzelemmel várta. A BVSC-nek az Újpesti Dózsa volt az ellenfele.

Óriási izgalmak közepette fej-fej mellett haladt a két csapat, amikor az Újpesti Dózsa 8:7-es vezetésénél az idősebb Gerevich fiú. *György* lépett a pástra *Károlyi* ellen. Felváltva estek a találatok, s aztán 4:4 után Gerevichnek sikerült egy tussal győzni. Ez a bajnoki cím megszerzését jelentette.



Dr. Fenyvesi Csaba

— *Ilyen izgalmas mérkőzést talán még versenyző koromban sem éltem át* — mondta az ünneplők gyűrűjében az egykori olimpiai és világbajnok *Gerevich Aladár*, a kitűnő vívómester. — *Boldog vagyok azért is, mert Pali fiam a döntő három mérkőzésén 11 győzelmet szerzett, s csak egyet vesztett; Gyuri pedig megnyerte a sorsdöntő asszót.*

Egy nappal később a párbajtőrözők versenye sem volt valami „idegnyugtató", mert a BVSC — függetlenül idei Európa Kupa diadalától — hallatlanul kemény csatát vívott minden döntőbeli ellenfelével. S az OSC ellen (7:6 vot a végeredmény) akárcsak a kardban, az elsőségért vívott asszóban nem a csapat valamelyik válogatottja, hanem *Erdős Gábor* hozta a hiányzó utolsó győzelmet 5:2 arányban *Tobel* ellen.

— *Köszönjük Gabinak, hogy három győzelmével döntően hozzájárult bajnoki címünk megvédéséhez* — mondta *Fenyvesi Csaba dr.*, aki percekig ölelgette klubtársát.

— Azt hiszem, csapatunk egyik legnagyobb erőssége a kiváló küzdőszellem, s ha valamelyikünk kicsit gyengébb napot fog ki, akkor is akad, aki három vagy négy győzelmet szerez. Úgy, ahogy most Erdős Gabi tette.

A májusi két aranyérem bíztató lendületet adhat a június 6-án kezdődő országos egyéni bajnokságra, amelyen talán a törözőknek is jobban sikerül a szereplés, mert ezúttal a női tőregyüttes csak harmadik, a férfi negyedik volt...

Kozák Mihály

Győzelem napi emlékverseny

A hatvani vasutas lövészklub versenyzői, május 4—5-én Szegeden versenyeztek. A kétnapos *„Győzelem napi emlékversenyen"* kiemelkedő eredményt ért el *Dönsz Dorottya*, aki valamennyi testhelyzetben az első helyen végzett. Standard puskával fekvő testhelyzetből, 60 lövésből 585 köregységet ért el. A hatvaniak másik két versenyzője, *Láng József* és *Fülöp Mária* szintén jól szerepelt.

Barangolás a Gerecse hegységben

A *Testvériség* természetjáró szakosztálya 80 tagot számlál. 1973-ban 94 túrán 1683 kilométer utat tettek meg, bejárták Magyarország turistaútjait, ismerkedtek hazánk természeti szépségeivel. A szakosztály egy fiatal tagja, *Pej Magdolna*, levelében így számol be legutóbbi útjukról.

„Napsütéses vasárnap reggel köszöntötte túránk résztvevőit. *Útunk a Gerecse hegységen keresztül Vértesszőlősre vezetett.* Hosszú gyaloglás után érkeztünk meg a tatabányai Turul emlékműhöz, amely 1896-ban a millennium évében készült. Gyönyörű kilátás nyílott az alattunk elterülő bányászvárosra. A turistajelzésen továbbhaladva értük el a *Szelimlyuk* barlangot. Számtalan régészeti lelet igazolja a barlang történelmi múltját, a néphit szerint török hódítók gyilkolták itt le a környékbeli falvakból idehurcolt férfiakat. A romantikus környezet különösen a fiataloknak jelentett élményt.

Rövid nézelődés után *Kappanbükk* felé haladva egy gyönyörű parkerdőn át értük el a *János forrást.* Itt pihenőt tartottunk. Aki megéhezett, a jó falatokat hűs forrásvízzel öblíthette le. Mások sok színben pompázó erdei virágokból kötöttek csokrokat. Jó kedv és kacagás törte meg az erdő méltóságos csendjét. Vidám hangulatban érkeztünk meg *Vértesszőllősre*, ahol ürüm vegyült az örömbe, mert a múzeum zárva volt. Így nem nézhettük meg a vértesszőllősi ősember leleteit. Múzeumlátogatás helyett a környező erdő sétányait barangoltuk be és kissé fáradtan, de egy szép túra emlékével gazdagodva indultunk hazafelé."

Külföldi sikerek a természetjárók Nemzetközi Vasutas Kupa versenyén

A Budapesti MÁV Igazgatóság sportklubjának tájékozódási futó szakosztálya április végén Vác és Kismaros környékén rendezte meg a 25. éves fennállása tiszteletére kiírt *Nemzetközi Vasutas Kupa* versenyeit és *Csik Judit* emlékére alapított vándordíjért évről évre megrendezésre kerülő női tájékozódási futóversenyét.

Csik Judit Budapest tájékozódási futóbajnoknője volt. Üzemi baleset következtében vesztette életét, de a szakosztály kegyelettel őrzi emlékét, a nevét viselő és 1964 óta a legeredményesebb külföldi női csapatnak átnyújtandó kupával is.

A Nemzetközi Lokomotív Tájékozódási Kupát egyébként még 1958-ban *dr. Csanádi György* alapította. Később az évek múlásával egyre rangosabb lett ez a nemzetközi verseny, úgy hogy ez évben már közel ezer hazai és külföldi részvevője volt a küzdelmeknek. A versenyt egyébként azért rendezték a 25 éves jubileum jegyében, mert a Budapesti Vasutas SC Természetjáró és Tájékozódási Futószakosztálya negyed századdal ezelőtt kezdte meg működését.

A jubileumi versenyre a bolgár, csehszlovák és az NDK-beli testvérszakosztályok és más klubok száznál több versenyzőt küldtek. A hazai színeket 61 tájékozódási futó képviselte. 25 kategóriában indították útnak a sok versenyzőt. Mindenki a korának és felkészültségének megfelelő versenyformában állhatott rajthoz. Valamennyi kategóriának díszes vándorserlege van, amelyre minden évben rávésik a győztesek nevét.

Az idei verseny külön érkessége volt, hogy az európai szocialista országok vasutas tájékozódási futó szakosztályainak tagjai első alkalommal mérték össze tudásukat. A kilenckategóriás egyéni küzdelmeket a *Drezdai Lokomotív*, míg a váltóversenyeket a rendezési feladatokat is ellátó *Budapesti MÁV C* tájékozódási futói nyerték. A Csik Judit emlékére kiírt Nemzetközi Vasutas Kupa győztese a *BTS Szófia* lett, míg a hagyományos Vasutas Kupát a *Kassai Szlávia* nyerte.

A legújabb megállapodások szerint ezentúl évente más-más országban rendezik a nemzetközi vasutas tájékozódási futóversenyeket, így jövőre az NDK klubjai fogadják a jelentkezőket.

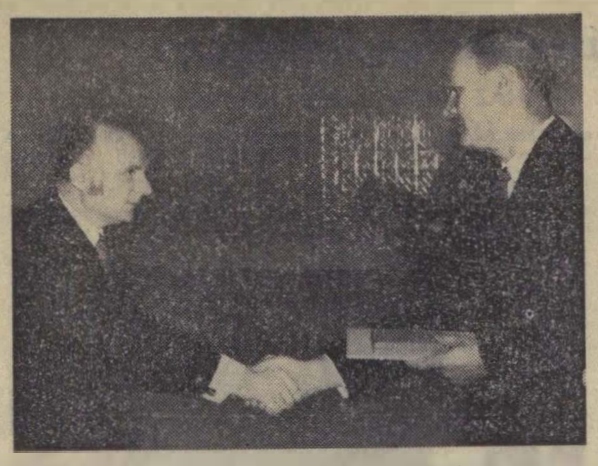
Május 19-én vasárnap a budai hegyekben rendezett nagyszabású, „25. jubileumi emléktúrát" a szakosztály vezetősége.

Zámbó István

Asztaliteniszezőink sikere a vasutas EB-n

Az NSZK-ban rendezték meg a vasutas sportolók asztalitenisz Európa-bajnokságát. A viadalon a BVSC férfi- és a MÁV Tervező Intézet női játékosai vettek rész és hét számból négyet megnyertek és több értékes helyezést értek el. A siker értékét növeli, hogy az Európa-bajnokságon koreai sportolók is részt vettek.

Eredmények: FÉRFI EGYES: 1. *Börzsey János*, 2. Kin Jong San (Koreai NDK), 3. *Gergely Gábor* és *Rózsás Péter*. NŐI EGYES: 1. Fedorova (szovjet)... 3. *Csőke Gabriella*. FÉRFI PÁROS: 1. *Rózsás, Harangi*, 2. *Börzsey, Gergely*. NŐI PÁROS: 1. Fedorova, Cserepova (szovjet)... 3. *Izsó, Janovics*. VEGYES PÁROS: 1. *Börzsey, Csőke*. FÉRFI CSAPAT: 1. Magyar vasutas válogatott, 2. Koreai NDK vasutas válogatott. NŐI CSAPAT: 1. Szovjet vasutasválogatott. 2. Magyar vasutasválogatott.



A magyar békemozgalom megalakulásának 25. évfordulója alkalmából kiemelkedő kulturális tevékenységéért a Népköztársaság Elnöki Tanácsa Balogh Lajosnak, a Törekvés Művelődési Központ igazgatójának a Munka Érdemrend bronz fokozatát adományozta. A kitüntetést Losonczi Pál, az Elnöki Tanács elnöke nyújtotta át a Parlament Munkácsy-termében.

Következik az igazgatósági döntő

Az év elején a budapesti igazgatóság területén mintegy 1200 brigád nevezett a szocialista brigádok vetélkedőjébe.

Az elmúlt napokban a szakszolgálatosok közötti vetélkedőket is lebonyolították.

A budapesti igazgatóság szakszolgálati vetélkedőjén a MÁV Építési Főnökség *„Építési"*, a dunai finomító állomás *„Hámán Kató"*, a Keleti Villamos Fenntartási Főnökség *„Május 1."* és az igazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai osztályának *„Törekvés"* brigádja bizonyultak a legjobbnak.

Köszönet a megbecsülésért

Ezúton szeretnék köszönetet mondani *Budapest—Angyalföld* állomás vezetőinek, elsősorban *Varga Károly* főfelügyelő, állomásfőnöknek és az egész kollektívának, amiért lehetővé tették, hogy május elsejét bensőséges ünnepségen, majd az azt követő rendezvényen körükben ünnepelhessem meg.

Jóleső érzéssel vettem kezembe az állomásfőnökség nevemre szóló meghívóját, mivel ezen az állomáson ezelőtt 15 évvel dolgoztam és így nem is gondolhattam arra, hogy ilyen megtiszteltetésben részesülhetek. Ez a nemes gesztus mély emberi érzésre és megbecsülésre enged következtetni.

Budapest—Angyalföld állomás vezetőinek ez a nemes cselekedete annál is inkább jóleső érzéssel töltött el, mivel saját honállásom. *Rákospalota—Újpest* állomás vezetősége még az 1973-ban adományozott *Kiváló Dolgozó* kitüntetést is delegáció útján küldte el lakásomra. A vasútnál eltöltött 36 évi szolgálat után ugyanis megrokkantam.

Szombat János
ny. főfelügy. Fót

A Hivatalos Lapból

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

A 19. számból: 104 216/1974. Az építőipari dolgozók szálláson történő elhelyezése.

105 187/1974. Belföldi rendeltetésű levélküldemények feladása a MÁV és a Magyar Posta között fennálló szerződés alapján.

Közlemény a Törzsgárda Szabályzatához.

Pályázati felhívás külföldi tanulmányutakra és ösztöndíjakra.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Budapest VI. kerületi, 8 részből álló szolgálati lakásomat (55 négyzetméter, külön álló épület kis udvarral) vidéki kis kertes házra. Budapesttől 50 kilométerig. Tulajdonjogot kérek ráfizetés nélkül. Telefon: 46—31 vagy 408—939.

— **Két szoba komfortos, telefonos, budai szolgálati lakásomat vasutas dolgozóval nagybudapesti, vagy Pest környéki tanácsi egyszobás lakásra cserélném.** Érdeklődés: 259—780 telefonon, munkanapokon 18—21 óra között.

— **Keletinél levő I. emeleti 2 szoba, komfortos MÁV-lakásomat elcserélném ugyanitt, lehetőleg tanácsi 1 szoba komfortosra A szoba nagyméterű legyen.** — Érd parkvárosban 214 négyszögöl telek, családi ház építésére alkalmas, bekerített, fiatal gyümölcsfákkal eladó, fizetési kedvezménnyel. Érdeklődni lehet: esti órákban: Ferencz Gábor, Bp VIII., Kerepesi út 5. IV. ép. I. em. 18.

— **Debrecenben levő 3 és fél szobás, magasföldszintes, déli fekvésű, szövetkezeti lakásunkat hasonló budapestire cserélnénk, vagy eladnánk.** Érdeklődés: Debrecen, Mata János u. 13. Telefon: 12437, Lődy György Budapest, telefon: 221—549.

A szerkesztőség üzeni

Kisvárdai János, Sepsi Gyula Miskolc; Bognár Károly Tapolca; Tóth Gyula Dombóvár; Szűcs Ferenc Hatvan; Kiss Tibor Debrecen; Tóth János Békéscsaba; Csizmazia Béláné Szombathely; Fábján Sándor, Rostás Klára Szentes; Hoffmann József Veszprémvarsány; Eszenyi János Záhony; Petrik László Hódmezővásárhely; Varga József Székesfehérvár: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tuza Lajos Prügy; Földi József Szolnok: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

— **Tiszta állomás.** Albertirsa állomás öreg felvételi épülete két oldalán a földszintes szárnyakkal olyan, mint egy óriás repülőgép. A vasutasok nagy gondot fordítanak az utasterek tisztaságára, erőfeszítéseik azonban nem mindig járnak sikerrel, mert az utasokat szállító autóbuszok sok szemetet hagynak maguk után.

— **Első díj madárvédelemért.** A Dabasy From Géza madárvédelmi pályázat eredményét a közelmúltban hirdették ki Szombathelyen. Az első díjat Bíró Viktor, a Kőszegi MÁV Nevelő Otthon tanára nyerte.

— **Festőművészek kiállítása Dombóváron.** A vasutasszakszervezet dombóvári Művelődési Házában május első felében kiállítást rendeztek a pécs-baranyai festőművészek alkotásaiból. A tárlatot nagyon sok vasutas, köztük számos KISZ-fiatal és szocialista brigádtag tekintette meg.

— **Tapolcai vasutasok „Veszprém megyéért".** Tapolca város az utóbbi időben rohamosan fejlődik. Az utcák, terek csinosításában a „Veszprém megyéért" mozgalom keretében a lakosság is kiveszi részét. A csomópont szocialista brigádjai már eddig is nagyon sok társadalmi munkát végeztek a köz javára.

— **Zalaegerszeg állomáson** öt étel- és italárusító automatát helyezett üzembe az Utasellátó. Az utasok hamar megbarátkoztak az automatákkal, amelyek éjjel-nappal egyaránt kiszolgálják őket.

— **Százötven nyugállományba vonuló vasutast búcsúztatták** a közelmúltban Miskolc Tiszai pályaudvaron. A gazdasági és a mozgalmi szervek vezetői meleg szavakkal mondtak köszönetet több évtizedes helytállásukért, hűségükért. Az ünnepség végén Héjj Károly, a szakszervezeti bizottság titkára szerény ajándékokat adott át a nyugalomba vonulóknak.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti: a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest, 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

XVIII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. JÚNIUS 17.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

a függetlenített tisztségviselők képzése, a káderfejlesztési terv végrehajtása

Szakszervezetünk elnöksége június 7-én ülést tartott.

A kádermunkáról, a függetlenített tisztségviselők szakmai és politikai képzéséről, a káderfejlesztési terv végrehajtásáról készült jelentést *Molnár György* titkár terjesztette elő.

A jelentés megállapítja, hogy a függetlenített tisztségviselők döntő többsége megfelel a hármas követelményeknek. A szocialista társadalmi rendszert szilárd politikai meggyőződéssel és felelősséggel szolgálják, következetesen munkálkodnak a párt-, a szakszervezeti mozgalom célkitűzéseinek megvalósításán, az *MSZMP Politikai Bizottsága* 1966. május 10-i határozatában megjelölt kettős feladat végrehajtásán.

A függetlenített káderek szakmai felkészültsége többségében megfelel a követelményeknek. Ez a megállapítás egyaránt vonatkozik a szakszervezeti általános és reszortismeretekre, a vasúti szakmai képzettségre, az iskolai végzettségre és az általános műveltségre. Ugyanez mondható el a vezetői készség megítélését illetően is.

A vitában — a gyakorlati tapasztalatok tükrében — sok pozitív és negatív érv hangzott el. *A legtöbben azt hiányolták, hogy a káderekkel való foglalkozás nem kielégítő, a politikai és a szakmai képzés is sok kívánnivalót hagy maga mögött.* Az új káderek kiválasztásánál, funkcióba állításánál jobban kell ügyelni arra, hogy az illető szívesen végezze el a reá háruló szakszervezeti munkát, szeresse az embereket, értsen a nyelvükön, egyszóval ne hivatalnok módjára végezze a mozgalmi munkát.

A vita lezárása után az elnökség úgy foglalt állást, hogy a jelentés alkalmas arra, hogy a vezetőtestületek minden szinten annak alapján dolgozzanak. Elemzéseit, megállapításait különösen jól hasznosíthatják munkájukban a területi bizottságok.

Az elnökség ezután elfogadta a nyugdíjas tagok, valamint vasutasözvegyek szociális támogatására 1974-ben rendelkezésre álló összegek felhasználásáról szóló előterjesztést.



Az új menetrend életbe lépése óta szinte megkétszereződött a munka a budapesti személypályaudvarokon. Bár az utóbbi napokban az időjárás nem kedvezett a turistáknak, a forgalom napról napra nő. Képünkön: a Keleti pályaudvaron a Báthory Expressz kocsijaira felrakják az útirányt jelző táblákat. (Laczkó Ildikó felv.)

A szakmunkásvizsgák előtt

Dunakeszin tanácskoztak a tanműhelyvezetők

Legyenek vasutasok is az oktatók között

A járműjavító üzemek a szakmunkástanulók gyakorlati képzését végző tanműhelyvezetők hagyományos tavaszi vizsga előkészítő megbeszélését a dunakeszi járműjavítóban szervezte meg a MÁV vezérigazgatóság járműjavító szakosztálya.

A megjelenteket *Bakó Károly*, az üzem igazgatója köszöntötte. *Büki Ferenc* értékelte az 1973—74. oktatási évben végzett munkát és felhívta a figyelmet a szakmunkásvizsgára való felkészítés fontosságára. Különösen jelentős ez a feladat azért, mert a létszám 62 százaléka társadalmi ösztöndíj szerződést kötött a MÁV-val.

A tanműhelyvezetők beszámoltak az eddig végzett munkáról és elmondták, milyen intézkedéseket tettek eddig a vizsgákra való felkészítésre, a jövő évi beiskolázási tervek teljesítésére.

A szakmunkásképző intézetek irányításában bekövetkezett változás miatt a kapcsolatok még nem alakultak ki, ennek következtében hiányosságok jelentkeznek, ami gátolja a képzés eredményességét.

Székesfehérváron például az intézeti tanműhelyben két műszakban történik az oktatás, ugyanakkor a járműjavító üzemi tanműhelye nincs kihasználva. Helyes elosztással egy műszakban meg lehetne oldani a tanműhelyi oktatást. Miskolcon az intézeti műhelyi oktatók között nincs vasutas. Igaz, hogy lelkiismeretesen oktatják a tanulókat, de nem tudják a vasúti ismeretekre terelni a tanulók figyelmét.

Sok problémát okozott a végzős tanulók szakmunkásbérbe való átsorolása. Nem volt egységes álláspont, emiatt a debreceni járműjavítóban bérfeszültségre való hivatkozással nem történt átsorolás. *Bálint László*, a járműjavító szakosztály osztályvezetője egyértelmű utasítást adott az átsorolásra, mert éppen a szakmunkásbérbe való foglalkoztatás egyik olyan vonzóerő, ami a tanulót az üzemhez köti.

A vitát gyakorlati bemutató foglalkozás követte. *Misnyovszki Imre* szakoktató a görgős csapágyak szerelését mutatta be és gyakoroltatta a tanulókkal. Az oktatáshoz diaképeket is felhasználtak.

A bemutató oktatás és annak értékelése hasznos tapasztalatcsere volt a jelenlevők számára.

A járműjavító szakszolgálatnál a szakmunkástanulók segítésével lelkiismeretesen foglalkoznak. A rendszeresen megtartott értekezletek egyre jobban a tapasztalatcsere formáivá válnak, hiszen a tanműhelyvezetők kicserélik tapasztalataikat és a jó kezdeményezések elterjedésével segítik a szakmunkástanulók képzését.

Sebestyén János

A NYÁRI VAKÁCIÓ ALATT

közel négyezer vasutasgyereket üdültet a szakszervezet

Ismét eltelt egy iskolaév és a szünidőben megkezdődhet a már évek óta folyó gyermeküdültetés újabb fejezete. Az idén sikerült tovább lépni az üdültetési létszámot illetően. A belföldi gyermeküdültetésben résztvevők számát 240, a külföldi gyermek csereüdültetésben résztvevők számát pedig 24 fővel emeltük.

A belföldi gyermeküdültetésben összesen 3660 gyermek vehet részt, Balatonkenesén 2700, Bodrogolaszban 240, Répceszentgyörgyön 240 és Kőszegen 480 gyerek üdül kellemes környezetben, szakképzett vezetők és pedagógusok felügyelete mellett.

A külföldi gyermek csereüdültetés az idén az alábbiak szerint alakul: *a Szovjetunió Brjanszk melletti úttörőtáborába, Szinye-Zorkiba 18 fiú és leány megy.* A tábor kellemes környezetben, fenyőerdőben van elhelyezve. A fürdés a tábor melletti folyócskában biztosított. Brjanszk város megtekintésén kívül Moszkva nevezetességeivel is megismerkednek a gyerekek.

Az NDK-val két csereüdültetést is bonyolítunk. *46-an Frauensteinbe, 48-an pedig Rosenthalba utaznak.* Mindkét üdülő Drezda közelében, Szász-Svájcban van. Kirándulások, a közeli városok megismerése gazdagítják a programot.

Ausztriába a Linz melletti *Kirchschlagba 10 vasutasgyerek utazik.* A mintegy ezer méter magas hegytetőn levő tábor fenyőerdő közepén fekszik, sportpályákkal és játékokkal felszerelve. Kirándulások, Linz városával való ismerkedés teszi változatossá az üdülést.

A kiutazó magyar gyermekekkel azonos létszámban hozzánk érkező külföldi gyermekek Balatonkenesén, a vasutasgyermekek „üdülőparadicsomában" töltik a nyarat.

Májusi rekord

A vasút 11 millió 321 ezer tonna árut szállított

A MÁV vonalain 1974 második negyedévének első két hónapjában változatlanul nagy forgalom bonyolódott le. *Áprilisban a vasút 30 millió 800 ezer, májusban 29 millió 500 ezer utast szállított.* Bár a májusi utasszám enyhe csökkenést mutat,

a személyszállítási teljesítmény mégis kedvező volt, mivel az utaskilométerben kifejezett eredmény mind a bázis időszakot, mind a tervezettet meghaladta.

Az átlagos utazási távolság alakulását is növekvő tendencia jellemezte. Ez kedvezően befolyásolta a MÁV személyszállítási menetdíj bevételét is.

A nemzetközi utasforgalom mindkét hónapban erőteljesen növekedett. A nyári időszakban különösen fontos az utazás feltételeinek folyamatos biztosítása. *A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésében májusban kismértékű visszaesés következett be.* Erre utal, hogy a késési arány a bázis időszak 2,1 százalékáról, majd az április havi 2,5 százalékról 2,7 százalékra emelkedett.

A vasút áprilisban

10 millió 462 ezer tonna árut szállított, a májusban elszállított árumennyiség pedig meghaladta a 11 millió 300 ezer tonnát.

Ez az eredmény az elmúlt év őszi csúcsforgalmi időszakának legnagyobb, október havi teljesítményét is túlszárnyalta, *a tervelőirányzatnál pedig 6,7 százalékkal több.*

Erőteljes emelkedés jellemezte az export-import és tranzitforgalmat, valamint az építőipari alapanyag-küldemények szállítását. A jelentkező szállítási igények csökkent mérvű kielégítése elsősorban ezekre az árufélességekre korlátozódott, amelyeknek sajnos olyan következménye volt, hogy a MÁV csak késéssel tudta az igényelt teherkocsikat kiállítani.

A nagymérvű áruszállítási felfutás igen kedvezően hatott a fuvardíjbevételre, amelynél az év eddig eltelt időszaka alatt *az emelkedés meghaladja a 10 százalékot.*

A vártnál nagyobb fuvarozási igény mindkét hónapban gyakran állította nehéz feladat elé a vasút szállítási apparátusát. Erre utalnak az elegymozgásra és a szállítókapacitás kihasználására jellemző főbb adatok. Április és május hónapban

jelentősen emelkedett mind a géprevárások, mind a vonatácsorgások, valamint a vonatfelosztások száma.

A tehervonatok menetrendszerű közlekedésének mintegy 3 százalékos romlása ugyancsak az üzemi munkában bekövetkezett feszült szállítási helyzetre utal.

A kedvezőtlen adatok között említendő meg a korszerű mozdonyok fajlagos mutatóinak kismértékű, valamint a teherkocsik átlagos forduló idejének a bázisidőszakhoz viszonyított, mintegy 4,6 százalékos romlása.

A fontosabb minőségi mutatók tekintetében csupán az átlagos statikus terhelés bázisidőszakhoz viszonyított, közel 4,6 százalékos emelkedése emelhető ki.

A szállítási igények további növekedése mindennap többlet feladatként jelentkezik. A nyári időszakban az áruösszetételben bekövetkező változás különösen a teherkocsi-gazdálkodásban jelent nehéz feladatot. A gyors elegytovábbítás feltételeinek biztosításánál

különösen a csomópontok, rendezőpályaudvarok, rakodási helyek munkája jó megszervezésének van döntő fontossága.

A belföldi és külkereskedelmi forgalom növekedése egyre erőteljesebben igényli az irányítószervek, az igazgatóságok és a szolgálati helyek összehangolt munkáját, a zavarok gyors elhárítását, s mindenekelőtt a vonatközlekedés biztonságának fokozását.

A kongresszusi versenyről tanácskoztak a MÁV Vezérigazgatóságon

A XI. pártkongresszus és felszabadulásunk 50. évfordulója tiszteletére kezdeményezett szocialista munkaversennyel kapcsolatos tennivalókról, az eddigi tapasztalatokról tanácskoztak a szakosztályok és a vasútigazgatóságok illetékes osztályvezetői.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a vasutasok körében *kedvező visszhangra találtak a MÁV vezérigazgatójának és a szakszervezet elnökségének közösen kialakított irányelvei, a kongresszusi munkaverseny szervezésére.* Most arra van szükség, hogy az üzemek és szolgálati helyek vezetői közösen a mozgalmi szervekkel segítsék a vállalások teljesítését.

Annál is inkább, mivel a verseny segítése, a feltételek biztosítása, a gazdasági vezetők munkaköri kötelessége. A jól szervezett kongresszusi verseny kedvező feltételt teremt a *Központi Bizottság* 1971. decemberi határozata végrehajtásához, mely szerint: a szocialista munkaverseny-mozgalom továbbra is fontos eszköze társadalom- és gazdaságpolitikai céljaink megvalósításának.

Hasonló céllal tartott értekezletet a közgazdasági osztály *Balatonkenesén*, az üzemek, a területi bizottságok, közgazdasági bizottsági vezetők részére. *Ezen az értekezleten a szakszervezeti szervek számára határozták meg a tennivalókat.* A szakszervezeti szervek legfontosabb feladata a jó együttműködés megteremtése a verseny irányításában. Természetesen nem kevésbé fontos a politikai és gazdasági tevékenységet elősegítő felvilágosító munka a vasutasok körében. Ennek érdekében testületi üléseken, titkári és reszortvezetői értekezleteken, a helyi sajátosságok figyelembe vételével, meg kell beszélni az üzemre, szolgálati helyre háruló feladatok végrehajtását, és rendszeresen értékelni kell az elért eredményeket.

Megkezdődött az 1974–75. évi vasutas operabérletezés

Az 1973—74-es színházi évadban is nagy sikert aratott az *Erkel Színház* vasutas-bérleti előadás-sorozata. A kibocsátott bérletek közül a legnépszerűbbek közé emelkedett a vasutas oparabérlet. Sikerét a magas művészi színvonalú előadások, a kitűnő szereposztás mellett a dolgozók operazenei érdeklődése fokozódásának és szakszervezeti bizottságaink jó propaganda és szervező munkájának köszönhető.

A már hagyományokkal rendelkező, népszerű bérletezést tovább folytatva, az új évad is gazdag műsort kínál az operakedvelőknek.

A vasutas operabérleti előadások keretében bemutatásra kerül Farkas: *A furfangos diákok*, Rimszkij-Korszakov: *Seherezádé*, Borogyin: *Polovecí táncok*, Donizetti: *Lammermoori Lucia*, Kacsóh: *János vitéz*, Leoncavallo: *Bajazzók*, Mascagni: *Parasztbecsület*, Verdi: *A Lombardok* című műve.

A bérleteket kedvezményes áron továbbra is a szakszervezeti bizottságoknál lehet megrendelni.

Budapesten a döntőbe jutás lesz a tét

Mint már azt előző lapszámunkban közöltük, a budapesti igazgatóság területén befejeződött a szocialista brigádok szakszolgálati vetélkedője. A döntőre *június 18-án, az igazgatóság kultúrtermében kerül sor.* A nagyszabású vetélkedőn az igazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai osztályának *„Törekvés"*, a MÁV Építési Főnökség *„Építési"*, a Dunai Finomító állomás *„Hámán Kató"*, a Keleti Villamos Fenntartási Főnökség *„Barátság"*, a MÁV Távközlési Fenntartási Főnökség *„Dunakanyar"* és a Keleti Szertár Főnökség *„Május 1"* szocialista brigádjai mérik össze tudásukat az országos döntőbe való jutásért.

ERZSIKE, A NŐFELELŐS

Szegeden a személypályaudvar dolgozóinak egynegyede nő. Ki foglalkozik ügyes-bajos dolgaikkal? Hogyan képviseli a szakszervezet a vasutas nők lányok, asszonyok — érdekeit? Ezek a kérdések foglalkoztattak, amíg robogott velem a *Szeged-expressz*. Az ismerkedés egyszerűbb volt, mint, gondoltam: *a területi bizottság megbízásából ugyanis Erzsike, a nőfelelős várt az állomáson.*

Csak az illendőség kedvéért szerepeljen itt a teljes, „hivatalos" neve, hogy azok is megtanulják, akiknek segít a gondok megoldásában, és akik csak így nyugtázzák a jóindulatú közreműködést *„köszönjük, hogy elintézte! Tudtuk, hogy segíteni fog Erzsike!"*



Engi Józsefné

Szolgálati beosztása pénztárfőnök

Erzsikét *Engi Józsefnénak* hívják, ő a szakszervezeti bizottság nőfelelőse és *december 1 óta a személypályaudvar pénztárfőnöke. Főintéző!* Ez a rangja úgy is értendő, hogy ő az, aki az állomás nődolgozóinak legtöbbet segít, a lányok, asszonyok ügyének is „főintézője!"

Életútja, vasutas múltja példa lehet a kezdők számára. Bizonyíték arra, hogy aki szorgalmas, szereti a vasutat, aki törődik munkatársaival, az megtalálja számítását. *1958-ban végezte a Vasútforgalmi Technikumot.* Ezt követően alaposan megismerte a vasúti szolgálatot: volt vezető váltóőr, kocsifelíró, átmenesztő. Miután megszerezte a szakvizsgákat, elvégezte a tisztképzőt, feladási árupénztáros lett. Három évig volt a vezetője az aranykoszorús *„Dobó Katica"* brigádnak. Néhány hónapja ő a pénztárfőnök. Munkája alaposan megszaporodott, hiszen a nőfelelősi megbízatás mellett 40 vasutasnak hivatali főnöke.

— Közvetlen beosztottjaim között 30 a lány és az asszony. Gondjaikat jól ismerem, hiszen az elmúlt másfél évtizedben megismertem néhány munkakört a forgalomnál. A fiatalasszonyok munkakörülményein már csak azért is igyekszem könnyíteni, mert magam is tudom, hogy mit jelent a forgalmi szolgálat mellett gyereket nevelni. *Nekem ma már könnyebb, mert a nagyobbik lányom 13 éves, a kicsi 6 éves. Ők, no meg a férjem a segítőim az otthoni munkában.*

Mi foglalkoztatja leginkább a nőbizottságot?

— Az elmúlt években a párt, a kormány, a szakszervezet több olyan intézkedést, határozatot hozott, amelyek végrehajtása során mi is keressük a lehetőségeket a nők foglalkoztatásának kiszélesítésére. *Az szb-titkárral egyetértésben meghatározzuk azokat a munkabeosztásokat, amelyekben a jövőben kizárólag — és azokat, amelyekben elsősorban nőket foglalkoztatunk.* Ha ilyen munkakörben jelenleg férfi dolgozik, akkor az utánpótlást úgy képezzük, hogy a nyugdíjazás után nő lépjen a férfi helyébe.

Elsősorban a gyerekes anyákon segítenek

— Az utazószolgálatnál egyre több nő dolgozik. Hogyan könnyítenek munkájukon?

— Munkatervünkben szerepel, hogy a vezénylőtiszt és a számviteli vezető felméri, menni időt töltenek távol a családjuktól az utazószolgálat nődolgozói. *Elsősorban azoknak a munkakörülményein akarunk változtatni, akik gyermekeket nevelnek.*

— Milyenek a személypályaudvaron a nők munkakörülményei?

— Régi az állomás. Érthető tehát, hogy a munkahelyek nem nevezhetők „komfortosaknak". *A kocsitakarítók például 44-en vannak, közülük 42 nő. Nincs tisztálkodási lehetőségük, és az is tarthatatlan állapot, hogy a művezető irodája az öltözőjük.* Felújításra szorulnak az árupénztárhoz tartozó szociális létesítmények is. De lehetne tovább sorolni, hogy mi kellene még. Egy biztos: amit a nőbizottság kér, a főnökség a lehetőségekhez mérten igyekszik teljesíteni.

— Hogyan teszik könnyebbé a nők „második műszakját"?

— Mindenekelőtt a gyermeknevelésben igyekszünk segítséget nyújtani. A MÁV óvodája akkor is megtelne, ha megdupláznánk a férőhelyek számát. *Jelenleg 90 személyes gyermekintézményben 140 aprósággal foglalkoznak, hogy édesanyájuk nyugodtan jöhessen szolgálatba.* Nagy szükség lenne bölcsődére és „hetes óvodára". Az utóbbi megoldaná az utazó szolgálatot teljesítő édesanyák gondját.

Munkatervünkben az is szerepel, hogy szünidei napközit létesítünk. Ezenkívül megszervezzük a háztartási gépek kölcsönzését. Ezzel is könnyíteni akarunk munkatársaink gondjain.

A szabad idő a családé

Engi Józsefné, aki egyébként az idei nőnapon kapta meg a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetést, szólt még, arról, hogy az állomásfőnök és a mozgalmi szervek vezetői figyelemmel kísérik a lányok, asszonyok munkáját és a legjobbak kitüntetése, jutalmazása sohasem marad el. A nőfelelős életútja is bizonyítja, hogy az arra rátermett nők vezető állásba is kerülnek.

— Mit csinál egy nőfelelős szabad idejében?

— *Bizony nagyon kevés a szabad idő és az természetesen a családomé! Szeretek színházba, moziba és kirándulni járni, természetesen a férjemmel és a gyerekekkel. Szívesen kézimunkázom, ezt bizonyítja a sok subaszőnyeg a lakásban.*

Szereti a csinos, tiszta munkahelyet. „Új" munkaszobájára bizony rá is fér egy kis renoválás! Ha kifestik, és megkapja a megígért új bútorokat, bizonyára hivatali szobáját is otthonossá varázsolja. Ez így is illő: — hadd lássák a lányok, asszonyok, akik fölkeresik, hogy munkahelyén is igényes a szakszervezeti bizottság nőfelelőse.

Kóhidi László

Gimnáziumba jár a rugókovács

Eredményes tanévet zárt a Landler Jenő Művelődési Ház általános iskolája és esti gimnáziuma

„Többek leszünk, mint amik vagyunk..." — Így fogalmazta meg néhány hónappal ezelőtt a nagyszerű lehetőség fölötti örömét a Landler Jenő Művelődési Ház esti iskolájának egyik hallgatója. Ahogy ez a hallgató, úgy ma már mindenki tudja: *az általános műveltség emelése a szakmai műveltség fejlesztésének is biztos alapja.*

Az egyre jobb eredményeket elérő esti iskolákról mindig nagy örömmel beszél *Sándor Géza*, a művelődési ház igazgatója, aki a negyedik esztendeje tölti be szép és fontos feladatkörét.

— Nagyon jó érzés, amikor az ember beszámolhat arról — mondja kérdésünkre —, hogy éppen most zajlottak le az általános iskolások vizsgái, s a 22 hallgató jó eredménnyel végzett; *egyetlen egy sem bukott meg...*

A második „generáció"

A külön nagy „szívügy": *a dolgozók gimnáziuma kerül szóba.* Most már a második „generáció" ült a padokban, s érkezett el a második tanulmányi év III—IV. osztályához:

— *1973 szeptemberében* — mondja Sándor Géza — *67-en jelentkeztek a gimnáziumi felvételre, férfiak és nők vegyesen.* A hallgatók javarésze IV., illetve XV. kerületi dolgozó. A művelődési ház ugyanis a IV. kerülethez tartozik, de közigazgatásilag a XV. kerület legnagyobb üzeme, a Landler Jenő járműjavító otthona, amely a környék tanulnivágyóinak is kellemes hajléka. *A gimnázium tanulói elsősorban a járműjavító, a Bőrkonfekció és a Chinoin gyár dolgozói sorából kerülnek ki, de képviselve van itt a Hámán Kató vontatási főnökség is.*

A gimnazisták vizsgái február hónapban zajlottak le, jó eredménnyel. Mindössze egy hallgató akadt, aki nem tudott megfelelni a követelményeknek: *az 55 hallgató átlagos tanulmányi eredménye 3,2 volt.*

Íme, néhány vallomás arról, hogy családanyák és családapák miért vállalják szívesen a nem kis áldozatot, hogy a nehéz munka után a pihenés óráiból sok időt fordítsanak az órákon való részvételre és az otthoni tanulásra.

Megéri a fáradságot

— Anyagkönyvelő vagyok, férjem a MÁV alkalmazottja — mondta *Ábrahám Lászlóné*, egy 5 és egy 14 éves gyermek édesanyja. — Munkakörülményeim szempontjából az előrehaladás záloga is lehet, ha megszerzem a gimnáziumi érettségit, ezért vállalom ezt a „harmadik műszakot", amely sok tudással gazdagít.

Fejes Gáborné villanyszerelő, férje üzemmérnökként — a Landler Jenő járműjavító öntödéjében dolgozik:

— *Az én legfőbb célom, hogy nagyobb műveltséget szerezzek* — mondja. — Nem kis áldozatot jelent két gyermek felnevelése és a háztartás vezetése mellett a gimnáziumi tanulás, de határozottan állítom: megéri!

Petrohai Lajos a járműjavító rugókovácsa, aki a gimnázium I. osztályát jó közepes eredménnyel végezte, előre tekint:

— *Nincsenek különösebb álmaim, az elkövetkező esztendőkben is rugókovácsként szeretnék fizikai munkát végezni* — mondja kérdésünkre. — *De arra viszont már gondolnom kell, hogy ha hajlottabb korú leszek, és nehezebb lesz majd számomra a fizikai munka, a gimnáziumi érettségi más feladat betöltésére is alkalmassá tehet.*

— *Huszonhárom éve dolgozom a járműjavítóban, s ezért határoztam el, hogy tanulok, mert régebben két kis gyermekem miatt nem nyílt lehetőségem a tanulásra* — mondja *Istvánfi Gyuláné*, a járműjavító könyvelője. — Végeztem ugyan könyvelési tanfolyamot, de úgy érzem, hogy ez a mai világban nem jelent elegendő képzettséget. Az a mottóm, hogy többet szeretnék tudni!

Út az egyetemhez

Az esti gimnázium hallgatói egyébként öt tárgyat tanulnak: matematikát, fizikát, történelmet, biológiát és földrajzot. A gimnázium vezetője *dr. Cser Jánosné*, matematika-szakos tanár. Segítői sorában *Varjasi László* földrajz-tanár egyébként a Fővárosi Tanács népművelési osztályán dolgozik, s a környező gimnázium tanára *Csonka Ferenc* és *Csonka Ferencné*.

Sándor Géza elmondta, hogy „műsoron kívül" egy egyetemi előkészítő tanfolyamot is szerveztek — szintén sikerrel. A három-négy évvel ezelőtt érettségizetteket az említett tanárok készítették fel az egyetemi felvételre.

— Ezekben a hetekben már folyik az új tanulmányi év előkészítése — mondta az igazgató. — Reméljük, hogy az általános iskolát, illetve gimnáziumot végzett és végző hallgatók, mint propagandisták is segítik a szakszervezeti bizalmiak szervező munkáját...

M. L.

Kétszáztíz vasutas jutalomutazása a Szovjetunióba

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége és a MÁV vezérigazgatója közös elhatározása alapján a vasútüzem területén dolgozó, kiemelkedő munkát végző szocialista brigádok, törzsgárdatagok és az ifjúsági mozgalomban élenjáró fiatalok legjobbjai az erkölcsi és anyagi elismerés egyik formájaként évek óta külföldi jutalomutazásban részesülnek.

Ez évben június 14-én egy 60 tagú, majd ezt követően még két csoportban összesen 210 vasutas utazik a Szovjetunióba. A tizenkét napos út változatos, gazdag programot és sok élményt tartogat a részt vevők számára. *Moszkvában* többek között megtekintik a Kreml-t, a Tretyakov-képtárat és a Puskin múzeumot. *Leningrádban* látogatást tesznek az Auróra cirkálón, az Ermitázsban és a Péter-Pál erődben.

A kiutazók részére a MÁV vezérigazgatója rendkívüli fizetett szabadságot és költőpénzt biztosít.

HÉT MEGYÉBEN

Közel 30 ezer nyugdíjas vasutas és özvegy kap nyugellátást

Hogyan gondoskodik a nyugdíjasokról a budapesti területi bizottság?

A budapesti területi bizottság irányítási területén, amely hét megyére — *Pest, Nógrád, Heves, Győr, Szolnok, Komárom, Fejér* — terjed ki, 15 830 nyugdíjas tag él szervezetten és 12 500 özvegy kap nyugdíjat.

A területi bizottság a nagyszámú nyugdíjas összefogását 57 csoportban, 132 választott vezetőségi taggal, 23 főbizalmival látja el.

A nyugdíjas alapszervezeteket az elnökség és a területi bizottság határozatai alapján *hét tagú szakbizottság irányítja.* A nyugdíjas szakbizottság tevékenységét munkaterv szerint végzi, a taggyűléseken felvetett problémák figyelembe vételével.

A szervezett dolgozók különböző rétegei között jelentős helyet foglalnak el a nyugdíjasok. Külön figyelemmel kísérjük a nyugdíjas szakszervezeti tagok életkori sajátosságait és arra törekszünk, hogy a nyugdíjas tisztségviselőkre ne háruljon olyan megterhelés, amely túlzott igénybevételt jelentene számunkra. *A nyugdíjas csoportok élén a mozgalmi munkában jártas, jól működő vezetőségek, főbizalmiak állnak, akik megfelelően képviselik a nyugdíjas tagok érdekeit.*

A szervezeti élet fejlesztését segíti a taggyűlések rendszeres megtartása, azok látogatása a központ és a területi bizottság szervezőinek, munkatársainak helyszíni tájékoztatása és felvilágosítása, illetve a felmerült problémákra a válaszok megadása.

A területi bizottság nyugdíjas szervezőinek tevékenységét két irányú munka jellemzi. Egyrészt tájékoztatják és segítik a munkában a nyugdíjas csoportokat, külön tájékoztatást adnak az időközben megjelent fontosabb, nyugdíjasokat érintő rendeletekről és politikai eseményekről, másrészt tájékoztatást adnak a Vasutasok Szakszervezetének a havonta készített hangulatjelentésben a nyugdíjasokat foglalkoztató legfontosabb kérdésekről.

A SZOT és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének határozata értelmében *rendszeresen foglalkozunk a nyugdíjasok élet- és szociális körülményeivel.* Az elmúlt évben felmértük a tagság szociális helyzetét és az egyedül élő özvegyek számát. A lehetőségen belül először mindig a legjobban rászorultakat részesítjük anyagi támogatásban.

Az elmúlt évben 675 nyugdíjasnak 335 000, 620 özvegynek 310 000 forintot folyósítottunk segély címén.

Az anyagi támogatáson kívül igen jelentős a társadalmi segítség. A magára maradt idős nyugdíjasokat rendszeresen meglátogatjuk, s indokolt esetben részükre segítséget nyújtunk. *Győrben*, a *Hámán Kató Vontatási Főnökségnél, Ferencvárosban, Salgótarjánban*, az *Északiban* stb. a szocialista brigádok is patronálják a nyugdíjasokat. Több szakszervezeti bizottságnál kirándulásokat is rendeznek. *Az Északi járműjavítóban autóbuszt biztosítanak a nyugdíjasok egész napos kirándulásaihoz.*

Igen megható az öregekkel való foglalkozás, az öregek napjának rendezése, amelyet mind több csoportnál tartanak. Legutóbb Győrben 495 nyugdíjas jelent meg és meghatódva üdvözölték egymást a volt munkatársak.

A nemzetközi nőnapot is rendszeresen megtartják a nyugdíjas csoportoknál, ahol egy kis ajándékkal kedveskednek az idős asszonyoknak.

Rendezvényeinken az idős nyugdíjasok elmondják élményeiket és már nemcsak panaszkodnak, hanem dicséretet is mondanak. Legutóbb például *nagy örömet okozott a nyugdíjasok körében az az intézkedés, hogy a régi, 30 évet munkában eltöltött vasutasok megkapták a szabadjegyet és a külföldi utazáshoz az 50 százalékos kedvezményt.*

Patay János
nyugdíjas szervező

Búcsúest a Mátrában

A Mátrában, Lajosházán rendeztek nyugdíjas-búcsúztatót Vámosgyörk állomás szocialista brigádjai *Matticsek Ferenc* vonatvezető és *Tatár Ernő* vonatkezelő tiszteletére.

Mindkét vasutas 1940-ben kezdte szolgálatát a MÁV-nál — egyikük Gyöngyösön, másikuk Józsefvárosban —, és annak is jó néhány esztendeje már, hogy Vámosgyörkön a vonatkísérők Béke szocialista brigád tagjaként együtt dolgoztak. *Matticsek Ferenc* többek között a *Munka Érdemrend* arany fokozatát is kiérdemelte párttaghoz és kitüntetett kiváló vasutashoz méltó helytállásával az évek folyamán. *Tatár Ernő* munkáján magatartásán is mindig meglátszott, hogy kommunista. Búcsúztatásukon részt vett a miskolci vasútigazgatóság képviseletében *Pócza Béla*, a vonatkísérők főelőadója, és ott voltak a vámosgyörki *Vak Bottyán*, a *Béke* és az *Előre* szocialista brigádokba tartozó vasutasok, valamint családtagjaik is.

Az ünnepi vacsora és közös szórakozás megkezdése előtt elsőként *Vincze Jenő* állomásfőnök köszönte meg a nyugdíjba vonulók több évtizedes helytállását, majd a szakszervezeti bizottság és a szocialista brigádok tagjai fejezték ki jó kívánságaikat, illetve adták át ajándékaikat az idős vasutasoknak.

★

Hatvan állomáson is hasonló ünnepség zajlott le a közelmúltban, abból az alkalomból, hogy *Schmidt Ferenc* főfelügyelő, a vonatkísérők oktatótisztje nyugalomba vonult. Az állomáson eltöltött több mint három évtizedes vasúti szolgálatában 21 évig volt oktatótiszt, s jó munkáját, emberi erényeit sokszor elismerték. Legutóbb az idén, április 4-re tüntették ki: megkapta a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát.

Érettségivel a vezérálláson

— Nálunk, a vésztői vontatásnál mindenben segítik, támogatják a fiatalokat az idősebb vasutasok — újságolta találkozásunk alkalmával *Bedő Lajos* motorvezető. — Érezhetik azt is, hogy számítanak az ifjú kollégákra, s ennek tudatában végzem örömmel a munkámat...

Bedő Lajos, aki szintén a fiatal korosztályhoz tartozik, 24 éves, és 1969 óta teljesít szolgálatot a vasútnál. Közben leérettségizett, ami egyúttal bizonyítéka is a fentebb idézett szavak igazságának. Tanulni ugyanis munka közb 1 csak akkor lehet, ha van hozzá kedv és bátorítás.

— És még valami nagyon fontos: *a példamutatás* — teszi hozzá a motorvezető. — Példa szorgalomból, helytállásból, amit én többek között a szüleimtől is láttam. *Apám, édesanyám, sőt nagyapám is a vasútnál szolgált*, s ha valamikor volt jövője, biztos kenyere a MÁV-hoz szegődött embernek, akkor most még szebb. biztatóbb kilátásokkal kecsegtet a vasutasok hivatása..

Ezekután talán mondani is fölösleges. hogy Bedő Lajos tagja a helyi KISZ-szervezetnek és fiatal társaival együtt gyakran kiveszi részét a közös megmozdulásokból, társadalmi munkákból. Szereti a rendet, tisztaságot, s meglátszik ez a gondjaira bízott motorkocsin is.

Mi, idős vasutasok, büszkék vagyunk, amikor ilyen fiatalokkal találkozunk.

Boldizsár Gyula

Csak tanulni kell...

A *miskolci oktatási főnökségen* tanulunk vonatvezetőnek. Elfogultság nélkül állíthatjuk, hogy minden kedvezményünk megvan, mind a tanulást. mind a szórakozást illetően. Egyszóval a lehetőségek adottak csak tanulni kell.

A magam és tanfolyamtársaim nevében köszönetemet fejezem ki azoknak a vezetőknek. akik lehetővé tették. hogy tanulhassunk. és azoknak is, akik a tanfolyamon fáradságot nem kímélve oktatnak, nevelnek bennünket. Igérjük, hogy a tanultakat igyekszünk majd hasznosítani a munkában.

Kisvárdai Tibor
s. felvigyázó

Egy KNEB-vizsgálat tapasztalatai:

A fejlődés ellenére sem kielégítő a vasutasok üzemi és szociális helyzete

Társadalmi rendszerünkben senki sem lehet közömbös, amikor arról a kérdésről esik szó, hogyan érzi magát a dolgozó a munkahelyén. Államunk évről évre igen nagy áldozatot hoz a munkafeltételek javítására. Időszakonként azonban nem árt számot vetni a gondokkal, s visszanézni: *milyen utat tettünk meg és meghatározni a további fejlődés irányvonalát.*

Ilyen számadástételre kötelezte a kormány a *Központi Népi Ellenőrzési Bizottságot*, amikor beszámolót kért, hogyan alakultak a dolgozók üzemi és szociális körülményei az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése óta. A vizsgálat csaknem valamennyi népgazdasági ágat érintett, így a közlekedést is. Természetesen nem lehetett minden ágazatot teljes vertikumában megvizsgálni, ezért *a vasút területén a vizsgálati szempontokra három járműjavítónál és három vasúti csomóponton kerestünk választ.* A vizsgálatra kijelölt egységek kiválasztásánál az volt a fő törekvés, hogy olyan üzemeket, csomópontokat jelöljünk ki, ahol sokan dolgoznak és ezáltal minél több dolgozó problémáját ismerhessük meg. A kijelölés alapján elmondhatjuk, hogy *a vizsgálat mintegy 12 ezer vasutas dolgozót érintett.*

A külszolgálatnál van a legtöbb tennivaló

A tapasztalatok azt mutatták, hogy 1968-hoz képest a vasút igen nagyot lépett előre, *de a többi népgazdasági ághoz viszonyítva még mindig nagy az elmaradás.* Ez abból adódik, hogy a vasút a munkahelyi szociális feltételeket illetően igen alacsony szintről indult, és ezt a hátrányt a rendelkezésére álló anyagi eszközök figyelembevételével hosszú évek alatt lehet csak pótolni.

A vizsgálat megállapítása szerint a telepített üzemekben (járműjavítók) *a munkakörülmények sokat javultak.* Különösen az új üzemrészek tervezésénél ügyeltek arra, hogy a nehéz fizikai munkát, korszerű gépek alkalmazásával könnyítsék. Az utóbbi években növekedett az egészségre ártalmas munkakörök száma. Ez velejárója a különböző vegyi anyagok kiterjedt alkalmazásának. Dicséretes viszont, hogy minden ilyen munkahelyen az üzembelépéssel egyidejűleg készen álltak a védőberendezések, amelyek a munkahelyi ártalmak csökkentésére hivatottak. Az egyéni védőfelszerelések a többi munkaterületen is rendelkezésre állnak, *bár a vizsgálat során több esetben kifogásolták a dolgozók, hogy a védőfelszerelések használata bizonyos mértékben akadályozza őket munkájuk végzésében.* A panaszok többsége a védőfelszerelések minőségére vonatkozott, a védőruhák, bakancsok, a viselési idő lejárta előtt elrongyolódnak, szétszakadnak, másutt a rendszeres mosásuk nem biztosított.

A külszolgálatnál a munkakörülmények alig változtak. A forgalmi szolgálatnál *a legmostohább körülmények között dolgoznak a kocsirendezők és a sarusok.* A nehéz és veszélyes fizikai munka kiküszöbölése csak az önműködő kapcsolószerkezet bevezetése, illetve a gurítás magasfokú gépesítése után lehetséges. Erre azonban még jó néhány évet várni kell.

A vontatási szolgálatot a korszerű vonóerő térhódítása forradalmasítja. Az új eszközök más javítási technológiát kívánnak mint a régiek. Az új villamos- és Diesel-mozdony bázisok korszerűen felszereltek, *a gőzmozdonyok jelentős részét azonban még mindig a szabad ég alatt javítják (pl. győri fűtőház).*

A védőruhaellátásra a külszolgálatnál különösebb panasz nem hangzott el. *Az újonnan bevezetett védősisak használatát viszont többen kifogásolták.* A vizsgálat megállapítása szerint a sisak állandó viselésre nem alkalmas.

Nagyobb gondot a tisztaságra

Kétségtelen, hogy 1968-hoz viszonyítva *a legnagyobb fejlődés a szociális létesítményeknél tapasztalható.* A vasút e tekintetben a többi közlekedési vállalat között élen jár. Az öltözőszekrények, valamennyi szolgálati helyen rendelkezésre állnak, a betöltetlen létszámok miatt sajnos némelyik üres. A mosdási, zuhanyozási lehetőség általában biztosított, a külszolgálatnál van azonban még javítani való, mivel ott a norma szerinti szükséglet 93,9 százalékát elégítették ki. *Miskolc rendezőpályaudvaron kirívóan nagy lemaradás tapasztalható, annak ellenére, hogy ezt 1969-ben a népi ellenőrzés már kifogásolta.* A szociális helyiségek megléte azonban még nem jelenti az igények kielégítését, mivel a legtöbb helyen baj van a tisztasággal, a karbantartással. A meglevő zuhanyozók, WC-k egy része nem üzemel, kijavításuk húzódik. A tisztaságra vonatkozó panaszok pedig nemcsak a régi, hanem az új létesítményeknél is fennálltak.

Az üzemi étkezés lehetőségének megteremtése ma már a legtöbb munkahelyen alapvető követelmény. A közlekedés sajátosságából adódóan ennek biztosítása nem egyszerű feladat, bár korántsem megoldhatatlan. Megállapításaink szerint az étkezési lehetőséget valamennyi vizsgált helyen biztosították, *de az igénybevétel igen csekély.* A telepített üzemeknél (járműjavítóknál) a szükséges kapacitás rendelkezésre áll, az üzemek jelentős összegeket fordítanak a konyhák fenntartására, étkezési hozzájárulásra, *mégis a dolgozóknak a fele sem veszi igénybe az üzemi étkezési lehetőséget.* Különösen szembetűnő a csökkenés a miskolci járműjavítónál, ahol 1968-ban a dolgozók 47,9 százaléka ebédelt az üzemben, ez az arány 1972-re 37,2 százalékra csökkent. Az érdektelenség hiányát a dolgozók az ebéd árának emelkedésével magyarázzák, *mivel 1968 óta mindkét menü ára 50 százalékkal emelkedett.*

Nem lehetne egyszerűbben?

A külszolgálatnál dolgozók ennél sokkal kedvezőtlenebb helyzetben vannak. Az utazószemélyzet többségét az évtizedes hagyományok kötik. Száraz koszton élnek, vagy az otthonról hozott főtt ételt melegítik. A nagy állomásokon a forgalmi dolgozók egy része szolgálati helyét még arra az időre sem hagyhatja el, ameddig megebédel. Az üzemi konyha pedig az ebédet nem mindig tudja a szolgálati helyre eljuttatni. *A pályafenntartásnál a vonali munkahelyekre az ebédszállítást a vizsgált csomópontokon nem oldották meg,* a dolgozóknak mindössze 24 százaléka veszi igénybe az üzemi konyhát.

A vizsgálat arra is kiterjedt, hogy a lakóhelyüktől tartósan távol levő dolgozók milyen körülmények között élnek. Ezen a területen nagy különbségeket találtunk. Vannak igen jól felszerelt munkásszállások, ahonnan a televízió, meg a hűtőszekrény sem hiányzik (Bp. Ferencváros), *de láttak a népi ellenőrök olyan munkásszállást is, amelyet emberi tartózkodásra alkalmatlannak minősítettek.* Meglepő, hogy a népi ellenőrök előtt két hónappal a helyszínen járt igazgatósági ellenőr az uralkodó körülményeket nem így értékelte, csupán „kisebb hiányosságokat" vélt felfedezni.

A csomópontokon megvizsgálták a népi ellenőrök a pihenőszállásokat, a laktanyákat is. Valamennyi helyen a tisztálkodási, ételmelegítési, főzési lehetőség biztosított. A tisztaság is megfelelő volt. *Kifogásolni valót Győrben találtak, ahol az ágyneműt nem cserélik minden dolgozó után.* Nem lehetett természetesen ennek indokául azt elfogadni, hogy kevés az ágynemű.

Akik napjainkban is száraz koszton élnek

A dolgozók lakásgondjainak enyhítésére 1968 óta számos intézkedés történt. *Megduplázódott a vállalati szervezésben épült lakások száma,* ezen túlmenően számos egyéb kedvezménnyel élhetnek azok a dolgozók, akik saját otthont akarnak teremteni. Úgy látszik azonban, hogy az ilyen célokra fordított pénzeszköz kevés. Sok az igénylő, a lehetőség pedig korlátozott. Javítani való azonban itt is akad. *Egy kicsit bonyolult a lakáshoz, a kölcsönhöz való jutás módja, adminisztrálása.* Az elosztáson is lehetne valamit finomítani. Volt olyan vizsgált egység, amely az igénylők számának növekedése ellenére, évek óta sem lakást, sem anyagi támogatást nem kapott dolgozói részére. *A szolgálati vezetők kifogásolták, hogy a lakáskérelmek sorsáról nem tájékoztatják őket.* A javaslat után az igazgatóság a dolgozóval közvetlenül tárgyal, a főnökség nem is tudja, ki és mikor kap, vagy kapott lakást, esetleg anyagi támogatást.

A vizsgálat során az is felszínre került, hogy igen kevés helyen élnek a lakásépítés támogatásának széles lehetőségével. A legtöbb esetben a pénzbeli támogatást tartják az egyedüli megoldásnak, ez pedig keretek közé van szorítva. *Kevesen tudják, hogy az érvényes rendeletek ezenkívül módot adnak kedvezményes gép és szerszám kölcsönzésre, díjmentes műszaki tervezésre, bontott anyag vételére, kedvezményes fuvareszköz igénybevételére stb.*

A vizsgálat tapasztalatait összesítettük, megállapításainkat — javaslatokkal együtt — eljuttattuk a MÁV Vezérigazgatósághoz és a Vasutasok Szakszervezetéhez.

Bessenyei Gábor

Korszerű munkásszálló Tatabányán

Az év elején új munkásszállót adtak át rendeltetésének Tatabányán. A 200 személyes, kulturáltan berendezett szállóban 4 ágyas szobák, öltözők, mosdók, fürdők, társalkodó szolgálják az ott lakó pályaépítők kényelmét. Képriportunk a munkásszállót és lakóinak életét mutatja be.



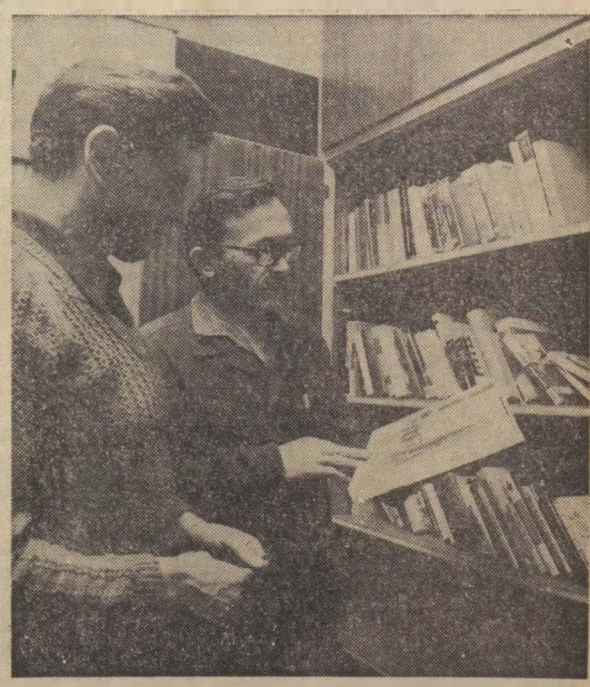
A szálló épülete



A 4 ágyas szobák tágasak, kényelmesek



Munka után, s az esti órákban mindig sokan keresik fel a tár salgót, ahol televízió, újságok, folyóiratok állnak a szórakozni vágyók rendelkezésére



A munkásszálló ízlésesen berendezett könyvtára sok olvasnivalót kínál a könyvbarátoknak

(MTI Fotó: Danis Barna felvétele)

Köszönet érte

Régi vágyam volt az, hogy feleségemmel együtt üdülni mehessünk *Sopronba*, a hűség városába. S ez a vágy beteljesedett. Bár bizonyos nehézségek mutatkoztak, mégis lehetővé tették számunkra, hogy közvetlen nyugdíjazásom előtt két hetet pihenéssel tölthessünk.

A Sopronban töltött két hét felejthetetlen lesz számunkra. Sopron és környéke — *Nagycenk, Sopronhorpács, Kőszeg, Fertőd* és *Pannonhalma* — ahová kirándulást szerveztek részünkre, maradandó élményt nyújtott.

Az üdülőben biztosított ellátás, a kikapcsolódás és a korommal járó fáradtság kipihenésének a lehetősége maximálisan biztosítva volt. A lehetőségekkel éltünk is, mert a két hét letelte után testben és lélekben felfrissülve érkeztünk haza.

Tudom, hogy az ma már természetes, hogy a szocialista társadalomban minden dolgozónak megvan a lehetősége az üdülésre, pihenésre. Mégis a sajtón keresztül is szeretném — a feleségem nevében is, aki négy gyermeket nevelt fel — megköszönni, hogy ezt az üdülést részünkre lehetővé tették.

Bakó János
Miskolc

BUDAPEST-DUNAPART TEHERPÁLYAUDVAR:

A tagsággal egyetértésben dolgozik a műhelybizottság

Budapest-Dunapart teherpályaudvaron — miután az állomást 1971-ben Ferencvároshoz csatolták — öttagú műhelybizottság irányítja a szakszervezeti munkát, illetve képviseli a tagság érdekeit. Erről beszélgettünk legutóbb *Lacsny Imrével*, a műhelybizottság titkárával.

— *Önállóságunk és felelősségünk nem csökkent a helyi szakszervezeti bizottság megszüntetése után sem* — jelentette ki Lacsny Imre, majd így indokolta kijelentését: — A szakszervezeti taggyűléseken és a termelési tanácskozásokon minden lényeges kérdést, közös ügyet megbeszélünk a dolgozókkal, s a ferencvárosi csomópont szakszervezeti bizottsága, párt- és gazdasági vezetősége mindenkor tiszteletben tartja az így kialakított álláspontunkat. *Az egység, az egyetértésben végzett munka meglátszik elért eredményeinken is, nem kevésbé a 48 tagot számláló három szocialista brigádunk teljesítményein.*

A műhelybizottság titkára elmondta, hogy az elmúlt évben a dunapartiak szállítási és kocsikihasználási tervüket a vállalt 100 százalékkal szemben 112,64, illetve 103,68 százalékra teljesítették, s munkájuk egyéb mutatói is túlhaladták az élüzemszintet. *Az eredményekben benne van a szakszervezeti bizalmiak aktivitása is.* Különösen sokat segítettek a feladatok megszervezésében, az emberekkel való foglalkozásban, egyéni gondjaik megoldásában, kívánságaik tolmácsolásában.

— Az idén is létszámhiánnyal küzdünk. Már az év elején tíz fő hiányzott a szükséges létszámból, év végéig pedig újabb négy vasutas nyugdíjba megy állomásunkról. Sajnos, nagyon nehéz a régi, kitűnően dolgozó idősebbeket pótolni, akiknek helytállása, példás munkaerkölcse jelenleg is legfőbb biztosítéka annak, hogy tartani tudjuk, sőt, túlszárnyaljuk eredményeinket.

— Hogyan ítélik meg Ferencvárosban a műhelybizottság munkáját?

— *Inkább dicséretet, mint elmarasztalást kapunk az állomás szakszervezeti bizottságától. Ennek legfőbb alapja az, hogy Budapest-Dunapart teherpályaudvaron a szervezettség 100 százalékos, s tagdíjhátraléka senkinek nincs.* A rendelkezésre álló segélykeretet — a nagycsaládosok, a gyermeküket egyedül nevelő szülők vagy az egyéb ok miatt rászorulók között — igazságosan osztjuk el, sokszor kérés nélkül, a bizalmiak javaslatára. Ha pedig a csomópont művelődési házában kulturális vagy más jellegű megmozdulást szerveznek a ferencvárosiak, a mi kollektívánk sem hiányzik...

Panaszt csak egyet jegyeztünk fel e beszélgetés alkalmával: *az igénylők számához képest kevés a dunapartiaknak juttatott üdülési beutaló.* Főként családdal szeretnének többen szakszervezeti üdülőben pihenni. S bár ez nem csupán helyi probléma, mégis — talán figyelembe lehet venni a műhelybizottság titkárának jelzését.

L. Simon Zsuzsa

Ötletekben, javaslatokban nem volt hiány

SZEGEDEN TANÁCSKOZOTT A SZENTESI ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG IFJÚSÁGI PARLAMENTJE

Azon a májusi napon, amikor a fiatalok színes, vidám serege Szegeden a *MÁV Petőfi Művelődési Házban* gyülekezett, önkéntelenül is az új életet teremtő tavasszal társítottam a hozzájuk kapcsolódó gondolataimat.

A *MÁV Szentesi Építési Főnökség* ifjúsági parlamentje ült össze, hogy megvitassa és kialakítsa a fiatalok nézetét politikai, gazdasági és társadalmi életünk időszerű kérdéseiről. Az építési főnökségnél is egyre határozottabb tartalommal telik meg az ifjúság dinamikus élete.

Sokat mondó adatok

Ha a főnökség összlétszámában keressük az ifjúság helyét és arányát, kitűnik, hogy egy negyed résszel képviseltetik magukat. Ha más arányokat nézünk, azok is sokat mondanak. *A fiatalok 45 százaléka tömörül a KISZ-be és 28 százaléka szocialista brigádtag.* Minden száz fiatal közül harminc rendelkezik középiskolai végzettséggel és 26-nak van szakmunkás képesítése. Többen különböző iskolákban képezik tovább magukat. *Sajnos 14 fiatalnak nincs meg a nyolc általános iskolája.* Örvendetes a „kiváló" mozgalom helyzete. 1974-ben háromszorosára nőtt a fiatal munkások, szakmunkások, technikusok és mérnökök száma. Ezzel szemben az újítómozgalom alig vonzza a fiatalokat.

Ezen az ifjúsági parlamenten nem történtek szenzációs események, *de a fiatalok szocializmust építő szándéka nagy erővel nyilvánult meg.* Figyelemre méltó tényként került jegyzőkönyvbe a vezetők és középvezetők jelenléte, akikkel spontán vita bontakozott ki egy-egy kérdés körül. Több indítvány is elhangzott, amelyeket az ifjúsági parlament határozati javaslatba foglalt. Méltán aratott nagy tetszést annak az ifjú mérnöknek a hozzászólása, *aki a gyermekgondozási segélyen levő anyák iránti megkülönböztetett figyelmet javasolta.* Azoknak, akik ideiglenesen távol vannak a termelő munkától és a munkatársaktól érezniük kell, hogy azért a munkahelyi közösségtől nem szakadtak el. Gyakori látogatással, élő kontaktust kell fenntartani. A szociális, a bér és egyéb jellegű juttatásokból nem lehet kihagyni a jövő generációját nevelő kismamákat.

Megszívlelendő javaslatok

A katonafiatalok is beletartoznak abba a közösségbe, amelyből kötelességük teljesítésére bevonultak. Velük is szükséges a kapcsolattartás. *A megbecsülés jele lenne, ha leszerelés előtt a gazdasági és társadalmi szervek vezetői levélben keresnék meg a katona fiúkat* és megírnák, hogy szeretettel várják vissza őket a munkahelyre.

Egy másik hozzászóló azt hangsúlyozta, hogy a KISZ-be és a szocialista brigádokba tömörült fiatalok munkája, élete és világnézeti szemlélete *pozitív értelmű meghatározója az ifjú munkások rétegének.* Az idősebb munkások ma már egyre kevésbé a külsőségeken keresztül ítélik meg az ifjúságot. A hosszú haj vagy a miniszoknya önmagában nem meghatározó.

Hasznosnak és megvalósíthatónak látszó javaslatot tett egy fiatal anya. A családot alapító fiatalok lakásgondjainak anyagi helyzetén lehetne könnyíteni, ha a leendő lakások építéséhez munkájukkal hozzájárulhatnának. Így számukra kevesebbe kerülne a lakás, az építőipar kapacitásának egy része pedig felszabadulna.

Jogok és kötelességek

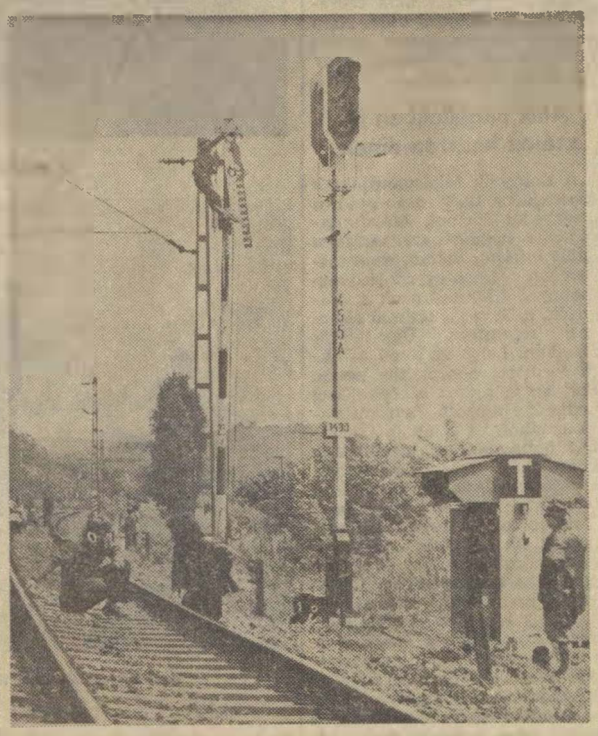
Elemi erővel tört felszínre a tanulási és művelődési szándék. Vezetők és tanulni akarók ellenkező nézete ütközött meg, amelyet egyik felszólaló tömören így fogalmazott meg.

„A továbbtanulás kérdésében az állami és az egyéni érdek találkozik, ellenben gyakran ütközik az üzemi érdekkel. A gazdasági vezetők attól tartanak, hogy a továbbtanulók otthagyják a termelő munkát."

Úgy tűnt, ámbár senki sem mondta ki egyértelműen, hogy erős még az a szemlélet, mely szerint a munkások általános műveltségének a szintjét *elég a nyolc általános iskola elvégzésével megvonni.* Akik ezt vallják, ebben látják a biztosítékát, hogy a munkás megmarad a termelő munkában.

A MÁV Szentesi Építési Főnökség ifjúsági parlamentjén a hozzászólásokban az is kifejezésre jutott, hogy *az ifjúságnak jogaik mellett fontos kötelességeik is vannak.* Az anyagi javakat meg is kell termelni, kinek-kinek a maga posztján. A jogokból származó anyagi részesedés pedig csak a jobb, termelékenyebb és hatékonyabb munka útján biztosítható.

Fogas Pál



Új, „kétarcú" automata térközjelzőket szereltek fel Vác és Nagymaros között, a szobi fővonalon. Képünkön az új jelző üzembe helyezésével egyidőben leszerelik a régit (Tenta György felv.)

Centenáriumi év

a miskolci vontatási főnökségnél

A *miskolci vontatási főnökség* az idén ünnepli fennállásának századik évfordulóját. Ezekben a napokban bármerre tekintenek a látogatók, szorgalmas munkásokat látnak a főnökség egész területén. A villamosszín átalakítása, valamint a körfűtőház tetejének a felújítása jó ütemben halad.

A miskolci építési főnökség dolgozóinak kezenyomán az irodaházak is új köntösbe öltöztek. *A vontatási szocialista brigádok 6500 társadalmi munkaórát vállaltak a főnökség szépítésére, csinosítására.*

Az előkészületek lázas ütemben folynak. Szeretnénk, ha az ünnepség méltó lenne a 100 éves főnökséghez.

Sepsi Gyula

Az Anyagellátási Igazgatóságon

Tizenhat nagyvállalat megállapodott az anyagellátás javításában

Tizenhat országos nagyvállalat, trösztt, illetve ipari egyesülés képviselői ültek össze a közelmúltban a *MAV Anyagellátási Igazgatóságon* megbeszélésre. A tanácskozás eredményeként nagy jelentőségű együttműködésben állapodtak meg vállalataik anyagellátásának javítására.

A MÁV anyagellátó szerveit, a szertárfőnökségeket, a vasúti műhelyeket közelről érintő közös elhatározásról *Gulyás István*, az Anyagellátási Igazgatóság helyettes vezetője elmondta, hogy sokat várnak a most aláírt megállapodástól, amelynek megkötésén maguk is sokat fáradoztak.

Gyakori hiánycikkek a vaskohászati termékek

— *Régi probléma a gépipari üzemekben a vaskohászati termékek, főleg a húzott és hengerelt áruk gyakori hiánya* — mondta az igazgatóhelyettes. — A kohászat ezekből a termékekből nem bír eleget adni, mert gyártási kapacitása évente csupán 4—5 százalékkal nő. A felhasználók igényének növekedése pedig ennek többszöröse. *Főleg a jóminőségű, speciális gyártmányok gyors szállításával van baj,* ami például nálunk, a vasút területén, elsősorban a járműjavítókban, de más üzemekben is, a lemezellátás egyenetlenségében, lassúságában, akadozásában érezhető. Sok más olyan kisebb-nagyobb termék is van, amiből kevés kell ugyan műhelyeinknek, de éppen ezért gyártásuk nem gazdaságos a nagy kohászati üzemeknek, pedig nekünk végtelenül fontos, hogy az a kevés, amire szükségünk van, határidőre rendelkezésünkre álljon.

— A vállalatok, akár személyes ismeretség révén, akár vaktában, véletlenszerűen, már korábban is rákényszerültek, hogy anyagigényeik kielégítése végett megkeressék és kielégítsék egymást, akár készletátvétellel, akár kölcsönzéssel, vállalva a visszaadási kötelezettségeket — folytatta. — Az esetek nagy részében azonban nem nyilvánult meg különösebb segítőkészség, mert a kölcsönző vállalatok nem bíztak abban, hogy a kölcsönadott anyagokat a kívánt időre visszakapják. Ezért a kisegítésben, a kölcsönzésben leginkább érdekeltek mindinkább felismerték, hogy *az önkéntes segítség eredményességének feltétele csakis a szervezett együttműködés lehet. Ennek a felismerésnek eredményeként állapodtak meg a 16 vállalat képviselői az igazgatóságunkon megtartott tanácskozáson, hogy az eddigi rendszertelen kisegítés helyett állandó szervezetet alakítanak anyagellátásuk megjavítására.*

Nyilvántartják az elfekvő készleteket

Az alakuló ülésen, mely *Szvatkó Istvánnak*, az Anyagellátási Igazgatóság vezetőjének elnökletével tanácskozott, a résztvevők kimondták, hogy az állandó szervezet tagjai szakosított nyilvántartásokat állítanak össze a maguk vállalatánál nélkülözhető, elfekvő anyagkészletekről, ezeket kicserélik és a bennük foglalt anyagokat fölajánlják átvételre, esetleg kölcsönadják egymásnak. Aláírta a megállapodást a *Hírlapkiadó Vállalat* képviselője is, akivel a tagvállalatok abban egyeztek meg, hogy a Magyar Hirdető *„Interker"* című termék-piackutatólapjában, valamint a *Figyelőben* közösen teszik közzé átadó készleteik, kisegítő kurrens anyagaik listáját. A Hírlapkiadó vállalta, hogy a mezőgazdasági termelőszövetkezetektől, ipari szövetkezetektől is összegyűjti, jegyzékbe foglalja az átadásra szánt kisebb mennyiségű, újságközlésre nem kerülő anyagokat és a kooperáló 16 vállalat rendelkezésére bocsátja. A *Ferroglobus TEK* vállalat képviselője pedig bejelentette, hogy új osztályt alakítanak a 16 vállalat céljainak megvalósítására.

Az igazgatóság azzal is hozzájárul az együttműködés erősítéséhez, hogy *Rudas László utcai székházában bemutatótermet rendezett be és állandóan közszemlére teszi ki a MÁV területén fellelhető fölösleges készleteket,* amelyek között az együttműködő vállalatok sok használhatót találnak. A bemutatóterem elsősorban belső kiegyenlítésre, vagyis a MÁV-szertárak, -üzemek kisegítésére szolgál, de közvetlen kapcsolatban áll az együttműködő vállalatok illetékes anyagosaival és amire nincs szüksége a MÁV-nak, nekik ajánlja föl.

A szervezet részvevői

A 16 nagyvállalat most megalakult, egymást segítő anyagszervezete olyan módon működik, hogy vezető testülete negyedévenként összeül, értékeli az elmúlt 3 hónap munkáját, megbeszéli új terveit, céljait, lehetőségeit és esetleg új vállalatokkal bővíti szervezetét, intézkedik a szükséges tennivalókról.

Hogy kik vesznek részt a szervezetben?

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság, a Csepeli Acélmű, a Csepeli Csőgyár, a Dunai Vasmű, a Borsodnádasdi Lemezgyar, a Lenin Kohászati Művek, az Ózdi Kohászati Üzemek, az Országos Kőolaj- és Gázipari Trösztt Anyagellátó Irodája, az Alumíniumipari Kereskedelmi Vállalat, a Magyar Gyógyszeripari Egyesülés, a Magyar Hajó- és Darugyár, a Magyar Vagon- és Gépgyár Vörös Csillag Gépgyára, a Posta Vezérigazgatóság gazdasági ügyosztálya, a Ferroglóbus TEK Vál'alat, a Vegyépszer Vállalat és a már említett Hírlapkiadó.

Szász Ferenc

Fiatalok helye a termelésben

Május 17-én *Dombóváron* a Vasutas Művelődési Házban újabb találkozóval folytatódott az ifjúmunkás napok rendezvénysorozata. A város üzemeiből, gyáraiból, közel 250 fiatal munkás gyűlt össze, hogy megvitassák helyüket, szerepüket a termelésben.

Részt vett a találkozón *Kéri András*, a KISZ KB ifjúmunkás osztályának munkatársa, *Benizs Sándor*, a Tolna megyei KISZ-bizottság titkára és *Farkas Aladár* TIT-titkár, valamint *Hornyik Lajos*, a városi KISZ-bizottság titkára.

A rendezvény első részében Kéri András szólt a fiatalokhoz. Beszédében részletesen kitért azokra a problémákra, amelyek a fiatalon munkába állókat érinthetik. Szó volt a legutóbb kiadott KISZ-KB határozat egyik pontjáról is, amelynek lényege, hogy a KISZ-tagok is becsülettel, legjobb képességeik szerint dolgozzanak, tanuljanak.

Kéri András beszéde után a város üzemeiben, vállalatainál dolgozó ifjúmunkások képviselői kaptak szót. A vontatási főnökség fiataljai nevében *Sebők Sándor* szólalt fel.

„A sínek messziről jönnek és messzire mennek"

Fiatalos mozgásáról ítélve; igyekvő pályakezdőnek hinné az ember. Ám haja színe, amelyet a kora, a vasutasmunka sokezernyi gondja fehérre festett, bizony rácáfol az első megállapításra.

Molnár Jánost, a Lajosmizse állomás nemrégen nyugállományba vonult állomásfőnökét csak ebben a vonatkozásban látni ellentmondásos embernek. A neve hallatán, ismerős vasutas körökben szinte kivétel nélkül egyértelmű véleményt mondanak róla. Különösen a *Budapest—Lajosmizse* közötti vonal állomásain szolgálatot teljesítők emlegetik gyakran a nevét. Nem csoda, hiszen legalább kétszáz neveltje dolgozik ezeken a helyeken.

26 éve Lajosmizsén

Molnár János állomásfőnökként megszakítás nélkül *26 évet szolgált Lajosmizsén.* És mint arról számos oklevél is tanúskodik, irányítása alatt mindig rendben ment a munka. Ugyanakkor módszeresen foglalkozott az utánpótlás nevelésével is, olyan eredménnyel, amivel nem sok állomásfőnök büszkélkedhet.

Amikor felkerestük, még a tényleges idejének utolsó napját töltötte. A vágányok között, a vasutasok igazi világában ismerkedtünk össze. Mellette állt *Veszelovszki László* az utód, Lajosmizse állomás új főnöke.

— Milyennek látja a síneket negyvenegy év szolgálat után? — kérdem Molnár Jánostól, akiben aznap talán még fel sem merült a búcsú gondolata, olyan odaadóan magyarázott az utódnak.

— *A sínek* — felelte kissé elgondolkodva — *messziről jönnek és messzire mennek, de vége egyiknek sincs, csak csatlakoznak egymással.*

Molnár János nem tartozik az érzelgős embertípusok közé. Nyomban át is vált vidámabb hangnemre: *az én nyugdíjazásom egyelőre csak formaság.* Továbbra is itt lakom a felvételi épület szolgálati lakásában. Mindennap látom a zajló forgalmat és bármi gondja is lesz vele az én Laci barátomnak, számíthat rám . . .

Ezután az állomásfőnök megkért, hogy folytassuk a beszélgetést az ő jó öreg „Varsójában" (így nevezi a Warszawa gépkocsiját). Ebben az időpontban a községi pártbizottságon halaszthatatlan dologban meg kellett jelennie. Amíg az épület előtt várakoztunk, Veszelovszki Lászlóval beszélgettünk.

— *Hallatlan nagy munkabírású ember Jani bácsi* — mondja az utód — *amit elhatároz, azt meg is valósítja. Nálunk például soha sem volt létszám hiány, sőt még más állomásoknak is mi adtunk munkaerőt. Se szeri, se száma azoknak az embereknek, akiket már ő vett fel és nevelt vasutassá.*

Utódját is ő nevelte

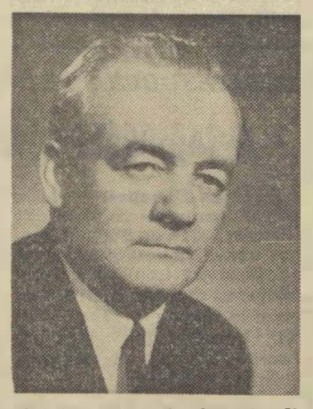
— Én is ezek közé tartozom. Tizenhárom évvel ezelőtt kerültem a vasúthoz Jani bácsi hívására. De higgye el, nem bántam meg, mert olyan kellemes összhangban éltünk, hogy szinte szívesebben jöttem ide dolgozni, mint bárhová szórakozni.

Ezután a tanácsházára hajtottunk, amelynek folyosóján egy tábla feliratára lettem figyelmes: *„Lajosmizse kiváló üzemei"* — közöttük szerepelt a vasútállomás is.

— *A legújabb igazgatói elismerést is bele számítva állomásunk hetedszer részesült kitüntetésben* — magyarázza a főnök a táblára írt rövid szövegre utalva.

— Milyen kapcsolatban van a helyi tanáccsal?

— *Ma már csak társadalmi aktivista vagyok, de 1950-től tizenhat éven keresztül, megszakítás nélkül községi, majd járási tanácstagként is dolgoztam.* Ez természetesen nem függ össze a mai látogatásommal. Azt tartom, hogy az állomásfőnök csak úgy tudja jól végezni a munkáját, ha rendszeresen kapcsolatot tart fenn a község, vagy város mozgalmi, tanácsi és vállalati vezetőivel.



Közéleti ember

Molnár János évtizedek óta közéleti ember: *a helyi sportkör elnöke, a község pártvégrehajtóbizottságának és az ÁFÉSZ igazgatóságának tagja.*

Hogyan jut ideje mindenre, hiszen még méhészkedéssel is foglalkozik.

— Egyedül valóban nem tudnék elvégezni mindent. De nekem van egy jól bevált módszerem. A sportkörben például több aktivistát tartok magam körül. Azokat részfeladatokkal bízom meg. Én csak aláírok és meghatározom a teendőket, mindez bizalmon alapszik.

Közéleti munkáját összeköti-e a vasúti tevékenységgel?

— Feltétlen! Manapság új munkaerőt már csak úgy lehet biztosítani, ha állandóan emberek között forgolódunk, és rendszeresen kapcsolatot tartunk fenn a kiválasztottakkal. Itt van például *Jászgulyás András*, vagy *Halász Zoli*, a két futballista fiú. Úgy jöttek az állomásra dolgozni, hogy régen ismerjük egymást. De nagyon sok ehhez hasonló példát tudnék még felsorolni.

Miután a tanácstól visszamentünk az állomásra, alig maradt idő, hogy életéről is ejtsünk néhány szót. Pedig lett volna miről beszélni. *Édesapja is vasutas volt. Szeged mellett a 321-es őrházban teljesített szolgálatot.* Ő már rövidnadrágos gyerek korában lötyögős vasutas sapkában a fején tisztelgett az elhaladó vonatoknak. Felesége, három gyermeke és öt unokája van.

Miközben a vonatra várva beszélgettünk, az arra járó vasutasok tisztelettudóan köszöntötték az állomásfőnököt.

Séra Sándor

Tudósítóink írják:

„A kongresszusi munkaverseny kifejezi a párt politikájának helyeslését"

A XI. pártkongresszus és a hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére országszerte kibontakozó munkaverseny kezdeményezői most is, mint a múltban már annyiszor, maguk a dolgozók. Erről tanúskodnak a lapunk tudósítóitól szerkesztőségünkbe érkező levelek.

Szűcs Ferenc Hatvanból küldött hosszú levelében így ír:

„Mire a 22. számú *Hivatalos Lap* megérkezett a szolgálati helyekre (amely a vasút vezetősége által összeállított irányelveket közli a kongresszusi munkaversennyel kapcsolatban), a versenynek már konkrét eredményei voltak, akárhol jártam és érdeklődtem ez iránt szolgálati útjaim alkalmával. *Tapasztaltam azt is, hogy a kibontakozott verseny tartalmilag megegyezik a később kapott irányelvekkel*, ami azt jelenti, hogy a dolgozók helyesen mérték fel tennivalóikat, és hogy ismerik, helyeslik pártunk politikáját..."

24 brigád társadalmi munkája

E bevezető után Szűcs Ferenc beszámol a különböző szolgálati helyeken szerzett tapasztalatairól. A hatvani vontatási főnökség szocialista brigádvezetőinek április 18-án megtartott tanácskozásán a részvevők bejelentették, hogy *24 brigád 271 tagja 4500 óra társadalmi munkát vállalt a* XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére. Azóta ennek egy részét már teljesítették is a városi gyógyfürdő és a MÁV óvoda építésénél. A mozdonyok személyzete *gazdaságosabb üzemeltetéssel mintegy félmillió forint értékű üzemanyagot kíván megtakarítani*, s a műszakiak is felajánlást tettek a fajlagos költségek csökkentésére. A vezénylők és mozdonyfelvigyázók a fölösleges túlórák elkerülésére, több szabad idő biztosítására törekednek vállalásaik értelmében, a kocsijavító műhely dolgozói pedig az időszakos javítások átfutási idejének csökkentését, különféle anyagok ésszerű megtakarítását vállalták. Társadalmi munkában 40 lőkeretet készítettek a hatvani MÁV-lövészklubnak.

Kál-Kápolna, Vámosgyörk, Selyp, Eger, Nógrádkövesd és *Mátramindszent* állomásokon hasonló versenyszellemről győződött meg tudósítónk. Egerben például a kongresszusi verseny keretein belül 22 vasutas vállalt nyelvtanulást haladó fokon, hogy mindjobban megfelelhessenek az idegenforgalom követelményeinek.

Akiket a kitüntetés kötelez

Kisvárdai János tudósításában ezt olvashatjuk: „*Miskolc-Tiszai pályaudvar* dolgozói jól tudják, hogy a Kiváló vasúti csomópont kitüntetés és az elnyert vándorzászló a kongresszusi munkaversenyben is fokozott helytállásra kötelez. Az eredmények nem maradhatnak el a múlt évitől. Az idén tovább javult a személy- és tehervonatok menetrendszerűsége, ezenkívül az utasok számának növekedése folytán *már az első negyedévben egymillió 213 ezer forint többletbevételt értek el a miskolciak*. A személyi és tárgyi balesetek folyamatos csökkenésével végre azt is sikerült elérni, ami a pályaudvar történetében még soha nem fordult elő: egy hónapon át nem volt tárgyi baleset. Ez a hónap volt a kongresszusi munkaverseny első hónapja..."

A levélből kitűnik továbbá, hogy Miskolc-Tiszai pályaudvar szocialista brigádjai a városi óvodai építkezéshez, az állomás és környéke parkosításához, a rakacai üdülőtelep fejlesztéséhez *összesen mintegy 12 000 óra társadalmi munkát ajánlottak fel.*

A miskolci járműjavítóban kibontakozott kongresszusi munkaverseny első eredményeiről *Pál István* tudósítása ad képet. Többek között ezt írja az üzemi tudósító: „A *Váci Mihály* és a *Bláthy Ottó* szocialista brigádok — kongresszusi vállalásukhoz híven — határidőre befejezték a faburkolat-feldolgozó gépek áttelepítését más üzemrészbe. *Ezáltal helyet biztosítottak az 500 személyes öltöző- és mosdó építésének megkezdéséhez.* Az építkezés előkészítéséhez szükséges bontást a melegüzemi karbantartók brigádja végezte el határidőre, *Szigetvári Barna* vezetésével... Az üzem vasúti teherkocsijavító és -gyártó részlegének dolgozói hasonló, konkrét vállalások teljesítésével járulnak hozzá a kongresszusi verseny sikeréhez."

Pályamunkások versenye

Boldizsár Gyula tudósítónk a békéscsabai pályafenntartási főnökség 16 pályamesteri szakaszán kibontakozott versenyről számolt be. Eszerint a *kétegyházi* V. szakasz dolgozói az igazolatlan mulasztásokat teljesen megszüntetik, és szabad idejükben 40 000 forint értékű társadalmi munkát végeznek. A XVIII-as gépesített mozgószakasz dolgozói *Gyoma* és *Csárdaszállás* között 300 vasbetonalj kicserélését vállalták terven felül, ezenkívül 36 csoport kitérő terven felüli fenntartását végzik el 1974. december 31-ig. Az *„Egy nap az iskolákért, óvodákért"* mozgalomhoz 500 óra társadalmi munkával járulnak hozzá a vésztői XVI-os szakasz dolgozói, és többek között terven felül készítik el a Szeghalom állomáson létesítendő szociális épületet.

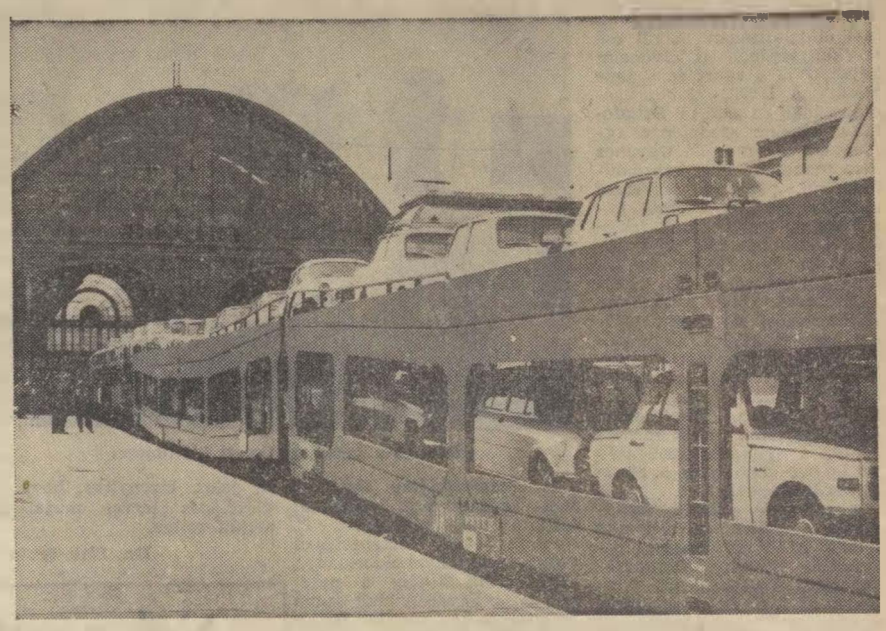
Nógrádkövesden — amint *Lajtos János* termelési felelős leveléből olvashatjuk — a szocialista pályamesteri szakasz cím elnyerésére irányul a józsefvárosi pályafenntartási főnökséghez tartozó XII-es pályamesteri szakasz dolgozóinak kongresszusi munkaversenye. *Vállalták, hogy a szomszédos, kis létszámú pályamesteri szakaszoknak minden nagyobb volumenű munkánál segítséget adnak, és saját szakaszukon vágányzári idő túllépés, illetve kocsik késett ki- és berakása nem fordul elő.* Az újonnan felvett dolgozókkal megszerettetik a munkahelyet, ezáltal is elősegítve a közösségbe való beilleszkedésüket. Társadalmi munkát végeznek munkatársaik lakásépítésénél és Nógrádkövesd községben az orvosi rendelő környékének parkosításánál, illetve a 14-es őrház kerítésének felújításánál.

— *Szolgálati időm utolsó évébe léptem, de azért a párt XI. kongresszusa és hazánk 30. évfordulója tiszteletére öt újítást még beadok* — mondta az 59 éves *Lázár Gyula* főfelügyelő, Curtici és Lökösháza határállomások újítási megbízottja, miután hazatért az újítók és feltalálók április 12-én tartott országos tanácskozásáról — olvastuk Pacz József tudósításában.

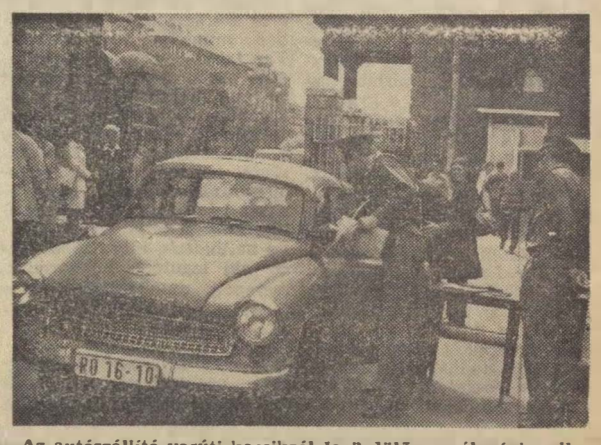
Mindig a tettek embere volt, s újítási ügyintézőként is azt tartotta, hogy legjobb propaganda a példamutatás. *1959 óta pontosan 163 újítási javaslattal rukkolt elő*, s átlagosan 2—3 újítását meg is valósították minden esztendőben. Egyéni bevétele több mint 12 000 forinttal növekedett így, az újítási díjak révén.

1966-ban elnyerte a kiváló újítókat megillető kitüntetés bronz fokozatát, tavaly pedig újítási megbízottként végzett másfél évtizedes tevékenységét jutalmazták kiváló dolgozó jelvénnyel.

Autós-expressz



Az elmúlt évben Drezda—Budapest-Keleti pályaudvar között új szolgáltatásként forgalomba helyezett, közkedvelt autószállító hálókocsis vonat a nyári főidényben hetenként hatszor közlekedik. S mint az a képen látható, az autós turisták igénybe is veszik.



Az autószállító vasúti kocsikról legördülő személygépkocsik vezetői gyorsan túlesnek a vámvizsgálaton
(Laczkó Ildikó felv.)

A kongresszusi verseny jegyében

Szocialista brigádvezetői tanácskozás az Északi járműjavítóban

Az *Északi járműjavítóban* június 6-án tanácskoztak az üzem szocialista brigádvezetői. A tanácskozáson a kongresszusi munkaversenyt tűzték napirendre. Az üzem párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetése még március végén külön munkaverseny-felhívást adott ki, amelynek fő célkitűzése a termelékenység növelése, a szocialista módon élni, tanulni, dolgozni jelszó volt.

A brigádértekezlet részvevői az eddig végzett munka alapján elhatározták, hogy a kongresszusi munkavaersenyen első szakaszában a korszerű Diesel- és villamosmozdonyok üzemkészségét *a javítás ütemességével tovább fokozzák és az üzemre kiszabott mozdonyjavítási állagot 15%-kal csökkentik*, amely éves szinten 6 db. korszerű vontató jármű üzembentartását biztosítja a vontatási szolgálat részére.

Ezen a tanácskozáson elhatározták, hogy létrehozzák az üzem munkásmozgalmi múltját megörökítő múzeumot, kiegészítve az üzem technikai múltját reprezentáló 40 001 psz. Kandó-mozdony elhelyezésével.

A brigádvezetők vállalták a munkásmozgalmi és műszaki múzeum társadalmi munkában való felépítését és felhívással fordultak a MÁV Vezérigazgatóságához, hogy az építéshez szükséges támogatást biztosítsák. Az üzem dolgozói vállalásaikon keresztül, a termelési eredményeken túl, az utókor számára maradandó emléket kívánnak létrehozni. Erre kötelezi őket az üzem több mint százéves múltja.

Sikeres ifjúsági parlamentek a debreceni csomóponton

A debreceni csomóponton az elmúlt hetekben *9 főnökségnél rendeztek ifjúsági parlamentet*. A fiatalok fórumán a gazdasági vezetők beszámolójának többsége részletesen elemezte az elért eredményeket, a fiatalokra vonatkozó törvények végrehajtásának tapasztalatait, ugyanakkor nem titkolták el a meglevő nehézségeket sem.

Az ifjúsági parlamenteken a párt-, a szakszervezet és a KISZ-szervezet vezetői is tájékoztatást adtak arról, hogyan segítik az ifjúsági törvény végrehajtását.

A 9 szolgálati főnökség ifjúsági parlamentjén *közel 400 fiatal vett részt*. Közülük sokan mondták el véleményüket a helyi tapasztalatokról. Különösen örvendetes, hogy a felszólalók, néhány kivételtől eltekintve, nem egyedi esetekről, saját problémájukról beszéltek, hanem a fiatalok kisebb vagy nagyobb csoportját érintő kérdéseket vetettek fel. Sőt, nagyon sokan megszívlelendő javaslatokat mondtak a vasút munkáját illetően.

Így például foglalkoztak a *kulturált, biztonságos közlekedéssel, a szabad idő célszerű felhasználásával, a munkaversennyel, ezen belül az ifjúsági mozgalmakkal.* A helyi gondok között beszéltek a családanyákat hátrányosan érintő óvodai férőhelyhiányról. Elhangzottak olyan javaslatok, hogy alakítsanak át óvodának olyan épületeket, amelyeket ugyan szanálásra ítéltek, de ilyen célra átalakíthatók.

A debreceni vontatási főnökség parlamentjén az a javaslat is elhangzott, hogy az a fiatal, aki egymás után háromszor megszerzi a *Szakma ifjú mestere* címet, részesüljön *kiváló dolgozó* kitüntetésben. Az utazó fiatalok több olyan problémát is felvetettek, amelyek orvoslása indokolt és elősegítheti a gyorsabb, biztonságosabb szállítást.

A tanácskozásokon jelenlévő gazdasági és tömegszervezeti vezetők a felmerült problémák többségére a helyszínen adták meg a választ.

Sándor Zoltán
Debrecen

AHOGY A FIATALOK LÁTJÁK:

Közös összefogásra van szükség

Határállomásainkon sok munkát okoznak a kocsikisorozások

A Magyar Vasutas május 3-án megjelent számában rövid tudosítás jelent meg arról, hogy április végén, az ország déli határán, *Kelebián* tanácskozásra jöttek össze a határállomások KISZ-szervezeteinek vezetői. A Kelebia állomás KISZ-alapszervezetének kezdeményezésére összehívott tanácskozás célja az volt, hogy a határállomásokon dolgozó fiatalokat érintő feladatokat, eredményeket és gondokat megbeszéljék, s a határállomások munkáját egymáshoz közelebb hozzák.

A tanácskozás vitaindítójaként *Dikán Lajos* állomásfőnök szólt az MSZMP ifjúságpolitikai határozatának jelentőségéről, a vasutas fiatalok ezzel kapcsolatos feladatairól. Hangsúlyozta, hogy *évről évre nagyobb feladatok hárulnak a határállomásokra*.. Az ott dolgozó fiatalok jó munkájukkal nagyban hozzájárulhatnak a személy- és áruszállítás zavartalan lebonyolításához. Ez a munka egyben politikai feladat is, hiszen „az ország kapujában" külföld felé képviselik hazánk ifjúságát is.

A vitaindító után elsőként *Asztalos Sándor* kereskedelmi főnök ismertette a határállomás munkáját. Felsorolta azokat a problémákat, amelyek gátolják Kelebiát a jobb eredmények elérésében. Mint említette, *különösen zavarja munkájukat a feltartott kocsik magas száma. Az elmúlt évben például számadás-elválasztás miatt 475 kocsi, közel 40 ezer órát, 1511 javításos kocsi — ezeket mind átrakták — közel 60 ezer órát, társkocsira pedig 549 kocsi várt több mint 30 ezer órát.* Magas azoknak a kocsiknak a száma is, amelyek növényegészségügyi engedély hiánya miatt várnak kilépésre. A közelmúltban az NSZK-ból érkező fenyőgömbfa küldeményeknél volt ilyen nehézség.

Ezt követően az ország különböző határállomásairól érkezett fiatalok beszéltek állomásuk munkájáról, életéről. Elmondották, hogy Kelebiához hasonlóan az ő szolgálati helyükön is sok problémával birkóznak. *Munkájukban az OPW-s kocsik nem kellő tisztasága, a belföldi állomások által megrakott kocsik hiányos ólmozása éppúgy zavart okoz, mint a rakomány igazításos kocsik.*

A fiatalok elmondották, hogy *Gyékényesen* 20 tagú ifjúsági brigád dolgozik. *Somoskőújfalu* állomáson pedig a forgalmi szolgálattevők, a kocsirendezők mind 30 éven aluliak. Kelebia állomás fiataljai éppen azokban a napokban vállaltak védnökséget a XI. kongresszus tiszteletére indított munkaverseny-felajánlások teljesítése felett.

A fiatalok helytállása egyúttal azt is jelenti, hogy *a gazdasági vezetők mindjobban elismerik munkájukat*, ezt bizonyítja, hogy egyre több tehetséges fiatal kap felelős vezető beosztást.

A tanácskozáson a kelebiai KISZ-szervezet részéről elhangzott olyan javaslat, hogy a határforgalmi munka sajátos helyzetéből adódóan az 1973. évi 38. *Hivatalos Lapban* megjelent *„Szellemi vetélkedőt"* jó lenne a jövőben a határállomások részére külön megrendezni. Ezzel a határállomások közötti kapcsolatok további erősítésére nyílna lehetőség.

Gellért József

Vöröskeresztes pályamunkások

Jászberényben, a hatvan-salgótarjáni pályafentnartási főnökség IX. pályamesteri szakaszának *Béke* szocialista brigádja vállalta, hogy valamenynyi tagjával belép a vöröskeresztes alapszervezetbe.

A rászorulók iránti segítségnyújtás egyik megnyilvánulásaként egy ötéves kislány, az állami gondozottként nevelkedő *Marton Mária* patronálását is vállalták a 18 főnyi brigád tagjai. Én, aki tartalékos pályamesterként kerültem közelebbi kapcsolatba a Béke-brigáddal, követendő példának tartom a jászberényi pályamunkások körében tapasztalt emberbaráti tetteket.

Holecz Miklós

Öltöző épült, brigád alakult

Százhúszezer forintos költséggel létesített szociális épületet kapott márciusban az alig 15 dolgozót foglalkoztató XI. pályamesteri szakasz *Galgagután*. A mindennapi tisztálkodáshoz nélkülözhetetlen öltöző és mosdó birtokba vétele után lényegesen javultak a munkakörülmények, s ez sok tekintetben kedvezően érezteti hatását.

A szakasz dolgozói szocialista címért küzdő brigádot alakítottak, s társadalmi munkával igyekeznek az épületet és környékét rendben tartani, csinosítani.

Rapi József

ELISMERÉSRE MÉLTÓ KEZDEMÉNYEZÉS

Vasutas képzőművészeti kiállítás Nyíregyházán

A debreceni vasutasok szakmai elfoglaltságán kívül eső tevékenységében az élvonalat kétségkívül a sport és a zene jelenti. A DVSC labdarúgócsapatának és a MAV Szimfonikus zenekar eredményei országosan is ismertek. Ugyanez nem mondható el a képzőművészetről, pedig a debreceni vasútigazgatóság dolgozói közül sokan foglalkoznak festészettel, szobrászattal és grafikával. Ennek a felismerése indította a vezetőket arra az elhatározásra, hogy a vasutasszakszervezet debreceni területi bizottságával közösen széles körű propagandát indítsanak annak érdekében, hogy a képzőművészeti élet is előbbre lépjen, s olyan tehetségeket kutassanak fel, akik megérdemlik a nyilvánosságot, akik ösztönzést kaphatnak a rendszeres továbbképzésre.

A rendezés sokrétű, fáradságos munkáját *dr. Kelemen László* MÁV főtanácsos irányította. Festőket, szobrászokat, kerámikusokat, sőt, faintarziával foglalkozó amatőröket kutatott fel az igazgatóság *Szajoltól Záhonyig* terjedő körzetéből. Tavaly alacsonyra helyezték a mércét, túlságosan is figyelembe véve, hogy ezek az amatőrök elszigeteltségükben irányítás nélkül és teljesen magukra hagyva dolgoztak. A mostani tárlatanyag sokkal jobban állja a kritikát. Ezen a kiállításon olyan nevek is szerepelnek, akiket már debreceni, békéscsabai, sőt, fővárosi tárlatokról is ismerünk.

Kovács Béla nemes egyszerűséggel mintázott leányfeje, és *Anyám* című olajportréja kiemelkedik a festmények közül. *Tar István, B. Szentmiklóssy Erzsébet,* s *Füredi Tóth Mihály* már a „törzsgárdához" tartozik, s mellettük új, tehetséges fiatalok is növelik a csoport létszámát, elsősorban *P. Németh József* és *Burai István* személyében.



Részlet a képzőművészeti kiállításról

B. Szentmiklóssy Erzsébet szín- és szerkezeti tudással festette meg olajképeit. *P. Németh József* elképzeléseit vegyes technikával oldotta meg. *Füredi Tóth Mihály* a pasztell és az akvarell halk szavú lírikusa, a hangulatilag és lélektanilag is hiteles tájakat és csendéleteket festi meg. A fiatal *Burai István* művein elsősorban a geometria uralkodik, erős szerkezetisége majd minden munkáján kimutatható. *Tar István* egy modern felfogású szobormővel mutatkozott be, míg *Kelemen László* ez alkalommal is változatos formai felépítésű kerámiáival emelte a kamaratárlat szintjét. *Siketh Antal* kis méretben is monumentalitást mutató faragványait a tv és a rádió műteremlátogatásain is láthattuk, illetve hallhattuk, míg *Szabó Vince,* aki legutóbb Békéscsabán szerepelt, munkaigényes és a faanyag szerkezetiségére alapozott intarziáit mutatta be.

A Nyíregyházán megrendezett vasutastárlat a tavalyihoz képest emelkedettebb színtet jelez, bizonyítva, hogy az előrelépés tervei megalapozottak voltak.

Dr. Tóth Ervin

Budapesti Nyári Játékok, 1974

GAZDAG SZÍNHÁZI ÉS ZENEI PROGRAM — VILÁGHÍRŰ VENDÉGMŰVÉSZEK A MARGITSZIGETEN — EZERÉGYÉJSZAKA A KÖRSZÍNHÁZBAN

Ma már a nyarat el sem tudnánk képzelni színházi előadások nélkül. Egy-egy szép nyári este a festői környezetű *Margitszigeti Színpadon,* vagy a *Budai Parkszínpadon* különleges élménnyel szolgál.

Az idei nyáron még változatosabb, még gazdagabb program várja a művészetszerető közönséget a szabadtéri színpadokon.

Látványos operák

A *Margitszigeti Színpad* műsorán operaelőadások, hangversenyek, balettest és színes folklórprogramok szerepelnek. Igazi csemegének ígérkezik Boito: *Mefistofele* című operájának bemutatója *(Boito Verdi munkatársa volt, ő írta az Otello és a Falstaff szövegkönyveit, de maga is komponált operákat).* A Mefistofele a klasszikus Faust-témát dolgozza fel, igen látványosan, nagy tömegjelenetekkel, két balettbetéttel, olaszosan áradó dallamokkal.

Az opera főszerepeiben olyan világhírű énekeseket hallhatunk, mint *Jevgenyij Nyeszterenko,* a moszkvai Nagy Színház tagja, *Robleto Merolla,* a milánói Scala, *Mária Chiara,* a nápolyi San Carlo Operaház énekesei. Magyar partnereik: *Horváth Eszter, Szirmay Márta, Rozsos István, Takács Klára* és *Nagy János.* Az előadást *Lamberto Gardelli* vezényli, rendezője *Mikó András.*

A magyar operákat Erkel: *Hunyadi László*ja képviseli, a címszerepben *Ilosfalvy Róberttel,* Gara Mária szerepét a tavaly nagy sikert aratott *Rodica Popescu* énekli. Az előadás karmestere *Medveczky Ádám,* a Tv karmesterversenyének második helyezettje, rendezője *Szinberger Sándor,* a kolozsvári Állami Magyar Operaház főrendezője.

Sor kerül még Verdi népszerű operájának: az *Aidának* a bemutatására, nemzetközi szereposztásban. A főbb szerepeket *Kónya Sándor, Annabelle Bernard, Alexandra Milcseva* és *Kónya Lajos* énekli.

A hangversenykedvelőket két koncert várja — az elsőn *Beethoven IX. szimfóniája* és *Kodály Budavári Te Deuma* hangzik el, a másodikon *Rozsa Miklós* filmzenéiből (Ben Hur, A dzsungel könyve) hallhatnak részleteket, a magyar szerző vezényletével.

Nagy sikerre számíthat a *Minszki Nagy Színház* két balettestje is. A modern eszközöket felhasználó kiváló együttes a *Carment,* a *Chopiniánát* és a *Poloveci táncokat* hozza a szigeti közönségnek.

Folklórprogram

Az augusztusi folklórprogramban az *Állami Népi Együttes* Ecseri lakodalmasa, Magyarország leghíresebb cigányprímásainak hangversenye és a *KOLO Jugoszláv Állami Táncegyüttes* vendégjátéka szerepel.

Az idé először a Szabadtéri Színpadok Igazgatósága bérletet hirdetett meg a szigetre. A bérletben öt előadás található. A bérletet vásárlóknak nem kell a pénztárnál sorba állniuk, és anyagilag is jól járnak, mert az ötödik előadást ajándékba kapják, s a felemelt helyáras előadásokat is alapáron nézhetik meg.

Koncertek a Várban

A Budai Park Színpadon *Lehár Ferenc* nagyoperettje, a *Luxemburg grófja* kerül bemutatásra, *Vámos László* rendezésében. A parádés szerepeket *Tolnay Klári, Márkus László. Domonkos Zsuzsa, Kovács József, Lehoczky Zsuzsa, Németh Sándor, Kishegyi Árpád* és *Bilicsi Tivadar* játsszák. Az előadást *Breitner Tamás* vezényli.

A *Városmajori Színpad* a komédiák színpada. Az idén párizsi sikere után *Katajev* bonyodalmakban bővelkedő, éppen ezért sok nevetésre alkalmat adó bohózata, a *Bolond vasárnap* kerül színpadra. A darab főszerepeiben *Psota Irént, Bodrogi Gyulát, Voith Ágit, Haumann Pétert, Sztankay Istvánt, Andai Györgyit* láthatjuk. A fergeteges komédia rendezője *Sik Ferenc,* zeneszerzője *Aldobolyi Nagy György.*

A várnegyedben térzene, orgonakoncertek a Mátyás-templomban, kamaraoperák és kamarakoncertek a Zenélő-udvarban, irodalmi estek a Korona cukrászdában, színházi előadások a Királypincében — várják a nézőket.

A *Kiscelli Múzeumban* az Országos Filharmónia rendezésében hangversenyek lesznek.

A Kőrszínház idei bemutatója, a Városligetben, a BNV volt osztrák pavilonban, az *Ezeregyéjszaka* meséinek feldolgozása, *Kazimir Károly* rendezésében.

A jegyek előre megválthatók az Országos Filharmónia Szervezési Irodájában (Budapest, V., Vörösmarty tér 1.), a színházak központi jegyirodáiban és az üzemi közönségszervezőknél.

Kónya Sándor

Nők a vezérállásban

Kisegítő női vonatvezetőket képeztek Tatabánya-Alsón

A nők már eddig is bizonyították: *a személyszállításban vonatvezetőként jól megállják a helyüket.* A vezérigazgatóság intézkedésére, a szakszervezettel egyetértésben, ezentúl már tehervonatot is továbbíthatnak.

— *Ahol csak lehet, nőket kell beállítanunk, még a hagyományosan férfiaknak szánt munkaterületekre is* — jegyezte meg *Korcsmáros László,* Tatabánya-Alsó állomás főnöke.

— Egyelőre a gyengébb nem képviselői csakis kisegítő tehervonatvezetői munkát végezhetnek, Diesel-, vagy villamosmozdonyokon. Kocsikat pedig csak kivételes esetben kapcsolhatnak össze — magyarázza *Szendei László* oktatótiszt, aki a kisegítő női tehervonatvezetők oktatója volt Tatabányán.

— *Ez a tanfolyam nem nyújthat teljes értékű képesítést, mivel mi egyszerusiteit vonatvezetői vizsgát tettünk* — mondotta *Pintér Józsefné.* — Díjazásunk ugyan elvileg azonosan alakul a többi vonatvezetőével, de az illetékesek ügyelnek rá, hogy besorolásunk ne okozzon bérfeszültséget, sőt, bennünket is a teljes értékű vonatvezetői vizsga megszerzésére ösztönözzön.

A kisegítő vonatvezetők csakis irányvonatokon utaznak. A négyhónapos kalauzképzés után a kisegítők egy havi vonatvezetői oktatást kaptak, *Tatabánya-Alsón.* Az sem lehetetlen, hogy valakiből a tanfolyam elvégzése után vonatvezető legyen.

— *Ugyanakkor, mi nők vagyunk, átlagéletkorunk huszonhárom év. Tehát tisztában vagyunk azzal, hogy a férfikollégák tapasztaltabbak. Ezért mi jobban egymásra vagyunk utalva.* A brigádot is azzal a céllal alakították meg, hogy jobban segíthessünk egymásnak. A nyolctagú brigád névadója Hámán Kató. Arra törekszünk, hogy elnyerjük a szocialista brigád címet. Munkánk ellátásához segítséget várunk a mozdonyvezetőktől, és minden vasutastársunktól. Mi is segíteni akarunk nekik, és ahol lehet és kell, egymásnak is. Reméljük, hamar elérünk addig, hogy a vasút igazán számíthasson ránk. *Mielőbb szeretnénk letenni a vonatvezetői vizsgát.* — *Aszódi Jánosné* szavai ezek, május 26-án, ugyanis ő volt az első, aki irányvonatot továbbított Oroszlányból a fővárosba.

Lelkes István

— **Látogatás a Parlamentben.** A zalaegerszegi vasutasok, egyrészt a távolság, másrészt a szolgálat miatt, ritkán jutnak el a fővárosba. Az elmúlt héten azonban egyszerre harmincan ültek vonatra, hogy Budapestre utazzanak. Az állomás utazó dolgozóiból és családtagjaikból álló csoportot, akik többek között a Parlamentet is megtekintették, Tóth Andor jegyvizsgáló kalauzolta.

Névtelen munkás

A Landler Jenő járműjavító pázsitfüves főterén, magas kőtalapzaton, virágok, fenyőfák és szökőkutak között áll egy ércszobor. Alakja, hosszúnyelű kalapácsára támaszkodó izmos, markáns kovácsmester. Ércből van. Ő az érckovács. Mögötte akácerdő, mellette új impozáns öntöde. A szobor címe „Névtelen munkás", dátum 1945—46.

Ebben az időben, a világháború következményeképpen az üzem romokban állott. De a „Névtelen munkás" a romokból újjáépítette. Ma ott áll a szobra a főműhely közepén. Előtte a főúton munkások járnak, járművek rohannak el. A mögötte levő magas akácfákról vállára száll szeliden a vadgerlice. Mosolygó arcába süt a felkelő napsugár. Feléje száll a munka zaja és a járműjavító munkásainak gondolata.

Most éppen egy szerelő lakatos megy a szobor előtt. Az nem lehet, hogy rá ne tekintsen. Mert a szobor vonz és gondolatokat ébreszt. Mit gondol a szerelő lakatos? Azt gondolja, hogy itt nem mindig volt park és szobor. Nemrégen még poros, füstös nagy fahangárok és ócskavas halmazok éktelenkedtek.

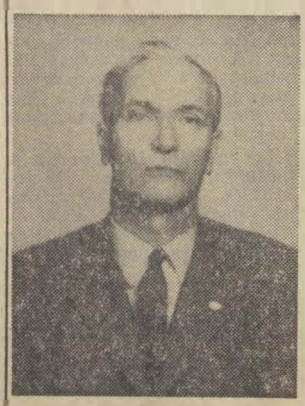
Valaki javasolta, hogy legyen helyette fű, fenyőfa és virág. „Azt nem lehet" — mondották mások. „Hova tennénk a fahangárokat és az ócskavasat? Nincs hely!" Aztán egy okos ötlet nyomán máról holnapra nyomtalanul eltűntek a fabarakkok, s az ócskavas is poraival, füstjével együtt. Ez az ötlet így nyert megfogalmazást: „Előre a 100 éves szép, tiszta, virágos Budapestért".

Délfelé hajlott már az idő és miközben a szerelő-lakatos ezt gondolta, tovább haladt az üzemi étkező felé. A szobor mosolyogva nézte.

Most egy munkásnő közeledik. Úgy nézem pörölyvezető a kovácsműhelyben. Mit gondolhat ő? Azt gondolja, bizonyára, hogy ha az öreg Bogara kovácsmester (akiről a szobrot mintázták) ezt látná, biztosan vidámabban kalimpálna a szíve. És hogy nem hiába ontották vérüket a csifári csata istvántelki ezredének munkás hősei a Tanácsköztársaságért, mert ma már jó világ van. Béke. Munkáshatalom —, és érdemes anyának lenni. Továbbmegy. A szobor pedig őt is mosolyogva nézi.

A szobor —, a „Névtelen munkás" minden nap elkiséri tekintetével azokat a munkásokat és vezetőket, akik a MÁV Landler Jenő járműjavitóban elhaladnak előtte.

A. Kovács



TÁRSADALMI MUNKÁJA:

KÖNYVTERJESZTŐ

Demjén Károly főelőgyelő, a miskolci vasútigazgatóság építési és pályafenntartási osztályának főelőadója megfontolt, alaposságáról közismert ember. Amikor öt évvel ezelőtt felkérték, hogy vegye át nyugdíjba menő munkatársától társadalmi megbízásként a könyvterjesztői tisztet, sokáig vonakodott.

Aggodalma — őszintén szólva — jogos volt. Nemcsak azért, mert a könyvterjesztés sok utánjárással, fáradsággal és vesződséggel jár, hanem azért is, mert akkoriban elődje hosszas betegsége miatt igen nagy volt az elmaradás. Demjén Károly helyesen ismerte fel, hogy hangyaszorgalom, szívós munka szükséges ahhoz, hogy mindent helyre lehessen hozni, és az igazgatóságon dolgozó műszakiak tudományos könyvek iránti igényét maradéktalanul ki tudja elégíteni.

Ma már sokan mondják: *„Karcsi született könyvterjesztő."*

Az érdeklődők kérdéseire válaszolva, hihetetlen biztonsággal határozza meg, hogy milyen könyvek sorakoznak a polcokon, de megmondja pontosan azt is, hogy mikor, hol, mennyiért lehet azokat beszerezni. *Gyakran Budapestre utazik egy-egy keresett könyvért, hogy teljesítse az ígért határidőt.*

— Szóval így is lehet — mondom.

— *Így kell!* — válaszolja, s nyomatékos hangsúlyából érzem, miért elégedettek a mérnökök, közgazdászok, a vegyszeres és gépi nagytakarítást végző háziasszonyok és a kertészkedő vasutasok, ha hozzáfordulnak a kívánt szakirodalomért. Az igazgatóság párt- és szakszervezeti bizottsága is ezért kéri fel őt gyakran, hogy a politikai iskolák záróvizsgájához vagy más okból szükségessé vált könyvek beszerzéséhez nyújtson segítséget. Nemcsak a műszaki kiadványok, hanem a szépirodalmi könyvek özönében is nagyszerűen eligazodik és — eligazít másokat. Igazi könyvterjesztő.

A *Műszaki Könyvkiadó Vállalat* 1970-ben megkérdezte tőle, hogy tudná-e az évi 25 000 forintos forgalmat vállalni. Vállalta, és — 28 000 forintra teljesítette. A következő évben 31 ezer forint értékű könyvet forgalmazott, majd 1972-ben 43 ezer forintért adott el könyveket. *Tavaly már 65 000 forint értékű könyv került általa a vasutas családokhoz.* Most azon fáradozik, hogy — a mozgalmi és a szakvonali vezetés segítségével — elérje a 70 000 forintos évi forgalmat, amelynek már mintegy 60 százalékát teljesítette.

A Műszaki Könyvkiadó dicsérő elismerésben részesítette Demjén Károlyt, ő azonban amit végez, azt nem az elismerésért, hanem a munkatársainak szerzett szívesség örömért teszi.

Uglyai Sándor

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.

A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandót fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés 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.

A felkelő nap országában

ÚTIJEGYZETEK 2.

A Ginzáról, az üzleti negyedről már szóltam. De említést érdemelnek az áruházak, amelyek jellemzője az árubőség, a világ legkülönfélébb országából származó árukból. A mozgólépcsőről lelépve csinos lányok üdvözlik minden emeleten a vásárlót: *„köszönjük, hogy megtisztelte látogatásával áruházunkat."* Információt senki nem kér tőlük. Az ő reszortjuk az üdvözlés. Az eladók itt sem pattannak a vevő elé szolgálatukat felajánlva. De ha hozzájuk fordulnak, a legnagyobb készséggel állnak rendelkezésre.



„Toló kalauz"

Az utcákon éjjel-nappal áramló embertömeg. A közlekedési lámpák a kereszteződéseken túl vannak elhelyezve. A zöld, piros, sárga nem a nálunk megszokottan, egymás felett, hanem egymás mellett. *A nagyobb csomópontokon szabályos időközökben a gépkocsiknak minden irányba tilosat mutat a jelzőlámpa.* Ilyenkor a gyalogosoké a tér, akik nemcsak derékszögben, hanem atlósan is közlekedhetnek a zebrákon.

A Japánról szóló útirajzokból nem hiányozhat a *„tolókalauz" rendszer.* Sokan kétkedéssel fogadják, de tény, hogy a metró kocsijaiba tagbaszakadt férfiak gyömöszölik be az utasokat. A kocsiban csúcsidőben egyetlen négyzetcentiméter sem marad kihasználatlanul. (*És még mi panaszkodunk a közlekedési eszközök zsúfoltságára!*)

Azt írtam, hogy tagbaszakadt. Igen, az általában filigrán termetű japánok között akadnak ilyenek is. A szumoszták testsúlya például közel van a két mázsához.

Egyébként más ellentétekkel is szolgálhatok. Abban az országban, amelynek legalább minden második mozijában amerikai szexfilmet vetítenek, nincs miniszoknya, nem divat a fiúknál a hosszú haj, ismeretlen látvány az utcai szerelmespár. Minden fának kitenyésztették a miniváltozatát. Nagyon gyakran esznek hideg ételt, de a szaket, a rizsbort, melegen adják. Pénztárnál először a legnagyobb bankjegyet adják vissza. Jobbról balra, vagy felülről lefelé írnak. A számolást a kéz kisújjánál kezdik. A kézfogás helyett hosszas, mély hajlongás az üdvözlés jele.

Emlékszünk még a II. világháború idejéből az élőtorpedókra, azokra a repülőkre, akik rávetették magukat a célpontra. *És ez a fanatikus nép három évtizeddel a háború után gyűlöl minden fegyvert, minden fegyveres testületet.* Akik a háború elvesztése miatt leborulva kérték a császár bocsánatát, ma azt követelik, hogy a császári palota kertjét tegyék szabaddá a nép számára, a császár, úgy mint más halandó, érje be egy lakással.

Terhes nőket nem foglalkoztatnak

A vendég nem dicséri az ételt, ehelyett szürcsöl. A „hangos étkezés" egyben a háziasszony dicsérete. Ott, ahol a kirakatok ezrével kínálják a táskákat, leggyakrabban kendőbe kötve viszik az iratokat, egyebeket. *Abban az országban, ahol ismeretlen a borravaló,* a pincérek megérdemlik a legudvariasabb jelzőt. Az ikebana hazájában csaknem annyi a művirág, mint az élő. A mintegy 70 féle cseresznyevirág közül egyetlennek sem ehető a termése.

Vidéken az ifjú párokat jórészt ma is a szülők egyezkedése hozza össze. Városokban előretör a szerelmi házasság. A kabukiban a női szerepeket is férfiak alakítják. A *Kokuszai Színház* revüegyüttesében a férfiszerepeket is nők játszák. Minden szállodai szoba asztalán ott van a Biblia és Buddha tanítása. Van légkondicionáló berendezés, de nem lehet ablakot nyitni. Ahol olyan nagy a gyermekkultusz, terhes nőket vagy gyermekes anyákat nemigen foglalkoztatnak a gyárakban. Hiszen elvonná a figyelmüket az anyai gond. A nők szinte természetesnek veszik, hogy gyermekáldás előtt ki kell lépniük a gyárból. Ahol hallatlan nagyok a társadalmi különbségek, minden munkásnak, alkalmazottnak egyaránt évi 20 nap fizetett szabadság jár.

Amit eddig Japánról írtam, az jórészt a látszat, a felszín. De nézzünk a dolgok mélyére. Hogyan él ma a japán munkás? Hogyan dolgoznak a szakszervezetek? Milyen is valójában az élet a felkelő nap országában?

Tavaszi offenzíva

Sokak előtt ismert, hogy *a haladó szakszervezetek minden évben megrendezik az ügyrevezett tavaszi offenzívájukat a béremelésért, a jobb életkörülményekért, az infláció ellen.* Az offenzíva ideje általában március, de az idén április hónapra is átnyúlt. Évente a gazdasági követelések mellett más-más politikai követelést is zászlajukra írnak. Így a korábbi években az amerikai—japán katonai szerződés felmondását, az amerikai támaszpontok kiürítését követelték. Az idén a sztrájkjog elismertetése volt napirenden.

Az idei tavaszi hadjáratot megelőző helyzetre érdemes odafigyelni. A miniszterelnöki iroda jelentése szerint 1974 januárjának első 20 napjában Tokióban 4 százalékkal emelkedett a fogyasztói árindex. 1973 januárjához képest ez 20,4 százalékos emelkedést jelentett. *Ez volt az elmúlt 22 év során a legnagyobb évi áremelkedés.*

Oszakában ez alatt az idő alatt *23,9 százalékos rekordmagasságú fogyasztói áremelkedés volt.* Az emelkedés egyaránt érintette az élelmiszereket, ruházati cikkeket, fűtőanyagokat, lakbéreket.

Január 25-én Tokióban léggömbök emelkedtek a magasba, jelezve a szakszervezetek idei offenzívájának kezdetét. A léggömbökön csüngő táblák a Japán Szakszervezetek Főtanácsa (Sohyo) jelszavait tartalmazták: *„a munkások egységéért — az árufelhalmozás és az infláció ellen."*

Az akció vitelére megalakult a *Tavaszi Munkás Offenzíva Egyesített Tanácsa,* amelyet a Sohyo és a Független Szakszervezetek Szövetsége (Churitsuroden) szervezett 8,5 millió tag nevében. Hasonló céllal, mintegy 60 szervezet megalapította a *Nemzeti Kapcsolatok Tanácsát, a Megélhetési Nehézségek Leküzdésére.* A szervezet célul tűzte ki, megegyezni a kormánnyal a fogyasztói árak ellenőrzésében és az önköltségi árak nyilvánosságra hozásában.

Az offenzíva első hulláma — elsősorban nagygyűlésekkel — február 1—10-ig, a második — sztrájkokkal vegyítve — február végétől március 10-ig tartott. A harmadik hullámra március 21—31 között került sor. A betetőzés április 8—13 között volt.

A vasutasok követelése

A Vasutas Dolgozók Nemzeti Szakszervezete központi bizottsága (Kokuro) — amelynek mi is vendégei voltunk — február 15-én a következőkben határozta meg a teendőket:

— *március 1-én 24 órás sztrájk Tokió és Oszaka elővárosi hivatásforgalmában,* a Shinkansen vonalon, és más törzsvonalakon a Csendes-óceán partja mentén;

— március 26-án csatlakozás a társult bizottság által meghirdetett egyesített sztrájkhoz;

— április 10-e után *újabb 24, vagy 48 órás sztrájk* a kijelölendő vonalakon a döntő küzdelem érdekében;

— havi átlagos 36 638 yen béremelés követelése (kb 30 százalék);

— *a minimális bér havi 60 000 yen legyen.*

A bértárgyalásokkal kapcsolatban ismét megerősítették azt az álláspontot, hogy azt csak a *Japán Államvasutak* vezetőségével hajlandók lefolytatni, s nem kívánják harmadik személyek közreműködését.

Ami a sztrájkhoz való jog visszaállítását illeti, megállapodtak egy 3 pontos követelésben:

1. Tisztázni kell a kormánnyal a jog újraelismerésének időpontját.

2. Ne lehessen megtorló intézkedés a sztrájkolókkal szemben.

3. Adjanak anyagi térítést a múltban a sztrájk miatt megbüntetett dolgozóknak.

Mi történt február 15-e után? Erről a legközelebbi számban.

Gulyás János

(Folytatjuk.)

Országos vasutas MSZBT-értekezlet

Június 12-én a MÁV vezérigazgatóság tanácstermében országos vasutas MSZBT-értekezletre jöttek össze a Magyar Államvasutaknál működő MSZBT-tagcsoportok elnökei és vezetői. Az értekezleten megjelent *Nagy Mária,* az MSZBT főtitkára, *Urbán Lajos,* a MÁV vezérigazgatója, *K. A. Szinyicin* vezérőrnagy az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet déli hadseregcsoport szállítási parancsnokságának vezetője és *dr. Pethes Imre,* a MÁV-vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

Nógrádi János, a vasúti főosztály MSZBT-tagcsoportjának ügyvezető elnöke beszámolójában elmondotta, hogy a MÁV-nál működő 34 vasutas MSZBT-tagcsoport gyakorlatilag az egész vasutat átfogja és segítséget nyújt ahhoz, hogy a vasút dolgozói megismerkedjenek a Szovjetunió gazdasági kulturális eredményeivel. E tagcsoportok sokat tesznek a szovjet vasutasokkal kialakult barátság elmélyítése érdekében.

A közlekedés, az országok közötti árucsere és a megnövekedett személyforgalom nemzetközi tevékenység. *A szocialista világpiac kiszélesedése és a KGST komplex programjának megvalósítása politikai feladatot is jelent az MSZBT-tagcsoportok számára.* Évente sokezren utaznak a Szovjetunióba, hogy megismerkedjenek a szovjet nép életével, eredményeivel, s ezeken a vonatokon számos vasutas is eljut a világ első szocialista országába.

A felszólalók közül *Jakab Gyula,* a záhonyi vasutas MSZBT-tagcsoport vezetője, az MSZBT országos elnökségének tagja beszámolt arról a sokoldalú segítségről, melyet a záhonyi átrakó körzet dolgozói a szovjet vasutasoktól kapnak. *Nánay Lászlóné,* a szegedi MÁV Nevelőotthon tagcsoportjának vezetője arról a barátságról beszélt, amely az ifjú vásutasokat a városukban állomásozó szovjet alakulatok komszomolistáival fűzi össze.

Felszólalt az értekezleten K. A. Szinyicin vezérőrnagy, a hazánkban ideiglenesen állomásozó déli hadseregcsoport szállítási parancsnoka is, s meleg szavakkal méltatta a vasutas MSZBT aktiváinak fáradozását a szovjet néppel való barátságért.

A délutáni órákban került sor Nagy Mária, az MSZBT főtitkárának hozzászólására, majd a főosztály MSZBT tagcsoportjának átadta az Országos Béketanács Elnöksége által adományozott emlékplakettet.

B. I.

A gyerekekért...

Gyermeknap évente csak egy van. A vésztői vontatási főnökségnél az idén kettő volt, s mindkettőt az aranyplakettel háromszor kitüntett *Hámán Kató* szocialista brigád rendezte.

Az első alkalommal a vontatási főnökség dolgozóinak gyermekei kaptak díszes meghívót a brigád tagjaitól, s önfeledt, vidám játék közben — a szakszervezeti bizottság anyagi támogatásával — kedves megvendégelésben volt részük.

A „hivatalos" gyermeknapot követő *hétfőn a helyi kisegítő iskola 80 tanulóját vendégelték meg saját költségükön,* önkéntesen összeadott pénzből a Hámán Kató brigád tagjai. Ezt az iskolát már régebben ők patronálják, s már csak a korábbi szoros kapcsolat alapján is minden tőlük telhetőt elkövettek, hogy feledhetetlenné váljon a gyermekeknek ez a nap.

Juhász László

„CAMERA 69"

A vasutas-szakszervezet dombóvári művelődési házának *„CAMERA—69"* fotószakköre, a vontatási főnökséggel karöltve érdekes vállalkozásba kezdett.

A szakkör, melynek minden tagja vasutas, fényképek készítésével járul hozzá a vontatási főnökség *„Hibaelhárítás a korszerű vontató járműveken"* című jegyzetének elkészítéséhez.

A közös vállalkozás bizonyára hasznos tanácsokat, útmutatásokat ad a *Diesel-mozdonyvezetőknek,* akik meglehetősen kevés jegyzettel rendelkeznek.

A közel száz fénykép a Diesel-mozdonyokon legtöbbször előforduló hibaforrások helyét, és elhárításuk módját is tartalmazza.

Száz közül az elsők

A miskolci vasútigazgatóság vontatási szakszolgálatához tartozó főnökségeken mintegy száz szocialista brigád nevezett a közelmúltban lezajlott szellemi vetélkedőre. A szakszolgálati döntőben végül is tíz brigád mérte össze tudását, s az első három helyezést elért brigádok valamennyien a miskolci vontatási főnökséghez tartoznak, sőt mindháromnak tagjai utazószolgálatot teljesítenek.

Eszerint első lett az idősebb mozdonyvezetőkből álló *November 7.* brigád. Második helyen végzett a KISZ-esek villamosmozdonyon utazó *Szabó Lajos* brigádja, míg a harmadik helyet a Diesel-mozdonyos *Béke* brigád tagjai szerezték meg.

Fekete László

Ballagás az óvodában



A budapesti igazgatóság óvodásai műsorral egybekötött ünnepségen búcsúztatták el azokat a gyerekeket, akik az ősszel már általános iskolások lesznek. A „ballagási" ünnepség a szülők körében is nagy tetszést aratott.

(Tenta György felv.)

Szegedi tanácskozás a szakmunkásképzés helyzetéről

A vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága és az igazgatóság gazdasági vezetése közös tanácskozáson értékelte a szakmunkásképzés helyzetét és a munkások továbbképzéséről szóló rendelet végrehajtására tett intézkedéseket és tapasztalatokat.

A területi bizottság *12 szolgálati helyen tartott vizsgálatot* a szakmunkásképzéssel kapcsolatos intézkedési terv mikénti végrehajtásáról, az ipari tanulók munkakörülményeinek alakulásáról, az oktató és nevelő munka végrehajtásáról, a fiatalok kulturális és sporttevékenységéről. Vizsgálták továbbá azt is, hogy *a gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottságok mennyiben tesznek eleget a rendelkezéseknek, a fiatalokról történő fokozott gondoskodásnak.*

A szolgálati helyek többségénél érdemben foglalkoznak a munkaerőutánpótlással és a szakmunkásképzéssel. Különösen figyelemre méltó ez Szeged állomáson és a békéscsabai vontatási főnökségnél, ahol a szakszervezeti bizottság munkaterv szerint végzi ez irányú munkáját.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az ipari tanulók felvételénél problémát jelent az a tény, hogy a beiskolázott fiataloknak az első évben Szolnokra kell menniük iparitanuló-intézetbe. *Azt is sokan sérelmezik, hogy az iparitanuló-időt a vasúton nem veszik figyelembe a törzsgárdatagság megállapításánál.*

A fiatalok nevelésével, tanításával az idősebb dolgozók jól foglalkoznak. Legtöbb helyen egy-egy szocialista brigád vállalja a fiatalok patronálását. Hasznosan befolyásolja az ipari tanulók felvételének biztosítását az is, hogy egyes szolgálati helyek, mint például a *szentesi építési főnökség, a Szeged-Rókus Gépállomás* vezetői az arra érdemes végzős ipari tanulókat az utolsó félévben szakmunkásbérezésben részesítik.

A területi bizottsági ülés résztvevői az ipari tanulók képzése, valamint a munkások továbbképzésének jobbátétele és meggyorsítása érdekében határozatot fogadtak el, melyben megszabták a jövőre vonatkozó feladatokat.

KERESZTREJTVÉNY

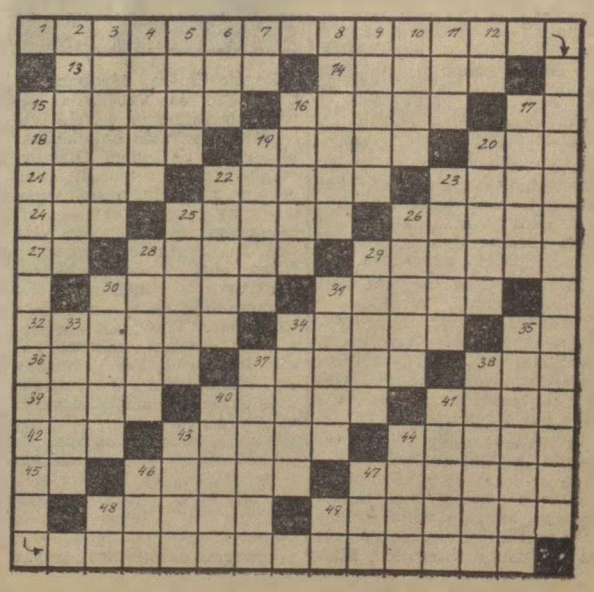
Vízszintes: A vasút kongresszusi versenyének irányelveibe foglalt egyik célkitűzés. 13 . . . nem beszélünk. 14. Nyelőcső kibővülése. 15. Távolkeleti nép, névelővel. 16. Könnyen elférnek benne. 17. Sajátkezűleg. 18. Vas megyei község. 19. Énekük. 20. Kérdőszó. 21. Sajátjáról híres holland város. 22. Gabonát őrlő üzem. 23. Búzacsomó. 24. A végén mesél. 25. Madagaszkár szigetén élő állatok. 26. Törleszt. 27. Hangtalan zűr. 28. Papíra vet. 29. Orosz mezőgazdasági szövetkezet. 30. Elvörösödik az arca. 31. Inota betűi keverve. 32. Vizenyős, vízkóros. 34. Monda, legenda. 35. T. S. 36. Falevél a szélben. 37. A szerelmi líra görög múzsája. 38. Fiúnév. 39. Baj, ha ilyen a jog. 40. Női név. 41. Szimmetrikusban van. 42. Kötők, mássalhangzói. 43. M-mel gleccserek által hordott sziklatörmelék. 44. Etel tulajdona. 45. Német helyeslés. 46. Balaton menti község. 47. Felöntött a garatra. 48. Egy északafrikai város lakója. 49. Rövid kivonat, görög szóval (ék. hiány).

Függőleges: 2. Indiai táncos-, énekesnő. 3. Kiáramlik, kisugárzik (latin). 4. Pamír betűi keverve. 5. Parancsolóját. 6. Nagyon óhajtott. 7. Nem igazi. 8. Hevesen érvelek valami mellett. 9. Katonai köpeny a régi rómaiaknál. 10. Közel-keleti állam. 11. A hét vezér egyike. 12. Latin és. 15. A vasút kongresszusi versenyének irányelveibe foglalt másik célkitűzés. 16. Angol bírók is viselik. 17. A játékvezető teszi. 19. Horgászzsinór. 20. . . . rit, a meteor földre hullott darabja. 22. Keleti csillagjós. 23. Lejegyzett zenemű. 25. A csontot megfosztja a hústól. 26. Először (latin). 28. Utánoz, színlel, tettet. 29. A dal. 30. Vissza: ilyen út is van. 31. Törökországi város. 33. . . . -túra, parancsuralom. 34. A sík mező. 35. Vissza: ma divatos az ilyen keksz. 37. Nem kell több. 38. Görög sziget, névelővel. 40. Orosz női név. 41. Vízzel táplálja vala. 43. Magyar családnév! 44. Ilyen alkohol is van. 46. Becézett női név. 47. Pipál, a közepén. 48. Az okozat eredője. 49. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1., és függőleges 15.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A pártkongresszus tiszteletére, a felszabadulás jubileumára.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 10. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért, Rózsás István 4625 Záhony, MÁV-állomás, Villányi Rezső 2531 Tokod Faanyagvédelmi és Fatelítő Üzem, Horváth Józsefné 6100 Kiskunfélegyháza, Vöröshadsereg útja 16, Hegedüs Rózsa 3257 Bükkszenterzsébet, Szabadság u. 17., Ifj. Sparing László 9700 Szombathely, Sávária tér 1. G. II. 42.



„A BVSC vívószakosztálya nagy értéke a magyar vívósportnak”

Újabb két győzelem az egyéni magyar bajnokságon — Öten kaptak helyet a grenoblei világbajnokságon részt vevő válogatottban

Akárcsak az elmúlt évben, idén is négy győzelemmel zárta a BVSC vívószakosztálya az idei országos bajnokságot (a csapat után egyéniben is két első helyet szereztek). Ez az újabb eredmény is bizonyítéka a 25 éves jubileumát ünneplő vasutas-vívók eddigi nagyszerű eredményeinek. Negyedszázad alatt 46 országos bajnoki-, 5 olimpiai- és 22 világbajnoki címet szereztek. Legközelebb júliusban a grenoblei világbajnokságon résztvevő magyar válogatottban láthatjuk majd *Bóbis Ildikót, Maros Magdát, Erdős Sándort, Gerevich Pált* és *Pap Jenőt*, akik további sikereket szerezhetnek a szakosztálynak, s az egyetemes magyar vívósportnak.

Amikor néhány nappal ezelőtt befejeződött a bajnokság, *Tábor István*, a szövetség főtitkára mondta:

— *Nem is csodálkozom már, hogy ismét a BVSC szerepelt a legeredményesebben, négy győzelmével, két bronzérmével, s az olimpiai értékelés szerinti 46 pontjával valamennyi klubot megelőzte. Nagy értéke a magyar vívásnak ez a szakosztály, amelyhez hasonlót sehol a világon nem találunk!*

Jóleső szavak voltak ezek, de amíg sikerült ismét az első helyre kerülni, elég „göröngyös” utat tettek meg a versenyzők az egyéni bajnokság négynapos küzdelmeiben. Rosszul kezdődött a rajt. *Dr. Fenyvesi Csaba* olimpiai bajnok egy ártatlan akció közben Achilles-ínszakadást szenvedett, s legalább három hónapig pihenőre kényszerül.

— *Soha nem volt még sérülésem, s most sem azért bánkódom, hogy nem vehetek részt a világbajnokság egyéni versenyein, hanem mert nem állhatok a csapat rendelkezésére* — mondta a rokonszenves sportoló. — *Tavaly elvesztettük a világbajnoki címet, idén fogadkoztunk, hogy visszaszerezzük. Majd szurkolok a társaimnak!*

Ebben a fegyvernemben *Erdős Gábor* — aki egy hónappal korábban a csapatbajnokságban is kiválóan vívott — igyekezett némi vigaszt nyújtani: bronzérmes lett. Teljes sikert hozott viszont a kard és a női tőrbajnokság: előbbiben a briliánsan vívó *Gerevich Pál* megvédte bajnoki címét, utóbbiban pedig a tavalyi győztes *Maros Magdát* most *Bóbis Ildikó* „váltotta” fel. Gerevich és Bóbis is olyan vívást mutatott be, amely nagy megelégedéssel töltötte el az igényes, versenyzőitől sokat követelő *dr. Bay Béla* szövetségi kapitányt is. A bajnokság zárónapján viszont több mint másfél évtized után először nélkülöztük a tőrözők mezőnyéből *dr. Kamuti Jenő* olimpiai- és világbajnoki ezüstérmest.

— *Sokáig sérült voltam, s a MÁV-kórházban is sok munkát kellett ellátnom, kevesebb lehetőségem volt a gyakorlásra* — mondta dr. Kamuti.

— *Ezért a világbajnokságról is lemondtam, de 1976-ban, a montreáli olimpián még szeretnék ott lenni!*

Kozák Mihály



Tehetséges fiatalok a keretben

Az ötödik nemzetközi ifjúsági labdarúgótornára készül a vasutas válogatott

A soronkövetkező nemzetközi szakszervezeti ifjúsági labdarúgó tornán a vasutas-válogatott immár ötödik alkalommal szerepel. Évről évre gondos előkészület előzi meg az együttes kialakítását.

— Az elmúlt négy esztendő tapasztalatainak figyelembevételével a területi bizottságok székhelyein: *Szombathelyen, Pécsett, Miskolcon, Szegeden, Debrecenben* és *Budapesten* időben megtörtént a szükséges mozgósítás — mondotta *Székely György*, a vasutas-szakszervezet kultúrnevelési- és sportosztályának munkatársa. — Már az elmúlt év végén felhívtuk a sportegyesületek vezetőinek figyelmét arra, hogy az újabb tornán a vasutas szakma jól szeretne szerepelni, ezért elvárja segítő munkájukat. Ennek elsősorban arra kell irányulnia, hogy a kiválasztáshoz adjanak meg minden támogatást, hiszen közös cél, hogy valóban a legjobb labdarúgók kerüljenek a válogatottba.

A tehetséges fiatalokat a szakvezetők kiválasztása alapján a területi bizottságok székhelyeire várták, ahol válogató mérkőzéseket rendeztek.

— *A sportegyesületi vezetők megértették kérésünket és valóban rátermett, tehetséges játékosokat küldtek a területi triálokra* — folytatta. — Számos olyan fiatallal ismerkedtünk meg, akik ha idén még nem is kerülnek a válogatatt keretbe, a következő évben már képviselhetik a vasutas sport színeit. Örvendetes, hogy a klubok a triálokon nagyon sok NB-s játékost vonultattak fel. Szép számmal akadtak olyan labdarúgók is, akik az NB I/B, vagy az NB II felnőtt együtteseiben már nevet vívtak ki maguknak. Általában egy-egy válogatóra 30—40 játékost hívtak meg, hogy két csapatot alakítsanak, de haerre nem volt lehetőség, a helyi vasutas-klub gondoskodott megfelelő ellenfélről.

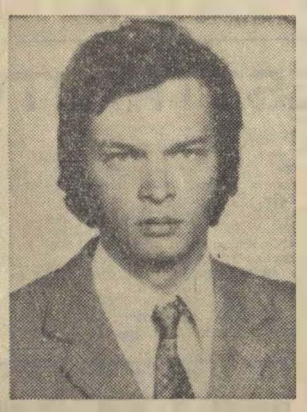
Minden válogatón ott volt *Simonyi Ferenc* vezető edző és *Farkas József* edző, akik árgus szemekkel figyelték a fiatalokat, s feljegyzéseket készítettek azokról, akik számításba jöhetnek az idei és a jövő évi tornán.

A legkedvezőbb kép Budapesten és Debrecenben fogadta a szakvezetőket. Szombathelyen a korábbi évek tanulságaihoz mérten némi visszaesés mutatkozott. Átlagos volt az eredmény Szegeden, Miskolcon és Pécsett. A fővárosban 56 játékos szerepelt a triál „forgószínpadán”, s kialakult az a felismerés, hogy a leghelyesebb, ha a válogatott gerince a budapesti vasutas fiatalok köréből kerül ki. A BVSC-ből a középpályás, görög származású *Mokalisz Kosztasz*, a Debreceni VSC-ből *Babály László* balszélső és *Bodonyi József* középcsatár olyan tehetségek, akikre fel kell figyelni. A BVSC-ből *Szívós* kapus, *Szíjjártó* balösszekötő és a középpályás *Metzing László* a válogatott nagy erősségei lehetnek. De hasonló képességű játékosok a többiek is.

A nemzetközi torna július 11-én kezdődik, s a döntőre július 19-én, *Szolnokon* kerül sor. A vasutas, a KPVDSZ, a Vasas és az ÉDOSZ-válogatott mellett az NDK, Bulgária, a Szovjetunió és a szlovák válogatott rajtol a küzdelemsorozaton, két csoportban: *Győrött*, illetve *Debrecenben*. A vasutas-válogatott Debrecenben *a Szovjetunió és Bulgária, illetve az ÉDOSZ-válogatottjával küzd a csoportelsőségért.* A kétszer 40 perces mérkőzések száma idén először csökken; öt találkozó helyett csak négy mérkőzést vívnak az együttesek, ami azt jelenti, hogy nem veszi túlzottan igénybe a fiatalok mezőnyét, amelytől idén is jó mérkőzések, nagy küzdelmek várhatók.

M. L.

Sax Gyula sakknagymester



Reggio-Emília, Madonna di Campiglio és Vrnyácska Bánya, egy merészen felfelé ívelő sakkpályafutás emlékezetes állomásai. Ez évben Olaszországban, majd Jugoszláviában három nemzetközi sakkversenyt nyert meg, egy sor világnagyságot megelőzve, *Sax Gyula*. E mesterhármast a Nemzetközi Sakkszövetség kongresszusa méltán ítélte „nagymester”-hármasnak és a *Vasútépítő Törekvés* mintaszerűen vezetett szakosztályának éltáblását, ezt a szerény és szimpatikus, 23 esztendős fiatalembert, nemzetközi nagymesterré avatta.

Sax jelenleg *Nizzában*, a sakkolimpián — csapatonként négy játékos és két tartalék részvételével, körmérkőzéses rendszerben lebonyolítandó csapat-világbajnokságon — a válogatott tagjaként, egy kicsit a vasutas sakkozókat is képviseli. Elutazása előtti beszélgetésünkkor Gyula így foglalta össze eddigi sikereit és további terveit:

„A sakkjátékkal hatéves koromban édesapám ismertetett meg, versenyszerűen 1962 óta játszom, a Vasútépítő Törekvés színeiben. Első sikerem az 1965. évi úttörő-olimpia megnyerése volt. Magyar mesteri címet 1970-ben, a nemzetközi mesterit pedig 1972-ben szereztem. Az 1972. évi skopjei sakkolimpián ezüstérmet szerzett csapat tagjaként a *„Magyar Népköztársaság Sportérdemérem ezüst fokozatát”* is megkaptam. Hálás vagyok egykori felfedezőmnek, tanítómesteremnek, *Alföldy Lászlónak* és a szakosztály vezetőinek, továbbá szolgálati helyem: a MÁV Budapesti Építési Főnökség vezetőinek, és dolgozótársaimnak. Köszönettel tartozom a sakkszövetségnek és a vasutas sportélet irányítóinak. Bízom abban, hogy ezen az olimpián ismét dobogóra kerülünk. A nemzetközi világranglistán szeretném helyemet az első ötven versenyző között megszilárdítani és továbbra is aktívan résztvenni a Vasútépítő Törekvés sakkszakosztályának munkájában.”

Egy szerény fiatalember megfontolt elgondolásai, tervei ezek. *Reméljük, a jövőben is sokat hallunk még Sax Gyula nemzetközi nagymesterről.*

Dely Péter,
a BVSC sakkszakosztály vezető edzője

A nyári szünidőben

Sportnapközi Miskolcon

A vasutas-szakszervezet miskolci területi bizottsága, a Vörösmarty Művelődési Otthon és az MVSC közös rendezésében a nyári vakáció ideje alatt, *sportnapközit szervez vasutasgyerekek részére.*

A sportnapközi június 17-től, augusztus 17-ig tart. A gyermekek a napköziben reggel 8 órától, 16 óráig tartózkodhatnak. A sport mellett kulturális programot is biztosítanak a résztvevőknek, így különböző filmelőadásokat és üzemlátogatásokat szerveznek a részükre.

A szervező bizottság arra is gondolt, hogy a fiataloknak ne kelljen nagyon messzire menni, *ezért egy napközit Diósgyőrben, kettőt pedig Miskolcon indítanak be.*

A sportnapközi célja elsősorban az, hogy a gyerekek a hasznos időtöltés mellett megismerjék és megszeressék a különböző sportágakat, ugyanakkor szüleik is nyugodtabb körülmények között végezhetik felelősségteljes munkájukat.

Kisvárdai János

Nemzetközi sakkverseny

A *Nemzetközi Sakkszövetség* fennállásának 50. évfordulója alkalmából, június 14—29. között nemzetközi sakkversenyt rendez az *Utasellátó SC*. A versenyen csehszlovák, lengyel, jugoszláv, bolgár és természetesen magyar sakkozók, mesterek és mesterjelöltek mérik össze tudásukat.

A nemzetközi verseny ünnepélyes megnyitóját június 14-én tartották az Utasellátó Vállalat *Veres Pálné* utcai tanácstermében. Ugyanott kerül sor a verseny lebonyolítására is.

Facsemete-ültetés társadalmi munkában

Évről évre szépül, gyarapodik a *Nagykanizsai MÁV NTE* sporttelepe. A közelmúltban a stadion területén új egyemeletes épületet adtak át rendeltetésének. A földszinten edzőterem és öltözők találhatók. Az emeleten pedig a sportegyesület irodáit, egy tanácstermet és vendégszobákat helyeztek el.

A sporttelep parkosítása is tervszerűen folyik. Ebből a munkából derekasan kiveszik részüket a csomópont sportszervező vasutasai is. A közelmúltban *az állomás kereskedelmi dolgozói, illetőleg a szocialista brigádok 2000 cserjét ültettek el szabadnapjukon.* A társadalmi munkások között nagyon sokan voltak olyanok, akik éjszakai szolgálat után vettek részt a munkában.

A Hivatalos Lapból

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

A 21. számból: 105911/1974. A 103639/1970. I. D. számú „Az utazószolgálatot ellátó dolgozók változó illetményrendszere” tárgyú utasítás 1. sz. mell. egységtételeinek módosítása.

A 22. számból: 101114/1974. A munkaverseny 1974. évi irányelvei, valamint a szolgálati helyek „Kiváló” címért folyó versenyének célkitűzései

105236/1974. A kitüntetések adományozásának rendjéről szóló közlekedés- és postaügyi miniszteri utasítás államvasúti végrehajtása.

23. számból: 107059/1974. MÁV és GySEV nyugdíjasok belföldi utazási kedvezményének kiterjesztése.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti: a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

Zsebtolvaj a vonaton

A 2701-es gyorsvonaton zsebtolvaj portyázott május 11-én. Sorra járta a kocsik fülkéit, hogy az utasok fogasra akasztott kabátjainak zsebéből kiemelje az értékeket.

Szatymaz és *Kistelek* között figyelt fel *Ardai Sándor*, miskolci jegyvizsgáló a gyanúsan viselkedő férfira, és Kiskunfélegyháza állomáson a rendőrséget hívta. Igazoltatáskor kiderült, hogy egy veszélyes bűnöző, *Orbán Károly György*, 41 éves foglalkozásnélküli akadt horogra, aki az előző napon szabadult ki a börtönből. s a gyorsvonaton ellopta *Illés Ferenc* éjjeliőr irattárcáját a benne levő 800 forinttal. A tárca visszakerült gazdájához.

A Miskolc-Tiszai pályaudvar látszámába tartozó Ardai Sándor jegyvizsgáló 33 éve dolgozik a MÁV-nál, s mindenki szerény, csendes, fegyelmezett, a munkáját példamutatóan végző vasutasnak ismeri.

Most is dicséretesen végezte szolgálatát.

Szűcs Ferenc

A szerkesztőség üzeni

Ugiyai Sándor, Kisvárdai János, Fekete László, Pál István, Sepsi Gyula, Bakó János, Kisvárdai Tibor, Miskolc; Szűcs Ferenc, Hatvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: L. Varga Lajos, Debrecen; Sziládi Sándor, Szeged; Juhász László, Vésztő; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa; Markos József, Zalaegerszeg; Tóth Gyula, Dombóvár; Rapi József, Bp.: Csizmazia Béláné, Szombathely; Holecz Miklós, Jászberény; Lajtos János, Nógrádkövesd: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Markos József, Zalaegerszeg: Czeglédi János, Füzesabony: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Lakáscsere

— **Elcserélném** egyszobás (előszobás, konyhás, kamrás, fürdőszobás) zöldövezeti, 214 forint bérű, Zugliget legszebb helyén fekvő komfortos lakásomat hasonló, de nem magasiati helyen levő budapesti lakásra, betegség miatt. Cím: Marténvi Pál nyugdíjas, Bp. XII. Remete u. 18. fszt. 3.

— **Elcserélném** Tatabánya-Újvárosban levő, 2 és fél szobás, összkomfortos, tanácsi rendeltetésű, telefonos lakásomat 2 szoba összkomfortos budapesti lakásra. Telefon: 02—57—16.

— **Összeköltözők figyelmébe!** Elcserélnénk Gyáli úti, vasutas telepi, földszintes, utcai 3 szoba, személyzeti szoba komfortos lakásunkat 2 szoba komfortos vasúti, vagy tanácsi, plusz 1 szoba komfortos tanácsi bérlakásért. Gázkonvektor van. Érdeklődni lehet: Gergely, 1015 Bp. I. Hattyú u. 7., levélben.

— **Elcserélném** Gyáli úti vasutas telepi, szeparált 1 szoba, konyha loggiás, gázkonvektoros társbérleti lakrészemet hasonló jellegű tanácsira, kizárólag vasutassal. Érdeklődni lehet: Gergely 1015 Bp., I., Hattyú u. 7. levélben.

HÍREK

— **Hajókirándulás.** A vasutas-szakszervezet június 3-án hajókirándulást szervezett Esztergomba. A kiránduláson 65 budapesti nyugdíjas alapszervezeti elnök, főbizalmi és bizalmi vett részt.

— **„Úrhajózás a béke szolgálatában.”** Ezzel a címmel rendezett kiállítást a Keleti csomópont MSZBT tagcsoportja. A kiállítást dr. Szabó Gyula, a miskolci Uránia Csillagvizsgáló Intézet igazgatója, június 10-én nyitotta meg.

— **Az együttműködés szimbóluma.** A nagykanizsai csomópont KISZ-bizottsága és a 406. számú Polai János Szakmunkásképző Intézet között évek óta jó a kapcsolat. A vasutas fiatalok az együttműködés szimbólumaként a közelmúltban zászlót adományoztak az intézet KISZ-szervezetének.

— **Mini sebességjelző.** A miskolci vontatási főnökségnél Horváth Dezső oktatótiszt és Tóth József villamos műszerész újítása nyomán elkészítették a sebességjelző berendezés kicsinyített mását. Az oktatóhelyiségben elhelyezett jelzőkön a jelzési képek valamennyi változata megtalálható. Ezzel az újítással a mozdonyvezetők és fűtők oktatása szemléltetőbb lesz.

— **Ismerkedés a Szovjetunióval.** A szegedi igazgatóság KISZ-alapszervezetének szervezésében 31 fiatal 12 napos kiránduláson vett részt a Szovjetunióban. A szegedi fiatalok, akik Moszkva és Leningrád történelmi nevezetességeivel ismerkedtek, jó munkájukért 8 nap jutalomszabadságban részesültek.

KAMERUNBAN folytatják a 3000 km hosszú vasútvonal építését, mely Duala várost a Csád Köztársasággal határos Arsambo kikötővel köti össze. A vonal Javude—Belabo közötti 294 km hosszú szakaszát már üzembe helyezték. Itt 2400 lóerős Diesel-mozdonyokkal végzik a vontatást. A nyomtáv 1067 mm, a talpfák acélból készültek.

A Magyar Vasutas 1974. június 1. számában *„Találkozás Hortensia Allende asszonnyal”* címmel tudósítást közöltünk. A tudósításba, a pontosan fogalmazott kézirat ellenére is hiba csúszott. A második bekezdés második mondata helyesen így hangzik: A fogadáson megjelent *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketanács főtitkára is.



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET,
AJÁNDÉKOT,
TRAFIKÁRUT

nagy választékban vásárolhat az

ÚTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. JÚLIUS 2.

Tudósítóink írják

A IV. ötéves terv teljesítését garantálják a kongresszusi vállalások

Gondos mérlegelés és a munkásöntudattal arányban álló felelősség alapján született meg a *dunakeszi járműjavító dolgozóinak szocialista munkaverseny-vállalása a XI. pártkongreszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére.* Május elseje előestéjén, pontosabban április 30-án zajlott le az az üzemi nagygyűlés, amelyen a járműjavító dolgozói bejelentették, hogy csatlakoznak az országos felhíváshoz, és az eddigieknél is hatékonyabban versenyeznek a reájuk háruló gazdasági-, társadalmi- és szocialpolitikai feladatok megvalósításáért.

A dunakesziek versenyvállalása két szakaszra osztja az üzemben — üzemrészekben, műhelyekben, illetve a szocialista és munkabrigádokban — folyó kongreszusi versenyt. *Az első szakasz ez év végéig tart,* s ebben kitűzött cél az ideiglenes tervfeladatok maradéktalan végrehajtása, valamint a jövő évi munkák jó előkészítése. *A második szakasz 1975. december 31-én zárul,* s a vállalások arra irányulnak, hogy a járműjavító kollektívája sikeresen fejezze be a IV. ötéves tervet.

Kiemelkedik többek között a terven felüli vállalások közül, hogy *ez év szeptember 1-re átadják rendeltetésének az új, 200 személyes, korszerű munkásszállót és a minden igényt kielégítő, 150 gyermeket befogadó óvodát,* hosszú évek problémáit oldva meg ezzel. A vállalás teljesítéséhez garanciát nyújtanak a szocialista brigádok társadalmi munkaóra-vállalásai, mivel a létesítmények határidőre történő elkészítéséhez a fizikai állományú dolgozók mintegy 35 000, a műszakiak 5000 terven felüli produktív órát ajánlottak fel.

A szocialista brigádok — ugyancsak jelentős társadalmi munka végzésével — védnökséget vállalnak munkaterületük és környéke csinosítása, parkosítása, rendszeres karbantartása felett. A KISZ-fiatalok szeptemberben, szabad szombaton kommunista műszakot tartanak, s az így végzett munkáért járó bérüket az úgynevezett *Fiatalok albérleti háza* megvalósítására ajánlják fel. Más szóval ez azt is jelenti, *hogy 24 lakás kialakításával lehetőséget teremtenek lakással nem rendelkező fiatal házaspárok részére,* hogy a végleges otthon megteremtéséhez szükséges pénzösszeget könnyebben összegyűjthessék.

A gazdasági munka jobb megszervezését, a korszerűbb technológiai folyamatok bevezetését, is hatékonyan elősegítő

(Folytatás a 3. oldalon)

A 24. vasutasnap rendezvényei

Az évek során kialakult hagyományoknak megfelelően ebben az esztendőben is július második vasárnapján — *július 14-én* — ünnepeljük a vasutasnapot. A MÁV Vezérigazgatóság, közösen a vasutas-szakszervezettel, ezúttal is gazdag központi programot állított össze *a 24. vasutasnap méltó megünneplésére.*

A rendezvények sorát a *MÁV Tisztképző Intézet* zárt tagozatos hallgatóinak július 11-én, délelőtt sorra kerülő, összevont záróünnepélye nyitja meg. Ugyanezen a napon délután, a vasutas-szakszervezet központi képzőművészeti iskolájában (Bp. VIII., Népszínház u. 29.), ünnepélyesen megnyitják a *XXIV. Országos Vasutas Képzőművészeti* kiállítást. A pályázatra 308 festmény, 100 grafika, 71 szobor, 18 ipar- és népművészeti tárgy érkezett. A beküldött alkotások közül a zsüri — figyelembe véve a kiállítás céljára rendelkezésre álló helyiségeket — *74 festményt, 45 grafikát, 33 szobrot és 4 ipar- és népművészeti tárgyat javasolt kiállításra.*

Július 12-én délelőtt az úttörővasút főnökségének Hűvösvölgy végállomásán a MÁV, a Posta és az Utasellátó Vállalat vezérigazgatói, KISZ-szervezetei, valamint az üzemfőnökség és a Magyar Úttörők Budapesti Elnöksége *„Védnökségi szerződésének"* ünnepélyes aláírására kerül sor.

A hagyományos tisztavatásra is *július 12-én délután 17 órai kezdettel kerül sor* a BVSC Szőnyi úti sporttelepén.

A munkában élenjáró vasutasok kitüntetésére, soron kívüli előléptetésére — a *Kiváló vasutas* kitüntetések kivételével — az igazgatóságok, intézmények, üzemek és szolgálati helyek ünnepségein kerül sor. A *Kiváló vasutas* kitüntetéseket július 13-án, szombaton délelőtt adják át Budapesten, az Utasellátó Vállalat Nyugati pályaudvari éttermében.

Július 14-én, vasárnap ugyancsak a szakszervezet rendezésében, *a BVSC Szonyi úti sporttelepén kerül sor a központi kulturális és sportünnepségre.* Az egésznapos műsor délelőtt 10 órakor kezdődik. Női és férfi kispályás labdarúgó-mérkőzések, nemzetközi röplabdatorna, MHSZ-rendezvények, tornabemutató, úszóbemutató és nemzetközi labdarúgó-mérkőzés szerepel a sportprogramban.

A kulturális műsor délután 13 órakor kezdődik a MÁV dunakeszi fúvószenekarának közreműködésével. Ezután az Állami Bábszínház gyermekműsora, majd neves művészek közreműködésével háromórás szórakoztató műsor következik.

A vendégvárás gondosságával

Az iskolában a napokban fejeződött be a tanítás. Nyár van. Az emberek kimozdulnak otthonaikból. Tíz- és százezrek szállnak fel családjukkal a vonatokra, ellepik az üdülők, fürdők és kirándulóhelyek területeit.

A nyári személyforgalom lebonyolítása során olyan feladatok kerülnek előtérbe, melyek többletmunkát rónak a vasutas dolgozókra. Aktívabb közreműködést kívánnak mindenkitől, udvariasabb, türelmesebb és előzékenyebb magatartást. Nyáron megváltozik az utazás szerkezete. A rövid távú utazásokkal szemben a nagyobb távolságú útiprogramok a jellemzőek. Ezért erre a nagy munkára időben kell felkészülni. Csak akkor tud eredményes lenni a nyári személyforgalom, ha annak megkezdése előtt az érdekeltek időben megbeszélték a feladatokat és megtették a szükséges intézkedéseket.

Ebben mutatott követendő példát *a pécsi vasútigazgatóság.* Már május 21-én megtartotta „évadnyitó" tanácskozását. Bár akkor a Balaton vonzása még nem érződött, csak korai üdülők kereséték a naposabb helyeket, mégis látni kellett a vendégvárás gondosságának jeleit. *Dr. Szabó Tibor* vasútigazgató az 1973. évi nyári forgalom tapasztalatainak elemzéséről és az életbelépő új menetrendről adott részletes áttekintést. Majd a szervezési rendszer követelményeinek megfelelően meghatározta a végrehajtó szolgálat erre az időszakra koncentrált feladatát. Ezt adták tovább a szolgálati vezetők állomásuk dolgozóinak, s ezzel teljeskörűvé vált a tennivalók ismertetése. Gyakorlati értéke máris érződik a déli part egyre növekvő forgalmának irányításában és bonyolításában.

Az eszközök, a trágyi keretek hiába állnak rendelkezésre, ha nem tölti ki azokat tartalmas munka. *A jó előkészítést, a feladatok szinte személyekre bontott ismeretét a vasutasságra jellemző odaadó munkának kell követni.*

Valamennyi vasutas munkakörösségnek ismernie kell tehát a nyári személyforgalmon belül saját munkájának jelentőségét. Annak megfelelően kell részt venni és ez nem lehet megítélés és nézetek kérdése. Aktív részvételt tételezve fel értelmi és érzelmi azonosulással kell az elérendő cél érdekében az erőfeszítéseket összegezni. Ez a cél pedig: *sikeres nyári személyszállítási program megvalósítása.*

A vasúti kertészek már májusban kiültetik a virágokat. A festett padok derűs színt adnak a gyöngykavicsos peronoknak. *Az „utasvárás" figyelmének apró jelei ezek.* Létrehozásában benne van a vontatás, a pályafenntartás, forgalmi szolgálat, és minden más szolgálati ág dolgozóinak közös munkája.

Az üzemi technológiák betartása, a vonatok felállítási helyeinek jó meghatározása, a csatlakozások biztosítása, a targoncák közlekedése, a poggyászmegőrzés, mind apró elemei egy átfogó munkafolyamatnak. Különkülön kicsiny tényezőknek látszanak. *Jelentőségüket még sem lehet lebecsülni.* Hiányuk megérződne. Jelenlétük nélkülözhetelen. Bár állomásonként változnak, a személyszállításban, mint szolgáltatásban, mégis egységes egésszé állnak össze. Kifejeződik bennük a munka lényege és értéke.

Az elmondottakhoz járul az utasokkal szembeni viselkedés módja. Ez nem egyéni felfogás, hanem az egész vasút arculatának megfelelő kérdés. Gyakorlatban olyan pozitív tartalmat igényel, melyet az utazóközönség figyelmeségként és udvariasságként vesz tudomásul. A személyszállítással foglalkozó dolgozóknak legfőbb feladatuk: *munkájukhoz ezt a „többletet" hozzáadni.*

Amikor pedig létrejönnek majd a *„személyszállítási csúcsok"*, tetőzik az utazási kedv, a problémák halmozódnak, még több, nyugodt intézkedésre lesz szükség. A péntek-szombati leáramlás *a Balatonhoz és a Dunakanyarhoz osztottabb, de a vasárnapi visszautazás koncentráltabb igényekkel jelentkezik.*

Hazánk idegenforgalmának igen jelentős része a vasúton bonyolódik. Hozzánk érkező és átmenő milliós utastábor bízik abban, hogy a külföldön eltöltött szabadságát kellemes emlék kíséri. A határainkat átlépő utas találkozása népünkkel, a vasutas dolgozókkal való első személyes kapcsolattal jön létre. Az őket érő első benyomás, ítéletük alakításánál meghatározó. *A vasutasok ebben a helyzetben nemcsak személyüket, hanem a Magyar Államvasutat és népköztársaságunkat képviselik.* A fogadásra legyen jellemző a magyaros vendégszeretet.

A nyár elején vagyunk. Mögöttünk évek tapasztalata. Egyik oldalon milliós utastábor az igényeivel, a másik oldalon a vasutas dolgozók teljes felelősségérzetükkel. Állomások, szolgálati helyek, vonatok és az összefogó erő: *a szocialista brigádok, a munkahelyi kollektívák.* Ott áll a vasutas dolgozó évenként e modern „népvándorlással" szemben. Felkészülten, képességeivel és szorgalmával vállalva, hogy helytáll. Bizonyítja, hogy képes és meg tud feleni a fokozott követelményeknek, melyeket az igen jelentős áruszállítás mellett a nyári személyszállítási csúcsforgalom jelent.

Losonczi Pál látogatása a celldömölki vasúti csomóponton

Rangos vendége volt június közepén a celldömölki csomópont dolgozóinak. *Losonczi Pál,* a Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke Vas megyei látogatása során felkereste az ott dolgozó vasutasokat.

Kovács Antal, a Magyar Szocialista Munkáspárt Vas megyei bizottsága első titkárának és *dr. Gonda György,* a Vas megyei Tanács elnökének társaságában érkezett Losonczi Pál a több mint 100 esztendős nyugat-dunántúli csomópontra, ahol az építési főnökséget kereste fel. A vendégeket *dr. Horváth Lajos,* a szombathelyi igazgatóság vezetője, *Auguszt János,* a Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Bizottságának titkára, az építési főnökség és a csomópont gazdasági, párt, szakszervezeti és KISZ-vezetői fogadták.

A vasútigazgatóság és ezen belül a celldömölki csomópont munkájáról, személy- és áruszállításáról, az elért eredményekről, a gondokról és a fejlesztésekről *dr. Horváth Lajos vasútigazgató adott tájékoztatást.* Vázolta a celldömölki csomópont jelentőségét Nyugat-Magyarország vasúti forgalmában. *A 2300 vasutast foglalkoztató csomópont az igazgatóság egyik legnagyobb szolgálati helye.* Munkája rendkívül fontos, hiszen napi 150 vonat és 1300—1400 teherkocsi fogadását, rendezését, átbocsátását kell elvégezni. A magas színvonalú munkát bizonyítja, hogy 1959-től szinte megszakítás nélkül teljesítették az élüzem, illetve a kiváló csomópont cím elnyeréséért kitűzött versenyfeltételeket.

Ezután az építési főnökség tevékenységét ismertette az igazgatóság vezetője. Elmondotta, hogy a főnökség megalakulása óta 658 vágánykilométer hosszúságban korszerűsítették, újították fel a környék vasútvonalait. Átépítettek 52 állomást és 22 új állomást létesítettek. A főnökségnek nagy szerepe van abban, hogy az igazgatóság legfontosabb vonalai 20—23 tonnás



Losonczi Pál, a gépállomáson dolgozó Vasvári Pál szocialista brigád naplójába ír elismerő sorokat.

tengelynyomásra épültek és biztosítani tudják ma már a rendelkezésre álló korszerű vonóerő gazdaságos foglalkoztatását. Tavaly 210 millió forint termelési értéket produkáltak a főnökség dolgozói, s ami különösen dicséretre méltó: *8 százalékkal emelték a termelékenységet.* Jó szervező munkával, magas fokú gépesítéssel pótolni tudták az egyre szorítóbban jelentkező fizikai munkáshiányt.

A beszámoló kitért arra, hogy a celldömölki csomóponton és az építési főnökségen nagyon sok történt, illetőleg történik a dolgozók szociális ellátásáért. *Két éve épült meg a 900 személyes öltöző és mosdó, idén pedig 25 millió forintos beruházással elkezdték egy komplex üzemi épület létesítését.* Ebben megoldást nyer a dolgozók üzemi étkeztetése, orvosi ellátása, oktatása és az utazó dolgozók laktanyáztatása.

Losonczi Pál nagy tetszéssel fogadta a beszámolót. Több kérdést tett fel a vasútigazgatóság vezetőjének. *Elmondotta, hogy egykor ő is pályamunkásként dolgozott a szombathelyi igazgatóság területén.* Örömének adott kifejezést a munkasikerekhez az igazgatóság vezetőjének és a celldömölki vasutasoknak.

Az Elnöki Tanács elnöke az építési főnökség géptelepén hosszan elbeszélgetett a dolgozókkal.

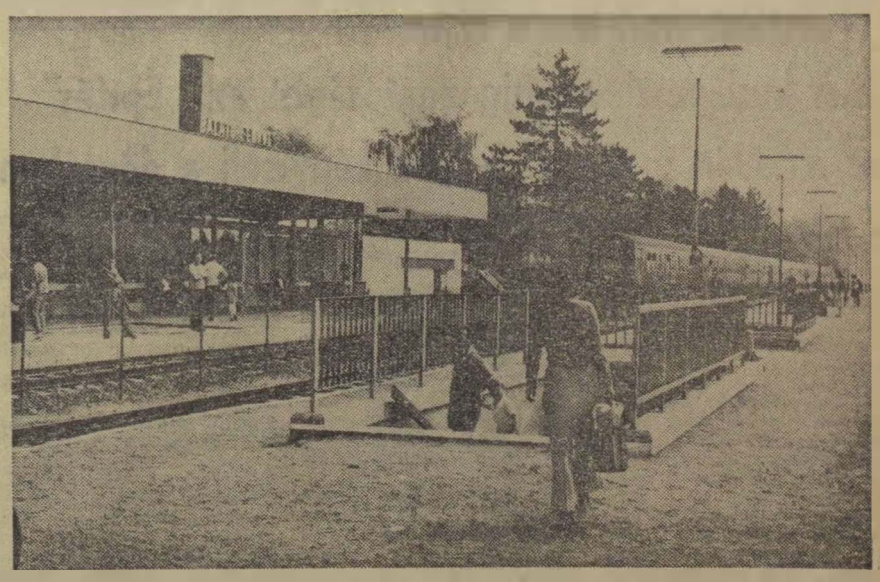
Szeici Teréz

Újítási ügyintézők tapasztalatcseréje a miskolci csomóponton

A Vasúti Főosztály az első félévi újítási értekezletet május 22—23-án — a hat igazgatóság újítási ügyintézői részére — Miskolcon rendezte meg tapasztalatcserével egybekötve.

Miskolc—Tiszai pályaudvaron, a vontatási főnökségen, és az igazgatóságban május 22-én megtartott újítási értekezletek és tapasztalatcserék fő célja, az újítómozgalom további kiszélesítésén kívül, egymás munkájának megismerése volt.

Délután az újítási előadókat fogadta *dr. Pásztor Pál* a miskolci igazgatóság vezetője. Másnap pedig — az ország egyik legmodernebb vonalát, a Szerencs—Nyíregyháza közötti — úgynevezett KÖFI vonalat —, tekintették meg, ahol a forgalmat központi irányítás mellett bonyolítják le.



A Balaton déli partján húzódó vasútvonal rekonstrukciója során, a nyári üdülési főidény kezdetére átadták rendeltetésének Balatonf enyves állomás új felvételi épületét.

(Laczkó Ildikó felv.)

Révbe jutott ember

Szilágyi János műszerész



Megbízható, kiváló szakember — így jellemezték felettesei *Szilágyi János* műszerészt, mielőtt elindultam, hogy felkeressem békéscsabai munkahelyén, a MÁV Biztosítóberendezési Fenntartási üzemben. Találkozásunkra az adott alkalmat, hogy április 4-én a *Munka Érdemrend* arany fokozatával tüntették ki. Az állomás dominójelfogó helyiségében több száz jelfogó egység társaságában beszélgettünk munkájáról, életéről.

— Hogyan került a vasúthoz?

— *Tulajdonképpen még diák koromban kapcsolatba kerültem a vasúttal. A nyári szünetekben Gyomán a pályamesteri szakaszon fűtésztító voltam, majd később mint pályamunkás dolgoztam.* 1947-ben Budapestre jelentkeztem a Keleti pályaudvar I. sz. szerelőcsoportjához, ahol mindenes voltam a lakatosműhelyben. majd a műszerészcsoporthoz kerültem. S, hogy ott maradtam, azt *Kiss József* akkori csoportvezetőmnek köszönhetem, aki sokat segített. Az ő támogatásával elvégeztem a hiányzó 8. osztályt, megismertette velem a szakma minden fortélyát. Jött a katonaság, majd utána ismét visszatértem az építési főnökségre, ahol egy újonnan alakult fiatal szerelőcsoportba kerültem. *Ebben az időben szereltük a földalatti vasút biztosítóberendezését, azután sorba jöttek a dominóberendezések; közben elvégeztem a műszerész átképző tanfolyamot is.*

— Emlékszem, 1955 nyarán Székesfehérváron az Integra biztosítóberendezés szerelésén dolgoztunk, amikor felkértek, hogy Bicskén vegyem át a műszerészcsoport vezetését. Elvállaltam. *Tizenkét tagú brigádommal jártuk az országot. Siófok és Balatonboglár között mi szereltük fel az első automata-térközjelzőket.* Ezt követően a záhonyi gurítóban, Debrecenben, Ferencvárosban, s a hegyeshalmi vonal szerelésénél dolgoztunk. Az volt az igazi munka: *üzem alatt korszerűsíteni.* Felfigyeltek a csoportra, egymásután kaptuk a jobbnál-jobb munkákat.

— Megbecsült vezető volt, mégis miért tért vissza a viharsarokba?

— *A családom — feleségem és két fiam — itt élt Gyomán. Nyolc évig távol voltam, lakókocsiban aludtam. 1962 őszén Békéscsabán szereltünk, ekkor elhatároztam, hogy itthon maradok.* Ezeknek a berendezéseknek a születésétől itt voltam. Tekintetével körbejár a tiszta, csillogó jelfogó állványokon, a megszámlálhatatlan kábeleken, amelyek az ő munkáját is dicsérik. Nemsokára ezt is bővíteni kell — folytatja — szükség van itt is a jó műszerészre. *A biztosítóberendezés szerelése, javítása szép munka, nagy anyagi felelősség hárul a dolgozóra, aki kimegy a vonalra zavart elhárítani.* Itt sokoldalúnak kell lenni, hiszen a terület nagy, Csárdaszállástól Lökösházáig a vonalszakasz állomási és vonali berendezései mind ide tartoznak.

— Milyen érzés volt átvenni a magas kitüntetést?

— A vonalon dolgoztam, amikor kerestek Szegedről, hogy április 2-án Budapesten kitüntetésben részesítenek. *S amikor az ünnepségen a nevemet szólították, körülnéztem indul-e valaki, nem akartam elhinni, hogy engem hívnak. Nem is álmodtam ilyen magas kormánykitüntetésről.* Az eltelt 28 év alatt, amióta a vasútnál dolgozom, igyekeztem a munkámat becsülettel elvégezni, szeretem a szakmámat, s örülök, hogy munkás maradtam, talán ennek az eddig végzett munkámnak köszönhetem ezt a megtisztelteltetést.

Szakmaszeretetét, a munkában való helytállását kiváló dolgozó kitüntetés, miniszteri, vezérigazgatói, igazgatói dicséret után, most egy csillogóbbal jutalmazták.

Munkája mellett arra is jut ideje, hogy társadalmi tevékenységét ellássa. *1966 óta a műhelybizottság titkáraként intézi nyolcvan munkás ügyes-bajos dolgát.* Közel 20 éve párttag, három éve tagja a csomóponti pártbizottságnak.

— *A kitüntetésemnek együtt örült a családom, a nagy „bizberes" családdal. Hiszen feleségem is itt dolgozik a telefonközpontban, nagyobbik fiam most végzi a Távközlési és Biztosítóberendezési Szakközépiskolát, őszre Győrbe a főiskolára szeretne menni, a kisebbik fiú esztergályostanuló, de ő is kacsintgat a vasút felé.*

— Elégedett-e?

— Életemnek két dolog ad értelmet: *a családom és a munkám.* Úgy érzem mindkettővel révbe jutottam.

Gellért József

Nyugdíjba vonuló vasutasok kitüntetése

Június 14-én, a MÁV Vezérigazgatóságán *Urbán Lajos* vezérigazgató kitüntetéseket adott át 103, a közelmúltban nyugállományba vonult vasutas dolgozónak.

Az ünnepségen ott volt *Tóth Györgyné dr.*, a vasutasszakszervezet alelnöke, a főosztály szakszervezeti bizottságának titkára, *Becker Antal*, a Vasúti Főosztály MSZMP Bizottságának képviselője és a vasút több vezetője. Ünnepi beszédet *Fehér László*, a Vasúti Főosztály KISZ Csúcsvezetőség titkára mondott. Meleg szavakkal méltatta a most nyugállományba vonult korosztály érdemeit, akik meghatározó szerepet vállaltak a vasút újjáépítésénél és a korszerű vasút alapjainak lerakásánál egyaránt. A kitüntetettek nevében *Gyimesi Pál*, a Pénzügyi Szakosztály volt dolgozója mondott köszönetet az elismerésekért, majd a vezérigazgató fogadáson látta vendégül a kitüntetteket.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Balázs István főtan., Bp. Vasútig.; Molnár Miklós főfelügy., Északi Jj. Ü.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: Gere Lajos főell., Debrecen Vásártér áll.; Gyömbér János főell., Vasúti Tud. Kutató Int.; Győrvári Lajos műsz. főell., Hámán Kató Vont. Főn.; Pál Ernő műsz. főfelügy., Bp. Vasútig.; Dr. Ürmös József főtan., Vas. Főoszt. 11. Kereskedelmi Szakoszt.;

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Dr. Balogh Gábor főtan., MÁV Kórház Bp.; Barta Szilveszter felvigy., Szolnok áll.; Berki Gyula műsz. főell., Debrecen vasútig.; Gulyás István főfelügy., MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös; Hajós Sándor műsz. főfelügy., Szombathely Jj. Ü.; Kapás Károly főell., Vasutasok Szakszervezete; Mészáros Mihály felvigy., Bp. Ferencváros áll.; Németh János főell., MÁV Magasép. Főn. Bp ; Oláh Ferenc főfelügy., Veszprém áll.; Szabó János főtan., Bp. vasutig.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést kaptak: Fodor Imre műsz. főell., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Guber János főell., Székesfehérvár áll.; Gyimesi Pál főfelügy., Vas. Főoszt. 4. Pénzügyi Szakoszt.; Kozma Lászlóné főfelügy., Debrecen áll.; Ludányi Mihály felvigy., Vámosgyörk áll.; Monda László műsz. főell., Bp. Keleti Vont. Főn.; Monostori Ferenc főell., Rákosrendező áll.; Muity István főell., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Oláh István felvigy., Szolnok Pft. Főn.; Pétersz Ernő főfelügy., Pécsi vasutig.; Puskás Károly műsz. főfelügy., Vas. Főoszt. 10. Járműjav Szakoszt.: Rékai István főell., Jobbparti Bizt. ber. Automatikai, Üzemeltetési és Fennt. Főn.; Somogyi József főtan., Szegedi vasutig.; Török Ferenc főell., Szolnok Jj. Ü.; Varga Sándor főell., Bp. Nyugati pu.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Eskűdt Imre főell., Dombóvár Vont. Főn.; Farkas József felvigy., Bp. Kristinavárosi Pft. Főn.: Horváth János felvigy., Miskolc Pft. Főn.; Istenes Dénes műsz. főfelügy., Dunakeszi Jj. Ü.; Kiss Mihály főell., MÁV Gépjav. Ü. Szeged; Kövesdi Ferenc felvigy., Zalalövő áll.; Lázár József főell., Bp. Ferencváros áll.; Lőrincz Mihály főfelügy., BVKH; Matiscka József főell., Debrecen Ép. Főn.; Megyeri Géza munkás, Bp. Építési Főn.; Molnár József felvigy., Bp. Déli pu.; Nagy János felvigy., Bp. Keleti pu.: Nagy József felvigy., Szob áll.; Pesti Gyula műsz. főell. Szolnok Vont. Főn.; dr. Szávai Károly főtan., BVKH; Tischler Ferenc főell., Bizt. ber. és Automatizálási, Üzemeltetési és Fennt. Főn. Szombathely; Varga János műsz. felvigy., Székesfehérvár Vont. Főn.: Várszegi Vilmos főfelügyelő., MÁV Anyagellátási Ig.; Veréb József felvigy., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Visontai Zsigmond műsz. főell., Bizt ber. Automatikai, Üzemeltetési és Fennt. Főn. Szeged-Rókus.



Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója átnyújtja a kitüntetést Balázs Istvánnak, a budapesti igazgatóság nyugállományba vonult III. osztályvezető-helyettesének.
(Laczkó Ildikó felv.)

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: Balogh Gábor felvigy., Karcag áll.; Darabos István főell., Bp. Kelenföld pu.; Erdősi István főell., Adony áll.; Ferber László főfelügy., Bp. Vasutig.; Franyó István felvigy., Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Horváth Antal műsz. főell., Szeged Vont. Főn.; Kassai Márton főell., Mezőkeresztes-Mezőnyárád áll.; Kálózy Sándor műsz. főell., Esztergom áll.; Kepler Mihály mérnök főtan., Bp. Ferencvárosi Vont. Főn.: Kuska Vince felvigy., Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Láng Gyuláné főell., Távközlési Automatikai Üzemeltetési és Fennt. Főn. Bp.; Marosi Sándor műsz. főfelügy., Szombathely Vont. Főn.; Molnár István főfelügy., Rákosszentmihály áll.; Nagy Károly főell., Celldömölk áll.; Polyák László főell., Bp. Vasutig.: Szebeni Sándorné főfelügy., Vas. Főoszt. Titkárság; Szekér István felvigy., Sopron Pft. Főn.; Varga György főfelügy.; Baja áll.; Varga József főell., Komárom Szertárfőn.; Vermes János felvigy., Miskolc Pft. Főn.

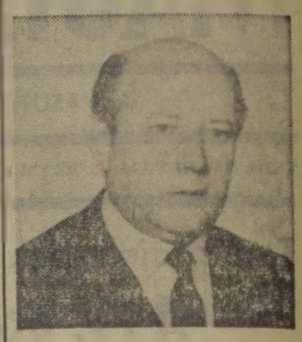
A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Bagó József főell., Kalocsa áll.; Bara Sándor felvigy., Bp. Keleti pu.; Barna Ferenc felvigy., Rákos Osztószertár Főn.; Bártfai István műsz. főell., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Berecz Mihály főell., Nyíregyháza áll.; Császár János műsz. főell., Bátaszék Vont. Főn.; Csomós Ferenc műsz. főfelügy., Távközlési Automatikai Üzemeltetési és Fennt. Főn. Bp.; Csősz Gyula főell., Miskolci Jj. Ü.; Galambos Józsefné felügy., Szeged áll.; Garamszegi László műsz. főfelügy., Vas. Főoszt. 10. Járműjavító Szakoszt.; Győrfi András műsz. főell., Debrecen Vont. Főn.; Horváth József főell., TBEF Szombathely; Jani István felvigy., Szeged Pft. Főn.; Juhász Dániel főell., Bizt. ber. Automatikai Üzemeltetési és Fennt. Főn. Miskolc; Kiss Lajos főell., Miskolci Vasutig.; Köcski János felvigy., Nagykanizsa Pft. Főn.; dr. Lévay Györgyné főell., MÁV Kórház Bp.; Liczenciás Ferenc munkás, Hámán Kató Szertárfőn.; Maka István műsz. főell., Landler Jenő Jj. Ü.; Mezősi Gyula főell., Székesfehérvár Pft. Főn.; Nagy Károly főell., Debreceni Jj. Ü.; Főn.; Páva Mihály műsz. főell., Dorog Vont. Főn.; Rácz Imre felvigy., Gárdony áll.; Ritecz József főell., Pécs áll.; Szatmári István felvigy., Kőbánya-felső áll.; Szedlacsek Eszter ell., Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Takács Erzsébet főell., Szombathely áll.; Varacskai József főell., Sátoraljaújhelyi Pft. Főn.; Varga Mihály műsz. felvigy., Békéscsaba Vont. Főn.; Vörösházi Ferenc műsz. felvigy., Veszprém Vont. Főn. Németh János, Győr Pft. Főn.

Minden siker titka

A feladatokhoz mérten dolgozni!



A Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki a felszabadulás 29. évfordulója, április 4-e alkalmából *Takács János* ellenőrt, a szombathelyi vontatási főnökség 43 éves csoportvezetőjét, a helyi szakszervezeti bizottság tagját, munkavédelmi felügyelőjét. Az általa vezetett szocialista brigád is kitüntetést kapott: elnyerte a MÁV kiváló brigádja címet.

— *Mi az évről évre megnyilvánuló sikerek, magas elismerések titka?* — kérdeztük Takács Jánostól, mire ő szerényen így felelt:

— *Munkámat igyekszem mindig becsülettel, az előttünk álló feladatokhoz mérten ellátni. Ugyanezt teszik brigádom tagjai is, ennyi az egész.* Az üzemünkben elkezdett dieselesítés mind nagyobb felelősséget hárít ránk, így például mi végezzük az M62-es mozdonyok D 3-as javítását, napi vizsgálatait. A gazdasági munka mellett természetesen a társadalmi tennivalók sem szorulhatnak háttérbe, vagyis — rendszerint csak munkaidőn túl — az önként vállalt megbízatásoknak is eleget kell tenni...

A kitüntetett csoportvezető *23 évvel ezelőtt lépett a vasút szolgálatába, követve térközőrként dolgozó édesapja és más családtagok példáját.* A fiatal motorlakatos csakhamar kiérdemelte munkatársai és felettesei bizalmát, majd szaktudása, politikai tisztánlátása, embersége révén csoportvezető lett. A vontatási főnökségnél másfél évtizeddel ezelőtt részt vett a brigádok szervezésében, *s elsőként alakított szocialista brigádot.* Többek között fontos feladatának tartja a munkavédelmi örök tevékenységének irányítását, összehangolását.

Ebben is segítenek neki a szocialista brigádok tagjai, viszonzásul az általa nyújtott segítségért, az értük megnyilvánuló önzetlenségért.

Csizmazia Béláné

A budapesti vasútigazgatóságot az „Építés" és a „Hámán Kató" brigád képviseli a döntőben

Érettségi vizsgákra emlékeztető izgalom uralkodott június 18-án a budapesti igazgatóság szocialista brigádvetélkedőjének döntőjén. A nagyszabású szellemi versenyen hat brigád küzdött egymással, az országos döntőbe való jutásért, ahová csak — az első két helyezett kerülhetett be.

A vetélkedőn megjelent *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára. *Tóth János* vasútigazgató üdvözölte a vetélkedőn részt vevő brigádok tagjait és a megjelenteket. Elismerően szólt a szocialista brigádmozgalom pozitív szerepéről. majd hangsúlyozta, hogy eredményeiket nem lehet mindig forintban mérni. cselekedetük hasznа mégis érezhető a gazdasági életben, nem is beszélve a jellemformáló hatásról.

Az idei versenysorozatra 1200 brigád nevezett be. Ez 56,5 százaléka az igazgatóság területén dolgozó szocialista brigádoknak.

— *Úgy tartják* — folytatta az igazgató —, *hogy a versenyen vannak győztesek és vesztesek. Ezen a versenyen azonban nem volt vesztes. mert a vetélkedő során a brigádok sokat tanultak egymástól.*

Tóth János vasútigazgató bevezető szavai után nyomban megkezdődött az izgalmakban bővelkedő küzdelem. Még a versenyidő közepén sem lehetett tippelni, hogy kik lesznek az elsők. Kezdetben ugyanis a *Törekvés* brigád ugrott meg, de nem sokáig, mert az *Építés* és a *Hámán Kató* brigádok „rákapcsoltak" és végül is ők vívták ki maguknak a továbbjutás jogát.

A csaknem 4 órán keresztül tartott küzdelemben a következő helyezési sorrend alakult ki:

1. Az Építési Főnökség *„Építés"* brigádja 186. 2. a Dunaifinomító állomás *„Hámán Kató"* brigádja 176 ponttal. A további sorrend a Keleti Villamos Fenntartási Főnökség *„Barátság"* brigádja. 171. a Munkaügyi Szociális és Ellátási Osztály *„Törekvés"* brigádja 168, a Keleti Szertár Főnökség *„Május 1."* brigádja 147, a Távközlési Fenntartási Főnökség *„Dunakanyar"* brigádja pedig 128 ponttal.

Orosz János előmunkás:

Ó-Záhonyból indult — Új-Záhonyba érkezett



Orosz János pályafenntartási előmunkás 1939-ben jegyezte el magát a vasúttal. A kilenc testvér közül neki is kijutott része a cselédsorsból. Szülei a tuzséri odeschalchi herceg birtokán cselédeskedtek. *Mind a kilenc testvér vasutas.* Öt már nyugdíjas, négy még szolgál.

Hosszú volt az út az egykori cselédgyerek számára, míg a Parlamentig eljutott. Ő még az Ó-Záhonyban született, azok közé tartozik, aki a felszabadulás első pillanatától tevőlegesen részt vett Záhony újjászületésében, mindaddig, míg 1973-ban rokkantsági nyugdíjba került.

Az idős, tapasztalt pályafenntartási előmunkás 30 évet töltött el előmunkásként. Amikor életútjáról kérdezgetem, egy szóval sem mondja, hogy az öregedéssel cimborál. Az sem olvasható ki szeméből, igen gazdag munkásélétéből, hogy sajnálja az elmúlt éveket, hiszen, akik őt ismerik, vallják, hogy mindig emberül élt.

— *Annak örülök a legjobban, hogy gyermekeim többre vitték mint én. A 3 lány és az 1 fiú mind iskolázott.* Egy lányomnak KISZ-titkár a férje, a másiké bányásztechnikus, míg a harmadik, sajnos, 3 gyermekkel maradt özvegyen. A fiam művezető.

Záhonyban a kezdet kezdetén kétszeres nehézséggel kellett megküzdeni. Az akkori lakáshelyzet, a gyermekek neveltetése, taníttatása, szakadatlan munkát kívánt. Sárból, kőből, téglából, vályogból és nagyon sok lemondásból feleségem segítségével, szorgalommal, szeretettel épült lakóházunk talán az egyetlen mérhető siker. *Itt váltam emberré a vasútnál, itt tudtam megosztani három évtized örömét, gondját, munkám kincsét mindaddig,* míg a betegség engedte.

Orosz János 1945-től szakszervezeti, 1946-tól párttag Dolgozott, mint párttitkár, és volt szakszervezeti vezető 1971-ben, amikor április 4-én *Losonczi Páltól*, az Elnöki Tanács elnökétől az Országházban átvette a Munka Érdemrend arany fokozatát. kimondhatatlanul boldog volt. Öröm és mindig ünnep számára az is, ha szárnyukra bocsátott gyermekeik visszatalálnak a családi otthonba.

Orosz János előmunkás vázlatos életútját ma is mértéktartó szerénysége jellemzi. A munkában megrokkanva is haladékot kapott korának megőrzésére. Szerénységére jellemző, hogy az Érdemes vasutas kitüntetésről, a több Kiváló dolgozó jelvényéről és oklevelekről nem is tesz említést. Élete küzdelmes. de igazi munkásélet volt. Ó-Záhonyból indult, hogy a történelmet formáló Új-Záhonyba érkezzen.

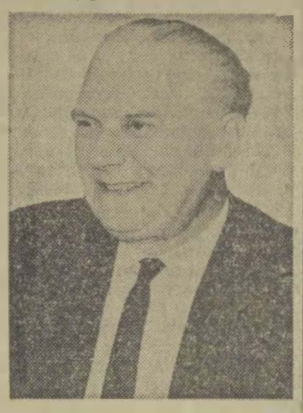
Egeressi Zsigmond

Új vezetők a KPM élén

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa június 21-i ülésén *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi államtitkárt felmentette tisztségéből és egyidejűleg megválasztotta közlekedés- és postaügyi miniszterré.

Az Elnöki Tanács közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkárnak *dr. Ábrahám Kálmánt* nevezte ki.

Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter



Rödönyi Károly 1911-ben Budapesten született. Középiskolainak elvégzése után a *Műszaki Egyetemen* gépészmérnöki diplomát szerzett. 1936-ban mint műszaki alkalmazott Csepelen a *Weiss Manfréd-gyárban* kapott először állást. 1938-ban órabéres mérnökként a vasúthoz került. Itt munkája mellett gőzmozdonyvezetői, motorkocsi-vezetői képesítést szerzett. *Szegeden, Désen* és *Budapesten* vasúti mérnökként, majd fűtőházfőnökként dolgozott.

1951-től a MÁV Vezérigazgatóságán töltött be felelős vezetői beosztásokat. 1957-től a MÁV vezérigazgató-helyettese. *1963-ban nevezték ki a MÁV vezérigazgatójává és a közlekedés- és postaügyi miniszter helyettesévé. 1970-ben a miniszter első helyettese, később államtitkár lett.*

1946-tól a párt tagja. Jelentős érdemei vannak a magyar közlekedés korszerűsítésében, a nemzetközi vasúti együttműködés fejlesztésében. E téren végzett munkássága elismeréseként megkapta a szovjet, a csehszlovák, az NDK- és a lengyel vasutak kiváló dolgozóit megillető kitüntetést.

1971—72-ben a *Nemzetközi Vasúti Szövetség* (UIC) elnöke volt.

Tagja a *Magyar Tudományos Akadémia* vasúti szakbizottságának. 1963-tól a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke.

Több kitüntetés birtokosa. A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1955-ben és 1956-ban *Szocialista Munkáért Érdeméremmel*, 1963-ban a *Munka Érdemrenddel* tüntette ki.

12 ÉV UTÁN:

A MÁV kiváló brigádja

Már a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének középdöntőjén sokan megismerték a szeged-rókusi osztószertárfőnökség *Hámán Kató* brigádjának tagjait. Azóta — május elsejére — ez a közösség megkapta a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság legmagasabb elismerését: a *MÁV Kiváló brigádja* címet, illetve az annak viselésére jogosító oklevelet.

A *Pusztai Ferencné* által vezetett brigádba *Hanyi Tiborné, Halász Imréné, Lengyel Mátyásné, Vőneki Balázs* és *Dáni Zoltán* tartozik. Tizenkét esztendővel ezelőtt határozták el, hogy a hármas jelszó szellemében élnek, dolgoznak. Havonta 8—10 millió forint értékű anyag fordul meg a kezükön, s évente mintegy százezer ruhadarab szétosztásáról gondoskodnak. Társadalmi munkájuk is sokrétű. A brigád tagjai valamennyien a szakszervezeti bizottságban tevékenykednek, a férfiak pedig — többek között — a vasutas sportegyesületben bizonyították, hogy megérdemelten jutottak a brigádot ért elismerések, kitüntetések, majd az újabb, megtisztelő cím birtokába.

Sziládi Sándor

HOROG LAJOSNÉ KOCSITISZTÍTÓ

Egyedül neveli hat gyermekét

Özvegy Horog Lajosné 1970. július 1-től dolgozik a MÁV-nál. Kocsitisztító a józsefvárosi pályaudvaron. *Szalkszentmártonból jár be, 73 kilométerről.* Kunszentmiklósig busszal, onnan vonattal. Hajnali négykor kel, fél hétkor kezdi a munkát. Este hétkor végez, kilencre ér haza. Minden második napja szabad, s kéthetenként szabadszombatos. Munkája, fárasztó. Azt mondja, *a távolsági vonatok elég piszkosak, különösen a nagykátai.* Ahhoz vizes söprű kell, s alig győzik a szeméttartókat kiüríteni. Ha idejük engedi, lemossák a kocsik oldalfalát is vegyszeres vízzel, s krétaporral megtisztítják az ablakokat. Otthon is takarítás, mosás várja.

A tizből négy már családot alapított

Márciusban múlt 44 éves. *Férje 1967-ben meghalt.* Egy este ment haza a munkából, az erdőgazdaságtól, s egy részeg motoros hátulról, a gyalogjárdán elütötte. Horog Lajosné magára maradt tíz gyermekével.

— *Tizenkét forint volt otthon, mikor meghalt a párom. Anyám adott háromezret, hogy el tudjuk temettetni.* A Nyugdíjintézetnek se jutott eszébe, hogy küldjön valamit, csak négy hónap múlva, kérelemre. Az erdészet, ahol dolgoztunk, még az SZTK-mat is meg akarta szüntetni. Utána meg kijöttek Kecskemétről, hogy adjam a gyerekeket menhelyre. „Inkább meghalok", azt mondtam.

„Ugye, anyukám, nem adsz oda" — jött oda mind. Kinn volt az eperfa alatt, mintha most történt volna, ott álltunk, jön a legkisebb is, akkor 15 hónapos volt, *„Ude, endem se"*, csak ennyit tudott mondani.

— Most hogy vannak a gyerekek?

— Már csak hat van otthon. *Lajos* a legidősebb, 26 éves. Ő, *István* és *Sándor* megnősültek, *Marika* is férjhez ment. Az otthon levők közül *Imre* a legidősebb, 18 éves, a Csepel Autóban dolgozik, a többiek, *József, Kati, Juli, Rózsa*, s a 8 éves *Palika* mind iskolába járnak. Már van hat unokám is, mind a hat kislány. Tessék nézni...

Egy halom fénykép borítja az asztalt, *Horogné sorra bemutat mindenkit, szavaiban szeretet és büszkeség.* Csak éppen őróla nincs fénykép. Sose hitte volna, hogy róla még fénykép kell valakinek.

Pénzjutalom anyák napjára

— Mindig jobbra fordult a sorunk. Csak akkor volt nagyon nehéz... Kapunk nyugdíjat a férjem után, 2200 forintot, ott van a családi pótlék 1600, én is 1700 körül keresek, így most már elég szépen összejön. *Anyák napjára kaptam a vasutas-szakszervezettől 2400 forintot. Ez a pénz a legjobbkor jött, tudtam venni a gyerekeknek ballagási ruhát.* Tartunk baromfit is, a gyerekek ellátják, ha nem vagyok otthon. Nagyon sokat segítenek. Higgye el, nincs okom panaszra, most már jól megvagyunk. *Nekem még a kérelmem soha el nem utasították, akármivel fordultam a szakszervezethez. Iskoláztatásra is adnak egy kis pénzt. Karácsonykor pedig ezren alul sose kaptam.* Négy éve vagyok itt, de még nem volt problémám. Nem is adok rá alkalmat, többet én nem kívánok senkitől, csak azt a tiszteletet adják meg, amit én adok másoknak. Mindig azt mondtam, ha a munkámért nem becsülnek, én hízelegni nem fogok, mert nem is tudok. De nem is kell, én a munkámat elvégzem...

— Hogy bírja ezt a nehéz munkát?

— *Ez nehéz?* Télen, amikor ráfagyott a hó a nyakamra az erdészetnél, az volt nehéz. Ott egy negyedórára sem lehetett megállni, nem engedélyeztek tíz perc távollétet sem, hogy ott a sok gyerek... *Itt legalább van emberség.* A főnököm is, meg a munkatársak is figyelembe veszik a gyerekeket.

Plusz szabadság a nagycsaládosoknak

— Hol, hogyan laknak?

— Nagyon jó helyen, tíz perc járásra van az iskola, s napközi is van. Régen kint laktunk az erdészetnél egy szolgálati lakásban. Nekem az volt a mindenem, hogy egyszer saját házam legyen, ezért gürcöltem annyit. Egyszer éjszaka, amikor mostam, elaludtam, átbuktam a teknőn. *„Anyám, mit csinál maga? Mit gondol, meddig bírja ezt?* — így beszélt velem a nagyobbik fiam. Én meg azt mondtam, *„amíg házunk nem lesz"*. Lett is. A családi pótlékból ezer forintot mindig félretettem, a fiam is, mikor már dolgozott, hozta: *„Anyukám ezt is tegye oda a pénzhez"*. Aztán 69-ben meg is tudtam venni, 22 ezerért, 70-ben költöztünk be. Jó kis ház, 4×5 méteres a szoba, 3×4 a konyha, de még egy pici kamra is van hozzá. Mikor beköltöztünk, olyan jó érzés volt, hogy el sem tudom mondani.

Elsírja magát. Most valami másról kell beszélnünk, hadd múljanak a percek, miként ez az idő is elszállt. Aztán:

— *Olyan öröm, amikor összejönnek a nevem napjára, mind haza szokott jönni. Annának hívnak, Mészáros Annának, július 26-ra esik, jó idő van akkor.* Jönnek, hozzák a virágot, az ajándékokat. Még a nászasszonyaim is eljönnek, az egész rokonság. Megterítünk az udvaron, ott elférünk. A múlt nyáron is negyvenhatan voltunk... Minden gyerekemnek jól sikerült a házassága, annak örülök a legjobban.

Erre a beszélgetésre a Keleti pályaudvar Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségén került sor, *Juhász Dezső* főnöki irodájában. Továbbra is hárman ültünk az asztalnál, s Juhász Dezső elmondta, hogyan segítik ők a nagycsaládosokat.

Nemrég épült a családi ház

— *A kollektív szerződés értelmében a nagycsaládosok plusz szabadságot kapnak.* De ezenkívül én magam is biztosítok számukra 2—3 nap jutalomszabadságot.

— *Igen, én is kaptam 9 napot, meg még kettőt* — mondja Horogné.

— Mint önálló bérgazdálkodónak, módom volt rá, hogy a megtakarított bérből karácsonykor a nagycsaládosokat támogassam. Remélem, erre a jövőben még nagyobb lehetőség lesz. A munkakörülményeknél is igyekszünk ezt figyelembe venni, s olyan munkát, olyan időbeosztást biztosítani, ami számukra legkedvezőbb, hogy minél több időt tölthessenek családjukkal. *A munkahelyeken berendeztünk egy kis „házi mosodát", hogy gépek, hideg-meleg víz álljon rendelkezésükre,* s a behozott ruhát itt kimoshatják, vasalhatják. Ennek a lehetőségnek nagyon sokan örülnek.

— Van egy intézkedési tervünk is a nagycsaládosok segítésére. Ennek egyik lényeges pontja: *a jövőben szeretnénk elérni, hogy minden szombatjuk szabad legyen,* s családjuk körében tölthessék — mondta végül Juhász Dezső.

Paládi József

Tudósítóink írják:

A IV. ötéves terv teljesítését garantálják a kongresszusi vállalások

(Folytatás az 1. oldalról.)

giti majd a dunakeszlek kongresszusi versenye. Az élenjárók jutalmazására negyedmillió forintos összeget állapított meg az üzem vezetősége.

Határidőre!

„Erőteljes lendülettel folyik a kongresszusi munkaverseny a MÁV Magasépítési Főnökségnél is" — írja szerkesztőségünknek küldött levelében *Bánkuti László* tudósítónk. „A dolgozók büszkék arra, hogy mindjárt a XI. pártkongresszus időpontjának bejelentése után — az országos felhívás közzététele előtt — megkezdték a felajánlások megtételét. *A szakszervezeti bizottság nyomban támogatta a kezdeményezést, majd a kongresszusi verseny lebonyolítására, a feladatok egyeztetésére és irányítására a főnökség vezetősége operatív bizottságot szervezett.* E bizottságban helyet kaptak a főépítésvezetőségek és a központ legkiválóbb dolgozói, a párt- és tömegszervezetek képviselői, s a bizottság vezetője a főmérnök lett. Részükre a szükséges eligazítást a főnökség igazgatója tartotta."

Azóta rangsorolták azokat a létesítményeket, amelyek kivitelezési határideje nem tűrhet halasztást semmilyen körülmények között, s a főépítésvezetőségek szocialista brigádjai ennek megfelelően igyekeznek teljesíteni vállalásaikat, számítva mindenkor az operatív bizottság segítőkészségére, az esetleges akadályok elhárításához nélkülözhetetlen intézkedésre.

Az *Utasellátó Vállalattól* érkezett levél tanúsága szerint kedvező visszhangra talált az üzemi újságban közzétett Felhívás, amelyet a vállalati vezetők írtak alá, s amelyben körvonalazták, hogy a dolgozók, elsősorban a szocialista brigádok milyen vállalásokkal tehetik eredményesebbé a kongresszusi versenyt.

Számítanak a törzsgárdára

Tudósítónk mellékelte *Tóth László* főigazgató levelét is, amelyet neki, a vállalat egyik legrégibb dolgozójának írt, s amelyhez hasonlót küldött a törzsgárda aranyjelvényes tagjainak. Úgy gondoljuk, érdemes a főigazgató leveléből idézni:

„Kedves Munkatársam! Az országszerte kibontakozó kongresszusi munkaversenyhez, hazánk felszabadulásának 30. évfordulójához mi is jobb munkával kívánunk hozzájárulni, s még fokozottabban törekszünk arra, hogy vendégeink, az utazóközönség ellátásának kulturáltságát fejlesszük, gazdagítsuk. *Szeretnénk, ha ebben a munkában alkotó módon hasznosíthatnánk azt a hatalmas energiát, azt a gazdag szakmai tapasztalatot, amelyet elsősorban a vállalati törzsgárda aranyjelvényes képviselői mondhatnak magukénak.* A vállalat lapjában megjelent felhíváson kívül ezért személy szerint is Önhöz fordulok levelemmel, hogy mindennapi helytállásán túl, egyéni kezdeményezéssel járuljon hozzá a vállalat közössége előtti célok eléréséhez.

Kérem tehát, bármilyen ötlete, javaslata, észrevétele van — amely akár üzletének vagy szűkebb munkahelyének, akár a vállalat egészének kereskedelmi, termelési, gazdálkodási, ügyviteli vagy egyéb feladataival kapcsolatos — írja meg részemre, nevemre szólóan címezve. Levelére feltétlenül választ fogok adni.

Befejezésül megköszönöm a vállalat érdekében eddig végzett munkáját, *egyben kifejezem reményemet, hogy segítségével tovább erősíthetjük az Utasellátó Vállalat kollektívájának sikereit."*

Lehet, hogy a dolgozók javaslataival, kezdeményezéseivel való fokozottabb törődés a főigazgató *„kongresszusi vállalása"*?

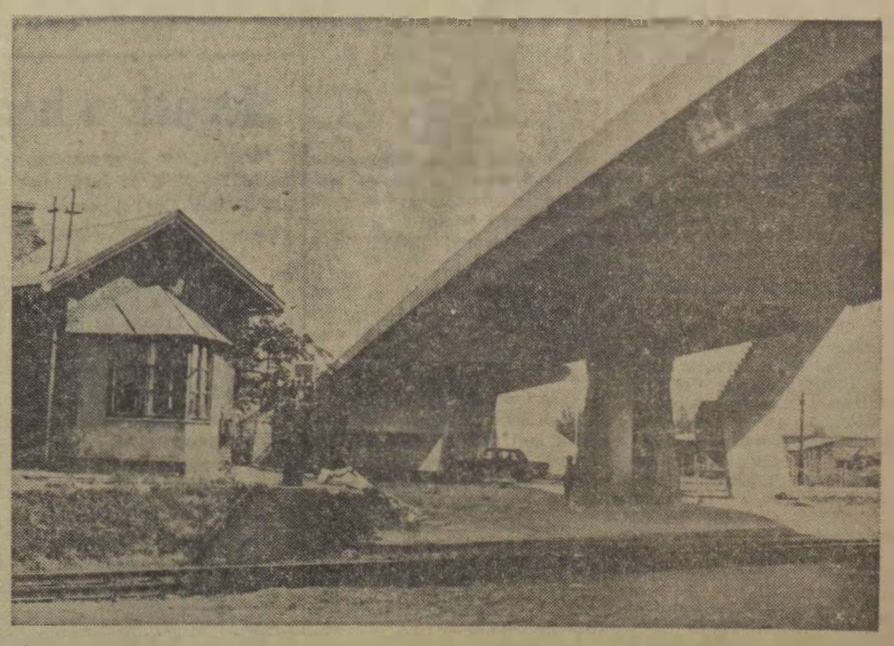
A *Faanyagvédelmi és Faelátó Vállalatnál* kibontakozott verseny — amint a szerkesztőségünknek megküldött munkafelajánlásból kitűnik — végső soron *arra irányul, hogy a vállalat IV. ötéves tervét határidő előtt teljesítsék, illetve túlteljesítsék,* ezen belül a faipari tevékenység növelésével párhuzamosan a lakossági szolgáltatásokat dinamikusan fejlesszék. A munka- és üzemszervezés lehetőségeinek kihasználása is hozzásegíti a vállalat kollektíváját ahhoz, hogy a negyedik ötévre előirányzott termelési és az árbevételi terv már *1975. augusztus 20-ra teljesítve legyen.* A püspökladányi üzem dolgozói a termelékenység javításával még az idén 4000 munkaórát takarítanak meg, ezenkívül ugyancsak 4000 társadalmi munkaórát ajánlottak fel hulladékgyűjtésre, parkosításra, üzemrendezésre és az óvoda patronálására. A dombóvári üzem dolgozóinak társadalmi munkavállalásából kiemelkedik a sportpálya elkészítése ez év augusztus 20-ára. A tokodi üzem dolgozói társadalmi munkával a beruházások kivitelezésében működnek közre, illetve parkot létesítenek, a helyi buszmegállónál váróhelyiséget építenek és meggyorsítják a női fürdő, öltöző korszerűsítését.

Ki-ki azt végzi, amit megtehet

Bátaszékről *Munk Györgyné* arról tudósította szerkesztőségünket, hogy kongresszusi vállalásként az állomás *Petőfi Sándor* szocialista brigádja — amelynek *Bali József* a vezetője — a 3. számú óvodát patronálja. Legutóbb 200 órás társadalmi munkával megtisztították a következő az udvart, lekaszálták a füvet és kiásták az óvoda előtti vízelvezető árkot. Ezen túlmenően játékokat javítanak, illetve készítenek a brigád tagjai, s kérésükre a vontatási főnökség *Gagarin* szocialista brigádja elvállalta a műszaki munkák elvégzését.

Boldizsár Gyula tudósítása szerint a békéscsabai szertárfőnökség immár 15 éves múltra rendelkező *Sebes György* szocialista brigádja a névadó halálnak 36. évfordulója alkalmából rendezett ünnepélyes összejövetelen tette meg kongresszusi vállalásait. Az ünnepségen részvevő másik négy, szertárfőnökségi brigád is csatlakozott hozzájuk felajánlásaikkal, s ezek teljesítéséről is ígért beszámolót tudósítónk.

ÚJABB FELÜLJÁRÓ



Újabb közúti felüljáró készült el a fővárosban. Az E—5-ös főközlekedési utat keresztező kelebiai vasútvonal nagy forgalma miatt az Ócsai úton gyakran zárva kellett tartani a sorompót. A közelmúltban átadott felüljárón az óta zavartalan a gépjárműforgalom.

(Laczkó Ildikó felv.)

A BRIGÁD SZÍVE

A nagyon hálás mosoly és a megrendülés könnyei váltogatják arckifejezését, ha viszszaidézi mesébe illő történetét. Ki tudja, hányadszor mondja már el ezt a felejthetetlen esetet, amelyet aranyozott betűkkel kellene beírni a *MÁV Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség* Egyetértés szocialista brigádjának lexikonvastagságú naplójába.

Különös történet

— Május közepén a MÁV Építési Főnökségen az igazgatósági szakszolgálati vetélkedőn vettünk részt, s az előzetes jó eredmények után nem hoztunk szégyent a főnökségre — mondja *Fölföldi Lászlóné* bérellenőr, a számviteli csoport dolgozója, e nagyon különös történet főszereplője. — Az egésznapos vetélkedő eléggé igénybe vette a brigád tagjait, s amikor hazamentem, a tizéves házassági évfordulóra a férjemtől kapott arany karkötőmet és nyakláncomat letettem az ebédlőasztalra, a virágváza mellé. Másnap este, *a váza körül a pünkösdi rózsa lehullott szirmai valósággal eltakarták az asztalt. Összefogtam az abrosz négy sarkát, s a szemétbe ürítettem a rózsaszirmokat...*

Amikor *Szijártó Józsefné* számviteli csoportvezető, az Egyetértés szocialista brigád vezetőjének a szobájában vele és egy másik brigádtaggal: *Ács János* bércsoportvezetővel felelevenítjük május 17-e izgalmas történetét, szinte valamennyien ismét átélik a nehéz órák nehéz perceit.

— *Pénteki napon történt* — folytatja a csoportvezető —, *Valika este a munkahelyéről utazott volna szüleihez, Zala megyébe. S ezért reggel kereste az ékszereket... Akkor derült ki, hogy a számára olyan nagyon drága karkötő és a nyaklánc kikerült a szemétbe.*

— Ereimben megdermedt a vér, amikor hirtelen belémnyilallt: *az ékszerek talán már úton vannak a szeméttelep felé* — vág közbe Fölföldiné. — Rohantam le az utcára, hogy talán még megtaláljam azokat a kukában... Már késő volt, a szemetes autó éppen indulni készült. Még beszélni tudtam az emberekkel, könyörögtem nekik: *nézzék meg, találják meg az ékszereket, amikor ürítenek...* De nem voltam magamnál, elfelejtettem megkérdezni, hogy a szemetet hova viszik, nem néztem meg a szemetes kocsi rendszámát, nem voltam magamnál...

Megkísérelték a lehetetlent

S most már végleg a szocialista brigád vezetője, Szijártó Józsefné veszi át a szót:

— Amikor bejöttünk, megdöbbenéssel láttuk Vali zokogását, könnyeit. A brigád valamennyi tagja egyre gondolt: *meg kell kísérelnünk a lehetetlent!* Azonnal nyomozásba kezdtünk, s megtudtuk, hogy a csepeli, Árpád utcai modern házból a szemét a Szemeretelepi rakodóhelyre került. S mert más ügyben éppen megérkezett Gödöllőről az Egyetértés brigád pártoló tagja, *Bánki Árpádné*, aki hivatali Volga kocsival jött a főnökségre, elhatároztuk, hogy a Volgával és egy taxival a brigád hét tagja útrakel a Szemere-telepre, „kincset" keresni...

Nagyszerű pillanat

A brigád egyik tagja sem feledkezik meg arról, hogy ne nyilatkozzék a szeretet hangján *Turóczy István* műszaki főtanácsosról, a főnökség vezetőjéről, aki azonnal megértette: *milyen szeretet és segítőkészség vezérli a brigád tagjait, hogy segítsenek bajba jutott társukon, s bár elejtette a mondatot: „lehetetlenre vállalkoznak...", hozzájárult, hogy a kézipénztáros és a telefonos hátrahagyásával kiröppenjen a brigád.*

— Kalandos utazás volt a Szemere-telepig a két egymást követő autóval — folytatja a brigádvezető. — S amikor kiértünk, engedélyt kellett kérnünk ahhoz, hogy azt tegyük, amit még életünkben soha nem tettünk: *guberáljunk...*

A telepvezető is megértette a brigádtagok nagy gondját, Fölföldi Lászlóné nagy szomorúságát. S mert a bátraké a szerencse, jó fordulatok következtek. Éppen akkor indult kifelé az a szemetes kocsi, amelynek embereivel a károsult még reggel szót váltott. A kocsikísérők elmondták, hogy körülbelül hol ürítették ki a szemetet. Három nagy kupacra mutattak, s attól — ez ijesztő látvány volt — már csak egy méterre volt a szemetet egyengető dózer...

A brigád tagjai éppen a legjobbkor érkeztek, még érintetlen maradt a rakás, jó ruhákban megkezdhették a keresést.

— *Egyszerre Ács Jancsi felkiáltott* — folytatja Szijártóné —, *„Valika, ez volt az?", s kezében tartotta a karkötőt. Majd később, különféle bonyodalmak közepette a nyaklánc is megkerült.*

Sok mindenről beszélgettünk még. A *Fővárosi Tanács Szociális Otthonáról*, amely a Hungária körúton oly meleg szeretettel várja a brigád oly jóérzésű tagjait. Csak néhány sor az intézetvezető leveléből: *„Intézetünk és az önök által patronált személyek nevében őszinte köszönetünket és hálánkat küldjük, amiért egyedülálló példaként patronálják intézetünk idős lakóit. Köszönjük szeretetüket, sok-sok fáradozásukat, rendszeres látogatásaikat, amelyekkel idevarázsolják a családi kör melegét, meghitt érzését azok részére, akiknek nincs hozzátartozójuk..."*

A számviteli csoport 13 tagú szocialista brigádja, persze, a munkában is ott van az élen. A bérelszámolás és az üzemelszámolás a feladata, s feladatköréhez tartozik a tervstatisztika is. Ez a brigád alakult meg először a főnökségen, azóta a szocialista brigádok száma már ötre emelkedett. Ezüstkoszorúsok, kétszer szerezték meg a zöld koszorút.

Fáradhatatlanok a közösségért

— *Nem kis büszkeség volt számunkra* — mondja Szijártóné —, *hogy a KPM két alkalommal jelölt ki bennünket kísérleti elszámolások bevezetésére.* Az egyik ilyen kísérletünk után országosan bevezették az új anyagelszámolás gépesítését. Részt vettem annak a bizottságnak a munkájában, amely az új teljesítmény-, bér- és anyagelszámolásra vonatkozó B/16-os utasítás elkészítésén dolgozott. A főnökségen folyt le a továbbképzés, amelyre huszonnyolc helyről küldtek résztvevőket.

Az Egyetértés patronálta a főnökség területéhez tartozó nógrádkövesdi, első női fizikai szocialista brigád megalakítását, nyaraltatott egy olyan vasutasgyereket, akinek szüleit a tiszai árvíz sújtotta. Ha kellett, vajat raktak ki a vagonból, ha úgy kívánja a hívó szó, vért adnak valamennyien...

Soha nem éreznek fáradságot, ha segíteni kell az egyéneknek, vagy a közösségnek. *Szijártóné* a nőbizottság vezetője, véradófelelős, a Magyar Vöröskereszt helyi vezetőségi tagja, *Fölföldiné* a szakszervezeti bizottság választott tagja, *Ács János* az szb gazdasági felelőse, *Kengyel Katalin* KISZ-titkár...

Lehetne még folytatni a sort, hiszen az Egyetértés szocialista brigád egy évtizedéről könyvet is lehetne írni. De talán minden dagályos leírásnál, áradó prózánál többet mond, hogy ez a brigád, ha kell, megpróbálja és el is éri a lehetetlent.

Ezt példázta a brigád meleg szíve, amely egy hónappal ezelőtt egy izgalmas napon ott dobogott a Szemere-telepen...

Maros László

Napirenden az energiatakarékosság

A Közlekedés Tudományi Egyesület területi szervezetének tanácskozása Százhalombattán

A *Közlekedés Tudományi Egyesületnek* a budapesti igazgatóságon működő területi szervezete június 12-én a százhalombattai tanács nagytermében tartott ankétot az energiatakarékosság időszerű feladatairól. A tanácskozás mintegy félszáz részvevőjét *Tóth János* vasútigazgató, a KTE területi szervezetének elnöke üdvözölte, majd kifejtette, hogy korunkban az energiával való takarékosság világszerte milyen elsőrendű gazdaságpolitikai feladat. *A vasút költségének 20 százalékát az energiára fordított költségek teszik ki.*

A helyi vezetők ismertették a százhalombattai két gyár óriás építésének és további fejlesztésének országos jelentőségét. A *Dunai Hőerőmű* 1976-ban már kétezer megawattos teljesítménnyel járul hozzá az ország villamosenergia-ellátásához, a *Dunai Kőolajipari Vállalatra* pedig 10 millió tonna kőolaj feldolgozása hárul. Ebből elégítik ki a vasút igényeit is.

Dr. Bognár István, a KPM főenergetikusa arról tartott előadást, hogy — miután az elmúlt 20 évben a személyszállítási teljesítmények megkétszereződtek és a teherforgalom háromszorosára nőtt — felül kell vizsgálni az energetikusi szervezetet, illetve intézkedéseket kell hozni a fokozott takarékosság érdekében. *A takarékosságban a vasutasokat anyagilag is jó lenne érdekeltebbé tenni.* Ennek részleteiről dr. Bognár István és több más szakember is beszélt a tanácskozáson.

Barcsi János, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti szakosztályának helyettes vezetője a takarékosság lehetőségei közül sorolta fel a mozdonyok, illetve a tehervagonok gazdaságosabb kihasználását, a jól megválasztott menetsebességet, a pályaudvarok optimális térvilágítását, a fényerő helyes megválasztását. Kísérletképpen egyes mozdonyokon máris műszereket helyeztek el az üzemanyagfogyasztás ellenőrzésére.

A tanácskozáson részt vevő szakemberek megtekintették a DKV lepárló részlegét, ahol többek között a Diesel-mozdonyok üzemanyagát gyártják, s ahol 9 perc alatt töltenek meg egy-egy vasúti tartálykocsit gázolajjal.

(séra)

Mennek a kocsik vándorútra

Június 1-én Hegyeshalom határállomáson belépett a MÁV vonalaira 62 üres *Interfrigó* hűtős kocsi azzal a céllal, hogy azt a MÁV Curtici román—magyar közös határállomáson adja át a CFR vasútnak kisegítésként romló áruk elszállításához.

A MÁV képviselet forgalmi dolgozói a 676 számú vonattal a CFR-nek elő is jelentették a 62 üres kocsi érkezését. A CFR szervek a kocsikat megrakásra „intézték". Amikor június 2-án 11 óra 02 perckor a 676 számú vonat megérkezett Curticiba, *kiderült, hogy a 62 kocsi fele MÁV kocsi, melyek a CFR-nek nem adhatók át kisegítésként,* azokat vissza kell küldeni a MÁV vonalaira, ez esetben Szentes állomásra.

Hegyeshalom—Curtici között 407 kilométer a távolság. *Amíg a vonat e hosszú utat befutotta, senki sem intézkedett a MÁV kocsik kisorozása, rendeltetésüknek megfelelő felhasználása érdekében.* Kilenc helyről a CFR-nek kellett azokat a 676 számú vonatból kisorozni, majd a június 3-án közlekedő 693 számú vonatba besorozni, hogy a tőlünk 108 km-re fekvő Szentes állomásra nyerjenek továbbítást.

A felesleges vontatási költségeken túlmenően, közben eltelt 2 nap, anélkül, hogy ezek a kocsik rendeltetésüknek megfelelően hasznosíthatók lettek volna. *Ugyanakkor félrevezettük a román vasút illetékeseit is, ezáltal csorba esett a MÁV jó hírnevén.*

Pacz József
Curtici

SZOMORÚ STATISZTIKA

Három hét alatt hat halálos baleset

Június első felében elszomorító hírek érkeztek szakszervezetünkbe. *Május 31-től június 21-ig 6 halálos, 3 esetben négy főnél több, vagyis tömeges baleset történt*, két vasutas életveszélyes és egy súlyos, csonkulásos balesetet szenvedett. Kismértékben, de emelkedő a 3 napon túli balesetek és a munkanapkiesések száma is.

Nem sokáig örülhettünk annak, hogy az év első öt hónapjában az elmúlt évhez viszonyítva is jelentősen csökkent a halálos balesetek száma. Lehet, hogy ez egyesekben túlzott magabiztosságot, másokban lazaságot idézett elő a baleseti veszélyekkel szemben.

Első a biztonság

Az elmúlt hetek szomorú eseményei igazolják, hogy *a munkabiztonság követelményeit egyetlen percre sem szabad figyelmen kívül hagyni.* A munkában elért eredmények senkiben sem csökkenthetik a fegyelmezettség és a figyelés készenléti állapotát, a biztonság állandó fokozására, a balesetmentes munkára irányuló törekvéseket. *Vonatkozik ez vezetőre és beosztott dolgozóra egyaránt.*

Éppen a halálos balesetektől mentes hónapok szolgálnak bizonyságul arra, hogy a fokozott munkavédelmi tevékenység nem hiábavaló. A biztonságtechnikai és egészségvédelmi követelményeknek tárgyi és személyi, de a szervezési feladatok tekintetében is állandóan ható jellegűnek kell maradniuk.

Ezek után vegyük sorra az elmúlt hetek tragikus baleseteit.

Május 17-én, a vágányzári munkából bevonuló pályafenntartási nagy gépek utolléréses összeütközése miatt — *Rákos* és *Pécel* állomások között — a rostálógépen szállított dolgozók közül hatan könnyebb sérülést szenvedtek. A balesetvizsgálat megállapította, hogy *Jámbor Dezső művezető, pályamester alkoholos befolyásoltság alatt irányította a munkát.* Ilyen körülmények között az már szinte „természetes", hogy sem a személyszállítási tilalmat, sem a követési távolságot, sem pedig az engedélyezett menetsebességet nem tartották be.

Nagyobb figyelmet a vágányok között!

A forgalom alatt álló vágányokat mindenütt és mindenkor a veszélyforrás állandóan ható veszélyzónájának kell tekinteni, ezért a vágányok között történő közlekedésnél és munka közben a körültekintés a legalapvetőbb követelmény.

1974. június 5-én végtagelvesztéssel járó csonkulásos balesetet szenvedett *Gergely Sándor*, Kelenföld állomás külső forgalmi szolgálattevője, aki az 1911. számú, megállásra fékező vonat mozdonya elé lépve megbotlott és a gép alá került.

Súlyosabb következménnyel végződött június 18-án Kecskemét állomáson *Csáki József 22 éves mozdonyfűtő-gyakornok balesete.* Nevezett az állomásra bejáró 2701. számú vonat előtt akart áthaladni és miután azt későn észlelte, az űrszelvényből már nem tudott kilépni. A szerelvény halálra gázolta.

Június 7-én Mosonmagyaróvár állomáson munkaszervezési hiányosságok miatt történt *Kasznár József* 46 éves vonatkísérő elütéséből származó halálos balesete is. A balesetet az okozta, hogy miközben Kasznár József a továbbítandó vonatjához szükséges zárlámpát igyekezett leemelni a V. 42.512 psz. mozdonyról, a gépet a mozdonyvezető felhatalmazás nélkül elindította. *Az űrszelvényben munkálkodó Kasznár Józsefet a mozdony halálra gázolta.*

Ugyanezen a napon szenvedett halálos végű üzemi balesetet *Fodor Sándor* 48 éves fordítókorong-kezelő a celldömölki vontatási főnökségnél. A balesetet az okozta, hogy a fordítókorongra járó 520—027 psz. mozdony jobb oldali ütközője Fodor Sándort a fordítókorong kezelőfülkéjéhez nyomta.

A baleset oka: az utasítások megszegése

1974. június 11-én 4 személy sérülését idézte elő az *F. 2. sz. Utasítás 1516. sz. pontja* — az eseti sebességkorlátozásra vonatkozó — *rendelkezésének megszegése.* A balesetet az okozta, hogy a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség 523. sz. pályamesteri kiskocsija a kelebiai fővonalon *Homokszentlőrinc—Szabadszállás* állomások közötti vasúti útátjárón kb 30. km/óra sebességgel összeütközött a VK 48—29. frsz. utánfutós vontatóval. A baleset következtében a kiskocsi valamennyi utasa megsérült, közülük *Francia Ferenc* életveszélyesen.

A súlyos balesetek ezekben a napokban szinte egymást követték. Június 12-én Szerencs állomáson saruzás közben a guruló kocsi ellökte *Papp István* kocsirendezőt, aki sérülései következtében életét vesztette. A balesetvizsgálat terepegyenetlenségekre vonatkozó hiányosságokat is megállapított.

Június 14-én Kál-Kápolna állomáson történt halálos üzemi baleset, *Kuburcsik József* 44 éves kocsirendező a 492. sz. vonattal végzett tolatás közben lecsúszott a mozdony utáni vasútikocsi saroklépcsőjéről és a kerekek alá került.

Hatékonyabb ellenőrzést

A felsorolt balesetek túlnyomó többsége ezúttal is szervezetlen és felelőtlen munka következményeire figyelmeztet. S itt felvetődik a kérdés: *a szabálytalanságokat senki sem veszi észre?* A vezetőknek, beleértve a szakszervezeti vezetőket is, sokkal hatékonyabban kell ellenőrizni a munkahelyeket. A munkavédelmi őrhálózat tevékenységének fő irányát az ellenőrzésnek kell képeznie. A munkavédelmi őrök bátrabban alkalmazzák a VMSZ-ben biztosított hatáskörüket.

Az időjárás szélsőséges körülményeire való tekintettel, a szolgálati helyeken fordítsanak a jelenleginél nagyobb gondot a belgyógyászati, az érrendszeri, idegrendszeri gondozottakra, főként a forgalmi, vontatási és pályafenntartási végrehajtó szolgálat dolgozói körében.

H. K.

Üzenet a szülőkhöz

Az évek során bizonyára minden vasutas részesül olyan eseményben, élményben, amit aztán élete végéig sem tud elfelejteni. Belőlem is kívánkozik egy nemkívánatos eset elmondása. Talán azért, hogy megkönnyebbüljek, vagy még inkább azért, hogy másokat óvatosságra intsek.

Nemrég történt, hogy szolgálatomban, az 526. számú vonat mozdonyvezetőjeként már a második fordulót végeztem a püspökladány—biharkeresztesi vonalon. Bejártunk Sáp állomás második vágányára, amikor meg kellett gyújtani a mozdony lámpáit. Láttam, hogy a bejárati jelzőnél ott áll Kapus János kollégám az 559-es vonattal. „Jöhetsz, János" — gondoltam, és fényszóróink villogtatásával távolról üdvözöltük egymást. Amíg rágyújtottam egy cigarettára, az ő vonata a „féloldalas" állomás túlsó végén be is fordult a harmadik vágányra.

Miközben figyeltem a kigyózó mozgást, észrevettem, hogy tőlem mintegy száz méterre két pici gyerek botorkál a bejáró vonat vágányának tengelyében.

— Nézzen oda! — kiáltottam a vonatvezetőnek, de már ugrottam is le a mozdonyról, amelynek zúgásától a 2—3 éves apróságok talán nem hallották, hogy mögöttük vonat közeledik.

Egyetlen pillanattal én előbb érkeztem hozzájuk, mint Kapus János fékezésben levő szerelvénye, így el tudtam rántani a gyerekeket a sínről.

— Honnan jöttetek? Kik vagytok? — kérdeztem remegve, de a csöppségek nem szóltak, mire bevittem őket a felvételi épület szolgálati lakásába. Ott sem ismerte senki a kis „csavargó"-kat, bár „megőrzésre" átvették őket.

Visszaútban megtudtam, hogy a faluban megtalálták a szülőket az állomás dolgozói, s átadták nekik a gyerekeket.

Jó, hogy így történt, ami végződhetett volna másképpen is. Az én szerepem mellékes, hiszen csak a kötelességemet teljesítettem, s amit én tettem, más szintén megtette volna hasonló helyzetben. Amikor rohantam a gyerekekhez, felrémlett bennem, hogy nekem is két fiam van, s milyen szörnyű lenne elveszíteni őket. Ennyi az egész...

A csöppségek is azóta biztos elfeledték az esti kalandot, és tovább járnak óvodába. Okosabbak és idősebbek is most már néhány hónappal. En azonban nem feledtem a rettenetes pillanatokat, ezért üzenem minden szülőnek: — vigyázzák, féltsék jobban gyermekeiket!

Varga Gyula
mozdonyvezető

LEVÉL KŐSZEGRŐL

Köszönet a patronáló brigádoknak

A *Kőszegi MÁV Nevelőotthonból* jelentkezem ismét — írja *Kiss János* nevelőtanár. — Kedves kötelességünknek tartjuk az intézetünket patronáló szocialista brigádok éves munkáját értékelni. A mi feladatunk a köszönet tolmácsolása azért a munkáért, amellyel segítik nevelőotthonunkat. A patronáló brigádok többsége vasutas. Tevékenységük a vasutasok nagy családjának együvé tartozását is nagyszerűen szimbolizálja.

Mi, a velünk kapcsolatot tartó brigádokról *„Patronálás"* címmel naplót vezetünk. Ebbe jegyezzük be a végzett munkát, külön minden brigádról. Itt tartjuk a köszönőleveleket, amelyeket mi küldünk a brigádoknak gyermekeink és a magunk nevében.

Mégis éppen ezzel kapcsolatban kérjük a segítségüket. Szeretnénk, ha a *Magyar Vasutasban* megjelenhetne a munkájukról egy kis tudósítás, ezzel is megköszönve és megbecsülve tevékenységüket.

A szombathelyi vontatási főnökségről jött hozzánk a *Kossuth*, a *Petőfi*, a *Münnich* és a *Ságvári* brigád.

Kossuthék a legkisebbeket támogatják, év közben sok játékot vásároltak, sok társadalmi munkát vállaltak a *Csapatotthon* elkészítésében. Gyermeknapon ők avatták fel azokat a gyerekeket kisdobosnak, illetve úttörőnek, akikhez hozzátartoznak a távolság miatt nem tudtak eljönni. Közel ezer forintot költöttek, az avatottakra.

A Petőfi brigád pedig vállalta azoknak a picikének a szünidei elhelyezését, akiket a szüleik valamilyen oknál fogva nem tudnak elvinni haza. *Rendszeresen hozzák a brigád ajándékát házi ünnepségeinkre.* Ők is avattak május 26-án.

A Münnich szocialista brigád a nevelőotthon összes villamos berendezését átvizsgálta. Kijavította a hibákat. Lévén villanyszerelő brigád, a házi rádiótúdiónk központi kapcsolótábláját is felújította.

A szombathelyi TBÉF *Ady Endre* szocialista brigádja minden gyermeknek egyformán hozta ajándékát, a villanyvasút terepasztalt. *A gyermeknapon pedig házitelefont kapott tőle a Csapatotthon* sok más hasznos és praktikus játékkal együtt.

Egyszeri alkalommal keresték fel nevelőotthonunkat a szombathelyi igazgatóság *Dobi István* brigádja és a budapesti *Zalka Máté* brigád képviselői, akik az általunk kijelölt rászorult gyerekeket anyagilag segélyezték.

A *Váci Mihály* brigád tagjai főleg nők. Ők úgy döntöttek, hogy egy nagyon rászorult kisfiút a nyolcadik osztályig segítenek, hogy középiskolai tanulmányait ő is folytathassa.

A vasúti főosztály *Tyereskova* női brigádja minden családi ünnepségünkre küldi meglepetéseit gyermekeinknek. Szobról a *Május 1.* brigád azzal a céllal küldött pénzt, hogy szemléltető eszközöket vásároljunk.

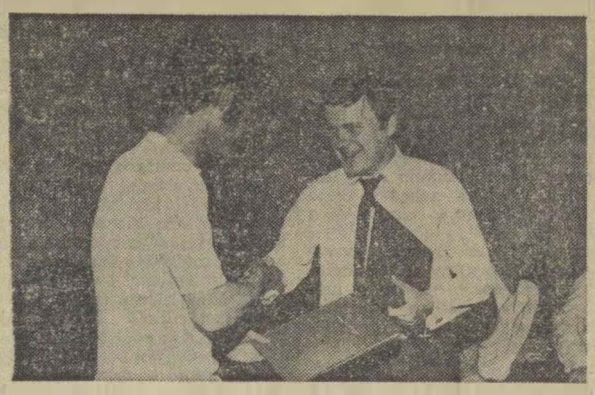
Külön kell szólni két nem vasutas brigádról, a Savaria Cipőgyár *II. Rákóczi* és *Három úrhajós* brigádjáról. Ők az óvodásokat patronálják. Gyakran jönnek, játszanak a kicsikkel, játékaikat javítgatják, édességet hoznak magukkal.

A *Ságvári Endre* brigád is a vontatási főnökségnél dolgozik. Tagjai fiatalok. A Csapatotthon felszerelési tárgyainak készítésében nagyon sokat segítettek ők is.

Az 1973—74. évi tanév végén röviden, a teljesség igénye nélkül, így mérlegelhetjük a brigádmozgalom eredményeit. Talán így is sikerült érzékeltetni, azt az anyagi segítség mögött levő, a mi pedagógiai munkánkat segítő erőt, amelyért mindenképpen köszönet jár a kőszegi MÁV Nevelőotthont patronáló minden brigádnak.

Szocialista szerződés az egyetemmel

Az elmúlt napokban Debrecenben szocialista szerződés aláírására került sor a járműjavító üzem KISZ-bizottsága és a *Kossuth Lajos Tudományegyetem* KISZ-bizottsága között. A szerződésben foglaltak lehetőséget kívánnak biztosítani az együttműködéshez a munkásmozgalmi hagyományokkal rendelkező üzem fiataljai és az egyetemi ifjúság között. A járműjavító részéről *Todonai Ferenc*, az egyetem részéről *Rutkovszky Ede* KISZ-titkárok írták alá a szerződést. A szerződésben rögzítettek végrehajtásának elősegítését, a feltételek biztosítását a politikai és gazdasági vezetők aláírásukkal erősítették meg.



A szocialista szerződést kézfogásukkal is megpecsételik az aláírók

ŐK, HARMINCKETTEN

Hogyan képes egy brigád nagy eredmények elérésére?

Tizenegy évvel ezelőtt a miskolci igazgatóság forgalmi osztályának személyszállítási, forgalomellenőrzési és menetirányító csoportjában, illetve a vontatási osztály mozdonycsoportjában dolgozó vasutasok megalakították a *Haladás* szocialista brigádot. A brigád 32 tagja attól kezdve mindig nagy körültekintéssel állította össze vállalásait, mert tudták, hogy rajtuk áll vagy bukik a forgalom sikeres lebonyolítása, olykor a külszolgálati dolgozók tájékoztatása és mozgósítása.

Ez a közösség a korábbi sikerek és az elmúlt évi kimagasló eredmények alapján elnverte a *MÁV kiváló brigádja* címet és a vele járó pénzjutalmat.

— Jelszavunkat a megalakuláskor így fogalmaztuk meg — mondják a brigád tagjai: — *„Csak az a kollektíva képes nagy eredményeket elérni, amelyben nem érződik ellentmondás a közös és az egyéni célok között."* Mi igyekeztünk is mindig ennek megfelelően dolgozni, együttműködni, ami nem könnyű egy ekkora, 32 főnyi, más-más feladatot ellátó közösségben. Az első brigádvezetőnk, *Makó Imre* főtanácsos, aki egy évvel ezelőtt magasabb beosztásba került, meg tudta teremteni a jó összhangot. majd *Kiss László*, a forgalmi ellenőrzési csoport vezetője is megcsillogtatta jó képességeit, miután ő lett brigádunk vezetője.

— *Egy fecske nem csinál nyarat, s ez nálunk különösen érvényes. Eredményeink valamennyi brigádtagon múltak* — jegyzi meg Kiss László. — *Közös erőfeszítésünk gyümölcse, hogy tevékenységünket a vasútigazgatóságok forgalmi osztályain dolgozó szocialista brigádok is elismerik*, s tapasztalatcsere céljából több alkalommal felkerestek bennünket. Jólesett hallani, amikor azt mondták: *„A Haladás brigád az, amelynek tagjai betartják a hármas jelszó követelményeit."* Ennek ellenére mi tovább szeretnénk lépni a megkezdett úton, hiszen van még sok tennivalónk...

Amit persze elértek, nem kevés. Híven tükrözi mindezt a brigádnapló. Adományaikkal segítették a vietnami népet, az elsők között csatlakoztak a *Televíziót minden iskolának* mozgalomhoz, házat építettek egy rászoruló családnak, tanultak és tanítottak. Szakvonali munkájuk eredményei közül kiemelkedik egy olyan mozdonyforduló kidolgozása, amelynek végrehajtásával 20 főnyi személyzetet és évi 1 millió 300 ezer forintot sikerült megtakarítani. Más alkalommal *tanulmányt készített a brigád a Záhony és a Borsodi Ércelőkészítő Mű közötti alapanyag-szállítás összerűsítésére*, aminek következtében évi 24 millió forintos megtakarítás mutatkozott.

Uglyai Sándor

A JÖVŐ ÉV VÉGÉN

megszüntetik a kis forgalmú cegléd–hantházi vasútvonalat

Lapunk június 1-i számában tudósításban számoltunk be arról a tanácskozásról, amelyen a cegléd—hantházi kis forgalmú vasútvonal megszüntetését tárgyalták a budapesti igazgatóság és a Pest megyei tanács vezetői, az illetékes társadalmi szervek képviselői, valamint az érdekelt vállalatok szállítási szakemberei.

Június 5-én ismét napirendre került a kérdéses vasútvonal sorsa. *Dr. Békesi László*, a Pest megyei tanács elnökhelyettese, valamint a vb-tagok ez alkalommal is egyértelműen a vasút megszüntetése mellett döntöttek. *Rámutattak, hogy a vasút elavult, gazdaságtalan és akadályozza Cegléd város további fejlődését.*

Egyedül a HUNGAROVIN vállalat nem értett egyet a döntéssel. A nagy borászattal foglalkozó vállalat ugyanis évenként 5300 vagont igényel a MÁV-tól. A HUNGAROVIN képviselőjének *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője adott meggyőző választ. A többi között elmondta, hogy a korábbi felmérések szerint *a vonal üzemeltetésére évenként 5,8 millió forintot fizet rá a MÁV.*

A tanácskozás résztvevői végül is úgy határoztak, hogy a vasútvonal forgalmát *1975. december 31-én megszüntetik.*

Ugyancsak erre a sorsra jut a *püspökhatvani* megálló-rakodóhely is. A vb-határozat szerint a forgalmat átterelik majd *Acsa—Erdőkürt* állomásra.

Érettségizett a brigád fia

A miskolci igazgatóság kereskedelmi osztályán dolgozó *Zrínyi Miklós* szocialista brigád öt éve patronálja és esetenként anyagilag is segíti az 1968-ban elhunyt *Szilágyi Zoltán* főintéző kisebbik fiát. Az öt év alatt sem a gyerek magatartásával, sem a tanulásával nem volt probléma, így azután elérkezett az idén a várva várt ballagás ideje is a Zalka Máté Gépészeti és Gyártástechnológiai Szakközépiskolában. A vasutas szocialista brigád tagjai együtt örültek és gratuláltak az érettségiző diáknak, illetve édesanyjának.

A pályaválasztásról, a további életútról ugyancsak együtt beszélgettek, és az egyetemen való tanulás mellett döntöttek.

Bakó János

A felkelő nap országában

ÚTIJEGYZETEK 3.

A *Japán Vasutas Dolgozók Nemzeti Szakszervezete* az offenzív bizottság vezetésével együttműködve következetes harcot folytatott a béremelésért, az alacsony jövedelműek megsegítéséért, a teljes szakszervezeti jogok elismeréséért.

A kormány és a reakciós erők elkeseredett erőfeszítést tettek, hogy elhárítsák magukról a felelősséget a kialakult helyzetért, az 1973. évi offenzíva eredményeként elért egyezmények megvalósításának elmaradásáért. Az év eleje óta folyó tárgyalások a kormány és a szakszervezetek között február 28-án megszakadtak. A válasz: *24 órás sztrájk március 1-én.* A kormány a sztrájkot „illegálisnak" minősítette.

96 órás általános sztrájk

Március 26-án újabb sztrájk, majd ismét tárgyalások kezdődtek a kormánnyal. Egyben elhatározták, hogy amennyiben ezek nem vezetnek eredményre, újabb akciósorozatot indítanak április első felében. *A harcot kezdettől folytató 8,5 millió szakszervezeti tag mellé az április 3-án kezdődött 4 napos országos sztrájkhoz megközelítőleg még 6 millió dolgozó csatlakozott a köz- és magánszektorból.* Ez a tömeges akció a japán munkásmozgalom történetében a résztvevők számát tekintve egyedülálló volt.

A tárgyalások egészen április 10-ig folytak, amikor is a kormány kifejezésre juttatta, hogy semmilyen engedményt nem hajlandó tenni. De a hazai megmozdulások és a külföldi támogató akciók hatására április 13-án kénytelen volt változtatni álláspontján.

Ennek a 4 napnak a történetét érdemes felidézni. *Április 10-től 96 órás általános sztrájk volt a vasúton.* Leállt működése óta első ízben a *Tokaidó expressz*, a *Shynkanzen* is. (Azóta egy ízben ismét leállt a híres expressz. Az újságok hírül adták, hogy június 4-én másfél órát vesztegelt egy szerelvény a nyílt pályán, mert Tokiótól 160 kilométerre egy kígyó rövidzárlatot okozott. A több mint másfél méteres hüllő egy alagút tetejéről esett a nagyfeszültségű vezetékre és pillanatok alatt elszenesedett.)

A vasutasok sztrájkja átcsapott általános, országos sztrájkba. *Április 11-én a rendőrség heves támadást intézett a Pedagógusok Szakszervezetének központja és 870 vidéki szervezete ellen.* Az akcióban 6860 rendőr vett részt. Az ürügy az volt, hogy a közszolgálati alkalmazottak sztrájkja büntetendő cselekmény.

A szakszervezet ellen azóta is folyik az üldözési kampány. Június 1-én letartóztatták a szakszervezet 19 vezetőjét. Az 580 000 tanárt és tanítót tömörítő szakszervezet ellen indított rendőrségi hadjárat *szerves része a Tanaka-kormány szenátusi választásokat előkészítő kommunistaellenes politikai kampányának.* A kormány ugyanis úgy véli, hogy ez a szakszervezet a Japán Kommunista Párt egyik fő bázisa.

Az offenzíva eredménye: béremelés a vasútnál

A rendőrség azon a címen jár el a szakszervezet ellen, hogy vezetői megsértették a közalkalmazottakra vonatkozó törvényt, amikor április 11-én együtt sztrájkoltak a munkásokkal és az alkalmazottakkal.

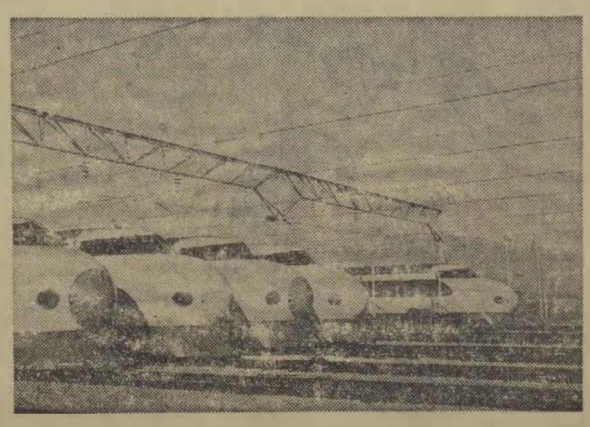
Az események láttán április 13-án a kormány úgy határozott, hogy másfél éven belül rendezni kell a sztrájkjogot a kormány és a szakszervezetek között, majd megtörténtek a megegyezések a bérkövetelések illetően is.

Az offenzíva eredményeként a vasutas-szakszervezet dolgozónként 29 283 jen, *azaz 28,02 százalékos béremelést ért el.* A kis jövedelmű dolgozók részére, akiket az infláció a legjobban sújt, összesen 45 millió jen segélyt folyósítottak.

A szakszervezeteknek eltökélt szándékuk, hogy amennyiben bármilyen megtorló intézkedést foganatosítanának a sztrájkban résztvevőkkel szemben, *újabb akciót indítanak.* Ha a kormány nem tesz megfelelő engedményt a sztrájkjog elismerésére, úgy az 1975-ös tavaszi offenzíva, még az ideit is felül fogja múlni.

A hadjárat során a szakszervezeti egység tovább erősödött. Ilyen tekintetben nagyon jelentős, hogy a TETSURO — a japán vasutasok úgynevezett sztrájktörő szervezete — tagjai közül 4500 dolgozó tért vissza a KAKURO-ba, a február 1. és április 13. közötti időben.

Ottjártunkkor már ismét teljes üzemmel működött a vasút. *Volt szerencsénk utazni a híres Tokaido expresszen Hirosimától Tokióig.* Ez volt hosszú ideig a világ leggyorsabb vonata. (Azóta ezt a rangot a franciák elhódították tőle.) Ennek ellenére nem lebecsülendő legnagyobb 250 kilométeres — és a 170 kilométeres átlagsebessége. Legtöbb helyen betonlábakon fekszik a pályája. Elektromos vontatással, központi irányítással működik. Kényelmes, forgatható ülések, modern étkezőkocsi teszik kellemessé az utazást. *A vonatról közvetlenül lehet telefonálni az ország bármelyik részébe.*



Általános sztrájk: vesztegelnek az expresszvonatok

Sok a magánvasút

Meglátogattuk a tokiói irányító központot is. A 676 kilométer vonalszakaszt négy vezénylőasztalról irányítják. A berendezés átépítés alatt áll. Az új berendezés alkalmas lesz arra, hogy a már épített alatt álló újabb vonalrész irányítását is ellássa. Nem érdektelen megjegyezni, hogy *ezen már 450 kilométeres legnagyobb sebesség elérését tervezik.*

Az építés költsége mintegy 30 százalékkal magasabb, mint a hagyományos pályáé. Hogy mennyi jenbe kerül? Mondtak egy hatalmas számot, de ez nem lényeges. Alkalmas volt viszont arra, hogy tudomást szerezzünk arról, hogy Japánban a tízes számrendszer mellett, tízezres számrendszer is van. Náluk például a 30 milliót 300-szor 10 000-nek mondják.

Itt jegyzem meg, hogy *Japánban az államvasutak mellett igen sok a rövidtávú magánvasút*, főleg az ország belsejében. Ezek normálnyomtávúak, míg az államvasutak nyomsávja keskenyebb. Kivétel a *Shynkanzen*, amelv 1435 milliméter nyomtávú. A két tulajdonformájú vasút között a rivalitás állandó. Állítólag a magánvasutakon az utaskiszolgálás, a kényelem nagyobb, kocsijaik szebbek, modernebbek. Erről, sajnos, személyesen nem tudtam meggyőződni. *A japán vasutak személyforgalma nagyon jelentős. Ennek magyarázata az, hogy néhány kiváló autópálya kivül az utak eléggé elhanyagoltak. Az autópályák használati dija igen magas.*

Az állomások nagy része úgy van kiképezve, hogy menetjegy nélkül sem bejutni, sem kijönni nem lehet. *A gyorsvonatokon, hosszabb távon közlekedő személyvonatokon nincs kalauz.* A vonatparancsnok esetleges felvilágosítással szolgál, de jegyet nem ellenőriz. Feladata bemondani a legközelebbi megállás helyét, s előre közölni, hogy hány ülőhely szabad még a vonaton. Megváltható viszont nála a kiegészítő jegy.

Menetdíjrendező iroda

Erről érdemes többet mondani. A japán vasúton van egy olyan intézmény, amellyel másutt nemigen lehet találkozni. Magyarul talán leghelyesebben *menetdíjrendező irodának nevezhetnénk.* Mire is szolgál? Ha valaki felszáll egy vonatra például egy 50 kilométeres útra szóló jeggyel, de időközben úgy dönt, hogy hosszabb távra utazik, akkor a célállomáson felkeresi ezt az irodát és kifizeti — bírság nélkül — a menetdíjkülönbözetet. Igy már az eredeti jegy mellé vásárolt kiegészítővel kiengedik az állomásról.

Az efféle rendszerre magyarázatot adnak a jegyautomaták is. Ha valaki időhiányban, vagy kényelemből nem a pénztárnál vált jegyet, igénybe veheti a jegyautomatákat. Az automaták azonban csak 30—210 jen közötti értékű jegyet adnak ki, amelyek feljogosítanak a pályaudvari belépésre, de nem valami hosszú út menetdíját jelentik.

Gulyás János

(Folytatjuk.)

EGY VILÁGBAJNOK ÚTJA

Kecskeméttől – Eppelheimig

Május 21-én reggel nagy magyar sportsikerről számoltak be a hazai lapok. Az NSZK-beli *Eppelheimben* megrendezett X. teke-világbajnokságon *a magyar női tekecsapat 2449 fával világbajnokságot nyert.* E nagyszerű teljesítmény számunkra kétszeres örömet, hiszen *Tóth Katalin* személyében vasutas sportoló is szerepelt az aranyérmes csapatban.

Találkozásunkra hazaérkezésük után Szegeden került sor, miután munkájában és a sportban elért sikereiért *Kiss Károly* vasútigazgatótól átvette a *Kiváló dolgozó* kitüntetést.

Négy éve válogatott

Tóth Katalin 1967-ben szülővárosában, *Kecskeméten ismerkedett meg a tekével.* Egyik barátnője elhívta a Kecskeméti MÁV NB I-es női csapatának edzésére és ott megtetszett neki a sportág. Felvételét kérte az egyesületbe. A kezdeti sikertelenségek után hamarosan tagja lett a kezdő csapatnak. Eredményeire, szorgalmára a válogatott vezetői is felfigyeltek és *1970 nyarán meghívták a válogatottba.* Első világbajnokságán 1972-ben, Splitben a válogatott csapat a negyedik helyen végzett. 1973 májusban az *ifjúsági Európa-bajnokságon* csapatban harmadikok voltak. 1973 végén Romániában barátságos nemzetközi versenyen *egyéniben első lett,* megverte az ötszörös világbajnok román csapat minden tagját. Ez évi eredményei is jóval 400 fán felül voltak, így nem véletlen, hogy tagja lett a május 17—23. között megrendezett X. világbajnokságon részt vett magyar csapatnak.

Élményeire, a versenyre így emlékszik vissza:



Tóth Katalin edzés közben

— A francia határ közelében levő gyönyörű fekvésű *Eppelheimben versenyeztünk.* Odaérkezéskor is meglepetésben volt részünk, hiszen egyedül csapatunkat fogadták filmesek. A női csapatversenyre 18—20-a között került sor. Én az első napon *Holczernével* együtt versenyeztem. Ő 432 fát ütött, míg én 417-et, ezzel csapatunk az első nap után az élre tört. Este latolgattuk az esélyeinket, de a válogatott edzője odaszólt: *„Nem a helyezésről kell beszélni, dolgozni kell érte"* — mondotta. S mi megfogadtuk az intelmet. Az izgalmas versenyben az utolsó dobások hozták meg a sikert. Már minden külföldi és magyar versenyző befejezte a versenyzést, amikor *Tompáné*— mint utolsó dobó — következett. Nagy izgalom volt a nézőtéren, ki azért izgult, hogy eldőljenek a bábuk, ki meg azért, hogy maradjanak. *Tompánénak 395 fát kellett ütnie ahhoz, hogy nyerjünk, de ő 402-őt ütött.* Világbajnokok lettünk. Ennél nagyobb örömet el sem tudtam képzelni.

Heti három edzés

Kati 1968 óta dolgozik a MÁV-nál. Kecskemét állomáson előbb mint fiatalkorút alkalmazták, később vizsgáit letette és *1971-től távirászként dolgozott.* A forduló szolgálat miatt azonban nehezen tudta összeegyeztetni a munkát és a sportot, ezért *tavaly átkerült a szertárhoz.* A nappali munkakör már kedvezőbb feltételeket biztosított részére a heti háromszori edzésen, valamint a versenyeken való részvételre.

Szabad idejének nagy részét a sport teszi ki. Egyébként ahhoz, hogy mit kell tréningezni egy teke-világbajnoknak, elég annyit említeni, *egyegy edzésen 120—160-szor kell elgurítania a 2,80 kg súlyú golyót.* Bizony, nem könnyű feladat. Ezt követik a kiegészítő edzések, a futás, az úszás és a gimnasztika. A megmaradó időben kikapcsolódásként keresztrejtvényt fejt. Szereti a zenét, különösen a mai tánczenét.

Terveiről ezeket mondotta:

— *Szeretném, ha a csapatbajnokságban a Kecskeméti MÁV az idén minél eredményesebben szerepelne.* Ehhez feltételeink adottak. Nemrégen adták át az egyesület új automata tekepályáját. A sport mellett célom tovább tanulni, a közgazdasági technikumi végzettséget szeretném megszerezni.

(Gellért)

Kialakult a vasutas válogatott a nemzetközi ifjúsági labdarúgótornára

Első erőpróba Debrecenben, a szovjet válogatott ellen

Simonyi Ferenc, a BLSZ ifjúsági válogatottjának edzője, a szakszervezetek nemzetközi ifjúsági labdarúgótornájával kapcsolatos teendőket most már évek óta segítőtársával, *Farkas Józseffel* együtt látja el, vagyis ők ketten készítik fel a vasutasválogatottat.

— *Csak a legnagyobb köszönet és elismerés hangján beszélhetünk arról a segítőkészségről, amely az előkészületek során a vasútigazgatóságok és a vasutasklubok illetékesei, vezetői részéről megmutatkozott* — kezdte beszélgetésünket *Simonyi Ferenc.* — Az ő nagyszerű hozzáállásuknak jelentős része van abban, hogy érzésünk szerint ütőképes, keretet állíthatunk össze az idén is nagy érdeklődéssel várt nemzetközi erőpróbára.

Az edző elmondta, hogy az 1956., illetve az 1957. augusztus 1. után született vasutas-fiatalok soráből az Igazgatóságok székhelyein, illetve Budapesten lezajlott válogatóedzések során kialakult a húsztagú keret: *A vasutasválogatott tagjai hét vasutasklub legtehetségesebb játékosaiból adódtak.*

BVSC: (nyolc játékos) *Szivós* (kapus), *Tollas* (jobbhátvéd), *Ballpataki* (jobb- és középhátvéd), *Metzing* (jobbfedezet), *Mokalisz* (balfedezet), *Puruczki* (jobbszélső), *Krommer* (középpályás), *Szijártó* (balösszekötő).

DVSC: (négy) *Girgács* (kapus), *Csiki* (középhátvéd), *Bodonyi* (középcsatár), *Babály* (balszélső).

Haladás VSE: (két játékos) *Kiss* (balhátvéd), *Tóth* (középpályás).

PVSK: (két játékos) *Szabó* (jobbösszekötő), *Kreiner* (középpályás).

Pusztaszabolcsi MÁV: *Juhász* (jobbszélső). Székesfehérvári MÁV Előre: *Téglás* (jobbösszekötő). Hatvani VSE: *Huczka* (középcsatár, balszélső). MVSC: *Miklós* (középhátvéd).

Simonyi Ferenc elmondta még, hogy a vasutas-szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának vezetője, *Kellner István* és az osztály munkatársa *Székely György,* minden támogatást megad ahhoz, hogy a vasutasválogatott a Debrecenben sorrakerülő csoportmérkőzéseken a lehető legjobban szerepeljen, s kivívja a döntőbe jutás jogát. E sorozat-mérkőzések *július 11-én a DVSC-pályán a szovjet válogatott elleni mérkőzéssel kezdődnek, majd a következő fordulóban Hajdúszoboszlón az ÉDOSZ, Püspökladányban a bolgár ifjúsági válogatott lesz az ellenfél:*

— A torna mérkőzésein a 4—2—4-es rendszerű támadójátékkal szeretnénk jó eredményeket elérni — mondta az edző. — *Farkas Józseffel együtt a mindenkori támadójáték hívei vagyunk, még akkor is, ha az ellenfél gólt ér el.* Játékunkat sok mozgásra, gyorsaságra szeretnénk építeni, hiszen a most zajló világbajnokság mérkőzésein a napnál világosabban mutatták meg, hogy csak az ilyen játéknak lehet jövője.

A soron következő mérkőzéseket tekintve a vasutas-válogatottnak elsősorban a szovjet- és az ÉDOSZ-válogatott jelenthet nehéz akadályt. *A továbbjutás lehetősége már ezeken a mérkőzéseken eldőlhet,* s a csapatnak, igen nagy akarással és lelkesedéssel kell játszania, hogy túljusson ezen a fontos két lépcsőfokon:

— A válogatott együttesben tehetségeink vannak szép számmal — folytatta. Elsősorban a pusztaszabolcsi jobbszélső *Juhász László,* a két debreceni játékos: *Bodonyi Béla* és *Babály László,* továbbá a két BVSC- s középpályás: *Metzing László* és *Mokalisz Károly* szerepléséhez fűzök nagy reményeket. Bízom abban, hogy a válogatott többi tagjai is felnőnek majd a várhatóan nagy feladatokhoz.

M. L.

HÁROMNAPOS TALÁLKOZÓ

Természetjárók a Dunakanyarban

Húsz évvel ezelőtt, 1952-ben a Bükk hegységben, *Bánkúton* rendezték első országos találkozójukat a vasutas természetbarátok. Akkor határozták el, hogy a vasutasok körében igyekeznek megszerettetni a turisztikát, ápolják a munkásturista-hagyományokat, gondozzák és megőrzik a turista létesítményeket.

Azóta a vasutas természetjárók minden évben összejönnek baráti találkozóra, hogy megbeszéljék közös gondjaikat, céljaikat.

Az idei országos találkozót a Duna-kanyarban, *Verőcén,* az Expressz ifjúsági tábor területén rendezte a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya mellett működő természetbarát-szakbizottság. Nagy volt az érdeklődés, hiszen *mintegy 550 természetkedvelő vasutas és családtagja érkezett a találkozóra, amely június 8-tól 10-ig három napig tartott.* Nem hiába nevezték a találkozót országosnak, Záhonytól Győrig, Békéscsabától Salgótarjánig, egyszóval az egész ország területéről összesereglettek a vasutas természetbarátok. *Csak Szolnokról 146-an érkeztek.* A győriek pedig még egyszer sem hiányoztak az országos találkozóról, amely most, az első nap estéjén ünnepélyes és hangulatos tábortűzzel kezdődött. A vasutas-szakszervezet nevében *Kampas Rudolf* méltatta a természetjárás jelentőségét és üdvözölte a 21. találkozó résztvevőit. A továbbiakban *Turóczy Lajos,* a Budapesti MÁV Igazgatóság természetbarát szakosztályának tagja, a Magyar Természetbarát Szövetség titkára, a vasutas turista találkozók régi lelkes szervezője irányította a tábortűzi hangulatot. Szólt az ének és vidám, tréfás jelenetek fokozták a derűt, a jókedvet.

Természetesen a turista nemcsak azért ver tábort, hogy a sátrában üldögéljen, hanem azért is, hogy a tábor kiránduló bázisul szolgáljon a környék bejárásához. Különösen így volt ez most, *a regényes Börzsöny alján, Verőcén, ahol a találkozó második és harmadik napján népes túrázócsoportok indultak a környékre, hogy megismerjék a vidék nevezetességeit.* A táborban maradottak pedig sportszerű és ügyességi játékokkal szórakoztak, mozogtak a jó levegőn.

A rendezőség egyébként kiválóan megszervezte a találkozót, mert a Királyrét irányába túrázóknak még különvonat is rendelkezésükre állt. A találkozó végén, hogy a festői környezetben egészséges körülmények között eltöltött három nap még emlékezetesebb legyen azoknak, akik a legaktívabbak voltak és még vetélkedésre, versenyzésre is vállalkoztak, a rendezőség különféle emléktárgyakat, díjakat adott át.

A 21. országos vasutas természetbarát találkozó félezer részvevője ezután azzal búcsúzott,hogy „1975-ben újra találkozunk".

Z. L.

Ahol a sport a munka kiegészítője

Hallották rádióból, olvasták, lapokban, hogy azonos testhelyzetben, vagy ülve munkát végzők teljesítménye, munkája eredményesebb lett, amikor munka közben úgynevezett rövid, párperces átmozgató tornával frissítenek fel.

Az *Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség* központjának nő dolgozói is kedvet kaptak, s mintegy huszonketten úgy döntöttek, élükön a központ vezetőbizalmijával, *Fekete Jánosnéval,* hogy megpróbálják. S ma már több mint 3 hónapja mindennap, fiatalok és idősebbek, *még a kismamajelöltek is, részt követelnek ebből a testet frissítő mozgásból.* Azóta jobb kedvvel és nagyszerű hangulatban megy a munka, s csak igen sürgős gazdasági feladat az, ami „távolmaradásra" kényszerít valakit.

Ennek a ma már a napi feladatokhoz hozzánőtt tornának irányítója nem más, mint kolléganőjük, *Tihanyi Márta,* a TF edzőszakos hallgatója, akibe az emberekkel való foglalkozás szeretetét a szülők oltották be, akik maguk is a *Vasútépítő Szakközépiskola* tanárai.

Chemez Dénes

Kezdő természetjárók



— Mit csináljunk? Forduljunk vissza, vagy továbbmenjünk?

— Mivel ezt a barlangot még nem ismerjük, menjünk tovább!

(Dallos Jenő rajza)

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor Szeged; Kisvárdai János, Bakó János, Sepsi Gyula, Ugiyai Sándor Miskolc; Murányi Tibor Bánréve; Czeglédi Sándor, Varga Józsefné Debrecen; Boldizsár Gyula, Bellér Géza Békéscsaba; Pacz József Curtici; Földi József Szolnok; Szűcs Ferenc Hatvan; Varga József Székesfehérvár; Urbán József Hegyeshalom; Munk Györgyné Bátaszék; Pablo Neruda szocialista brigád Dombóvár; Bánkúti László, Chemez Dénes Budapest. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

A Hivatalos Lapból

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

A 24. számból: 106 209/1974. A felsőoktatási intézmények nappali tagozatán tanulmányokat folytató, szakmunkás képesítésű hallgatók helyzetének rendezése.

Felvételi jelentkezés a dolgozók kétéves szakközépiskolájába.

A 25. számból: 102 404/1974. Egyen- és munkaruhák fogyasztói (kiskereskedelmi) árának módosítása.

107 638/1974. A tanúk díjazása.

Lakáscsere

Elcseréln**é**m egyszobás (előszobás, konyhás, kamrás fürdőszobás) zöldövezeti, 214 forint bérű, Zugliget legszebb helyén fekvő komfortos lakásomat hasonló, de nem magasiati helyen levő budapesti lakásra, betegség miatt. Cím: Martényi Pál nyugdíjas .1121 Bp. XII. Remete u. 18. fszt. 3.

— Elcseréln**é**m Törökszentmiklóson levő két szoba összkomfortos, erkélyes, gázfűtéses tanácsi lakásomat hasonló Budapestire, esetleg társbérleti lakásra. Az állomástól két percre van, nem messze a termál fürdőtől. Érdeklődni a helyszínen Kissnétől, vagy 67—40 üzemi telefonon.

— Elcseréln**é**m debreceni 84 négyzetméter alapterületű, két szoba, fürdőszobás, gázfűtéses földszinti lakásomat budapesti, vagy környéki hasonlóra, esetleg kisebbre is. Lehet MÁV szolgálati lakás is. Érdeklődni lehet: Debrecen Teleki u. 27. Gyöngyösi József. Telefon 38—581. Üzemi: 01—10-39.

HÍREK

— **Véradó szocialista brigádok.** Miskolc-Tiszai pályaudvaron a szocialista brigádok kongresszusi vállalásaiban is szerepel, hogy ebben az évben 100 liter vért adnak. Ezt a vállalásukat máris teljesítették, mert a június 19-én és 20-án megrendezett véradáson 335 szocialista brigádtag összesen 107,2 liter vért adott.

— *RITKA JUBILEUM. Nováki János főkalauz májusban ünnepelte születésének 85., és házasságkötésének 60. évfordulóját. Ebből az alkalomból Eger állomás nyugdíjas csoportja is köszöntötte a Maklár községben lakó, idős nyugdíjast.*

— *HIMZŐTANFOLYAM. Bánréve községben májusban fejeződött be a három hónapos himzőtanfolyam, amelyen húsz fiatal asszony, köztük nagyon sok vasutasfeleség vett részt. A tanfolyam ideje alatt ismeretterjesztő előadásban is részesültek az asszonyok.*

— **Politikai oktatás.** A miskolci vontatási főnökségen az elmúlt hetekben fejeződött be a politikai oktatás. A különböző oktatási formákon összesen 880 hallgató vett részt. A legaktívabbakat könyvjutalomban részesítették.

— *NYELVTANFOLYAM. Rajka állomás hamarosan magyar—csehszlovák közös határállomás lesz. Ezért nélkülözhetetlen, hogy az ott dolgozó vasutasok ismerjék a szlovák nyelvet. A nemrég befejeződött első tanfolyamon Lelkes László MÁV nyugdíjas vezetésével sikeresen vizsgáztak a részvevők.*

— *Gyarapodott az önkéntes véradók száma Debrecen állomáson.* A június első felében megrendezett kétnapos véradáson 152 vasutas, 45-tel több mint korábban, össszesen 54 liter vért adott.

— **Találkozó.** A MÁV Tisztképző Intézet 1924-ben végzett hallgatói július 3-án a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermének külön termében tartják ötvenéves találkozójukat. A találkozó szervezője: Keszthelyi Béla, 1025 Bp. II., Mandula u. 34.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti: a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest. VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest. 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

XXIII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. JÚLIUS 19.

NAPIRENDEN

a debreceni területi bizottság vezető és irányító tevékenysége

Szakszervezetünk elnöksége Debrecenben tartotta legutóbbi ülését

Szakszervezetünk elnöksége július 11-én *Debrecenben*, a Vasutasok Klubjában tartotta ülését. Jelen volt az ülésen *Bartha Árpádné*, a Hajdú megyei és *Tóth Géza*, a Szabolcs megyei SZMT titkára.

Az elnökség elsőnek a vasutas szakszervezet debreceni területi bizottságának vezető és irányító munkájáról készült jelentést vitatta meg. A jelentés a központi vezetőség osztályainak tapasztalatai alapján, átfogóan elemezte, majd a következtetések levonásával minősítette a testület, az apparátus tevékenységét.

A területi bizottság működési területe nagyrészt megegyezik a debreceni vasútigazgatóság területével. Az elnökség az értékelésnél figyelembe vette az igazgatóságnak a vasútüzem egészében elfoglalt fontos szerepét. *Különös tekintettel Záhony átrakókörzetének a külkereskedelemre és a népgazdaság egészére gyakorolt hatását.*

A központi vezetőség osztályai és az illetékes szervek megállapításai alapján az elnökség *a területi bizottság vezető és irányító munkáját úgy ítélte meg, hogy azt a fejlődés jellemzi.* Eredményeket értek el a felsőbb szervek célkitűzései, határozatai szervezésében és végrehajtásában. Az alapszervezetek irányításán keresztül széles körűen mozgósították a dolgozókat a politikai és gazdasági célkitűzések és feladatok végrehajtására. *Az illetékes szervekkel együttműködve tovább javították a dolgozók élet- és munkakörülményeit.* A jog- és hatáskörnek megfelelően látták el a dolgozók érdekvédelmét és érdekképviseletét. Erőfeszítései eredménnyel jártak a dolgozók kulturális nevelésében és szocialista tudatának fejlesztésében. Területükön tovább fejlődött a szervezeti élet, erősödött az üzemi és szakszervezeti demokrácia. Jó kezdeményezésekkel, a munkamódszerek fejlesztésével tovább emelték a vezetés színvonalát.

A fejlődés, az elért eredmények mellett az irányításban és a gyakorlati munkában tapasztalt formai, tartalmi fogyatékosságok megoldására *az elnökség több hasznos tanácsot, megszívlelendő javaslatot adott a területi bizottságnak.* Így például felhívta a figyelmet, hogy a területi bizottság munkáját úgy szervezze, hogy az apparátus és az alapszervek tevékenysége, a célkitűzések, határozatok végrehajtását, a dolgozók nagyobb csoportjait érintő és foglalkoztató kérdések sokrétű értékelését, elemzését szolgálják. Törekedjenek továbbá arra, hogy a határozatok és intézkedések az eddiginél konkrétabban, operatívabban irányuljanak az érdekek egyeztetésére, a jog- és hatáskörök következetes érvényesítésére, a szervező, mozgósító munkára, a dolgozók szocialista tudatának növelésére, az üzemi és a szakszervezeti demokrácia erősítésére.

A területi bizottság jog- és hatáskörét nagyobb politikai bátorsággal és következetességgel érvényesítse, *a jogszabályt és a szocialista erkölcsöt sértőkkel szemben kezdeményezzen felelősségrevonást.* A testület pedig követelje meg az apparátustól, hogy a határozatok végrehajtásának szervezésében, ellenőrzésében és a helyszíni segítségnyújtásban, továbbá az alapszervezetek munkájának értékelésében kerüljék a formalitást, s növeljék a munka hatékonyságát.

Felhívta az elnökség a területi bizottság figyelmét arra is, hogy *tegye élővé kapcsolatát és javítsa együttműködését a vasútigazgatósággal, a TB-titkárának és az igazgatóság vezetőjének rendszeresebb, érdemibb megbeszélései útján.* A területi bizottság és az apparátus erősítse tovább munkakapcsolatát az illetékes SZMT-kel, a csomóponti pártszervekkel. A szakszervezeti alapszervek munkájának javításához, a káderutánpótlás biztosításához, s a választások előkészítéséhez fokozottabban igényeljék a csomóponti pártszervezetek munkáját.

Javasolja az elnökség továbbá azt is, hogy a központi vezetőség osztályai — mindenekelőtt a közgazdasági osztály — a területi bizottság adottságai, sajátosságai, az ismert problémák, panaszok nagy száma és összetettsége figyelembevételével *az eddigieknél nyújtsanak hatékonyabb segítséget az apparátusnak.*

Az elnökség ezután megtárgyalta és elfogadta a központi vezetőség és az elnökség 1974. II. félévi munkatervét.

JÚNIUS 1-TŐL

Kétszáz forinttal emelték a családi pótlékot

Az év elején a *Magyar Vasutas* január 18-i és február 1-i számában már tájékoztattuk olvasóinkat a népesedéspolitikai határozat alapján módosított társadalombiztosítási rendelkezésekről, s a családi pótlék emeléséről is.

Mint ismeretes, *1974. június 1-től felemelték a kétgyermekesek családi pótlékát.* Ez azt jelenti, hogy az a dolgozó, aki két gyermek után jogosult családi pótlékra, a korábbi *400 Ft. helyett június hónapra már 600 Ft. családi pótlékot kapott.* Ezzel egyidejűleg azok a dolgozók, akik — egyedülállóságuk, gyermekük egészségi állapota vagy a családi pótlékra jogosult gyermekek számának egy főre csökkenése miatt — 1 gyermek után is jogosultak családi pótlékra. A határozat értelmében *június 1-től 200, illetve 290 Ft helyett 300 Ft családi pótlékot kapnak.*

Az említett családi pótlékra jogosult dolgozók a júniusi hónapra járó családi pótlékot már felemelt összegben kapják kézhez.

Együttélő és mindketten családi pótlékra jogosult szülők esetében a családi pótlékot 1974. május 31-ig általában az apa jogán kellett megállapítani. A június 1-ével életbe lépett rendelkezés szerint *a családi pótlékot annak a szülőnek jogán kell megállapítani, aki arra magasabb összegben jogosult.*

Tisztavatás a Szőnyi úton



Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója dr. Kun Dezső kíséretében elhalad az avatásra felsorakozott egységek előtt. (Tudósítás az 5. oldalon)

(Laczkó Ildikó felvétele)

Kitüntetések a 24. vasutasnap alkalmából

A 24. vasutasnap alkalmából a vasúti munkában kimagasló eredményt elért dolgozók kitüntetésére július 13-án szombaton délelőtt került sor a Nyugati pályaudvar Utaselátó Éttermében. Az ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedési minisztériumi államtitkár, *Szabó Antal* főtitkár, *Urbán Lajos* a MÁV vezérigazgatója, *Győrfi József* az MSZMP KB munkatársa és *Gábor Zoltán* a KPM -pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget *Urbán Lajos* nyitotta meg, majd *Rödönyi Károly* mondott rövid beszédet. Bevezetőjében kiemelte, hogy a vasút az utóbbi években mind eredményesebben elégíti ki a vele szemben támasztott szállítási igényeket. Ezért elsősorban a vasutasokat, a külföldi szolgálati ágak dolgozóit illeti dícséret.

A miniszter a továbbiakban arról beszélt, hogy a vasúti szolgálat a rohamosan fejlődő technika ellenére sem tartozik a könnyű foglalkozások közé. Nehéz és felelősségteljes feladat vasutasnak lenni bármilyen beosztásban — hangsúlyozta —, mégis *aki egyszer megszerette és hivatásának tekinti a vasútat, az nem vágyik el más munkaterületekre.* A miniszter végezetül köszönetét fejezte ki azoknak, akik eredményes munkájukkal kiérdemelték, hogy a 24. vasutasnap alkalmából kitüntetésben részesültek. Rajtuk keresztül köszönetet mondott az egész vasutasságnak, a vasutas édesanyáknak és feleségeiknek, akik hűséggel vállalják és viselik szeretteik hivatását.



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kitüntetéseket.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Rödönyi Károly beszéde után átadta a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* és a *Kiváló Vasutas* kitüntetéseket.

(Folytatás a 2. oldalon.)

Az első félévben

63 millió tonna árut szállított a vasút

Az első félévben mind a személy, mind az áruszállítást az igények eddig nem tapasztalt növekedése jellemezte. A MÁV vonalain az első félévi személyszállítási teljesítmény utas-főben kifejezve *179 millió 450 ezer volt.* Ez a tervezettnél 0,6 százalékkal, míg a bázisidőszakhoz viszonyítva 0.8 százalékkal volt kevesebb. Lényegesen kedvezőbb az átlagos távolság alakulására is jellemző utaskilométer-teljesítmény, *amely a tervezettet 4,1 százalékkal, a bázisidőszakot pedig 4,2 százalékkal haladta meg.* Az elmúlt időszakban különösen erőteljes volt a nemzetközi utasforgalom emelkedése.

A jó teljesítmények mellett sajnos

a személyszállítás minőségére jellemző néhány fontosabb mutató nem a várakozásnak megfelelően alakult.

A késetten közlekedő személyszállító vonatok részaránya féléves szinten a bázisidőszakban elért *2,2 százalékról 2,5 százalékra, a késési idő pedig 24,7 percről 26,5 percre emelkedett a hálózaton.* Továbbra is kedvező viszont az átlagos utazási sebesség alakulása, amely a bázisidőszakhoz viszonyítva 36,6 km/óráról 37,6 km/órára nőtt.

Az áruszállításnál a fuvarozási igény januártól kezdve igen nagy. Ennek, s a szállítási munka mögött rejlő erőfeszítések következménye, hogy

a vasút 1974 első felében közel 63 millió tonna árut szállított.

Ez a teljesítmény a tervelőirányzatnál *7,7 százalékkal, a bázisidőszaknál 7,9 százalékkal több.*

A növekedés elsősorban a a nemzetközi szállításokat jellemezte. *Az import-forgalom volumene közel 16 százalékkal, a tranzit- és export-forgalom 15 százalékkal, illetve 13 százalékkal emelkedett a bázisidőszakhoz viszonyítva.* A belföldi forgalomnál a szállítás növekedése mintegy 4 százalékos.

A fontosabb árufélességek közül továbbra is az építőipari alapanyagok és műtrágyaszállítások mennyisége emelkedett. Ezek közül a félév utolsó hónapjában a cementszállítások volumene közel 18 százalékkal, a műtrágyaszállítások volumene mintegy 43 százalékkal haladta meg a bázisidőszakot.

Az áruszállításra jellemző műszaki-gazdasági mutatók közül, féléves szinten

a teherkocsik statikus terhelése közel 3 százalékkal, a tehervonatok átlagos terhelése 1 százalékkal emelkedett a bázishoz képest.

Különösen jó a teherkocsik átlagos napi termelékenységének alakulása, ahol a növekedés 5 százalékos az előző évihez viszonyítva.

A rendkívül nagy szállítási igény a félév során, *május és június hónapokban, szállítási zavarokat okozott.* Az üzemvitel nehézségeit fokozták a határállomásokon keletkezett torlódások, amelyek jelentősen zavarták a belső forgalom lebonyolítását. Ennek következtében

elégtelenül alakult a forgalom lebonyolítása, s egyes esetekben a fuvarozási igények kielégítése is késedelmet szenvedett.

A kocsifordulló-idő például júniusban döntően a vonatközlekedési zavarok, gépre várások, vonatácsorgás, vonatfeloszlatások növekvő tendenciájának következményeként, mintegy 10 százalékkal emelkedett, tehát igen kedvezőtlenül alakult.

A forgalom lebonyolításában jelentkező átmeneti zavarok azonban nem kisebbítik a vasutasdolgozók munkáját. *A vasút az első félévben csúcsteljesítményt ért el, amely döntően meghatározhatja éves eredményeinket.* Az elkövetkezendő időszakban azonban a szállítási igények még tovább fokozódnak, szoros összefüggésben a mezőgazdasági szállítások belépésével. Szállítási kapacitásunk kihasználásánál

változatlanul alapvetően fontos az átmeneti zavarok gyors kiküszöbölése,

a feszültségek feloldása, a fuvaroztatókkal, társvasutakkal való kapcsolat javítása.

Nem utolsósorban törekedni kell az irányítás, területi vezetés és végrehajtás szoros összhangon alapuló együttműködésének biztosítására, tekintettel arra, hogy a szállításban beálló torlódások kihatásai csak költséges és felesleges többletmunka árán küszöbölhetők ki.

A PÉCSI DÖNTŐN ELSŐ:

a nagykanizsai blokkmesteri szakasz Dózsa György brigádja

Június 27-én rendezték meg a *pécsi igazgatóságon* a szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének területi döntőjét. Az elődöntők során legjobb eredményt elért 5 brigád mérte össze tudását.

A zsüriben az igazgatóság osztályvezetői, valamint a területi bizottság képviselői foglaltak helyet. Meg kell mondani, nem volt könnyű dolguk, mert a kiélezett küzdelemben minden pont rendkívüli jelentőséggel esett latba. A részvevők alapos felkészültségről tettek tanúbizonyságot.

A vetélkedőből minimális, mindössze egy pont előnnyel a nagykanizsai blokkmesteri szakasz *Dózsa György* brigádja került az első helyre, 2. a kaposvári szertár *Gagarin* brigádja, 3. Fonyód állomás *kereskedelmi brigádja*, 4. a dombóvári építési főnökség *KISZ-brigádja* és 5 a pécsi vontatási főnökség *„Régi forrás"* brigádja.

A vetélkedőn részt vett a debreceni igazgatóság képviseletében két szocialista brigádtag is.

MUNKÁSPORTRÉ

Negyedszázada a vasútépítésnél



A kemény vasútépítő munka, a tűző nap, a szikkasztó szél, barnára cserezte *Ugri Mihály* felvigyázó, előmunkás bőrét. A tiszta tekintetből őszinteség árad. Elbeszéléséből egy gazdag tartalommal teli munkásélet tárul elénk.

Ugri Mihály 1949-ben kezdte a vasútnál a munkát és *1957-től a MÁV Szentesi Építési Főnökség* dolgozója. Évek teltek el a hagyományos embernyűvő, nehéz fizikai munkával, a krampácsolással. Járták az országot, ahová a munka szólította őket. *A szállás falusi kocsmákban, pajtákban volt. Pihenésre a földreszórt szalma szolgált.* Volt olyan év, amikor 12 munkahelyen dolgoztak egy évben, távol a családtól.

Ma sem leányálom a pályamunkás élete, de össze sem hasonlítható a helyzete a régi mostoha körülményekkel. Egyre jobb a szociális ellátottság. A jól felszerelt munkásszállásokon kész vágánymezőket szállítanak.

— *Lassan, de változik a munkások szemlélete is* — mondja Ugri Mihály. — *Egyre többen látják a munka értelmét és összefüggését. Egy-egy munkafolyamat során sokasodnak a jobbnál jobb hasznosítható vélemények.*

Ugri Mihály és munkacsapata a munka szocialista tartalmát a brigádmozgalomban találta meg. Amikor az első szocialista brigádszerződést kötötték, akkor vették fel a *Zalka Máté* nevet. 1974-ben brigádéletük a kilencedik évébe lépett és május elsején kapták meg az ezüskoszorús fokozatot.

— *Egyik fő feladatunknak tartjuk az emberek tudatformálását, a tulajdonosi szemlélet kialakítását, az egyéni és a csoportérdek kapcsolódásának a megértését* — folytatta —. A vasútépítéshez a nyers munkaerő zöme a mezőgazdaságból jött, ahol a kötetlen munkaidőhöz szoktak. A szocialista brigád keretében formálódtak hozzá az üzemi munkakörülmények között folyó munkához és a munkafegyelemhez. Én a világot, hazánk szocialista fejlődését és a társadalom életét a vasútépítő munkások köréből szemléltem. Ebből a körből nem kívánok kilépni. *Ha újra húszéves lennék, újra itt kezdeném.*

Ugri Mihály előmunkás, megbecsült dolgozója a szentesi építési főnökségnek. 25 éves jubileumi jutalmával csaknem egy időben kapta meg a *Munka Érdemrend* ezüst fokozatát. A magas kitüntetés új erőforrás számára. Ugri Mihály és a hozzá hasonló hűséges vasutas dolgozók olyanok, mint a jó kovász, amely új kenyeret érlel.

Fegyi

Kitüntetések a 24. vasutasnap alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról)

A közlekedés- és postaügyi miniszter a 24. vasutasnap alkalmából, kiemelkedő munkájuk elismeréséül a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Bessenyei Gábor, KNEB Építési és Közl. Főoszt.; dr. Gróf József főtan., Utasellátó V.; Hegedüs József, Borsodi Ércelőkészítő Mű.; dr. Holló Lajos igazg., Vas. Főoszt. 1. Szakoszt.; Pauliovits József főfelügy., MÁV Északi Osztószertárfőn.; Szabó Károly főell., MÁV Hídép. Főn.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Anda Tivadar tan., Dunakeszi Jj. Ü.; Bedy Zoltán mérnök tan., Celldömölk Ép. Főn.; Benedek Mihály ell., Debrecen. Ép. Főn.; Baranyai István műsz. főfelügy., Székesfehérvár, Pft. Főn.; Brezsnyik Pál műsz. főell., Biatorbágy Vill. Vonalfelügy.; Csaba Mihály főfelügy., Balassagyarmat Szertárfőn.; Czink József műsz. főtan., Veszprém Vont. Főn.; Darabos Ferenc műsz. főell., Kaposvár Vont. Főn.; Deák Zoltán főtan., Debrecen Vasútig., Dóra József felvigy., Bp. Terézv. Pft. Főn.; Driszku István ell., Záhony áll.; Erdélyi Vilmos műsz. főfelügy., Hatvan Vont. Főn.; Erdősi József műsz. főell., Vác Vont. Főn.; Farkas Gábor felvigy., Pápa Pft. Főn.; Fazekas Ferenc főell., Balparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; Fehér János műsz. felügy., Miskolc Pft. Főn.; Földi Béla műsz. főfelügy., Debrecen Bizt. ber. Fennt. Főn., Garaba István főfelügy., Bp. Vasútig.; Gánes Lajos felvigy., Szombathely áll.; Geiger János főfelügy., Szeged Vasútig.; Gergye Vilmos főfelügy., Szombathely Vasútig.; Gönczi Lászlóné ell., Nyíregyháza Vont. Főn.; Havasi Lajos főell., Tata áll.; Hódosi István felvigy., MÁV Építési Géptelep Főn.; Hódosi István főell., Dombóvár áll., Holczer Ferenc felügy., Északi Jj. Ü.; Horváth József főell., Szombathely Jj. Ü.; Huszti Béla munkás, Bp. Nyugati pu.; János Balázs főell., Dorog áll.; Juhász Béla főfelügy., Landler Jenő Jj. Ü.; Kálii Ferenc mérnök tan., MÁV Építőgépjav. Ü. Jászkisér; Kelemen Béla főell., Debrecen Jj. Ü.; Kiss Imre ell., Szolnok Jj. Ü.; Korcsmáros Ferenc ell., Debrecen áll.; dr. Kostya Györgyné főfelügy., BVKH; Körmendi József műsz. főint., MÁV Ép. Főn. Dombóvár; Kuczik Béla főfelügy., Miskolc Vasútig.; Kühár Lászlóné ell., Kecskemét áll.; Lendvai László ell., Északi Jj. Ü.; Lenkovics Ferenc felvigy., Nagykanizsa Szertárfőn.; Lévárdi József főfelügy., Vas Főoszt. 2. szakoszt.; Lóki Béla mérnök tan., Szentes Vont. Főn.; Lux András főell., MÁV Szentesi Ép. Főn. Gépáll. Szeged-Rókus; Machát Sándor műsz. főell., Debrecen Vont. Főn.; Maczkó Lajosné ell., Putnok áll.; Marótl János műsz. felügy., Szeged, Pft. Főn., Marsi András felvigy., Békéscsaba áll.; Mátyus József felvigy., Debrecen Szertárfőn.; Mikolai Lajos műsz. főint., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Mohácsi József műsz. főell., Szajol Vill. Vonalfelügy.; dr. Nagy Imre főorvos tan., MÁV Ter. Egészségügyi Közp. Debrecen; Németh László műsz. főell., Cegléd Vont. Főn.; Nyeste István mérnök főtan., Miskolc Jj. Ü.; Papp András műsz. felügy., Székesfehérvár Jj. Ü.; dr. Párkányi Ferenc főtan., Pécsi Vasútig.; Pere János főell., Rákosszentmihály áll.; Pócsik István műsz. főell., Miskolc Vont. Főn.; Rostás János felvigy., Pécsbánya-rendező áll., Sápi Pál mérnök főtan., MÁV Tervező Int.; Szabó János főfelügy., Kazincbarcika áll.; Szabó Sándor segédfelvigy., Celldömölk áll.; Szarka Gyula ell., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Szebenyi Imre felvigy., Berente áll.; Szél András műsz. főfelügy., Debrecen Vasútig.; Szilágyi István műsz. főfelügy., Bp. Ép. Főn.; Szuchovszky Ernő főint., Orsz. Anyag- és Árhivatal; Szűcs Zoltán főig. Vas. Főoszt.; Tellér Sándor főfelügy., Hatvan áll.; Tóth István felvigy., Bp. Keleti pu.; Tóth József műsz. felügy., Bizt. ber. Fennt. Főn. Szombathely; Tuli Lajos főell., MÁV Kórház Bp.; Turi Antal főell., Kecskemét Vont. Főn.; Vincze János műsz. felvigy., Dombóvár Vont. Főn.; Viola István int., Vas. Szakszerv. Ter. Biz. Pécs; Viszt István főell., Pécs áll.; Vona János műsz. főfelügy., Kisújszállás Pft. Főn

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Babka Tibor felvigy., Szentes áll.; Badovszki Béla főell., Diósgyőr Vasgyár áll.; Bagdi Sándor ell., Tokod áll.; Balatoni Károly felügy., MÁV Magasép. Főn.; Bara Ferenc főell., Lábatlan áll.; Bereczky István műsz. főfelügy., Miskolc Pft. Főn.; Berekszászi László műsz. főint., MÁV Gépesített Rakod. Főn. Záhony; Bernáth Lajos ell., Miskolc Jj. Ü.; Berényi György műsz. felügy., Mátészalka Pft. Főn.; Bércesi Ferenc főell., Bp. Nyugati Kocsiszolg. Főn.; Borsos Ferenc műsz. főell., Zalaegerszeg Vont. Főn.; Bugyi Károly segédfelvigy., Abony áll.; Bunda László főell., Miskolc Vont. Főn.; Czainkó Lajos felügy., Zalaegerszeg áll.; Czidor András főint., Záhony Átrakó Körzeti áll.; Csupor Kálmán főell., Veszprém áll.; Dallos Ferenc ell., Balparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; Dobos István főfelügy., Gödöllő áll.; özv. Dósa Antalné munkás, MÁV Házkez. Főn.; Enyedi Béláné segédell., Záhony Vont. Főn., Erdei Béla műsz. főfelügy., Debrecen Deli Pft. Főn.; Ézsiás Sándor főfelügy., Bp. Keleti áll.; Farkas Kálmán főell., Kisújszállás Pft. Főn.; Forgó B. István felvigy., Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn.; Gajer Ferencné mérnök főint., Vasúti Tud. Kutató Int.; Galló Sándorné főfelügy., Bp. Vasútig.; Gáletics Márián főell., Murakeresztúr áll.; Gyenizse Lajos felvigy., Kiskunhalas Pft. Főn.; Gyurkó István segédfelvigy., Kispest áll.; Hangos László mérnök főtan., Szeged Vasútig.; Hankó Pálné főell., Békéscsaba Szertárfőn.; Házlinger Ferenc ell., Kaposvár Pft. Főn.; Horváth Lászlóné főint., Szombathelyi MÁV Napközi Otthon; Jaskó Gyula műsz. ell., Sárospatak Vont. Főn.; Jaczkó József ell., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Joó István felvigy., Szolnok áll.; Katona Ferenc műsz. ell., Bp. Keleti Vont. Főn.; Katona Mihály segédell., Jobbparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; Kántor Zoltán ell., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Kercsó István főfelügy., Pestlőrinc áll.; Kenyeres József felvigy., Szabadbattyán áll.; Kerek Imréné ell., Debrecen Jj. Ü.; dr. Kerékgyártó László főtan., Vasútegészs. Ig.; Kiss János segédfelvigy., Püspökladány áll., Kiss József főint., Záhony Szertárfőn.; Kiss Pál mérnök főtan., Vas. Főoszt. Vasútüzem Bizt. Önálló Oszt.; Kiss Sándor műsz. int., Debrecen Ép. Főn.: Kismihók Sándorné felvigy., Landler Jenő Osztószertár; Kontor Imre felvigy., Tapolca Pft. Főn.; Kovács Gyula ell., Miskolc, Tiszai pu.; Kovács Sándor műsz. főint., Vesztő Vont. Főn., Kréger János ell., Székesfehérvári Jj. Ü.; Labancz Andor főell., Ózd áll.; Lutter Lajos műsz. segédell., Szerencs Vont. Főn.; Magyar Béláné főell., Szolnok Vont. Főn.; Maisztorovics József főell., Bizt. ber. Fennt. Főn. Pécs; Major Mihály felvigy., Orosztány áll.; Majoros Boldizsár felvigy., Bp. Józsefváros Pft. Főn.; Mányi Imre műsz. főell., Debrecen Vont. Főn.; Márton István segédtiszt, Vasutas Szakszerv.; Medgyesi János főint., MÁV Szállítmányozási Iroda; Mezei László munkás. Szolnok Szertárfőn.; Meretecki Imre munkás. Miskolc Gömöri pu.; Midling Márton főell., MÁV Gépjav. Ü. Bp.; Molnár Andor főfelügy., Komárom áll., Mózes Béla int., Fonyód áll.; Nagy Imre főint., Füzesabony áll.; Nagy Istvánné főint., Debrecen Vasútig.; Nagy Károlyné mérnök tan., Vas. Főoszt. Nemzetközi Önálló Oszt.; Nagy László főfelügy., Szeged Vasútig.; Nagy Sándor főell., Miskolci Fp. Főn.; Németh Sándor műsz. főell., Pécs Vont. Főn.; Németi Béla felvigy., Záhony Pft. Főn.; Nyíri János ell., Dunakeszi Jj. Ü.; Orbán Mihály mérnök tan., Bp. Krisztinav. Pft.; Orosházi István főell.; Bp. Ter. Egészségügyi Közp.; Ozsvárt Pál felvigy., Somosköújfalu áll.; Papp András felvigy., Szolnok Pft. Főn.; Papp László segédell., Hámán Kató Szertárfőn.; Pataki Sándor műsz. főell., Szombathely Vont. Főn.; Pinczés Ferenc főfelügy., Debrecen Számvit. Főn.; Pintér Béla főfelügy., Szolnok MÁV Kórház; Poór Tibor főell., TBÉF Bp.; Puskás Sándor műsz. főell., Győri Pft. Főn., Pusztai László ell., Dunakeszi Jj. Ü.; Rinkó Károly főell., Közp. Felépítm. vizsg. Főn. Bp.; Rózsa Lukács főell., Bizt. ber. Fennt. Főn. Debrecen; Sasinszki Lászlóné főfelügy., Bp. Keleti pu. Villamosfennt. Főn.; Sándor János mérnök főtiszt, Szolnok Jj. Ü.; Sásdi Gyula felvigy. Szombathely Pft. Főn.; Sárosi József felvigy., Gyoma áll.; Sárvári János főell., Nagykanizsa Pft. Főn.; Seben Péter főell., Landler Jenő Jj. Ü.; dr. Simándi István tan., Szeged Vasútig.; dr. Sipos Ferenc főtan., Pécs Vasútig.; Sohler Béla mérnök főint., Gyöngyösi Kitérőgyártó Ü.; Such András műsz. főell., Északi Jj. Ü.; Szabadi József műsz. felvigy., Kaposvári Vont. Főn.: Szalai Ferenc ell., Szombathely Jj. Ü.; Szalai József ell., Celldömölk Vont. Főn.; Szele Györgyné főint., Szombathely Számvit. Főn.; Szilágyi Ferenc főell., Mátészalka áll.; Szórádi Ervin mérnök tan.; Vas. Főoszt. 7. Szakoszt.; Szőllősi Tóth Illés főell., Bp. Keleti pu. Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Sztarek Géza főell., Bp. Krisztinav. Pft. Főn.; Takács Ferenc ell., Északi Jj. Ü.; Tarján Imre ell., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Támer József műsz. főint., Szekszárdi Pft. Főn.; Téli János főell., Veszprém Szertárfőn.; Tihanyi István műsz. főell., Bp. Ferencv. Vont. Főn.; Tordai Sándor műsz. főell., Sopron Vont. Főn.; Tóth Dezsőné segédfelvigy., Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn.; Tóth Gábor felügy., Debrecen Vasútig.; Tóth János főint., Kiskunfélegyháza áll.; Törköly János ell., Nyíregyháza áll.; Török Anna felvigy., Bp. Ferencv. Pft. Főn.; Urbán Ferencné segédell., Novajidrány áll.; Urbán László mérnök főint., MÁV Járműjavíp., Üzemszerv., Munkaszerv. és Techn. Iroda; Varga Ferenc műsz. főell., Szeged Bizt. ber. Fennt. Főn.; Varga József ell., Rákos Vont. Főn.; Vágvölgyi Gyula ell., Szolnok Jj. Ü.; Városszegi Tiborné munkás, Nagykanizsa Vont. Főn.; Vereczki Jenőné tan., Vas. Főoszt. Munkaügyi és Szoc. pol. Szakoszt.; Végh Benő műsz. főell., Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Vitális Imre segédell., Dunaújváros áll.; Vitári István int., Nagykanizsa áll.; Zakar Béla ell., Bp. Épületfennt. Főn.; Zámbó Zoltán ell., Celldömölk áll., Zsolnai Béla segédell., Landler Jenő Jj. Ü.

MIT ÍRNAK RÓLUNK?

DIÓSJENŐI SZOCIALISTA BRIGÁD — EGY KALAUZ PORTRÉJA — EREDMÉNYES NYELVTANULÁS — VÉRADÓK

Vasutasok példaadó szolgálatáról, helytállásáról szólnak az itt következő írások, amelyeket a megyei lapok MAV-ról szóló híradásaiból válogattunk.

NÓGRÁD

„A diósjenői vasútállomás dolgozóinak száma tizenöt. A kollektíva az év elején szocialista brigádot alakított. Található a brigád tagjai között munkásőr, önkéntes rendőr, szakszervezeti és műhelybizottsági tag, propagandista és párttitkár. Az állomás dolgozói jelentős áruforgalom, *havonta mintegy 1400—1600 átmenő kocsi továbbításában vesznek részt.* A brigád tagjainak nem könnyű a helyzete, mivel kétharmad részük távolabbról jár szolgálatba. Ettől függetlenül a szocialista brigád megalakulása óta igyekeznek a hármas jelszó követelményeinek megfelelni, melyet bizonyít az is, hogy az éves vállalásukat időarányosan teljesítették.

Vállalásukban szerepel a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetése, valamint az időszakos vizsgákra való felkészülés és a fiatalabb dolgozók szakmai segítése. A brigád tagjai vállalták továbbá, hogy egyenként *tíz-tíz társadalmi munkaórát dolgoznak az állomás épületének és környékének csinosításában, parkosításában.* Ebből az első negyedévben már 43 órát teljesítettek.

NÉPÚJSÁG

Az *Eger—Füzesabony* között közlekedő személyvonatok egyik kalauzáról, *Karanyicz Lászlóról* közöl érdekes írást a Heves megyei Népújság Ebből idézünk:

„Ezen a százéves vonalon huszonegy esztendeje utazik Karanyicz László jegyvizsgáló. Tizennyolc éves korában került a vasúthoz. Először tehervonati fékező volt, s 1959-től jegyvizsgáló. Főként ezen és az eger—putnoki vonalon jár. Emberek között vagyok — mondja —, ez tölti ki az életemet. Sokféle utas van. Nyugodt, vagy fáradt, aki megkér, hogy költsem fel ezen és ezen az állomáson. Ideges, aki kétszer megkérdezi, hogy ez-e az egri vonat? (Aztán a biztonság kedvéért még a kollégámat is megkérdezi.) A még idegesebb, összerezzen, amikor kérem a jegyét, és persze, hogy nem találja. Ilyenkor megnyugtatom, s csak előkerül az a jegy. Rendszerint ott van a kezében... Van, hogy bírságolni kell: *rongálásért — ezeket nem szeretem.*

ÉSZAKMAGYARORSZÁG

„A miskolci igazgatóság területén igen eredményes a nyelvoktatás. A határállomásokon, illetve a nemzetközi gyors- és távolsági személyvonatokon dolgozó vasutasok közül sokan tanulnak oroszul, szlovákul és németül. *Bánrévén* 27-en, *Hidasnémetiben* 23-an, a *Sátoraljaújhely* állomáson pedig 27-en tanulják a szlovák nyelvet.

A *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* 32-en tanulnak németül, az igazgatóságon pedig két csoportban 42-en oroszul. A hallgatók közül egyébként három már jelentkeztek a középfokú nyelvvizsgára."

HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ

„A debreceni igazgatóságon nemrégen üzemi, munkahelyi *véradónapot rendeztek.* Az igazgatóság vöröskereszt-szervezete a párt-, a gazdasági és a szakszervezeti vezetés támogatásával a szocialista brigádok tagjai segítségével sikeres véradást szervezett az igazgatóság központjában. *A véradáson 150 vasutas — köztük 42 nő — adott vért.* 69-en először vettek részt véradáson.

A napokban véradónapot tartottak a *MÁV Építési Főnökség Debrecen, Wesselényi utca 6. szám alatti helyiségében is.* A véradáson 221 dolgozó vett részt, s összesen *72 liter vért adtak.* A vöröskeresztes alapszervezet vezetősége a szakszervezeti bizottsággal együttesen minden 50. véradónak ajándékot nyújtott át. A véradók többsége szocialista brigádtag volt. Adtak vért többszörös véradók, s nagy számban voltak, akik most adtak először vért."

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Nyelvvizsga után:

Kéthetes üdülés a Szovjetunióban

Sikeres vizsgát tett orosz nyelvből az egy évvel ezelőtt elkezdett alap-, illetve középfokú tanfolyam elvégzése után 22 vasutas, akik részben *a Miskolc-Tiszai pályaudvaron, másrészt* a miskolci vasútigazgatóságon dolgoznak. A vizsgát követő napon az MSZBT Központi *Gorkij Nyelviskolájának* Borsod megyei tagozata orosz nyelvű versenyt rendezett. A népes mezőnyben — sok más üzem dolgozóit megelőzve — a vasútigazgatóság kereskedelmi osztályán dolgozó *Barta Imre* szerezte meg az első helyezést. Jutalma: *kéthetes díjtalan üdülés a Szovjetunióban.*

Barta Imre fiatal vasutas, a *Zrínyi Miklós* szocialista brigád tagja. Nemcsak az orosz nyelv tanulásában, hanem szakvonali munkájában is a legjobbak közé tartozik. Minden érdekli, ezzel függ össze, hogy ő és brigádbeli társai 1005 forint értékű könyvet vásároltak legutóbb az ünnepi könyvhét alkalmával.

Gondolatok az oktatási év után

Az 1973—74. évi szakszervezeti politikai oktatás eredményei mind tartalmi, mind a résztvevők szempontjából fejlődésről tanúskodnak. Az eredmények elérésében az alapszervezetek jó munkája tükröződik.

Az időben megkezdett előkészítő és szervező munka hatására a dolgozók arra a tanfolyamra jelentkezhettek, amely igényüknek megfelelt. *A bizalmiak, s a szocialista brigádvezetők aktívan kapcsolódtak a szervezésbe. Ennek köszönhető, hogy az előző évinél 78-cal több tanfolyam indult, a hallgatók száma pedig 3374 fővel volt több.* Ami ennél is örvendetesebb: a foglalkozásokon való megjelenés elérte a 85 százalékot. A számok azt is mutatják, hogy az összdolgozók 27 százaléka kapcsolódott be ebbe a jelentős oktatási formába.

Mi a siker forrása?

Elsősorban az, hogy az oktatásban való részvételre jelentkezőknek biztosított volt a választás lehetősége. Már a szervezéskor ismerték a tematikát, el tudták magukban dönteni, melyek azok a témák, amelyek legjobban érdeklik őket.

Jelentősen hozzájárult a sikerhez *a propagandisták jó munkája.* Széles körű témaismeretükkel, politikai képzettségükkel tekintélyt vívtak ki maguknak. Nem véletlen, hogy egyes csoportok ragaszkodtak a propagandistájukhoz. Legtöbbjük már évek óta vállalja ezt a megbízatást. *Jól képzettek, megfelelő tapasztalattal rendelkeznek,* iskolai végzettségük szintje évről évre emelkedik. Sokuknál szenvedéllyé vált a propagandista tevékenység.

A gazdasági vezetők közül sokan átérezték a politikai oktatás fontosságát, *a munkára, a munkafegyelemre nevelő, jótékony hatását.* Számos helyen a vezetők személyes példamutatásról tettek tanúságot, amikor maguk is propagandistamegbízatást vállaltak.

A szakszervezeti bizottságok is felelősségteljesen foglalkoztak a szakszervezeti politikai oktatással. Jó kapcsolatot építettek ki a propagandistákkal és állandóan figyelemmel kísérték a tanfolyamokat.

A foglalkozásokon a legnagyobb aktivitást azok a témák váltották ki, amelyek a dolgozókat közvetve, vagy közvetlenül érintették. *Az évek során növekedett a hallgatók politikai tájékozottsága, erősödött bizalmuk társadali rendünk iránt.* Ez elsősorban annak köszönhető, hogy az egyes témakörök jól igazodtak a napi problémákhoz, a gyakorlati élethez, a napirenden levő gazdasági és politikai feladatokhoz.

A tapasztalatok azt igazolják, hogy a szakszervezeti politikai oktatás vasutas dolgozóink körében nagy népszerűségre tett szert, s e népszerűség reméljük, a következő oktatási évben még tovább fokozódik.

T. B.

SZEGEDI MÉRLEG

771 bizalmi részesült továbbképzésben

Az elmúlt oktatási évben szakszervezetünk szegedi területi bizottságához tartozó bizalmiak részére összesen 65 tanfolyamot indítottak, s ezeken a tanfolyamokon *771 bizalmi részesült továbbképzésben.* A reszortosok 50 tanfolyamán 444-en tanultak. Bentlakásos, 1—3 hétig tartó szakszervezeti iskolát 166 vasutas végzett.

Szakszervezeti politikai tanfolyamot 138 szolgálati helyen tartottak, s az itt működő 175 tanfolyamnak 3632 hallgatója volt. (Közülük 692 nő dolgozó.)

A felsorolt tanfolyamokat 184 propagandista vezette, s jó felkészültségüknek is része volt abban, hogy a szakszervezeti oktatásban ez alkalommal 140-nel többen vettek részt, mint az 1972/73-as oktatási évben.

A következő évre a felkészülés ismét jó ütemben, a területi bizottság intézkedési tervének megfelelően halad.

Sziládi Sándor

A rohamosan korszerűsödő vasútnak képzett szakemberekre van szüksége

Húszan szólaltak fel a budapesti igazgatóság ifjúsági parlamentjén

Őszinteség, bátor szókimondás, a közös gondok megoldásának keresése jellemezte a budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó fiatalok ifjúsági parlamentjét. A MÁV távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség *Tatai úti* kultúrtermében június 25-én megtartott tanácskozáson 68 szolgálati hely, 190 küldötte vett részt. A fiatalok körében megjelent vezetők közül az elnökségben foglalt helyet *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára; *Tóth János* vasútigazgató; *Rimóczi László*, a vasúti főosztály munkaügyi, és szociálpolitikai szakosztályának vezetője; *Rékasi István*, a szakszervezet budapesti területi bizottságának titkára; *Pady Géza*, az igazgatósági pártbizottság titkára.

A mérce magas

A tanácskozást *Velkei Sarolta, Cegléd* állomás fiatal üzemgazdásza nyitotta meg. Ezt követően *Tóth János*, az igazgatóság vezetője számolt be a fiatalok tevékeny közreműködésével elért gazdasági eredményekről, és elégedetten szólt az 1971-ben jóváhagyott ifjúsági törvény végrehajtásáról, az eddigi tapasztalatokról. *„A mérce magas, a korszerűsödő vasút egyre képzettebb dolgozókat igényel"* — mondotta, s további helytállásra, tanulásra buzdította a fiatalokat. Többek között hivatkozott arra, hogy a felmérések szerint 600 harminc éven aluli dolgozónak nincs még az általános iskolai végzettsége.

Ezután *Rékasi István*, a területi bizottság titkára beszélt a fiatalok küldötteihez. Méltatta az intézkedési tervet, amely az ifjúság élet- és munkakörülményeinek további javítását szolgálja. Az intézkedési terv végrehajtása során még szélesebb kapcsolat alakult ki a szakszervezet és a KISZ-fiatalok között. *Kérte a jelenlévőket, hogy harcoljanak a tanulást lebecsülő nézetek ellen,* majd beszámolt az eddig megtartott ifjúsági parlamentek kedvező tapasztalatairól, az elhangzott javaslatok megvalósulásáról.

Szó esett arról is, hogy az igazgatóság területén az utóbbi időben 15 fiatal részesült kormánykitüntetésben, 6 fiatal Kiváló, illetve Érdemes vasutas kitüntetést kapott, tizenhatan miniszteri, vagy vezérigazgatói elismeréssel büszkélkedhetnek, 221-en pedig Kiváló dolgozó kitüntetést szereztek. A 283 vezetői beosztás 9 százalékát szintén fiatalok töltik be.

A hat órán át tartó tanácskozáson *húsz felszólalás hangzott el*, ezenkívül nyolcan írásban adták be véleményüket, illetve kérésüket, javaslatukat. A felszólalók — szinte valamennyien — beszámoltak a munkahelyi gondokról, az elért eredményekről, s nyíltan feltárták a nehézségeket, mind a munkával, tanulással, mind a bérezéssel, szociális ellátottsággal kapcsolatban.

Mészöly Ferenc, a Déli-pályaudvar KISZ-bizottságának titkára szólt elsőként a küldöttek közül. Vázolta például, hogy milyen kellemetlen helyzetet teremt a pályafenntartási szakmunkások viszonylag alacsonyabb bérezése. A Déliben is: villanyszerelők hagyták ott a pft-főnökséget, mert a villamosfenntartási főnökségnél 2—3 forinttal magasabb órabért kaptak.

KISZ-szervezetek vednökségi vállalása

Lázár József, a MÁV Magasépítési Főnökség 350 fiataljának képviseletében szólalt fel, s az idei intézkedési terv egyik kedvező célkitűzéseként említette, hogy az állami oktatásban jó eredményt elért fiatalokat anyagi elismerésben részesítik. *Bejelentette, hogy a főnökség fiataljai védnökséget vállaltak a biatorbágyi KISZ-tábor felett.*

Hanka Elek Szolnok állomás küldötte is hasonló bejelentést tett: *a KISZ-szervezet védnökségével parkosítják az új felvételi épület környékét*, és megőrzik a szociális létesítmények berendezéseit, újszerű állapotát.

Hanula Ferenc, a váci pályafenntartási főnökség küldötteként a mostoha körülményekre, a nem kielégítő szociális ellátottságra hívta fel a figyelmet, mivel ez egyik legfőbb oka a létszámhiánynak. *A laktanyában nálunk csak egy néprádió van, ezért a hétvégi baleseti készenlét megszervezése is nagy gondot okoz.* Főként a fiatalok hivatkoznak arra, hogy szívesebben feláldoznák szabad idejüket, ha készenlétben legalább a tv-műsort nézhetnék. A váci pályafenntartási főnökség fiataljainak küldötte elmondta azt is, hogy a XI. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlások közül Szokolya állomás III. számú vágányának síncseréjét már végrehajtották.

KISZ-klub létesítéséről számolt be *Jakab József* (Budapesti Építési Géptelep Főnökség), *Fodor Piroska* (Szob állomás), *Varga Erzsébet* (Budapesti Építési Főnökség).

A ceglédi *Tóth Katalin* elmondotta, hogy az állomás fiataljai kongresszusi felajánlásként kocsitisztítási akciót szerveznek, vagyis kommunista műszakot tartanak a kultúrált utazás színvonalának emelésére. Ezenkívül még számos hozzászólás tükrözte a fiatalok tettrekészségét.

Zoráth László, a Hámán Kató vontatási főnökség fiataljainak küldötte arról beszélt, hogy a motorszerelők KISZ-alapszervezete védnökséget vállalt az M41-es Diesel-mozdonyok felett, de kérik, hogy e vontató járművek megfelelő műszaki leírását bocsássák rendelkezésükre. A tehervonattal utazó mozdonyvezetők útközben szerzett tapasztalatai is hathatósabb intézkedések megtételét indokolják: *sok a téves irányítás, az indokolatlan ácsorgás, a vonatra vagy személyzetre várás.* A változó illetmény alapját képező bérelszámolási rendszer szintén felülvizsgálatra szorul.

A Hámán Kató vontatási főnökségnél egyébként 327 harminc éven aluli fiatal dolgozik, de egy sincs közöttük, aki nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát. Az idén nyolc ifjú vasutast küldenek tisztképzőre a főnökségről.

Tiltakozó távirat a chilei juntának

A pusztaszabolcsi vontatási főnökség fiataljait képviselő *Mányi Lajos*, a versenyformák bővítését javasolta olyképpen, hogy induljon például nemes küzdelem a *Kiváló ifjú mozdonyvezető* címért is. Az ifjúsági parlament különben, Mányi Lajos javaslatára, szövegezett tiltakozó táviratot a chilei katonai junta népelnyomó rémtettei ellen.

A fiatalok lakáshelyzetének elemzése is szerepelt a felszólalásokban. Az ifjú házasok nevében *Fodor Piroska*, Szob állomás küldötte köszönte meg az igazgatóságnak és a vasutas-szakszervezetnek, hogy jelentős összeget fordítottak óvodai helyek „vásárlására". A szocialista brigádok pedig 3000 óra társadalmi munkát végeztek a tanácsi óvodák bővítésénél.

Szinyatov Imre, a szolnoki vasútüzemi KISZ-bizottság titkára kérte, hogy a Szolnokon épülő MÁV-lakások 30 százalékát fiatal házaspároknak juttassák. Elmondta ezenkívül, hogy a városi KISZ-bizottság támogatásával épített OTP-lakások egyikét vasutasfiatalnak biztosították. Ez a fiatal kamatmentes kölcsönt igényelt az igazgatóságtól, de három hónap alatt még csak választ sem kapott. A többi vállalat fiataljai ugyanez idő alatt már be is költöztek a lakásokba.

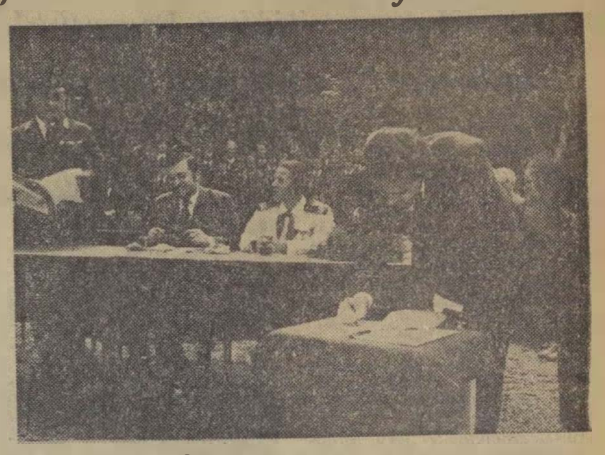
A sok, közérdekű mondanivaló mindegyikét nem sorolhatjuk fel egyetlen tudósításban, de megnyugtató, hogy a felszólalók megfelelő választ és kellő intézkedések ígéretét kapták ezen a tanácskozáson.

A részvevők végül 63 küldöttet választottak a vasutasfiatalok országos ifjúsági parlamentjére.

Séra Sándor

Védnökség az Úttörővasút felett

A MÁV, a Posta és az Utasellátó Vállalat vezetői, KISZ-szervezetei, továbbá az Úttörő Szövetség budapesti tanácsa vednökségi szerződést kötött a MÁV Úttörővasút Üzemfonökségével, hogy segítse az - úttörő vasutasok szakmai és mozgalmi munkáját, támogassa az Úttörővasút idegenforgalmi, művelődési és nemzetközi kapcsolatainak fejlesztését, elősegítse a politikai és szakmai képzésben részesülő fiatalok pályavalasztását. A védnökségi szerződést a vasutasnap eseményei sorában, julius 12-én az Úttörővasút hűvösvölgyi végállomásán írták alá.



Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója aláírja a védnökségi szerződést.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Rákosi Gábor üzemfőnök üdvözlő szavai után a MÁV nevében *Urbán Lajos* vezérigazgató, a Posta részéről *Horn Dezső* miniszterhelyettes, a Posta vezérigazgatója, az Utasellátó képviseletében *Tóth László* főigazgató, az Úttörő Szövetség részéről pedig *Takács Istvánné*, a budapesti tanács elnöke írta alá a szerződést, amelyet *Fehér László*, a MÁV vezérigazgatóság, *dr. Bella Mária*, a Posta-vezérigazgatóság, valamint *Kovács József*, az Utasellátó KISZ-titkára is ellátott kézjegyével.

Urbán Lajos mondott ezután ünnepi beszédet, hangsúlyozva, hogy az Úttörővasút a védnökségi szerződés aláírásával fejlődésének újabb állomásához érkezett. A mai tizenévesek a jövő aranytartalékát jelentik mind a vasútnak, mind pedig a Postának.

— *És mi nem is titkoljuk* — mondotta —, *célunk és törekvésünk az, hogy az úttörővasutasok közül minél többen válasszák élethivatasuknak a vasutat és a postát.* A MÁV, a Posta és az Utaselláto Vállalat a szerződés értelmében a jövőben mint idősebb testvér a kisöccse mellett, támogatóan és segítően áll majd az Úttörővasút mellett és osztozik gondjaiban, örömeiben, munkasikereiben egyaránt.

Szombathelyen megteremtették a tanulás intézményes lehetőségét

A Vas megyei pártbizottság szombathelyi székházának nagytermében július 2-án rendezték meg a szombathelyi igazgatóság fiataljainak területi parlamentjét. A tanácskozáson részt vett *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Horváth Lajos*, a szombathelyi igazgatóság vezetője tájékoztatta az ifjúsági törvény végrehajtására készített intézkedési terv végrehajtásáról.

Kihelyezett iskolai tagozatok

— *Igazgatóságunk területén 26 szolgálati helyen és minden szakszolgálatnál tartottunk ifjúsági parlamentet* — hangsúlyozta. — *Ezeken 2700 fiatal vett részt és közel fél ezren hozzászóltak.* Legtöbben a bérezéssel, a jutalmazással, a munkakörülményekkel, a pihenőidővel, a szociális ellátással, az egyenruha-viselettel, üdüléssel, sporttal foglalkoztak. Szóba kerültek a lakásügyek, a továbbtanulás, a szakmai képzés, a szakmásítás, a kinevezés, a szerszámellátottság, az anyaghiány, az ifjúsági versenymozgalmak, az üzem- és munkaszervezés. Egy-egy réteg, vagy kisebb közösség nevében mondták el a fiatalok véleményüket a rájuk jellemző kritikussággal.

A fiatalok oktatását illetően elfogadható intézkedéseket tettek. Megteremtették a továbbképzés intézményes lehetőségeit. *Szombathelyen folyamatban van egy minden igényt kielégítő oktatási központ kialakítása, amely biztosítja majd a jól képzett szakember-utánpótlást. Hasonló készül Zalaegerszegen is.* Az általános műveltség megszerzéséhez a nagyobb szolgálati helyeken és a telepállomásokon továbbfejlesztik a kihelyezett iskolai tagozatokat. Társadalmi ösztöndíjjal segítik a felsőfokú képzésben részt vevőket. Nem tettek azonban meg mindent — különösen a határállomásokon — az idegen nyelvek tanítására.

A munkaerőhiány mindenki előtt közismert. Az igazgatóság területén egyes munkakörökben létszámhiánnyal küzdenek. Sajnos, az is előfordul, hogy amíg a fiatal dolgozó nem talál magának alkalmasabb munkát, addig jelentkezik a vasúton valamelyik munkaterületre, majd ott elvégez egy tanfolyamot, és kilép a vasúttól. Az a cél — s ebben az igazgató nyomatékosan kérte a fiatalok segítségét —, hogy minél több fiatal jöjjön a vasútra.

A fiatalok politikai oktatása általában kielégítő. Viszont nem tartják elegendőnek az ifjúsági szocialista brigádok számát. A *Kiváló ifjúmunkás*, a *Kiváló ifjú szakmunkás*, a *Szakma ifjú mestere*, a *Kiváló ifjú műnök és technikus mozgalmaktól* is többet várnak.

Ifjúsági klubok a csomópontokon

A vasútigazgatóságok munkaversenyében, ezen belül az évfordulók tiszteletére indított munkaversenyekben elért eredmények alapján, a 10 munkát végzett fiatalokat különféle juttatásokban részesítették.

Az igazgatóság területén *a vasutaslakások több mint 50 százalékát a fiataloknak juttatták.* A Szombathelyen épülő fiatal házasok otthonában 26 lakást vásároltak a vasutasfiatalok részére. Ezenkívül 1,4 millió forint kamatmentes kölcsönt adtak, 37 fiatalnak. A napközi otthonos óvodában 125, a bölcsődében 65 vasutasszülő gyermeke került elhelyezésre.

A fiatal dolgozók szabad idejének kulturáltabb és hasznosabb eltöltése érdekében a szakszervezettel közösen, *ifjúsági klubokat hoztak létre.* Ilyenek működnek egyebek között *Celldömölkön, Tapolcán, Szombathelyen* és *Sopronban.* A nagyobb csomópontokon bővítették a szakszervezeti könyvtárakat. A sportolás terén is megteremtették a lehetőségeket.

Az igazgató beszámolója után 18 fiatal kapott szót a parlamenten. Jó volt nézni, amint felelősséggel, okosan, éretten szóltak a mindennapok gondjairól, eredményeiről. *Rábai Ferenc*, a várpalotaiak nevében felszólalt fiatal üzemmérnök többek között javasolta, hogy a pályaválasztási tanácsadásokban részletesebben ismertessék a pályakezdőkkel a vasúti munka szépségeit: *ahol nincs két egyforma nap, nincs futószalag, viszont van fejlődési lehetőség.* Felhívta a figyelmet, hogy „vigyázni kell" a kezdő fiatalokra, szeretni kell őket, foglalkozni kell velük. Értsék meg nehézségeiket. Ilyen általában a munkahelyi beilleszkedéssel egyidőben zajlik náluk a családalapítás is.

Megszívlelendő javaslatok

Nagy István (14), a szombathelyi vontatási főnökség fiatal dolgozója munkahelyük korszerűsítését sürgette. Beszámolt a gyakori anyaghiányról és kérte, hogy a munkahelyi kölcsönnel otthont teremtő fiatalok az első évben mentesüljenek a részletfizetési kötelezettség alól. *Zsitek József*, a sárvári fiatalok gondjait ismertette. *Takács László* (II.), a szombathelyi vontatási főnökség Diesel-villanyszerelője többek között javasolta: *a MÁV tipizálja a vontató járműveket* (jelenleg tudomása szerint 28 mozdonytípus vesz részt a forgalomban), mert csak így oldható meg a megfelelő műszaki szinten tartás és a javítások állandó jó minősége. *Varga Péter* fiatal szombathelyi motorvezető az „ácsorogtatások" ellen emelt szót. *Desics Ferenc* tapolcai vontatási szakember, *Szabó László* (V.) Szombathely állomás, *Koroknai Miklósné*, a szombathelyi TBEF, *László Károly*, a pápai pályafenntartási főnökség fiatal dolgozóinak életéről, problémáiról tájékoztatta a parlamentet.

A hozzászólásokra *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató válaszolt. Ezután a részvevők megválasztották azt a 23 küldöttet, akik majd a vasutasfiatalok országos tanácskozásán képviselik a szombathelyi igazgatóságot. **Sz. T.**

Osztályfőnöke mondta:

„A vasútnál szükség van az ilyen fiatalokra"

— *Jó vasutas lett az Erzsikéből* — szól *Fekete József*, Dalmand állomás idős váltókezelője, miközben szemével a fiatal forgalmi szolgálattevő felé int. Ez az elismerés legalább annyit ér, mint amit *Adonics József* állomásfőnöktől hallottam a másfél éve itt dolgozó *Decsi Erzsébet* munkájával, magatartásával kapcsolatban: *„Erzsike megbízható, szolgálatkész, és rendkívül türelmes, megértő az utasokkal szemben.* A szomszédos Nagykondáról például naponta hét kisgyerek jár vonaton ide, a mi községi iskolánkba, s Erzsi szeme mindig rajtuk van. Le- és felteszi őket, s ugyanígy segíti a betegeket, sőt nem rest hóna alá nyúlni a nehezen lépkedő öregeknek sem..."

Szinte meglepő, hogy valahol egyszeriben ennyi szépet és jót mondanak egy fiatal vasutasról.

— *Szeretem a munkámat, és kedvelem az itt dolgozó kollégákat, tisztelem az itt lakó embereket* — mondja szinte magyarázatként Erzsike. — Én nem vagyok idevalósi, de miután Dombóváron elvégeztem a vasútforgalmi szakközépiskolát, mindjárt ide helyeztettem magam...

— Miért éppen ide?

— *Mert a nyári szünidőkben itt töltött egyhónapos szakmai gyakorlatok alkalmával minden és mindenki a szívemhez nőtt.* Az idősebb kollégák türelmesen, nagy-nagy szeretettel oktattak, tanítottak, s mondhatom, hogy a munkahelyi légkör szinte családias. A fegyelem kifogástalan, ugyanakkor ismerjük egymás szokásait, gondjait, örömeit, és az utasok is tisztelnek bennünket a pontosan végzett munkánkért...

— Korábban is vágyott arra, hogy vasutas legyen? — kérdeztem.

— Erre nem mernék határozott igennel felelni. Az egész tulajdonképpen úgy kezdődött, hogy Dombóváron az általános iskola nyolcadik osztályában, amikor a pályaválasztásról beszélgettünk, osztályfőnökömtől így szólt hozzám: *„Nézd, Erzsi! Ahogy én a szívedet és az eszedet ismerem, azt javaslom, próbálj szerencsét a vasútnál. Ott szükség van az ilyen fiatalokra..."* Nem is bántam meg, hogy hallgattam az osztályfőnökömre. A fizetésem jó, többet máshol sem kereshetnék, és érzem a munkám fontosságát, a szolgálat felelősségét.



További tervei, elképzelései az eddigiekkel összhangban vannak. Többek között azt is mondta, hogy munkatársai esetleges kérésére a szakszervezeti mozgalmi feladatokból is részt vállalna. Szakvonali munkájával párhuzamosan akkor is velük és értük dolgozhatna..

Szöveg és rajz:
Keszthelyi Ferenc

A XI. pártkongresszus tiszteletére

Meggyorsítják a hegyeshalmi fővonal Budaörs—Bicske közötti szakaszának átépítését

Két anyagvonat áll *Budaörs* állomáson, az egyik zúzottkővel van rakva, alsó ágyazat építéshez, a másik a villamos felsővezetékesek betonozó szerelvénye, oszlopszállításhoz szükséges cementtel, kaviccsal és egyéb kellékekkel. Az állomásépület előtt személygépkocsik, Volán-teherautók.

A nagy sürgés-forgásból és a velejáró zajból nem nehéz kitalálni, hogy itt van a hegyeshalmi vonal felújításának főhadiszállása. A felvételi épület emeletét a *MÁV Budapesti Építési Főnökség* kelenföldi és budaörsi építésvezetősége foglalja el, *Nyilas István*, illetve *Csomai Zoltán* építésvezető irányításával. A folyosón, a szobákban élénk a forgalom: művezetők, műszaki ellenőrök, az építkezésben részt vevő más főnökségek, külső vállalatok emberei sűrűn nyomják le a kilincset, megbeszélni valójuk van az építésvezetőkkel.



A sínen gördülő daruk segítségével gyorsan haladnak a felépítményfektetéssel.

Együttműködési szerződés

Csomai Zoltánnál éppen *Cziegler Albert*, az Építésügyi Főnökség műszaki főcsoportvezetője a látogató. Szívügyének tekinti a hegyeshalmi rekonstrukció minél gyorsabb előrehaladását, ezért aztán gyakran tart megbeszélést az építésvezetőkkel. Azt mondja erről a főcsoportvezető:

— *Dolgozóink, akár csak a munkában részt vevő más főnökség és a külső alvállalkozók, kezdettől fogva teljes erővel kapcsolódtak be a hegyeshalmi vonal felújításába.* Amióta azonban a tizenhét főnökség, illetve vállalat az MSZMP XI. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére nemrég szocialista együttműködési szerződést kötött a *Budaörs—Bicske közötti szakasz átépítésének meggyorsítására*, még nagyobb igyekezettel fogtak munkához. A mi főnökségünknek kell elöljárnia jó példával, hiszen mi kezdeményeztük a szerződést és különben is ez most a fő munkánk, így hát együttműködő feleinkkel ide összpontosítunk minden erőt.

A szerződésben foglalt feladatoknak erre az évre eső részét, mint legfontosabbat, munkaszakaszokra osztották, pontosan megjelölve az egyes szakaszok befejezésére vállalt határidőket. A legközelebbi határidőre vállalt feladat most a B. munkaszakasz teljesítése. Ebben a vállalás szerint *augusztus 20-ra, az alkotmány ünnepére, be kell fejezni a Törökbálint megállóhely és Biatorbágy állomás közötti munkát a 227—280 szelvények területén.*

— *Ez azt jelenti, hogy Törökbálint és Biatorbágy között — 10 kilométer hosszban meg kell építeni az új vágányt* — veszi át a feladat ismertetését Csomai építésvezető. — Ebből június végére elkészült hét kilométer. Bízom benne, hogy ezután is jól haladunk, mert június 10-én segítséget kapott az itt dolgozó honvédszázad: *a Budapesti Vasútépítési Közlekedési és Hiradástechnikai Szakközépiskola 56 diákja itt töltötte háromhetes nyári termelési gyakorlatát.* Nem először végezték ezt a munkát, tavaly is nálunk dolgoztak, igen szorgalmasan. A szakközépiskolások után újabb segítség érkezett: *június 30-án megnyílt a Ságvári Endre KISZ-építőtábor.* Augusztus 24-ig négyszer kéthetes turnusokban 200 egyetemista és középiskolás, összesen 800 fiatal lesz majd segítségünkre a földmunkában.

Elégedettek a diákok munkájával

Holló József és *Hubert József* művezetők, akiket az építésvezető a táborlakók irányításával bízott meg, azt mondják róluk:

— *Tavaly is nálunk ütötték fel sátraikat a Ságvári sták, jól ismerjük már őket, beleva fiúk, nyilván az idén is nagy segítségünkre lesznek.*

További segítség lesz még, hogy júliusban a Jászkiséri gépállomásról megérkezik a FKG-géplánc, amely ugyancsak az együttműködési szerződésben vállalt kötelezettsége szerint gyorsan megcsinálja a szintszabályozást, ágyazatrendezést, tömörítést.

Az építésvezetőség MÁV-brigádjaira is nagy teher nehezedik ebben a munkában, de *Bánsági Sándor* Allendéről elnevezett, bronzjelvényes brigádja és a többiek nagyon belelendültek a munkába.

A kelenföldi építésvezetőségnek az A munkaszakaszban vállalt feladatairól *Tóth Tibor* főművezetővel beszélgettünk. Az ő vállalásuk teljesítésének Budaörs állomás és a csatlakozó nyílt vonali részek kiépítésének határideje, december 20-a, még távol van, látszólag tehát könnyebb helyzetben vannak, mint a budaörsiek. De ha tekintetbe vesszük, hogy a nyílt vonali első csatlakozó szakasz június 18-ra tervezett üzembe helyezése kábelkiváltási nehézségek miatt, önhibájukon kívül, egy hónapot késik, korántsem olyan könnyű a helyzetük. *Répás József* Marxról elnevezett aranyérmes pályaépítő szocialista brigádja, *Kaszala Kálmán* ezüstkoszorús Lenin brigádja azonban kezeskednek róla, hogy a saját törzslétszámhoz tartozó többi szakmunkásbrigáddal meg a csonka századnyi katonával hamarosan ledolgozzák a hátrányt.

Új állomás épül Biatorbágyon

Amerre csak gépkocsink elhalad a vonalszakasz mentén, mindenütt nagyfokú készültség jelei láthatók. A *MÁV Hidépítési Főnökség* és a *Hidépítő Vállalat* munkahelyein, ott halmazódnak az előfeszített betongerendák, folyik a cölöpalapozás, másutt már a falak építésénél tartanak. Tavaly még nagy vita folyt Biatorbágy állomásnak jelenlegi helyéről, a kitűzött pályakorrekció szerinti egy kilométerrel távolabbra való áthelyezéséről azokkal a lakosokkal, akiknek a háza útjában állt az építkezésnek. A vita lezárult, *a régi házak helyén folyik a területrendezés*, az új állomás területét a Betonútépítő Vállalat dolgozói nagyobb részt már kiképezték és az ütemterv szerint megy tovább a munka. *A lakosoknak pedig 24 erős, csinos családi házat épít a MÁV Magasépítési Főnökség .*

Látogatásunk utolsó állomása a *Ságvári Endre* KISZ-munkatábor. Huszonöt, egyenként nyolc személyes sátor sorakozik egymás mellett, pontosan kimért rend szerint barátságos kis ligetben, közel a munkahelyhez, az átépülő vasútvonalhoz. *A tábor bejáratának két oldalán pompázó virágágyak, szépen elegyengetett utak, jól berendezett étkező, tágas fürdő, tábori színpad fogadják a fiatalokat.* A múlttól eltérően az idén először a vasút üzemelteti a tábort. Meg is látszik minden szögletén, a főnökség dolgozói igyekeztek kitenni magukért, hogy a fiatalok jól érezzék magukat benne.

Szász Ferenc



Az elkészült pályaszakasz mentén Törökbálint és Biatorbágy között a töltés utómunkáin dolgoznak a katonák.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A BÁTASZÉKI CSOMÓPONTON

Jó az összhang a szolgálati ágak között

— *Összekötők vagyunk az Alföld és a Dunántúl között* — mondta *Vajda Gyula* állomásfőnök. — Fontos szerepe van a 101 éves bátaszéki csomópontnak.

Valóságos kis „értekezlet" lett a beszélgetésből, odajött az állomásfőnöki irodába *Bessenyei József* vontatási főnök, *Sándor József*, a vontatási pártalapszervezet titkára. *Szilágyi Károly*, a szakszervezeti bizottság titkára. *Illyés Ferenc* KISZ-titkár is, valamint *Mezei Alfonz*, az állomási műhelybizottság titkára. Ez is mutatja, amit aztán valamennyien egybehangzóan mondanak: *az állomás, a vontatás és a szertárfőnökség között jó az összhang*, az együttműködés. Ez az egyik kulcsa a nagyszerű eredményeknek.

Megszűntek a „határvillongások"

A vontatás egyik legfőbb célja a gazdaságos mozdonykihasználás volt, s ezt sikerült is elérniük, 114,3 százalékos teljesítéssel. Az önköltség mutatószáma: 105,5 százalék, az üzemanyag-megtakarításban pedig 102,4 százalékot értek el.

— *Bennünket az jellemzett korábban* — mondja az állomásfőnök —, *hogy „határállomás" voltunk az igazgatóságok között, s így napirenden voltak a „határvillongások" is.* Ezt a problémát már évekkel ezelőtt sikerült rendeznünk, s miután kialakult a jó összhang, meggyorsult az elegytovábbítás, csökkent az állásidő. Tavaly nekiláttunk a kultúrált utazás feltételeinek megteremtéséhez, s továbbra is erre törekszünk.

A múlt évben kaptak 60 régi személykocsit, ezek egy év alatt végigmentek a fővizsgán. *„Mi már büszkék vagyunk ezekre a kocsikra"* — mondják. Összesen száz személykocsi tartozik az állomáshoz, s bizony, rendbentartásuk ma még gondot okoz. Igaz, rendszeresen mossák, takarítják, de helyiséghiány miatt *„két öreg gesztenyefa alatt" kell végezni az akkumulátorok töltését.*

Korábban sok gondot okozott az is, hogy a tolatós tehervonatok kalauzkocsijai „gazdátlanok" voltak. Ezen úgy segítettek, hogy négy rendelkezési szakasz szerint jelölték ki a kocsikat, mondhatni *„szocialista megőrzésre vették át"* őket, így ma már nem lehet elterelni más igazgatóságokhoz. *Pécs, Dombóvár, Sárbogárd* is szívügyének tekinti ezt, „jó partnerekre találtunk" — mondják a bátaszékiek. A tapasztalatok szerint javult a munkafegyelem, és a társadalmi tulajdon védelme. De még nem egészen teljes az összhang.

— Fehérvárral még nem tudtunk közös nevezőre jutni, nem segítenek, úgy, mint a többiek, őket is kérjük a jobb együttműködésre. *122 órát távol van a szerelvény, s csak 17 órát tartózkodik itt, a honállomáson, ez kevés, a karbantartáshoz*, ha onnan kimerült akkumulátorral, rossz állapotban kerülnek vissza a kocsik. — mondják a bátaszékiek.

Új szociális létesítmények épülnek

Aminek viszont nagyon örülnek Bátaszéken: *világító tornyokat kap a „tolatótér", s biztonságosabb lesz ott is a munka.* Szeptemberben megkezdődik az új szociális létesítmények építése is, és a tervek szerint két év múlva már birtokukba vehetik a csomópont dolgozói. *Üzemi konyha, orvosi rendelő, fürdő, mosdó és oktatóterem áll majd rendelkezésükre.*

Az állomás villamosenergia-hálózatának felújítása — a világítótornyok —, megkönnyítik a tolatószemélyzet munkáját, *de az sem közömbös számukra, hogy átépítik az állomás vágányhálózatát is.* A pályarekonstrukció, úgy tervezik, december 31-re befejeződik, s utána megszűnik a Dombóvár és Kiskunhalas között gőzmozdonyvontatás, a Diesel-mozdonyok veszik át a régi „vasparipák" szerepét.

Ugyanakkor megszűnik *Mórágy* állomás is. Ez egyelőre fejtörést okoz, ugyanis, az erdőgazdaság ottani feladóhelyét ide kell áttelepíteni. *Bátaszéken elég nehéz helyet biztosítani, de mindenképpen megoldják.* Mint ahogy a nemrég felépült cserépgyár kiszolgálását is megoldották. A gyár már befejezte a próbatermelést, s ma már naponta 30 vagon tégla és cserép vár szállításra. A gyár két kilométerre van az állomástól, s napi háromszoros, grafikonos kiszolgálást biztosítanak számára.

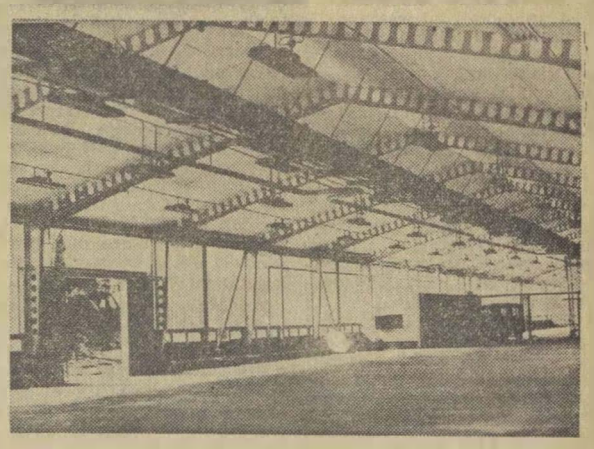
A szocialista brigádok kezdeményezésére

A csomóponton május 27—28-án termelési tanácskozásokat tartottak. Ekkor — a szocialista brigádok kezdeményezésére — elhatározták, hogy csatlakoznak az országszerte kibontakozott mozgalomhoz: *A XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére felajánlásokat tettek.* Nem célunk most e vállalások részletes felsorolása, s nem is lenne rá hely, hiszen a csomóponton 23 szocialista brigád működik. Tíz a vontatásnál, nyolc az állomáson, négy a szertárfőnökségnél, s a konyhán egy külön női brigád dolgozik.

A szocialista brigádok kezdeményezéseinek, javaslatainak, felajánlásainak eddig is nagy szerepe volt a jó eredmények elérésében. Ennek alapján biztosra vehető, hogy kongresszusi vállalásaikat is teljesítik. Ennek egyik legfőbb kitétele: *az élüzemszint tartása, újabb munkasikerek elérése.* Szeretnék elérni, hogy jövőre — az ideihez hasonlóan —, ismét elismerésben, dicséretben részesüljenek.

Paládl József

Új raktárépületet kapott a Landler Jenő országos osztószertár



A Landler osztószertár új, tágas raktára.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Július 11-én ünnepélyes külsőségek között adták át a *Landler Jenő Országos Osztószertár* területén épített 3000 négyzetméter alapterületű könnyűszerkezetes új raktárt. *Horváth Alajos*, az Anyaggazdálkodási és Ellátási szakosztály vezetője méltatta az új raktárépület jelentőségét, amelyre — mint mondotta többek között — azért volt szükség, hogy a Diesel- és a villamos járművek alkatrészeit korszerű raktárban, modern technológiával lehessen tárolni és így állagukat tökéletesen meg tudják óvni. Elmondta, hogy a tervező és kivitelező *Heves megyei Tanácsi Építőipari Vállalat* rekordidő alatt készült el a tervezéssel s az építéssel.

Az új épület *Agropanel* elnevezésű acélvázkeretből készült 18 méteres fesztávval, 116 méter hosszban. A raktárhelyiségekben az anyagok be- és kiszállítása a raktárrész középső részén háromszor három méteres tolókapun át történik. Az anyagokat részben sík és oldalfalas rakodólapokon, részben polcokon tárolják. Az állványzat tervét ennek megfelelően készítették el a VEGYTERV tervezői.

A három raktárrészben mintegy 15 000 fajta anyagot lehet biztonságosan tárolni. Az új raktár felépítése jelentős lépés a vasútüzem szempontjából, mert az eddiginél jobb feltételeket teremt a raktározási technológia megjavításában.

A szakosztályvezető beszéde után átadta az új raktárt *Szvatkó Istvánnak*, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetőjének.

A kongresszusi verseny jegyében

Kettős jubileumra készülnek a szolnoki vasutasok

Hazánk felszabadulásának 30. évében ünneplik Szolnokon a város fennállásának 900. évforaulóját. Erre az eseményre készülve, valamint a XI. pártkongresszus tiszteletére tettek figyelemre méltó felajánlásokat a szolnoki vasutasok.

Az állomás dolgozóinak kongresszusi vállalása abból indul ki, hogy a pályaudvar rekonstrukciós munkálatai közben eddig is élüzemszinten teljesítették feladataikat, most pedig még fegyelmezettebben, nagyobb felelősséggel végzik mindazt, amit elvár tőlük a párt, a népgazdaság.

Az igazgatósági tervekkel összhangban álló munkafelajánlás tizenegy pontjának teljesítése, a személy- és tehervonatok menetrendszerű közlekedtetését, a közvetlen és irányívonatok átlagos terhelésének növelését, a kocsitartózkodási idők csökkentését, a nagy teljesítményű mozdonyok állomási tartózkodásának rövidítését, az utazószemélyzet szolgálati óránkénti kilométer-teljesítményének növelését célozza. A számokban nem mérhető felajánlások sem kevésbé fontosak, hiszen ezek teljesítésén múlik nagyrészt a kultúrált utazás feltételeinek megteremtése, a rekonstrukció okozta nehézségek leküzdése, a balesetek megelőzése, a dolgozók politikai és szakmai képzése, nevelése.

323 új vasúti tiszt

életének fontos állomásához érkezett

URBÁN LAJOS, A MÁV VEZÉRIGAZGATÓJA MONDOTT ÜNNEPI BESZÉDET A TISZTAVATÁSON

A vasutasnap központi ünnepségeinek sorában minden évben kiemelkedő eseménynek számít a tisztavatás. Július 12-én pénteken délután a *BVSC Szőnyi úti sporttelepének* zöld gyepszőnyegén, újfazonú, szép, sötétkék egyenruhában sorakoztak fel az avatásra váró tiszti egységek.

Az avatóünnepségen megjelent és a díszemelvényen foglalt helyet *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Abrahám Kálmán* közlekedési államtitkár, *Szabó Antal* főtitkár, *Győrfi József*, az MSZMP KB munkatársa, ott voltak továbbá a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a vasút vezető beosztású dolgozói. A díszemelvény két oldalán, a stadion lelátóján a családtagok, hozzátartozók, barátok és ismerősök százai várták a nagy eseményt.

Az avatóünnepség kezdetét harsonák jelezték. *Dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző Intézet igazgatója és *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója elléptek a tiszti egységek előtt, majd fogadták tisztelgésüket.

A Himnusz hangjai után *Kun Dezső* köszöntötte a díszemelvényen helyet foglaló vendégeket, az avatásra felsorakozott tiszteket, hozzátartozókat, valamennyi kedves vendéget.

— Ma már hagyománnyá vált, hogy a vasutasnapi ünnepségek keretében avatják a vasút leendő középvezetőit — mondotta —. *A mai nap nagy jelentőségű esemény a végzett hallgatók életében. Keményen dolgoztak, sokat tanultak a tiszti csillagokért.*

A továbbiakban ismertette, hogy a különböző tagozatokon végzett és tiszti képesítést szerzett hallgatók közül 32-ten tiszti, 199-en főtiszti, 74-en intézői, 14-en főintézői, 4-en felügyelői kinevezést kaptak. Az 1973/74. évben végzett hallgatók tanulmányi eredményeik — 3,57 átlageredményt értek el —, s a társadalmi munkában való helytállásuk, magatartásuk alapján méltóak a vasút vezetőinek bizalmára.

Az intézet igazgatójának rövid bevezetője után *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet.

— Életüknek fontos állomásához érkeztek a mai napon — kezdte beszédét a vezérigazgató. *— E nap jelentőségét hangsúlyozza az ünnephez méltó környezet, vezetőik és kedves hozzátartozóik részvétele, a jól végzett munka öröme.* Az az út amit eddigi pályafutásuk során már megtettek — a több évi áldozatkész szolgálat és tanulás, a képességeikről számot adó, eredményes vizsgák sorozata —, a vasúti hivatás melletti elkötelezettségüket bizonyítja.

Önök, akik fegyelmezett sorokban várják vasúti tisztté avatásuk ünnepi perceit, *szép, de nehéz pályához kötötték életüket.* Számoltak a vasúti munka nehézségeivel, azzal, hogy egy olyan gépezetnek lesznek fontos csavarjai, melyben soha, egy percre sem állhat meg a munka, *ahol a hétköznapok és ünnepek, éjjelek és nappalok egybe esnek* és ahol folyamatos a vonatok mozgását irányító vasutasok munkája.

Bizonyos vagyok benne, hogy e munka nehézségei mellett a vasúti hivatás szépségét is látják. Érzik, hogy munkájukon múlik az ország vérkeringése, a termelés és a fogyasztás zavartalansága, az utazó milliók életének biztonsága.

A MÁV Tisztképző Intézetben, ahol az elmúlt tanévben nyolc tagozaton folyt a hallgatók oktatása, megismerhették a társszolgálati ágak tevékenységét, bepillantást nyerhettek a vasút egészének munkájába, nagyszerű perspektívába, s a személyes kapcsolatokon keresztül egymás munkájának a megbecsülése is mélyebb tudati és érzelmi alapokat kapott az együtt töltött idő alatt.

A mai nap nemcsak az avatandó tisztek ünnepe, öröme. *Egész társadalmunk, a vasút vezetése, munkatársaik és családtagjaik is osztoznak ebben az örömben,* részesei az elért eredményeknek. A vasút és az intézet vezetői, tanárai is féltő gonddal figyelték fejlődésüket, nagy erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy a tanulásukba fektetett anyagi érték, valamint az az áldozat, amit a hallgatók és családjuk hozott, minél gyümölcsözőbb legyen országunk és a vasút számára.

A vezérigazgató a továbbiakban részletesen foglalkozott a vasút szerepével és jövőjével. *Hangsúlyozta, hogy a tanulás nem öncél, hanem a munka eredményesebbé tételét szolgálja.* A vasútnak eddig is, de a jövőben még inkább szüksége lesz képzett vasutasokra.

A vasút első fél évi munkáját értékelve elmondotta, hogy *a 63 millió tonna áru elszállítása minden eddigi eredményt felülmúl.* A tapasztalatok alapján a második félévben is megfeszített munkára lesz szükség minden szolgálati helyen, hiszen a vasútnak minden jelentkező szállítási igényt maradéktalanul ki kell elégíteni.

— Bízom abban, hogy Önök a Tisztképző Intézetben szerzett szakismeretek birtokában új beosztási helyeiken is becsülettel megállják helyüket. Életüknek szép, örökre emlékezetes korszaka fejeződik be a mai nappal és folytatódik a régi, de már magasabb színvonalon. Munkájukhoz kívánok sok sikert, egyéni életükben sok örömet és boldogságot. Ezennel Önöket a Magyar Államvasutak tisztjeivé avatom. — fejezte be ünnepi beszédét a MÁV vezérigazgatója.

Az új tisztek ezután letették a fogadalmat, majd szalagozás után átadták az intézet zászlaját a következő évfolyam képviselőinek.

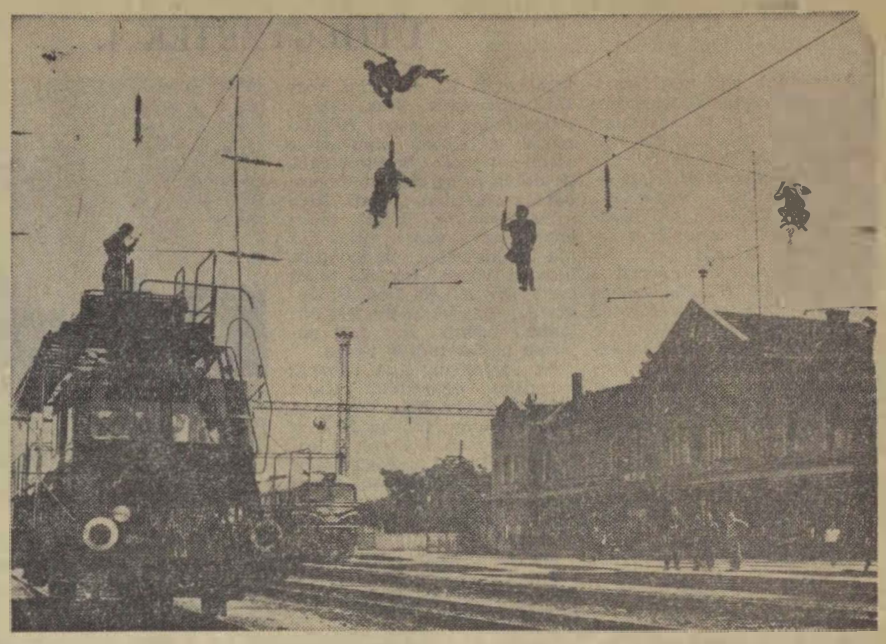
A 24. vasutasnap alkalmából rendezett tisztavató ünnepség záróaktusaként a tiszti egységek díszmenetben vonultak el a díszemelvényen helyet foglaló vendégek előtt.

Visi Ferenc



A különböző tagozatok képviselői sorra kötik szalagjaikat az intézet zászlajára.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A 24. VASUTASNAPRA



Tervszerűen halad a békéscsabai fővonal villamosítása. A 24. vasutasnap alkalmából a Szajol—Mezőtúr közötti vonalszakaszt már feszültség alá helyezték. Felvételünkön a felsővezeték-építők Mezőtúr állomás területén dolgoznak.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Centenáriumi megemlékezés

Százéves a miskolci vontatási főnökség

Vasutas-generációk baráti találkozója zajlott le *Miskolcon*, a 24. vasutasnap hetében. Százéves a vontatási főnökség és ebből az alkalomból eljöttek az idős nyugdíjasok, a fűtőház egykori dolgozói, hogy megismerjék, mekkora fejlődésen ment keresztül az elmúlt évtizedek alatt egykori munkahelyük.

Eljöttek az ünnepségre azok is, akik a felszabadulás előtt itt dolgoztak már, s akik részt vettek a háborús romok eltakarításában, életet vittek az üszkös falak közé. Ezek a vasutasok tudásuk és áldozatkészségük legjavát adták azért, hogy az országromboló pusztítás után ismét megindulhasson az élet...

Hősi korszakok emlékét idézték a vendégek: *a nagy versenymozgalmak idejét.* Innen indult el az 500 kilométeres mozgalom, s abban az időben még a 2000 tonnás vonatok továbbítása hőstettnek számított. *Tóth III. János*, egykori sztahanovista főmozdonyvezető feltűzte kabátjára a *Kossuth-díj* zöld babérkoszorúját...

Hernádi István, a vontatási főnökség vezetője pedig a kutatások eredményét ismertette:

— 1874-ben, éppen száz esztendeje ennek, úgy jött létre a fűtőházfőnökség, hogy a már működő vasúti műhelytől szervezetileg elválasztották. A Tiszavidéki Vaspálya Társaság ugyanis 1859. május 29-én nyitotta meg a vonalát Nyíregyházáig, Szerencsen át Miskolcig és indóházát a mostani Tiszai pályaudvar helyén építette fel. A járműjavító üzem helyén akkor vasúti műhely és fűtőház volt. A kiegyezés után, a MÁV hozzáfogott a hatvan—miskolci vonal megépítéséhez, ez 1870 januárjában nyílt meg, és kiszolgálására egy négyállásos fűtőház épült, valószínűleg a Gömöri pályaudvar területén. Akkoriban a MÁV-fűtőházban csak néhány másodrangú 374. sor. mozdony volt, *ezért a mai vontatási főnökség a lényegesen nagyobb Tiszavidéki Vasút fűtőházát tekinti elődjének.* Ezt a vasutat — mint ismeretes —, később átvette a MÁV, amely már 1880-ban üzletvezetőséget nyitott Miskolcon. A XX. század elején, 1900—1903 között épült a 22 állásos körfűtőház, amely azonos a mai körfűtőházzal. Már akkor 80—90 gőzmozdonnyal rendelkeztek és a fűtőház gondoskodott a mozdonyvezetők kiképzéséről is, ami akkor 4 évig tartott.

A vasút műszaki fejlődésével együtt jelentek meg Miskolcon az egyre korszerűbb gépek, *itt volt a MÁV két áramvonalas 242 sorozatú gőzmozdonya is, melyek a leggyorsabb vonatokat továbbították 120 km/óra sebességgel.* Már a 30-as évek elején megjelentek itt a 2—3 tengelyű motorkocsik is. Sajnos, a II. világháború alatt, 1944. augusztus 20-án 1200 bomba hullott a rendezőpályaudvarra, ezek elpusztították a fűtőház legnagyobb részét is. December 3-án a szovjet hadsereg felszabadította a rendezőpályaudvar és a fűtőház területét, de előbb a németek felrobbantották a víztornyot, a fordítókorongot és a sajóparti vízművet is. Két nappal később megkezdődött az újjáépítés.

A fejlődés ezután rohamléptekkel haladt: a körfűtőház újjáépítése után megkezdődött a négyszögfűtőház építése, az ötvenes években nagy teljesítményű 424-es gőzmozdonyokkal bővült a járműparkjuk, *1959-ben érkezett meg az első Diesel-mozdony, és 1962. november 12-én befutott az első villamos mozdony Miskolcra...*

Az idei vasutasnapot méltó módon ünnepelték: *átadták rendeltetésének a hatalmas, korszerűen felszerelt villamosmozdony-javítócsarnokot.*

B. I.

Az üzem- és munkaszervezés újabb láncszeme

Átadták rendeltetésének az Északi Járműjavító korszerű fődarabjavító üzemét

A *MÁV Északi Járműjavító Üzem XIV. osztálya*, más járműjavítókhoz áthelyezett néhány kis melléküzemének lebontott épületeinek helyén 160 méter hosszan 80 méter szélesen emelkedik a most elkészült fődarabjavító üzem 120 ezer légköbméteres, külső-belső képében hatásos megjelenésű csarnoka. A vasutasnapi ünnepségek július 11-i eseményeinek egyik nyitánya volt az új üzem felavatása.

A csarnok egyik, még be nem rendezett hajójában megtartott avatóünnepség díszemelvényén a MÁV képviseletében *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes foglalt helyet, a vasutasok szakszervezetét *Rékasi István*, a budapesti területi bizottság titkára, a X. kerületi pártbizottságot *Ádám Istvánné*, a vb tagja, a KPM-et *Turba Sándor* főosztályvezető képviselte. Ott voltak továbbá az elnökségben a szlovákiai *Zvolen* járműjavító testvérüzem küldöttei *Jan Kmety* igazgató vezetésével, valamint az Északi gazdasági, mozgalmi vezetői és kiváló dolgozói.

Csáki Sándor, az üzem szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg az ünnepséget, majd *Görbicz Sándor* igazgató köszöntötte az ünnepség résztvevőit. Hangsúlyozta az ünnepség rendkívüli jelentőségét, mivel csak a fődarabjavítás továbbfejlesztése hozhat olyan üzemszervezési eredményt, amivel a mozdonyjavítási állagot, a mozdonyok üzemkészségét a kívánt szintre lehet emelni. Ezért vált szükségessé a fődarabjavító üzem megépítése. Végül köszönetet mondott mindazoknak, akik a 116 milliós beruházás tervezésének, kivitelezésének ötéves munkájában részt vettek és hozzásegítették az Északi járműjavítót, hogy ezzel beillessze munkájába az üzem- és munkaszervezés újabb fontos láncszemét.

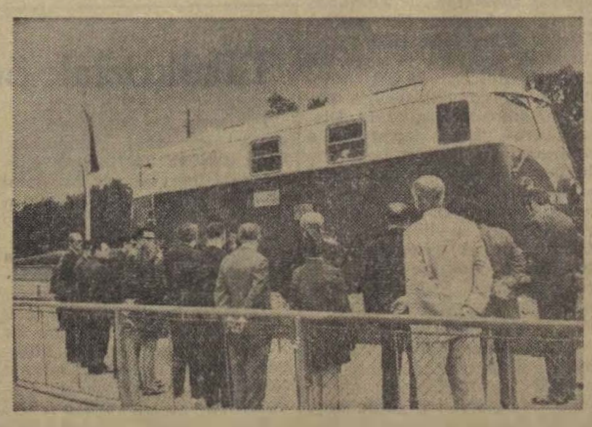
Az ünnepi beszédet *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes tartotta. Elismeréssel állapította meg, hogy az Északi dolgozói az elmúlt év folyamán mindig helyt álltak. Nagy érdeme az üzemnek, hogy bevezette az állóterves mozdonyjavítási munkáltatást, aminek eredményeként *a villamosmozdonyok üzemkészsége 92—95, az M—62-es Diesel-mozdonyok üzemkészsége 82—85 százalék körül mozog.* Az üzem szocialista brigádjainak a felszabadulás 30. évfordulójára és a XI. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásai közül kiemelte az üzemkészséget növelő vállalást, amely 15 százalékos mozdonyjavítási állagcsökkenést irányoz elő és amelynek teljesítéséhez nagymértékben hozzá fogja segíteni őket az új fődarabjavító üzem. Felhívta a dolgozók figyelmét, különösen a fiatalokét, hogy az új üzem jó kihasználásával, tanulással készüljenek jövőbeni új feladataikra, köztük a 3000 lóerős Diesel-villamosmozdony és az 5000 lóerős villamos mozdony javítására.

Jan Kmety a zólyomi Zvolen járműjavító igazgatója köszöntötte ezután az Északi dolgozóit a vasutasnap alkalmából és sok szerencsét kívánt nekik az új üzemhez.

Az ünnepség végén Oroszváry László vezérigazgató-helyettes *Érdemes vasutas* kitüntetéseket, *vezérigazgatói elismeréseket*, Görbicz Sándor igazgató pedig a 30 éves törzsgárdajelvényeket adta át.

(Szász)

TÍZ ÉVIG SZOLGÁLT...



Július 11-én az Úttörővasút Széchenyi-hegyi végállomásánál Tóth János, a budapesti igazgatóság vezetője ünnepélyes külsőségek között adta át az úttörő-vasutasoknak azt a talapzatra helyezett MK—49 pályaszámú Diesel-mozdonyt, amely 1963-tól 1973 végéig továbbította a vonatokat az Úttörővasúton. Az átadásnál jelen volt a KPM vendégeként hazánkban tartózkodó hat tagú kubai vasutas delegáció, Lotairo Hevia vezetésével.
(Tenta György felvétele)

Köszönet a Gagarin brigádnak

Óvodánk, a *Kolozsvári úti* régi óvoda, karbantartási gondokkal küszködött, amíg a békéscsabai pályafenntartási főnökség XVIII. mozgó pályamesteri szakaszának *Gagarin* szocialista brigádja el nem vállalta a patronálást.

A brigádtagok által végzett önzetlen társadalmi munkát *ezúton köszönjük a vasutasnap alkalmából*, mert igen jó érzés számunkra, hogy bármikor szükség van segítségre, a Gagarin szocialista brigádra számíthatunk.

Miklya Jánosné
vezető óvónő

A felkelő nap országában

ÚTIJEGYZETEK 4.

Alkalmunk volt meglátogatni egy modernül felszerelt járműjavítót is. Az üzemben 2500 ember dolgozik. Egy-egy osztályon a termelésirányító — 120—150 beosztott felett —, csak technikusi képesítésű. Mindössze 20 fő a szakmunkás. A többi betanított és segédmunkás. Példás rend, fegyelmezett munka jellemzi a tevékenységet. Minden belépő számára kötelező a fejvédő sisak használata.

Nem találtuk a nálunk megszokott tolópadjáratot. A javítandó kocsikat, gépeket villásemelőkkel továbbítják. *Évente mintegy 5300 járművet javítanak.* A motorkocsik főjavítási ideje 3 nap, plusz 1 nap próbaút.

55 év a nyugdíjkorhatár

Az üzemben évente 1—2 súlyosabb baleset fordul elő. *Az üzem hibájából bekövetkezett baleset esetén a dolgozó élete végéig járadékot kap.* Saját hibájából eredő balesetnél 1 évig kapja a fizetését, de nem nyer rokkantsági nyugdíjra jogosultságot.

A nyugdíjkorhatár egyaránt 55 év. A nyugdíjkorhatár elérése mellett a teljes nyugdíjhoz ott is 25 szolgálati év szükséges. Ha valaki a nyugdíjkorhatár elérése után tovább dolgozik, akkor erre az időre magasabb a százalékos emelkedés. *A bérek megállapításánál a szolgálati idő, valamint a szakképzettség a mérvadó.*

A járműjavítóban üzemi konyha működik. A dolgozók egy része vasúti lakásokban lakik. *Szervezett üdülésről sem a vállalat, sem a szakszervezet nem gondoskodik.* Ez mindenkinek a saját ügye. A társadalombiztosítás nem egységes. Olyan mérvű az ellátás, amilyen biztosítási összeget a dolgozó fizet.

Jártunk egy konténer-pályaudvaron is. A japán vasúton ez a szállítási mód nagyon elterjedt és jól szervezett. A szállításhoz speciális kocsik állnak rendelkezésre. Egy részük a húsz- és tíztonnás, másrészük az öttonás konténerek szállítására alkalmas. *Egy szerelvény tartályainak felrakását egyetlen dolgozó végezte, emelővillás targoncával. Egy-egy konténer átrakása a teherautóról a speciális kocsira nem vett igénybe egy percet.* A felrakás után, emberi beavatkozás nélkül, önműködően rögzítődnek a tartályok. A leemelésnél sincs szükség közbeavatkozásra. Az emeléssel egyidőben az oldás művelete automatikusan történik. *(A konténer-pályaudvaron is mindenki védősisakot használ.)*



Hirosima központja az atombomba ledobása után.

A perc múzeuma

A darabáru-szállítás szintén magas fokon gépesített. A felvevőhelyen egy szállítószalagra kerül a csomag. Egy ember bemondja a rendeltetési útirányt. Egy másik dolgozó egy táblázaton benyomja a megfelelő gombot. Közben a szalag továbbítja az árut, s amikor az az útiránynak megfelelő részhez ér, egy szerkezet automatikusan lelöki a szalagról. Átellenben állnak a megfelelő sorrendbe állított kocsik. Az áru tehát a legrövidebb úton kerül a gyűjtőkocsikba.

Nem mindennapi élményt jelentett a *Hirosimába* tett látogatásunk. Ki ne tudná, hogy 1945. augusztus 6-án, reggel, stratégiailag teljesen céltalanul és a háború kimenetele szempontjából értelmetlenül, itt dobta le az első atombombát az amerikai légierő. Arra a kérdésünkre, hogy miért éppen ezt a várost választották ki, kísérőink elmondották, hogy a város fekvése miatt esett erre a választás. Hirosima egy hegyektől övezett katlanban fekszik. Így még nagyobb hatást tudtak elérni.

Az „eredmény"? *A város 75 százaléka elpusztult. Közel 100 000 ember halt meg.* A támadás utáni időben 10 ezer árva gyermek kóborolt a romok között. *A sugárfertőzést szenvedettek közül még ma is szedi áldozatát az atombomba.* Az így meghaltak száma eddig 14 ezerre tehető.

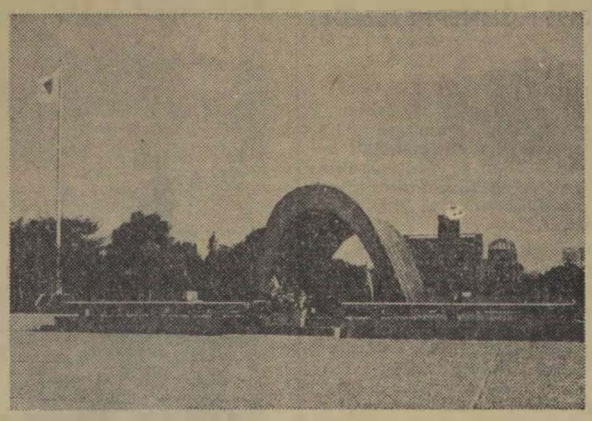
Ma már a romok helyén egy 700 ezer lakosú modern várost talál a látogató. Fejlett textil-, gumi-, gép-, konzerv- és faiparral. De a város központjában örök emlékeztetőül ott áll a békepark. A volt városháza épülete — amelytől 600 méterre volt a robbanás epicentruma — úgy áll, mint 1945. augusztus 6-án. Nem építik újjá. Így marad örök mementóként.

A békepark egyik emlékművének betontömbjébe az ismert áldozatok nevét tartalmazó 60 ezer cédula van befalazva. A felirat: *„Nyugodjatok békében, a tévedés nem fog megismétlődni!"* Milyen tévedés, kinek a tévedése? Nincs rá felelet!

A parkban található *„A perc múzeuma."* Fényképek, ruhadarabok, a támadás után fellelt tárgyak emlékeztetnek a borzalmakra. Az ajtóban megkérdezik: milyen nyelvű, nyakba akasztható magnetofonon keresztül kérik az idegenvezetést.

Ázsia legfejlettebb országa

A békeparkban az embernek nehezére esik a kérdezés is. Megkongattuk a békeharangot, leraktuk a megemlékezés virágait, s továbbmentünk...



A Béke park az atombombázást megörökítő emlékművel.

Végezetül néhány sort olyanokról, amiről talán az elején kellett volna írnom.

Japán Ázsia gazdaságilag legfejlettebb országa. 4 nagyobb és csaknem 1000 kisebb szigetből áll. *Területe 369 813 négyzetkilométer. Lakóinak száma több mint 100 millió.* Évente átlag 1500 földrengést tartanak nyilván. *Vasúthálózatának hossza 28 000 kilométer.* A vonalak egyharmada villamosított, a többi Diesel-üzemű. Ipari termelése a tőkésországok között is előkelő helyen áll. Az ipar adja a nemzeti jövedelem közel 50 százalékát. A II. világháború óta jelentős a külföldi tőke beáramlása. A gazdasági életben a monopóltőke játszik vezető szerepet. A behozatal 66 százaléka nyersanyag. Kivitelük 85 százaléka készáru.

Államszervezete alkotmányos monarchia, császárság. A császárt az 1947. évi alkotmány megfosztotta addigi teljhatalmától. A törvényhozó hatalmat a kétkamarás kongresszus gyakorolja, amely a 467 tagú képviselőházból és a 256 tagú tanácsok házából áll. A szavazati jog 20 éves kortól kezdődik. Kiterjed a férfiakra, nőkre egyaránt.

Az alsófokú oktatás ingyenes. A tankötelezettség 6 éves kortól 15 éves korig tart. Az iskolarendszer egységes: *a hat évfolyamú elemi iskolát, a középiskola három osztályos felső tagozata követi.* Erre épülnek az egyetemek. Az elemi iskolának és a középiskola alsó tagozatának elvégzése kötelező.

A japán lakás általában kisméretű és európai szemmel nézve nagyon gyér berendezésű. A nálunk cselgáncsversenyekről ismert tatami tulajdonképpen padlófélét jelent. Egy tatami 6 cm vastag 186x93 cm méretű rizsszalmagyékény. Ez képezi a japán lakás padlózatát. Van 3—4—5 tatamis szoba. Attól függően, hogy hány tatamit helyeznek el egymás mellett.

Tatami és fapálcika

A szobában nincs szék, szekrény. Az ágyneműt, ruházatot a falba épített szekrényben tartják. Étkezéskor a tatamira ülnek. Az asztal mintegy 30 cm magas. Az északi részeken — ahol télen fűteni kell — az asztal alatti mélyedésben van a fűtőalkalmatosság. Sok helyen még faszénnel, a gazdagabbak gázzal melegítenek. *A japán ember nagyon ügyesen mozgatja evésnél a két fapálcikát. De emellett a vendéglőkben mindenütt megvan a kés, kanál, villa is.*

A látogató az ajtóban leveti a cipőjét. A tatamira csak papucsban, vagy harisnyában, zokniban szabad lépni. A nálunk szokásos kávé helyett cukor nélküli, zöld teával kínálják a vendéget. Készítése, fogyasztása külön szertartás. Kívánom, hogy a tisztelt olvasók közül minél többen a helyszínen ízleljék meg.

Gulyás János

(Vége)

Lázas kor

Asztalom a kávéház szögletén.
Az üvegfalon fény szürődik át.
Kiterítem az újságot elém,
mint az étlapot — a politikát.
Fényszálú, finom idő-fonalon
ezer feladat perceim felett,
s mégis itt ülök, könnyű nyugalom
ízén élve, mint boldog tétlenek.

S betű-hadak zúdulnak sejtjeim
nyugalmára; bekerít hirtelen
az emlék, mint városok terein
a fát a beton, s a fa védtelen.
— Láttam foglyokat állva és törten,
mint fogpiszkáló fapálcikákat
tartóba tömve, arcuk előttem,
ahogy nekifeszülnek a rácsnak.

Gyufaskatulyám mellett egy halom
csikk és hamu, kiégve: városok
feküdtek így, szétdúlva — romon rom —
hol a háború pokla lobogott.
— S a hidrogéntüz után mi marad?
Jaj, a világ megvakul e lángban,
a mezők szikké égnek, hol a mag
életünkért ring most a kalászban? —

Lázas kor ez, terhes háborúkkal,
mint anyaméh, mely torz gyermeket szül.
Az embernek kellene több gonddal
óvni, ne nőjön embertelenül.
Nemcsak a kor rontja idegünket,
építő gépek harsogó zaja.
Bennünk is nyugtalanabb vér lüktet;
s eget nyit a rakéták korszaka.

Pálmafák égnek forró ég alatt,
fegyverben görnyed a rejtőzködő
ember; s ahol táborok állanak,
kerítetlen lesz a szabad jövő! —
Arcom a sikok fénytörésein,
fénytörés a béke szívemen.
Betű-hadakkal zúdul sejtjeim
nyugalmára a történelem.

Fazekas Lajos

TÉLI VONATON

Füstös fülke a nyár:
bagószagú meleg,
a tikkadt utasok
inganak, lengenek.
Pici kis felhőkké
bolydult fel a pára,
s ködöt vont a vonat
jeges ablakára.

Bencze József

Kommunista szombat az óvodákért

Madarász Gyuláné, a ferencvárosi pályafenntartási főnökség takarítónője májusban a következő kéréssel kereste fel *Móri Lászlót*, a szakszervezeti bizottság titkárát;

— *Egyedül nevelem gyermekemet. Amíg dolgozom, nincs hol, kire hagyjam. Óvodába sajnos, nem veszik fel...*

A jogos kérés gyorsan a budapesti igazgatóság munkaügyi, szociális és ellátási osztályához került és ott az illetékesek eredményesen intézkedtek.

Többek között ez a kis történet adta az alapgondolatot *Móri László* szb-titkárnak, *Rác Sándornénak*, a ferencvárosi 1-es pártalapszervezet titkárának, valamint *Simon Györgynek*, a főnökség vezető mérnökének ahhoz, hogy a többi édesanya érdekében is cselekedjenek. Amikor szóba került, hogy a főnökség dolgozói *tartsanak kommunista szombatot*, akkor nyomban arról is döntöttek, hogy a munka ellenértékét felajánlják a budapesti MÁV óvodáknak.

Így került sor június 22-én a nagyméretű társadalmi munkára, amelyben 195 dolgozó vett részt. *Kovács Béla* szakaszmérnök vállalta el az akció megszervezését. Neki is köszönhető, hogy a részvevők 9 munkaterületen dolgozva, igen szép eredményeket értek el. *1134 munkaórát teljesítettek, amelynek értéke 25 532 forintot tett ki.* A társadalmi munkát végzőkkel egyetértésben a főnökség úgy döntött, hogy a kiérdemelt bért felefele arányban felajánlják a *Benczúr utcai*, illetve a *Kerepesi úti* MÁV óvodáknak.

Az óvodák vezetői, nevelői — amikor megtudták, milyen nagy ajándékot kaptak a ferencvárosi pályafenntartás dolgozóitól — az őszinte meghatottságtól szinte percekig szóhoz sem jutottak. Bizonyára a kis óvodások is meglepődnek, miután visszatérnek a nyári szünetről. Mert olyan pénzből vásárolt bútorok, játékok, taneszközök várják őket, amiért vasutascsaládjaik és azok munkatársai áldozták fel szabad idejüket.

S. R.

Öregek napja Győrben

Az öregek iránt érzett megbecsülés és tisztelet eredménye az összefogásnak az a nemes példája, amely lehetővé tette a Győr megyei vasutas nyugdíjasok találkozójának megrendezését. A szakszervezeti bizottságok, az *Arany János* Művelődési Ház, Győr városi tanács szociálpolitikai osztálya anyagi segítségével vált valósággá a régen dédelgetett terv, a megye nyugdíjas vasutasainak megvendégelése, műsorral való szórakoztatása.

Július 6-án 350, a munkában megőszült nyugdíjas ballagott a művelődési ház felé, ahol fiatalok fogadták őket. Olyan korúak, akiknek a vendégek nagyapjuk, ükapjuk lehettek volna. Udvarias segítőkészséggel nyújtották karjukat, hogy rátámaszkodva, könnyebb legyen a lépcsőkön felmenni. Az idős emberek jóleső érzéssel nyugtázták azt a szeretetet, ahogyan fogadták őket.

A nyugdíjascsoport nevében *Hajnal Gyula* elnök köszöntötte a jelenlevőket. Beszédéből a törődés, s a szeretet érződött. Egy olyan elnöknek a szavai voltak ezek, aki mint nyugdíjas, vállára vette a megye öregjeinek gondját, ügyeinek intézését.

Hajnal Gyula után *Peczár Istvánt*, a budapesti területi bizottság titkárhelyettese szólt az öregekhez. Biztosította őket a szakszervezet gondoskodásáról.

Az a nagy megtiszteltetés érte az ünnepelteket, hogy a megye két országgyűlési képviselője *Bognai Gyuláné* és *Kovács László* is megjelent körükben. Egyébként mindkét képviselő erőteljesen közreműködött az egész ünnepség létrehozásában, megvalósításában.

A műsor egy részét *Békés Ferencné* vezetésével, a *Németh László* általános iskola tanulói szolgáltatták. *Németh Mária* 8. osztályos tanuló meleg szeretettel köszöntötte az öregeket. Az iskola énekkara rábaközi népdalokat énekelt, majd a kisdobosok kalocsai táncos gyermekjátékot mutattak be.

Ezután *Mészáros József*, a megye nívódíjas költője három versének elmondásával tisztelte meg a jelenlevőket. Befejezésül a művelődési ház társastánc klubja modern táncokból adott bemutatót.

A műsor után megindult a beszélgetés, az emlékek, a múlt felidézésére. Közben szólt a cigányzene, s a rekedtes torokból elő-elő tört egy-egy magyar nóta, ami pillanatokra visszahozta a muskátlis ablakok emlékét. Este tíz órakor oszlott szét a társaság, szívükben kedves emlékkel, ami bizonyosan bearanyozza egy időre napjaikat.

Tóbiás Béla

Találkoztak ötven év múltán

Pár soros hír adta tudtul lapunk legutóbbi számában, hogy a MÁV Tisztképző Intézet 1924-ben végzett hallgatói 50 éves találkozót tartanak, a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermének különtermében.

Kíváncsian mentünk el a találkozóra, ahol legelső meglepetésünk az volt, hogy a fél évszázados találkozó résztvevői, akik közül — mint kiderült — a legfiatalabbak is közelebb vannak a 80-hoz, mint a 70-hez, milyen jókedvűen, magabiztosan ültek körül a fehérasztalt, jóízűen fogyasztották diétásnak legkevésbé sem látszó vacsorájukat, és a viszontlátás boldog örömével csendítették össze poharukat.

Csak, amikor névsorolvasásra került sor és egy-egy név elhangzásakor a szólított helyett barátja, vagy éppen csak sorsának tudója, hirmondója válaszolt: „meghalt", „nem jöhetett, beteg", „nem tudom, mi van vele" — borultak el a tekintetek és rezignáltan állapították meg, hogy bizony alaposan megfogyatkozott az 1923—24-ben végzett évfolyam „állománya".

A 30 meghívottnak — ennyi pontos cím állt rendelkezésre — alig több, mint a fele, 16 évfolyamtárs jött össze. (A negyvenéves találkozón még hetvenen voltak.) De amikor befejeződött a számbavétel, különösen pedig, amikor Keszthelyi Béla, a találkozó rendezője felolvasott néhány levelet, amelyeknek írói nyomós okkal kimentették magukat elmaradásukért, végül pedig, amikor összeszámolták a hírmondók által bejelentett életjeleket, nyomban 25—30 évfolyamtársról derült ki teljes bizonyossággal, hogy még mindig a fél évszázados vasúti tisztelc „állományába tartoznak".

Különösen nagy volt az öröm és a büszkeség, amikor a távolétet igazoló egyik levélből az derült ki, hogy írója azért nem jöhetett el, mert jelenlegi vállalatának több vasúti kocsirakományú termékét kellett elkísérnie rendeltetési helyére, lévén a szállítási ügyek intézője. Hozzá is fűzte magyarázatképpen: „Ha lemondanám ezt a megbízatást, számottevő anyagi veszteség érne, ezt pedig nem engedhetem meg magamnak."

A büszke öröm, amely ezt a magyarázatot kísérte, annak a ténynek szólt, hogy a fél évszázada végzett vasúti tisztek, noha már nyugdíjasnak sem tegnapi gyerekek, csaknem valamennyien dolgoznak, hasznosan, vasutas-szívvel, fegyelmezetten, ahogyan a vasúti szolgálatban annak idején megszokták.

(sz. f.)

AZ UTASOK GYAKRAN KÉRDEZIK:

Meddig kell még a piszkos személyszállító vonatokon utazni?

Mintha minden induló vonat, a kocsik alatt dolgozó műszakiak, a hosszú tömlőket húzogató víztöltők és a nyüzsgő utasok demonstrálni akarnák, hogy a menetrendváltozás utáni heteket élik a Keleti pályaudvaron.

Péntek este van. Akaratlanul is a kocsikra irányul érdeklődésünk. A csarnok I. végányán álló *Lillafüred expressz* egyik kocsijának peronján valóságos tócsát képez a W. C.-ből kifolyó víz. Az 5155—2047—0052. sz. kocsi oldalán valamilyen korábbi, az ablakon át kiöntött étel nyomai láthatók. Az 5155—20—41—028. sz. kocsi W. C.-je piszkos, ajtaja nyitva és a korábban gondosan elhelyezett egészségügyi papír szétszórva hever a padlózaton. Az utasok csikkek, papírdarabok között ácsorognak a folyosókon. Aztán villan a jelző. *A vonat lassan megindul. Az ajtók tárva. Jegyvizsgáló sehol.*

Csak az időjárás...

A külső harmadikon álló sülysápi vonat külseje kevésbé, a belső részei viszonylagosan tiszták. A Bd-at 5852. sz. kocsiban nincs víz. A külső első vágányon álló isaszegi vonat arra enged következtetni, hogy *csak az időjárás, a „nagy kocsimosó" gondozza.* A nagykátai vonat is kezeletlen. A csarnok ötödiken álló mentesítő vonatokhoz víztöltőt kérnek.

Műszakváltás közeledik, ezért az elosztóban találunk néhány dolgozót a takarítóbrigádból.

Szelei Mihály 24 éve kocsitisztító. Talán azóta látja a hibákat, a szolgálat mostoha körülményeit és ki tudja miért? — mégis maradt és csinálja naponta újból és újból. Kezében a bádogvödörrel és rongygyal járja a szerelvényeket, és amire idejéből és erejéből telik megteszi. Nem rajta és munkatársain múlik a kocsik tisztasága.

1950-ben egy-egy túrban 82 ember dolgozott a kocsik tisztításán, ma 22 ember — mondja —. Ez is csak papíron van így, mert 4 söprögető, 1 pororló, 2 W. C.-tisztogató, 1 utánnéző és 3 külső tisztogató van szolgálatban. A többi csúsztat, beteg vagy szabadságon van.

Pesti István csoportvezető, aki 1937 óta — kisebb megszakításokkal — felelőse a kocsik tisztaságának, így beszél gondjaikról:

— *Csak vegetálunk. Ilyen feltételek mellett nem lehet tisztességes munkát végezni. Pedig vezetőinknek és a rendszortosoknak szívügye a kocsik tisztasága. Az igazgatóság is ellenőriz bennünket, de ettől még nem lesznek tisztábbak a kocsik.* Munkáskéz és gép kell ide. A korábbi években kevesebb volt a vonat és több az ember, most több a vonat és kevesebb az ember. A számok mindent elárulnak... Egy utántisztítás normája 18 perc, kistisztításé 45, a nagytisztításé pedig 96 perc. Ha egy 4 tengelyes kocsira 45 percet számolunk, egy műszakban 16 kocsit, azaz másfél vonatot tud egy ember megcsinálni. Tehát 11 ember, ha lélegzetvétel nélkül dolgozik is 16—17 vonatot tud csak megtisztítani. Gyakorlatilag minden ötödik kocsit.

Kevés a tartalék kocsi

A Lillafüred expressznél észlelt rendetlenség például abból származott — és ez gyakori eset —, hogy az egyik kocsi meghibásodott és a cserekocsit, a pótlást a műhelyből hozták. Ezek az események általában a vonatok indulása előtt történnek, amikor már nincs idő újból tisztogatni, de nem is lehet, mert az utazóközönség megrohanja a cserekocsit betolt új kocsit. *Régi bajok ezek, amelyeken csak elegendő tartalékkocsival lehet segíteni.* De kocsihiány az oka annak is, hogy a forgalmi szolgálat az éjszaka folyamán kitisztított vonatokat, nevezetesen a 402-es és 5802-es szerelvényeit — kényszerítő szükségből — Isaszegre vagy Pécelre küldi egy hajnali fordulóra. Amikor ezek a vonatok visszajönnek, már piszkosak. *Nincs idő újból tisztítani, tehát piszkosan mennek tovább útjukra.* Baj van a víztöltéssel is. Főleg reggel, mert akkor indulnak a belföldi és nemzetközi expressz vonatok. Az a két-három víztöltő képtelen 35—40 kocsit feltölteni. Ilyenkor a helyi vonatok rendszerint víz nélkül maradnak.

— *Napról napra kevesebben vagyunk* — jegyzi meg *Farkas Istvánné*, aki szintén régi dolgozó. — *Ki jön ide ezért a pénzért? Ki vállal ma 9—11 forint közötti órabérért ilyen nehéz és piszkos munkát?* Ha jön is egy-egy fiatal, csak néhány hetet tölt itt. Ma nekem csúsztatnom kellene, de nem lehet, mert nincs ember. Egyébként is jobb lenne, ha kifizetnék a túlmunkát. Azért, hogy majd lecsúsztathatom, nincs semmi kedvem magamat agyondolgozni.

Sürgős intézkedésekre van szükség

Jól tudjuk, vannak nehézségek. De állandóan arra hivatkozni, hogy nincs munkaerő, a könnyebb megoldás. Jobban érdekelté kell tenni, vagy mondjuk ki bátran, *jobban meg kellene fizetni azokat, akik vállalják ezt a munkát.* Mert nagyon érdekes ám, a műszaki kocsiszolgálatnál nincs létszámhiány az irodákban, de ott igen, ahol a munka nehezét végzik.

A jelenlegi állapotokon sürgősen változtatni kell, mert az utasok joggal kérdezik: meddig kell még a gyorsvonatokon is piszkos kocsikban utazni?

Át kellene venni egy-egy külföldi módszert. Ragyogóan tiszták a nemzetközi forgalomban közlekedő szovjet kocsik. Példásan tiszták az osztrák, a svájci, a francia és az olasz vonatok.

Külföldön a gyorsvonatok mellékhelyiségeiben „gyakori" a melegvíz. Mindig van szappan és törülköző. Róma *Termini pályaudvarán* 5—6 vasaltnadrágos vasutas viszi a hátán a lakkozott létrát és ragyogóra mossa a vonatok ablakait. A spanyolok is sokat adnak a vonatok tisztaságára.

Ami a vonatok tisztaságát illeti, a többi budapesti pályaudvaron sem különb a helyzet, sőt vidéki viszonylatban — egy-két kivételtől eltekintve — talán még rosszabb is(?) Ez nem lokális probléma... *Nem is csak igazgatósági ügy, sokkal több annál. Egy biztos, valamit tenni kell!*

Gergely József

„A vasutas képzőművészeti körök egyre jobban betöltik hivatásukat"

Szabó Antal főtitkár nyitotta meg a vasutas képzőművészeti kiállítást

A vasutasnapi rendezvények évek óta a vasutas képzőművészeti kiállítás megnyitásával kezdődnek. A sorrendben XXIV. tárlatot július 11-én, ünnepélyes külsőségek között nyitották meg Budapesten, a vasutas-szakszervezet *Népszínház utcai* képzőművészeti iskolájában.

A vasutasok szép iránti érdeklődését felkelteni, fokozni, ízlését fejleszteni hivatott kiállítás évről évre fejlődik, mert mind több tehetséget sorakoztat fel. Az idei tárlatra az előző évekhez viszonyítva számszerűleg kevesebb festmény és szobor érkezett ugyan be, az alkotások művészi színvonalát azonban magasabbra értékelte a zsüri, mint az előzőkét. Hatvanhárom festő 308 festményt, 21 grafikus 100 grafikát, 21 szobrász 71 szobrot, 7 iparművész különféle iparművészeti tárgyakat küldött be, ezekből a neves, hivatásos művészekből álló bíráló bizottság 74 festményt, 45 grafikát, 33 szobrot és 4 iparművészeti tárgyat javasolt kiállításra.

A gazdag anyagból álló tárlat megnyitása alkalmából *Szabó Antal* főtitkár mondott beszédet. Jelen volt a megnyitón *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, a szakszervezet és a vasút számos vezetője. A főtitkár kijelentette: *a szakszervezet úgy értékeli, hogy a vasutas képzőművészeti körök szépen fejlődnek és egyre inkább betöltik azt a rendeltetésüket, amiért létrehozták és fenntartják őket.* A szakszervezet nem sajnálja a rájuk fordított munkát, fáradságot és anyagi eszközöket, mert úgy érzi, hogy ezzel nemes célt szolgál.

Szabó Antal főtitkár ezután a felszabadulás 30. évfordulójára a párt XI., valamint a vasutas-szakszervezet IX. kongresszusára hívta fel a figyelmet. Hangsúlyozta, hogy a szakszervezetnek sok tennivalója van annak érdekében, hogy a vasutas dolgozók aktív részvevői legyenek a nagy évfordulónak, a kongresszusok tiszteletére rendezett ünnepségeknek.

— *Szeretnénk, ha képzőművészeti köreink tanárai és tagjai valamennyien aktív részesei lennének az ünnepségek előkészítésének, lebonyolításának.* Tudjuk, nehéz dolog amit kérünk, de bízunk a képzőművészeti körökben. Meggyőződésünk: mindent megtesznek azért, hogy a jubileumi évfordulók tiszteletére rendezett kiállításon több olyan alkotással találkozzunk, *amely a felszabadult magyar nép, közte a vasutas dolgozók megváltozott életét, szocializmust építő szorgos munkáját, elért eredményeit a képzőművészet eszközeivel ábrázolják.* A szakszervezet mind erkölcsileg, mind anyagilag a legmesszebbmenően támogat minden ilyen törekvést.

A főtitkár ezután megköszönte a körök tanárainak és tagjainak munkáját, majd átadta a szakszervezet elismerését a díjazott festmények, szobrok, iparművészeti tárgyak alkotóinak.

A kiállítók közül díjazásban részesült *Benkő József*, *Bém Valéria*, *Böde Ferenc*, *Burai István*, *Czikora László*, *Czinege István*, *Csüllög Júlia*, *Fekete Emese*, *Pataki Miklós*, *Ruttkai Sándor*, *Szántó Margit*, *Szilágyi Frigyes*, *Tuschák Gabriella*. A vasutasok szakszervezete különdíját a vasutasok megváltozott életének ábrázolásáért Veréb László „*Vasúti átjáró*", Farkas Antal „*Mozdony*" és Ruttkai Sándor „*Állomásfőnök*" című műve kapta. A kiállítás rendezéséért jutalomban részesült *Kirchmayer Károly* szobrászművész-tanár és *Benedek György* festőtanár.

Sz. F.



Szabó Antal főtitkár átadja a jutalmat Bém Valériának (Laczkó Ildikó felvétele)

Kertészek vetélkedője

A MÁV Épületfenntartási Főnökség négy kertészete — a *kőbányai*, a *rákospalotai*, a *ferencvárosi* és a *hatvani* — sokat fáradozik azon, hogy széppé varázsolja a vasúti szolgálati helyek parkjait, az intézmények, hivatalok irodáit. Az állomások parkjaiban pompázó virágokat gyakran megcsodálják az utasok. A különböző vasúti rendezvényeken is ott szorgoskodnak a kertészek, hogy virágaikkal széppé varázsolják a rendezvény díszemelvényét, elnökségi asztalát.

Az idén először vetődött fel a kertészeket irányító vezetők körében az a gondolat, hogy a virágkötészet mesterségében is próbára tegyék ügyes kezű kertészeiket. A versenyt július 10-én rendezték, önkéntes alapon, a kőbányai kertészetnél. *A négy kötészettől 14-en vettek részt és mindenkinek négy feladatot kellett megoldani.* A versenykiírás szerint egy szabadon választott kompozíciót, egy menyasszonyi csokrot, egy alkalmi váza- vagy táldíszítést és egy kegyeleti megemlékezést kellett virágokból kialakítani.

A zsüri elnöki tisztét *Fekete Lászlóné*, a FŐKERT nemzetközileg is elismert virágkötője látta el. Az összetett versenyben *Dudás Lajosné* (Kőbányai kertészet) munkáit értékelte legjobbnak. A zsüri három második és két harmadik helyezést ítélt még oda a verseny résztvevőinek. Második helyen végzett *Kapcsos Gusztávné* (Kőbányai kertészet), *Kalmár Éva* és *Szilágyi Zsigmondné* (Rákospalotai kertészet), harmadik *Zarándi Lajosné* és *Simó Istvánné* (Kőbányai kertészet).

Négy asszony és egy férfi

Szombathelyen szertári brigád nyerte a területi döntőt

Szombathelyen, a MÁV-igazgatóság tanácstermében június 20-án rendezték meg az igazgatósághoz tartozó szocialista brigádok szellemi vetélkedőjének területi döntőjét. *Vas, Zala, Veszprém* és *Győr-Sopron* megye vasutasbrigádjainak középdöntőiből a tapolcai pályafenntartási főnökség *Batsányi*, Szombathely állomás *Kossa István*, a tapolcai vontatási főnökség *Zalka Máté*, a szombathelyi TBFF *Saturnus*, a szombathelyi szertár *Üzemviteli* és az igazgatósági központ *Baross* szocialista brigádja jutott tovább e vetélkedőre.

Az öttagú brigádok először szakmai kérdésekre válaszoltak, általános vasúttörténeti és a kollektív szerződésbeli ismereteikről, valamint a vasúti munkavédelmi óvórendszabályokról adtak számot.

Ezután a részvevőknek versidézeteket kellett felismerniök, majd kulturális kérdésekből összeállított szellemi totóval folytatódott a játék. Ezt követték a sportkérdések.

A vetélkedő harmadik szakaszában a politika, a magyar és nemzetközi munkásmozgalom témaköréből összeállított kérdésekre kellett válaszolniuk a brigádoknak.

A szombathelyi szertár Üzemviteli, a tapolcai pályafenntartási főnökség Batsányi és a szombathelyi TBFF Saturnus szocialista brigádja érte el a legjobb eredményt. Az országos döntőn a szombathelyi igazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok képviseletében a szombathelvi szertár *Üzemviteli* brigádja vesz részt. Tagjai: *Jákfalvi Zoltánné*, *Szombath Györgyné*, *Némethi Gyuláné*, *Vámos Lászlóné* és *Kassai Tibor*.

Káldi Judit



Utazás előtt és utazás után

ÉDESSÉGET, AJÁNDÉKOT, TRAFIKÁRUT

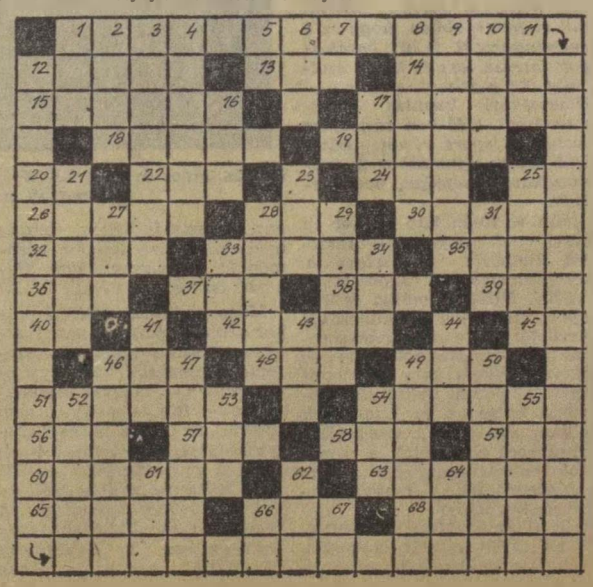
nagy választékban vásárolhat az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiban.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. 1975. január 1-én kezdődik. 12. ... Rica: közép-amerikai állam. 13. Dísze. 14. Ezt veri a dobos. 15. Forró szélvihar a Szaharában. 17. ...la commedia, vége a játéknak. 18. A szerb királyok palotája Belgrádban. 19. Eszmecserék. 20. Igavonó állat. 22. Szemes termény. 24. Nap, latinul. 25. Akna fele. 26. Női név. 28. Mérlegre tesz. 30. Rövid, keverve. 32. Csonthéjas gyümölcsöt. 33. Magasnyakú női blúz. 35. Téli sporteszköz. 36. Boltozata. 37. A Duna mellékfolyója. 38. Intés. 39. A koponyában van. 40. Ü. A. 42. Kossuth szülőhelye. 45. Véd. 46. Táncot jár. 48. Halfajta. 49. A Szabó család egyik szereplője. 51. Felülút a kártyában. 54. Tevékeny, serény. 56. Végtelenül lila. 57. A ló legmagasabb része. 58. Időmérő. 59. Vajon ág? 60. Bejárta ... Baranyát. 63. Valamelyik szervét más személybe átültetik, névelővel. 65. Tekintet, figyelem (francia). 66. Emelkedett hangú költemény. 68. Tanul-e a bajból?



Függőleges: 1. Ételt ízesít. 2. Búzát is tartanak benne. 3. ...er, műszer a vízpárolgás mérésére. 4. Vilnyusz régi neve. 5. Kimondott betű. 6. Mezőgazdasági szerszám. 7. Skálahang. 8. Latin könyvkiadó. 9. Zónákban, övezetekben elrendezett. 10. Békaporontyok. 11. Termelőszövetkezetek Országos Tanácsa. 12. A szakszervezetek jelentős feladata. 16. Mint a 22. vízszintes. 17. A nemzetközi síszövetség francia nevének rövidítése. 21. A rakéták orrrészének kialakításánál szokásos görbe. 23. Fémes elem. 25. A nyeső. 27. Bibliai név (ék. hiány). 28. Az Atlasz-hegységben élő majom. 29. Körzet, vidék, kerület. 31. Madzagban van. 33. Vas megyei község. 34. Közép-európai Kupa. 41. Lakoma. 43. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 44. Pici ikerszava. 46. Vissza: vulkanizáláshoz használt gumilapocska. 47. Kellemetlen szagú hajkenőcs (ék. hiány). 49. Végtelenül mulatott. 50 Lándzsával felszerelt lovas katona. 52. N-el a végén élő anyagból származó. 53. Régi súlymérték. 54. Menyasszony. 55. Vissza: ...um. dicsőítés, magasztalás. 61. N. R. F. 62. Helyhatározó. 64. Amerikai helyeslés. 66. Állati lakhely. 67. Az arzén vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 12. Beküldési határidő: 1974. augusztus 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A beruházási tervek teljesítése. Az eszközök jobb kihasználása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 12. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Ambrus Júlia. 3729. Sérényfalva. Ferenczik Imréné, 3100. Salgótarján. Szertárfőnökség. Havasi Mónika, 4400. Nyíregyháza, Nád u. 11/b. Szabó József. 3502. Miskolc. Tiszai pu. Pf. 203. Révész László, 4623. Tuzsér, Szovjet út 24.

VASUTASNAP '74

Vidámság, „meleg hangulat" a BVSC Szőnyi úti sporttelepén

Mintha az időjárás is a 24. vasutasnap tiszteletére fordult volna jobbra: *július 14-én, vasárnap megérkezett az igazi nyár, a kánikula, s országszerte 30 fok fölé emelkedett a hőmérséklet.* Ez rányomta bélyegét a kulturális és sportünnepségekre is. A BVSC Szőnyi úti sporttelepén, ahol a központi ünnepség zajlott, jó néhányan fürdőruhába öltöztek, mások az úszómedence szélén üldögélve, lábukat a vízbe lógatva kerestek enyhülést, s úgy nézték végig az esztrádműsort. Sokan az Utasellátó büféinél pótolták a nagy folyadékveszteséget, sörből és üdítő italokból újabb és újabb szállítmányokra volt szükség, mert az eredeti mennyiség hamar elfogyott. *A vidámság, nevetés, s „meleg hangulat" jellemezte az idei vasutasnapot.*



Jó mérkőzésekkel örvendeztették meg a nézőket a nemzetközi női röplabdatorna résztvevői

(Tenta György felvétele)

Az egész napos program délelőtt 10 órakor kezdődött — sportrendezvényekkel. A röplabdapályán négy csapat mérte össze tudását: *a BVSC, az MTK, a Spartacus női röplabdásai, valamint egy osztrák női csapat, a Post SV Wien.* Ez utóbbi lett a győztes.



Széki Sándor énekel

A kispályás női labdarúgó-mérkőzéseken ugyancsak négy együttes szerepelt: az Északi járműjavító, a BVKH, az Utasellátó és a MÁV Kórház csapatai. Közülük az Északi járműjavító lányai kerültek ki győztesen. Sok nézője volt a kispályás labdarúgó-bajnokság budapesti döntő mérkőzésének is, amelyet szintén az Északi járműjavító csapata nyert meg, s így bejutott az országos döntőbe. (A Vasutasszakszervezet által meghirdetett bajnokságon 600 együttes vett részt, szeptemberben lesz az országos döntő.)

Az MHSZ rádiósai ugyancsak kitettek magukért. Jóelőre felverték sátrukat az uszoda egy kis füves területén, s működésbe hozták rövidhullámú rádióállomásukat. A BVSC-pályáról három állomásról, a *Dunakeszin*, a *Széchenyi-hegyen* és a *Bajcsy-Zsilinszky úton* levő rádiós társaikkal folyamatosan üzenetet váltottak, s estig csaknem félezer külföldi rádiós partnerrel teremtettek kapcsolatot.

Egész nap tartott a kispuskalövészet, amelyen ez alkalommal bárki részt vehetett. Volt is sok vállalkozókedvű fiatal, aki kihasználta a kínálkozó alkalmat. *Nagy érdeklődés kísérte a 4x400 méteres fegyveres váltófutást, az ejtőernyősök földi bemutatóját is.* (Megmutatták, hogyan kell szakszerűen összehajtogatni az ernyőt, s a gumiasztalon gyakorlatot mutattak be.) Az úszómedencében ezúttal rádióirányítású hajómodellek úszkáltak, a nézők — különösen a gyerekek —, nem kis örömére, majd a könnyűbúvárok bemutatója következett. Érdekességszámba ment az *MHSZ Zrínyi Miklós Haditorna klubjának* látványos produkciója: korhű ruhákban, korabeli fegyverekkel harcoltak egymással, mintha vérre menne a bajvívás, csattogtak a buzogányok, és kardok, s a többi középkori harci eszköz.

A kicsinyekről sem feledkeztek meg a rendezők, akik már három hónappal korábban megkezdték a felkészülést a vasutasnapra. Délután két órakor bábműsor kezdődött, s a gyerekek hol álmélkodva, hol harsány közbekiáltásokkal követték az eseményeket, miként járnak túl a ravasz róka eszén az erdő vadjai.

A nagy, *„monstre-műsor"* délután háromkor kezdődött, s háromnegyed hatig tartott. Az úszómedence lelátója teljesen megtelt, s nézők, dacolva a tűző napsugarakkal, a hőséggel, végignézték a „mindenki kedvére" mottóval megrendezett előadást. Érdemes volt, hiszen kellemes szórakozásban lehetett része mindenkinek. Először az énekkarok léptek a közönség elé: a *ceglédi, ceglédberceli*, a *dunakeszi* és a *Központi együttes.* Mindegyik kórus rászolgált a tapsra, előadásuk szép volt. Itt említhetjük meg a *Törekvés Táncegyüttest* és zenekarát is, akik szintén megérdemelten arattak sikert.

Az esztrádműsor további részében országos hírű és rangú művészeket láthattunk. *Széki Sándor* operaénekest, a *már* elmaradhatatlan Hacseket és Sajót, *Kibédi Ervin* és *Hlatky László* duóját, *Szuhay Balázst, Vámosy Jánost* és *Zárai Mártát, Urbán Katalint, Bojtor Imrét.* Amikor *dr. Hegedüs János* bekonferálta *Felföldi Anikót*, nyomban kitört a taps. Később kiderült, hogy az előlegezett bizalom nem volt hiábavaló, eredeti előadó egyéniség, „Roma-nyelvtanórát" tartott a közönségnek, vagyis a cigány nyelv szavaiból „komponált" furcsa mondatokat. A műsort *Gál Gabriella* és *Madarász Katalin* énekkettős zárta.

Nemcsak a nap heve, hanem az izgalmak is hozzájárultak a forró hangulathoz. A műsor végén a konferanszié felbocsátott egy léggömbcsokrot, amelyre ráerősítették a vasutaszászlót, s egy borítékot. *Megtalálója, bárhol is szállnak le a léggömbök, küldje be a borítékot, s értékes jutalmat kap* — mondta. Ám a szeszélyes szél előbb egy villanyvezetéknek, majd egy nyárfa ágaihoz sodorta a léggömböket. Amíg ki nem szabadították, s útjára nem bocsátották a küldeményt, százak és százak izgultak sorsáért.

S végül 6 órakor következett a még nagyobb izgalmat ígérő esemény: *a BVSC—Bécs Ostbahnhof labdarúgócsapatok mérkőzése, melyet 5:2 arányban a BVSC nyert meg.*

P. J.

Mozdonyvezetők, figyelem!

Levél a Német Demokratikus Köztársaságból

A *Budapester Rundschau* szerkesztőségén keresztül kaptuk az alábbi levelet egy NDK-beli Diesel-mozdonyvezetőtől:

„Jó néhányszor jártam már Magyarországon családommal együtt, és nagyon sok kedves, barátságos emberrel találkoztam, akiket nagyon megszerettem. *Sajnálom azonban, hogy soha nem sikerült olyan vasutassal, főleg mozdonyvezetővel összeismerkednem, akivel németül beszélgethettem volna.* Vannak pedig bizonyára olyan magyar vasutasok, akik szívesen kicserélnék szakmai tapasztalataikat levélben, illetve személyesen, német kollégákkal.

Én 28 éve dolgozom a DR-nél, a Német Államvasutaknál, s 44 éves vagyok. Van egy húszéves fiam, aki jelenleg még egyetemista. Nyári szabadságomat — július második felében — ismét Budapesten kívánom tölteni. Lakásom biztosítva van, tehát *szállást nem igénylek.* Várom tehát németül beszélő magyar vasutas levelét."

Karl-Heinz Helden,
7707 Wittichenau o/L.
Turnvater—Jahnweg 3.
Krs. Hoyerswerde, Bez. Cottbus
DDR

CSALÁDOK VÍZ NÉLKÜL

Szár állomáson a 42. számú őrházban lakó családok már két éve nélkülözni kénytelenek az ivóvizet. Még a tisztálkodáshoz is a távolabb lakó szomszédok segítik ki őket vízzel, bár azok is szűkében vannak e szükségletnek.

Miután két évvel ezelőtt a tisztiorvos lezáratta a vasúti kutat a víz élvezhetetlensége és magas nitráttartalma miatt, kérvényben fordultunk a budapesti vasútigazgatóság II. osztályához; majd az állomásfőnök is többször továbbította panaszunkat az illetékesekhez. *Ám nemhogy intézkedés történt volna, még csak válaszra sem méltattak bennünket.*

Most ezúton kérünk segítséget.

Az őrházban lakó tíz dolgozó és gyermekeik nevében:

Major József

Halálozás

Tragikus hirtelenséggel, váratlanul elhunyt Parti József nyugdíjas, a vasutas-szakszervezet volt munkatársa. Közvetlenül a felszabadulás után kapcsolódott be a szakszervezeti mozgalomba. Nyugdíjba vonulásáig a szakszervezetben, különböző felelős beosztásokban tevékenykedett. Áldozatos munkássága során mindenkor a dolgozók érdekeit képviselte és intézte azok ügyes-bajos dolgait. A munkásosztály soraiból vált azok képviselőjévé, s haláláig hű maradt osztályához. A legnehezebb időkben is szilárdan kitartott a szocializmus ügye mellett.

Temetésén, a ravatalnál Végh Ferenc, a budapesti területi bizottság elnöke búcsúztatta. Az urna elhelyezése előtt Krekó Ferenc, a régi munkatársak, a barátok és a lakóterület képviseletében vett végső búcsút az elhunyttól.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Ugiyai Sándor, Bakó János, Pál István Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Fogas Pál Szentes; Szép Ferenc Szolnok; Murányi Tibor Bánréve; Sziládi Sándor Szeged; Szabados Gábor Bp. Ferencváros; Kiss László Debrecen; Kőszegi Bertalan Kunszentmiklós—Tass: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Gömöri József Bakonyszentlászló, Pálinkó Istvánné Ág: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 26. számból: Pályázat vasúti szakközépiskolai tanári állásokra.

A 27. számból: 107 625/1974. A MÁV jogi képviseletének szabályozása a munkaügyi döntőbizottságok előtti eljárásban kártérítési ügyekben.

Pályázat kollégiumi nevelőtanári és gondnoki állásra.

A 28. számból: 108 857/1974. A MÁV Beruházási Utasítás módosítása.

Lakáscsere

— Elcserélném tanácsi, két szoba, üvegveranda, fürdőszobás, 64 négyzetméter kertes villalakásomat MÁV-telepi, vagy zuglói hasonlóra, esetleg egy nagyszobás fürdőszobásra. Cím: Kovács György, 1133. Bpest, Mezőhegyes utca 27.

— Érdparkvárosban családi ház építésére alkalmas, 214 négyszögöles telek bekerítve, fiatal gyümölcsfákkal eladó. Cím: Ferencz Gábor, 1087. Budapest, Kerepesi út 5. IV. ép. I. em. 18.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti: a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest VII. Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— Egy nap Debrecenért. A városi pártbizottság kezdeményezésére a tanács és a Hazafias Népfront Városi Bizottsága által meghirdetett „Egy nap Debrecenért" mozgalomhoz a vasutasok is csatlakoztak. Egy napi bérüket ajánlották fel egy óvoda építéséhez. Az összeget 433 310 forintot már be is fizették a mozgalom számlájára.

— A vasutasnapi ünnepségek keretében július 13-án ünnepélyes külsőségek között leplezték le Landler Jenő mellszobrát Kunszentmiklós—Tass állomás parkjában. A szobor Páli Lajos szobrászművész alkotása. Elkészítéséhez az állomás dolgozói társadalmi munkával járultak hozzá.

— Szellemi vetélkedő. A miskolci járműjavító szakszervezeti bizottsága a 24. vasutasnap alkalmából szellemi vetélkedőt rendezett a közeli Nyéki István-tónál. A vetélkedőn részt vett üzemi dolgozók között 35 nyereménytárgy, illetve könyv talált gazdára.

— Szolidaritás Chilével. A ferencvárosi pályafenntartási főnökség vasutasnapi ünnepségén megemlékeztek a chilei népről is. A résztvevők szolidaritásukról biztosították a chilei hazafiakat és táviratban fejezték ki tiltakozásukat a katonai junta barbár terrorcselekményei miatt. A táviratot az Országos Béketanácshoz juttatták el.

— Kirándulás Sóstó fürdőre. Sátoraljaújhely állomás MÁV-VOLÁN komplex brigádja a családtagokkal együtt külön autóbusszal közös kiránduláson vett részt a Szabolcs megyei Sóstó fürdőn.

— Kommunista vasárnap. A debreceni vontatási főnökség a 24. vasutasnap tiszteletére kommunista vasárnapot rendezett. A motorműhely dolgozói társadalmi munkában végezték el különböző mozdonytípusok javítási munkáit, mások a főnökség területének takarításával, csinosításával járultak hozzá a műszakhoz.

— Eszperantista találkozó Miskolcon. Július közepén a Rónai Sándor Megyei Művelődési Központ 30 lengyel eszperantistát, köztük 18 vasutast látott vendégül. A lengyel vasutas eszperantisták találkoztak a miskolci vasutas eszperantistákkal is. A találkozó színhelye a Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza volt.

Nemzetközi tekeverseny Szolnokon

A magyar női vasutas-válogatott harmadik helyen végzett az USIC-bajnokságon

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) megbízásából, a Vasutasok Szakszervezete rendezésében, Szolnokon, a Szolnoki MÁV tekecsarnokában került sor az *V. nemzetközi vasutas női tekebajnokságra.* A verseny egész légköre, tartalma igazolta *Gulyás Jánosnak*, a szakszervezet titkárának, az USIC alelnökének köszöntő szavait: *„Biztosak vagyunk abban, hogy ez a versenysorozat is új barátságok forrása lesz és híven szolgálja azt a jelszót, amelyet a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség 1946-ban zászlajára tűzött: a sport révén közelebb hozni egymáshoz a vasutasokat, a népeket, nemzeteket".*



Gulyás János és Otto Ködel átadják a díjat a második helyezett osztrák csapat vezetőjének

Június 28-án 8.15 órakor a részt vevő csapatok — *Ausztria, Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Jugoszlávia, NSZK, NDK, Románia és Magyarország* — felvonulásával kezdetét vette az eseménysorozat, amelyen Szolnok megye és Szolnok város párt és állami vezetői is jelen voltak. Az üdvözlő beszédek és himnuszok elhangzása után a sportinduló ritmusára elvonultak a csapatok az elnökség előtt; majd megkezdődtek a csapatversenyek küzdelmei.

A Szolnoki MÁV Sportegyesület újjávarázsolt automata tekecsarnokában késő estig zúgott a biztatás kilenc ország nyelvén. A nap legjobb eredményét a magyar *Nagy Gáborné* érte el 422 fával.

Másnap, június 29-én 9 órakor léptek pályára a csapatverseny során legjobban szereplő versenyzők kétszer tízes, csoportban. A magyar versenyzőknek a folytatás sajnos nem sikerült és így szerényebb helyezésekkel kellett megelégedniük. A csapatversenyt egyébként *Románia* nyerte 2451 fával. 2. *Ausztria* 2387 fával. 3. *Magyarország* 2342 fával.

Egyénben: 1. *Schiffmann* (Ausztria) 848, 2. *Ernst* (Ausztria) 840, 3. *Atilovic* (Jugoszlávia) 831 .. 8. *Nagy Gáborné* 808 ... 12. *Tóth Katalin* 797 ... 15. *Medgyesi Istvánné* 779 ... 17. *Bács Imréné* 772 fával.

A csapatgyőztesnek járó hatalmas ólomkristály vándorkupát, a sorozatban másodszor győztes román csapat vezetőjének *Otto Ködel*, az USIC elnökségének küldötte, a többi díjat *Gulyás János* adta át a részt vevő csapatok tiszteletére rendezett bensőséges hangulatú záróvacsorán.

Sz. Gy.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.

A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségizett, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés kezelőnek,
vonatfékezőnek,
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.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. AUGUSZTUS 1.

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK:

Társadalmi célszerűség jellemzi a kongresszusi munkaversenyt

Lapunk tudósítói, levelezői rendszeresen küldik beszámolóikat a párt XI. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére a szolgálati helyeken, vasúti üzemekben országszerte kibontakozott szocialista munkaversenyről. Ezek a levelek is tükrözik, hogy belpolitikai életünk kiemelkedő eseménye a két szakaszban — ez év decemberéig és az 1975 végéig — lezajló munkaverseny.

A szolnokiak kommunista műszakja

Kitűnik továbbá a levelekből, hogy a versenyben elejétől kezdve új hangsúlyt kapott a szervezettség, a szaktudás, a minőségi igény és a társadalmi célszerűség. A dolgozók kongresszusi versenye: *a vasútra háruló feladatok elvégzésének szerves része, a termelés, illetve a személy- és áruszállítás motorja.* Ezenkívül társadalmi, politikai célok elérését is gyakran tűzik ki célul a kongresszusi felajánlást tett dolgozók, mindenekelőtt a szocialista brigádok tagjai.

Van, ahol személykocsik tisztítása szerepel a vállalásokban, másutt a lakásépítés gyorsítása, az óvodai helyek növelése a felajánlások egyik fő szempontja, ismét másutt újítások kidolgozása, a nehéz fizikai munka arányának csökkentése is bekerült a felajánlásokba, vagy például nem ritka az sem, hogy gazdasági munkájuk mellett az általános és szakmai műveltség gyarapítását vállalták elsősorban a kongresszusi verseny részvevői.

Lássunk ezek után ismét néhány levelet.

Koncz József írja a szolnoki Járműjavítóból, hogy az üzem dolgozói a XI. pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny részeként július 6-án, szabad szombaton, kommunista műszakot tartottak. *A műszakot a KISZ-fiatalok kezdeményezték, s felhívásukat az üzem egész kollektívája helyeslésével fogadta.* Hasonlóan az ezt megelőző kommunista műszakhoz, most is több mint félezer dolgozó vett részt a termelésben, illetve a meghibásodott járművek javításában, s az így kiérdemelt munkabért a dolgozók felajánlották az 1000 fős, vietnami szakmunkásképző intézet építése, illetve felszerelése javára.

Értékelés: a munka minősége szerint

A miskolci járműjavítóból *Pál István* tudósítónk küldött beszámolót, s összegezte a kongresszusi verseny első, május végéig tartott ciklusát.

„A vasúti teherkocsik javításában Csontos László részlegvezető és a hozzá beosztott dolgozók érték el a legjobb eredményt — írja többek között Pál István. — Ebben a részlegben külön is kitűnt kiváló munkájával a *Nagy István* által vezetett *József Attila* szocialista brigád, amelynek 12 tagja van. A megmunkáló osztályon *Lakatos János* csoportja vívta ki az első helyezést a vasúti teherkocsik kerékpárjainak és rugóinak példás karbantartásával. Ugyanitt a legjobb brigádnak a *Juhász László* vezette, 9 tagú *Vörös Csillag* szocialista brigád bizonyult.

A kisegítő osztályok versenyében a szállítási részleg dolgozói remekeltek: *a teherkocsibontó vágányzat betonozásához 500 óra társadalmi munkával járultak hozzá, elősegítve ezzel a vállalás határidőre való teljesítését.*"

Pál István végül arról is beszámolt levelében, hogy a legjobb üzemrészek brigádtagjai közül tizet Kiváló dolgozó jelvénnyel tüntettek ki a vasutasnapon, ezenkívül három dolgozót miniszteri dicséretben, illetve Kiváló vasutas kitüntetésben részesítettek.

A miskolci vontatási főnökségen a kongresszusi munkaverseny során elért eredményekről *Uglyai Sándor* tudósította szerkesztőségünket. Sokatmondó adatokkal támasztotta alá, hogy a kongresszusi vállalások nyomán gazdaságosabb lett a mozdonyok felhasználása, csökkent az üzemeltetési költség, emelkedett a termelékenység. Az erre vonatkozó számadatok közül csak egyet ragadunk ki: *„A fajlagos önköltség 14 százalékos csökkentése öt hónap alatt többek között azt eredményezte, hogy a 100 elegytonnakilométer teljesítésénél 13 millió 715 ezer forint megtakarítás mutatkozik."*

Kevesebb baleset

Ide kívánkozik még Uglyai Sándor leveléből, hogy a miskolci vontatási dolgozók az utak javításánál, a fékbemutató-terem építésénél, óvodák, iskolák, játszóterek fenntartásánál, parkosításnál stb, 3052 óra társadalmi munkát végeztek. Ebből a szocialista brigádok társadalmi munkája 1760 munkaóra.

Ugyanebben az időszakban kevesebb személyi baleset történt, illetve a baleset miatt kiesett munkanapok száma is csaknem a felére csökkent a bázishoz viszonyítva. A baleseti károsszeg 28 százalékos csökkenése szintén elismerésre méltó eredménye a miskolci vontatási dolgozók kongresszusi versenyének.

KOMPLEX-SZERZŐDÉS

Kölcsönös előnyökkel

A szombathelyi mozdonylakatosok Hámán Kató szocialista brigádja komplex szerződést kötött az idén a *Pamutipari Vállalat* óvodájával. Annak érdekében, hogy az óvodába a közelben lakó vasutasok gyermekeit is felvegyék, a brigádtagok *Pintér Imre* esztergályos vezetésével elvállalták az óvoda játékainak javítását, az udvar és környéke rendbentartását. Társadalmi munkájuk elismeréseképpen az óvodai helyek egyharmadát vasutas szülők gyermekei kapták.

A héttagú, bronzkoszorús brigád kongresszusi vállalásainak teljesítésében egyébként is kiváló eredményeket ért el. Egyéni felajánlásaik között szerepel az általános iskola 8. osztályának elvégzése, illetve a szakszervezeti oktatásban való részvétel. Bérletet vásároltak a budapesti Erkel Színházba, mind emellett a Haladás-sportpályán vállalt 20 óra társadalmi munkát is teljesítették már.

VÁLTOZATLAN ÁRAK MELLETT:

Öt százalékkal nőtt az Utasellátó első félévi árbevétele

Az elmúlt hónapokban az *Utasellátó Vállalat* a hálózat korszerűsítése keretében felújította a *siófoki* büfét, modern bisztrót alakított ki *Barcson*, a korábbi, elavult sontés helyett, *Marcaliban* korszerűsítették a pavilont, új pavilont rendeztek be *Vámosgyörkön*. Automata sort állítottak fel *Zalaegerszeg* állomás várócsarnokában, a *Déli pályaudvar* aluljárójában és ugyancsak automata sorokat helyeztek üzembe az új, balatonfüredi vasútállomáson, valamint a füredi, fonyódi, bélatelepi és öszödi kempingekben. A szolnoki pályaudvar felépítésével együtt nyitják majd meg új, másodosztályú éttermüket.

Az idegenforgalmi tevékenység keretében a közúti határátkelőhelyeken is bővítik szolgáltatásaikat. A hegyeshalmi, a Keleti pályaudvari és a nemzetközi hajóállomáson levő *Utastourist* pavilonban a tavalyihoz képest megduplázódott a forgalom, ez indokolja, hogy újabb üzleteket nyissanak a röszkei és a letenyei határátkelőhelyeken.

A nagy forgalmú határátkelőhelyeken új szolgáltatást vezetnek be: *a közutakon várakozó autósoknak helybe viszik az árut* — egyelőre még csak kosaras mozgóárusok révén.

Változatlanul szorgalmazzák az étkezési lehetőségek növelését, ezen belül tovább szélesítik a jól bevált gyorsfagyasztott ételek értékesítését. A fogyasztóközönség megkedvelte a mélyhűtött ételeket, ezt bizonyítja, hogy tavalv már több mint 112 ezer adagot vásároltak az utasok, kétszer annyit, mint a megelőző évben. *Az idén az eddigi 38 helyett 55 egységben hoznak forgalomba gyorsfagyasztott ételeket* és az adagok számát 30 százalékkal növelik. A kínálat bővítésére lehetőséget nyújt a *Mecsekvidéki Vendéglátóipari Vállalattal* közösen létesített termelőüzem megnyitása.

Az országos helyi program végrehajtásához az Utasellátó is hatékonyan hozzájárult a tej- és tejtermék értékesítésével. Ez év első felében az elmúlt év azonos időszakához képest *330 ezer pohárral több tejes italt hoztak forgalomba*, automaták révén.

1974 első felében — változatlan árak mellett! — *árbevételük csaknem 5 százalékkal nőtt a tavalyi azonos időszakhoz képest.* A szezesital-forgalom stagnál, ami egyúttal intézkedéseik hatékonyságát is mutatja: *8 úgynevezett feketevonatról vonták ki a szeszes italt, a sört is.* Jelentősen növelték viszont az üdítő italok és a szörpök kínálatát. Az év első felében több mint 7 millió üdítő italt értékesítettek. 1 millió üveggel többet mint 1973 első félévében. *Automatáik 1 millió 670 ezer pohár üdítő italt szolgáltak ki fogyasztóiknak.*

Ami a fejlesztési célkitűzéseket illeti, most folynak az V. ötéves terv előkészületei, s úgy tervezik, hogy az *Utasellátó kocsiparkját 20 háló-, étkező- és 30 úgynevezett fekvőkocsival bővítik.*

A PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE

22 ezer tonna áru terven felül

Nyíregyházán, *Buczkó Ferenc állomásfőnök* irodájában a kongresszusi munkaversenyről beszélgetünk. Jelen van *Jászai Sándor* üzemgazdász is, aki ennek a versenynek egyik szervezője.

— *Ha a dolgozók felajánlásai megvalósulnak, azokat mind a vasutasok, mind a vasút ügyfelei, mind a vasutasok a mindennapi életben utazási és szállítási igényeik kielégítésében, illetve a munkafeltételek kedvező változásában tapasztalják majd* — így értékeli Buczkó Ferenc a vállalásokat.

Az üzemgazdász a felajánlások előzményeként elmondja, hogy Nyíregyházán 1973 novemberében a vonal villamosításával és a domino rendszerű biztosítóberendezés átadásával befejeződött az erőteljes technikai fejlődés időszaka. Ettől kezdve már az került előtérbe, hogy miképpen igazodhat munkájuk színvonala a korszerű technikához, a lényegesen új körülményekhez.

— *A felajánlásokat tett dolgozók helyesen látják, hogy további fejlődést csak a munka jobb szervezésével, a nagyobb kapacitás ésszerűbb kihasználásával, az ehhez szükséges „emberi" tényezők biztosításával tudunk elérni* — foglalta össze szavait Jászai Sándor.

Az idén szerencsére jó termés ígérkezik, ezenkívül Nyíregyháza új ipari üzemei is teljesítik, sőt túlteljesítik évi termelési feladataikat. Erre alapozták az állomáson dolgozó vasutasok, hogy az idén tíz százalékkal, *vagyis 20—22 ezer tonnával több árut szállítanak.* Munkájukat igyekeznek úgy szervezni, hogy ne ismétlődjék a tavalyi helyzet, amikor is egyes fuvarigényeket kocsihiány miatt vissza kellett utasítani.

Kongresszusi felajánlásként vállalták a nyíregyháziak a személyszállítás kulturáltságának javítását is. Ennek érdekében *a forgalmi, kereskedelmi, vontatási, pályafenntartási és a vasútbiztonsági szakszolgálat dolgozói szocialista szerződést kötöttek.* A szerződés főbb pontjai közé tartozik a menetrend szigorú tartása, a szerelvények gondos előkészítése, takarítása, a váróterem kulturáltsága, a szakszerű és közérthető utastájékoztatás biztosítása, a jegyvizsgálók udvariassága, illetve az egész személyzet példamutató magatartása, az egyenruha kifogástalan viselése.

— Ahogy mondani szokás: *a puding próbája az, hogy megeszik.* Reméljük, ez a „puding" az utasoknak „ízleni" fog...

A vállalások között az is szerepel, hogy a tavalyi évhez képest tíz százalékkal növelik a dolgozók által tett szakvizsgák számát. Erről az állomásfőnök elmondja, hogy *három 18 olyan érettségizett fiatal dolgozik az állomáson, akiket az összes szakvizsga sikeres letétele esetén tisztképző tanfolyamra küldhetnek.* A felajánlásnak egy másik pontjával kapcsolatban az üzemgazdász magyarázza: „Harminc dolgozót beiratunk az általános iskola nyolcadik osztályába, és tanulmányaikat végig figyelemmel kísérjük, előmenetelüket segítjük." Váltókezelők, kocsirendezők, sarusok tanulnak majd esténként az állomásra kihelyezett iskolában. A marxista—leninista középiskolának is lesz kihelyezett tagozata az állomáson, elsősorban a középvezetők számára.

Ezek a felajánlások valóban nagyszerűek, megvalósításuk méltóan fejezi ki a párt XI. kongresszusa és a hazánk felszabadulásának 30. évfordulója iránt érzett tiszteletet.

Szatmári J. István

Üzenet az utókornak



A Déli pályaudvar rekonstrukciós munkálatai során megtalálták a jelenlegi felvételi épület alapkövét, mely egy ón tégelyt rejtett magában. A tégelyben a déli országrész távlati vasútfejlesztési terveit tartalmazó három nyelvű okiratot találtak 1858. május 22-i dátummal. Az értékes dokumentum megtalálói: Barta Tibor kőműves brigádvezető, Oláh Károly, Stefán Pál és Petre József

(Tenta György felvétele)

A nehézségek ellenére:

Szállítási rekord a borsodi szénmedencében

Berente-szénpályaudvar dolgozói kocsigényes árufuvarozás, *késett rakodás miatt.* Ezzel szemben a bázisidőszakhoz képest kocsinként 1,4 tonnával növelték a hasznos terhelést.

Akadályozta az állomás munkáját az üres kocsikban mutatkozó hiány, illetve a rendszertelen kocsiellátás. *Emiatt a buktatóknál összesen 416 órán át kényszerszünetet kellett tartani az első félévben,* ugyanakkor sok, fölösleges tolatási műveletet okozott, hogy az érkezett üres kocsik nagy része javításra szorult. Hat hónap alatt az ilyen vagonok száma meghaladta a 4000-et.

Pusztamonostori változások

A hatvan—szolnoki vonal *Pusztamonostor* állomásán dolgozó 16 vasutas ez év elején *Vörös Október* néven szocialista címért küzdő brigádot alakított. A brigád vezetésével *Mészáros Istvánné* raktárnokot bízták meg, aki egyedüli nő az állomáson. Helyettese *Tassi István* forgalmi szolgálattevő, aki a legifjabb korosztályt képviseli.

Az összefogásnak, a közösen fogalmazott felajánlásoknak már megvannak az első eredményei. A három termelőszövetkezet és a többi fuvarozótó, nem különben az utazóközönség elégedett a vasutasok által nyújtott szolgáltatásokkal. A váltóőri szolgálati hely környékén is meglátszik, hogy az állomáson szocialista címért küzdő vasutasok dolgoznak. Szépen díszlenek a nemrég ültetett mogyorófák és a közösen palántázott virágok.

A brigád tagjai — tekintettel a pályafenntartásaik szűkös létszámára — elvállalták a gesztenyefák ültetését, metszését is elsősorban azért, hogy tolatás közben azok ne akadályozzák a szabad látást, és ne veszélyeztessék a tolató személyzet testi épségét.

(szücs)

Idősek tisztelete Hajdúszoboszlón

Több mint tízezer forint jutalmat osztott szét az állomásfőnök *Hajdúszoboszlón* a vasutasnapi ünnepségen. Ezt megelőzően a Hajdúszoboszlón és környékén lakó nyugdíjas vasutasoknak is kijutott az ünneplésből. Az állomás szakszervezeti bizottsága a városi kultúrházban tiszteletükre találkozót rendezett. A megjelent 45 idős vasutast *Szoboszlai Károly* nyugdíjas főbizalmi és *Komódi Lajos* szb-titkár köszöntötte, majd *Katona Lajos* állomásfőnök mondott beszédet.

A találkozó „hivatalos" részét derűs társalgás, a régi élmények felelevenítése követte. Különös megtiszteltetés övezte a 83 éves *Széll János* bácsit, a 78 éves *Kovács Lajost* és az alig valamivel fiatalabb Szoboszlai Károlyt. Jókedvűkben dalba kezdtek, nótáztak. Szólóban Széll János bácsi aratta a legnagyobb sikert. A vendégeket az állomás három tenyleges dolgozója szolgálta ki, a szakszervezeti bizottság tagjainak közreműködésével.

Hajdúszoboszlón különben hagyományos már a vasutasnap előtti nyugdíjas-találkozó.

Mozgalmas évet zárt a Zeneiskola

A vegyeskar elnyerte a diplomával kitüntetett Fesztiválkórus címet

Elismerés illeti a vasutasszakszervezet központi zeneiskolájának 1973—74. évi munkáját. Az elmúlt évi 514 fővel szemben idén 563-an vettek részt a 14 különböző tanszakon folyó zenei oktatásban. Az a 24 szakképzett zenetanár, akik a vasutas fiatalok szakszerű zenei továbbképzését ellátják, a főváros legkénzettebb zenepedagógusai. Nem egy közülük országosan is nevet szerzett magának és az iskolának.

Érettségi bizonyítvány

Miközben a zeneiskola munkájáról beszélgetünk *Halász Béla* igazgatóval, azt is elmondja, hogy az iskola következetesen küzdött az egyoldalú zenei képzés ellen. Eszméje a magyar szakszervezeti mozgalom régi, harcos és nemes tradíciójának: *az általános munkásműveltségnek az ápolása, fejlesztése.*

Ezért is határozták el még 1970-ben (erről annak idején lapunk beszámolt), hogy a zeneiskola keretében általános gimnáziumot is szerveznek és lehetővé teszik a zenei képzés mellett a középiskola elvégzését azok számára, akiknek ez valamilyen oknál fogva korábban nem volt lehetséges. S az ötlet sikeresnek bizonyult. *Az idén az első évfolyamok hallgatói összesen 60-an, négy év megfeszített munkájának eredményeként érettségi bizonyítványt szereztek.* A kezdeményezésre felfigyeltek a különféle állami és társadalmi szervek is és — a zeneiskola terheinek átvállalásával — a jövő tanévtől kezdődően a gondolatot most már állami feladatként tovább fejlesztik.

A zeneiskola keretében működik néhány öntevékeny művészeti csoport. Halkan csendben, de nagy áldozatkészséggel, olykor országos viszonylatban is kiemelkedő eredménnyel végzik kultúrmunkájukat saját maguk és a vasutastársadalom zenei, művészi igényeinek szolgálatában. Megérdemlik, hogy időnként beszámoljunk tevékenységükről, mert eredményeik alapján jogosan büszkék lehetünk rájuk.

Nagy vállalkozás

Mindenekelőtt a *Fürjes Lajos* és *Martin Győzőné* karnagyok vezette központi vegyeskar sikerei szembeszökőek. 1972-ben, megalakulásának 25. jubileumi évében a zenei körökben ma már Európa-szerte ismert debreceni *nemzetközi kórusfesztiválon*, a vegyeskar az úgynevezett *fesztiválkórus* minősítést kapta, a vegyeskarok kategóriájában. Ez az értékelés a vasutas központi vegyeskart országos szinten második csoportba emelte. A siker szárnyakat adott. Még abban az évben nagy vállalkozásba kezdett Fürjes Lajos: a központi szimfonikus zenekar karmesterével. *Pécsi Istvánnal* együtt elhatározták a zeneirodalom legigényesebb (egyben egyik legnagyobb és legnehezebb) oratóriumának Havdn: *Évszakok* című művének betanítását és bemutatását. A vállalkozást — a bemutatóig vezető göröngyös út ismertetése meghaladja ennek a cikknek a kereteit — nem várt siker követte: *1973-ban a mű első, majd idén második részét mutatták be.* A mű előadásával, annak magas fokú művészi teljesítményével *a vegyeskar a diplomával kitüntetett fesztiválkórus címet érdemelte ki.* A kórus ma országosan az élvonalban van.

A központi szimfonikus zenekar munkájáról elsősorban a vasúti főosztályon évenként megrendezett hangversenyek kapcsán adtunk hírt. *Ebben az évadban több mint 25 hangversenyt adtak különböző társadalmi szervek, intézmények, művelődési hazak meghívása alapján.* Rendszeressé vált a Vasúti Főosztályon kívül a MÁV Tervező Intézetnél megtartandó hangversenyek sora (ebben az évben hat alkalommal) s ez követendő példa lehetne más vasúti szervek számára is az általános zenei műveltség terjesztésében. A hangversenyeket ugyanis mindkét helyen *Kollár Endre* zenetörténész színes ismertetése vezette be.

Hangverseny a betegeknek

De nem lenne teljes a beszámolónk, ha nem emlékeznénk meg a *MÁV Kórház Weiner Leó Kamarazenekarának* kiemelkedő teljesítményéről. *Dr. Novák Emil* főorvos kezdeményezésére és aktív közreműködésével 1948-ban alakult, s így ma az ország legrégibb amatőr kamarazenekari együttese. Elsődleges céljuk a leghumánusabb és legnemesebb feladatok szolgálata: *a kórházban ápolt betegek részére hangversenyek rendezése.* Az együttes a kamarazenekari hagyományokat, az egymásnak való zenélést, a zene önmagáért való szeretetét is ápolja, hiszen a betegek még a próbákra is ellátogathatnak.

A *Bajai Nyár '74* rendezvénysorozat keretében megtartott kamarazenekari találkozón az ország legkülönbözőbb helyeiről összesereglett 16 együttes között ott volt a vasutas kamarazenekar is és *Kálmánchey Zoltán* karnagy szakavatott vezetésével *Lully, Vivaldi* és *Britten* egy-egy művének magasszínvonalú előadásával kiemelkedő sikert aratott és az egyik legeredményesebb amatőr kamaraegyüttesnek bizonyult. Rájuk találóan vonatkozik Kodály Zoltán híres megállapítása: *„Az igazi zeneértő csak abban különbözik a szakzenésztől, hogy nem abból él."*

Mindhárom öntevékeny művészcsoport hangversenyeit szeretnénk mind szélesebb körben hallani, mert ez nekünk nem kis élmény, nekik pedig szükséglet; hiszen minden művészi munka betetőzése az előadás. De másik célja felhívni az érdeklődést, a figyelmet a közös zenélés vagy éneklés örömére.

Dr. Csillag Ferenc

Fúvószenekarok találkozója

Jól sikerült Békéscsabán a vasutasnap előtti napon rendezett fúvószenekari találkozó.

A hangversenyen részt vett *Kiskörös* állomás szakszervezeti bizottságának úttörő fúvószenekara *Filus Lajos* karnagy vezényletével, a *szegedi Petőfi Sándor Művelődési Ház* fúvószenekara *Tóth Bacsó Lajos* karnagy vezényletével, *Kiskunhalas* állomás szakszervezeti bizottságának fúvószenekara *Katancsics Gyula* karnagy vezényletével, a *szentesi vasutasok fúvószenekara*, amelynek *Puriczkai Mihály* a karnagya és az *Ötvös Nándor* karnagy által vezetett *békéscsabai MÁV fúvószenekar*, amely már a találkozó előtti estén térzenével köszöntötte a vendégeket az állomás melletti Ezerkilencszáztizenkilencesek terén.

A vasárnap is térzenével kezdődött a város több pontján, majd délelőtt 11 órakor *az ifjúsági és úttörőházban Gajdács Pál, a városi tanács művelődési osztályának vezetője köszöntötte a hangversenyre összegyűlt zenekarokat.*

Több hely az óvodában

Pécs lakossága, egész dolgozó közössége megmozdult a városi pártbizottság felhívására: *„Legyen minél több hely az óvodákban!"* Napjainkig csak a felajánlott pénzbeli segítség értéke meghaladja a 4,2 millió forintot. Ezenkívül a nagyobb vállalatok, gyárak üzemek is elnatározták saját óvoda építését, illetve a meglevő gyermekintézmények bővítését.

A MÁV Pécsi Igazgatóságának kollektívája vállalta, hogy 25 hellyel növeli a vasutas-óvoda befogadóképességét. A megvalósításához a különböző szolgálati ágak dolgozói társadalmi munkával járultak hozzá.

A munkálatok most már befejezéshez közelednek, így szeptembertől kezdve jónéhány vasutas szülő gondja enyhül, mivel felveszik gyermekét a korszerűen felszerelt, csendes környezetű MÁV-óvodába.

Az ifjúsági törvény szellemében

Szegeden a fiatalokról való gondoskodás jegyében tanácskozott az ifjúsági parlament

A szegedi vasútigazgatóság ifjúsági parlamentjét Szegeden, a *MÁV Petőfi Sándor Művelődési Házban* tartották. A mintegy 160 küldött tanácskozásán a Vasutasok Szakszervezete elnökségének képviseletében megjelent *Berta István* osztályvezető, *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára, jelen volt *Virág János*, a vasútüzemi pártbizottság titkára is.

Közvetlen párbeszédek

Annus Istvánnak, a területi bizottság elnökének megnyitója után *Kiss Károly* vasútigazgató számolt be az ifjúsági parlamentek eddigi tapasztalatairól, az igazgatóság területén dolgozó fiatalok helyzetéről, s az *ifjúsági törvény* végrehajtásáról. Az átfogó, mindenre kiterjedő beszámolóban elmondotta, hogy az igazgatóság területén 33 helyen tartottak ifjúsági parlamentet és ezeken közel kétezer fiatal jelent meg. A tanácskozásokat a gazdasági vezetők és a fiatalok közvetlen párbeszéde, a közös feladatok megoldására való törekvés jellemezte. Ez annál is inkább fontos, mivel *az igazgatóság összlétszámának 25 százaléka, azaz 3372 fő 30 éven aluli.* A parlamentek sikeréhez hozzájárult az is, hogy az érdekelt szolgálati helyek vezetői részére külön tájékoztató megbeszélést tartottak és a tanácskozások előkészítéséhez, lebonyolításához az igazgatóság és a területi bizottság sok segítséget adott.

A beszámoló felhívta a jelenlevők figyelmét az ifjúság eszmei-politikai nevelésére, általános műveltségük gyarapítására. Sajnos az igazgatóság területén *340 fiatalnak hiányzik a 8 általános iskolája.* A hiányzó iskolai végzettség megszerzése érdekében *Kecskeméten, Szentesen* és *Kelebián* kihelyezett tagozatokat szerveztek, *de mindössze 62-en jelentkeztek továbbtanulásra.* Hasonlóan problémát jelent a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat területén a szakvizsgahátralék. Felvetődött a szakmunkásképzés korszerűsítésének szükségessége is. Az elméleti anyag mellett kevesellték a fiatalok a gyakorlati, a munkamódszerbeni oktatást, valamint a különböző munkafogásokra való tanítás mértékét.

Jobb körülmények

Az ifjúság termelésben való részvétele, egész tevékenysége szerves része az igazgatóság munkájának. Az idősebbekkel együtt jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy az 1973. évi tervet túlteljesítették. *Az igazgatóság történetében az elmúlt évben szállítottak el először több mint 10 millió tonna árut.* Javult a személyszállítás kulturáltságának színvonala s előrelépés történt a műszaki fejlődésben is.

A korábban megtartott tanácskozásokon nagyon sokszor felvetődött az élet- és munkakörülmények alakulása, s a szociális ellátottság helyzete. A végrehajtó szolgálatnál meghatározott munkakörökben bevezetett munkaidőcsökkentés, a béremelések, az új szociális létesítmények, orvosi rendelők átadása, a vasúti munkahelyek korszerűsítése a korábbi időszaknál jobb körülményt teremtett a fiatalok számára is.

Mégis, szinte valamennyi pályafenntartási főnökségnél kérték a fiatalok a vidéki munkahelyre gépkocsival történő ki- és visszaszállítást, az étkezési és tisztálkodási lehetőségek biztosítását, a GMPSZ szakaszoknál a fürdőkocsik beszerzését. *Szentesen és Mezőhegyesen a laktanyaszobák zsúfoltságának a csökkentését.* Javaslatot tettek a fiatalok az albérletben lakók kiadásainak csökkentésére. Általános problémát jelent az egyenruha méretezése, különösen a nődolgozók részéről.

6 millió forint kamatmentes kölcsön

Természetesen a problémák megoldása egyik napról a másikra nem történhet meg. Az igazgatóság a felvetett kérdéseket, gondokat megvizsgálja és a lehetőséghez képest azokon segít. Így például *az óvodai és bölcsődei elhelyezés érdekében ez évben több mint egymillió forintot utalt át az illetékes tanácsoknak.* Segíti a lakásgondok megoldását is. Az elmúlt évben 6 millió forintot adtak kamatmentes kölcsönként, amelyből az előirányzott 20 helyett 40 százalékban fiatalok részesültek.

A fiatalok munkájának elismerését, a velük való törődést tükrözik a különböző kitüntetések, elismerések adományozása épp úgy, mint a káderutánpótlási terveknek megfelelően vezetői munkakörökbe való állításuk. *Az 1970. évi 19 fiatallal szemben ma 44-en dolgoznak művezetőnél magasabb vezetői beosztásban.*

A területi ifjúsági parlament beszámolójához 21-en szóltak hozzá, majd a részvevők 23 küldöttet választottak az Országos Vasutas Ifjúsági Parlamentre.

Gellért József

MIÉRT TANULTAK?

A *szentesi építési főnökség* kihelyezett általános iskolájának 1974. évi ünnepélyes évzáróján gondolatokat gyűjtöttünk a tanulásról. Az építési főnökségen kívül más üzemek dolgozói is ebbe az iskolába járnak.

A *Viola* család Szegvárról járt be Szentesre. Most befejezték a tanulást a nyolcadik osztályban. Az évzárón a családból öten vették át a bizonyítványt.

Viola Ferenctől, a család legidősebbikétől megkérdeztük: miért járt 48 éves fejjel iskolába?

— Kubikos vagyok. Ehhez a munkához nem szükséges ugyan nagy általános műveltség. Az emberi élet viszont nemcsak munkából áll. Ezért általános ismereteinket gyarapítani kell, hogy megérthessük környezetünk, hazánk és a világ gyors változásait.

A Viola család otthon valóságos tanulókört képzett, hiszen *Viola Ferencen* kívül fia, János, menye, valamint a rokonok, *Farkas Mihály* és *Gazsi József* gyűjtötték magukba nagy szorgalommal a még hiányzó általános ismereteket. Néha kibővült a tanulókör Jánosék általános iskolás gyermekeivel.

Viola Jánosné kendergyári munkásnő, nem kíván tovább tanulni, mégis szükségét érezte, hogy elvégezze a nyolc általános iskolát. Miért?

— Gyermekeim most végeztek az ötödik és hatodik osztályt. Hogyan tudnék segíteni nekik a tanulásban hiányos ismeretekkel?

Ennek az iskolának az volt a sajátossága, hogy a dolgozók élet- és munkakörülményeit figyelembe vevő új oktatási formában 160 óra tanulmányi idő alatt lehetett elvégezni a nyolcadik osztályt. E kedvezmény mellett a dolgozók is áldozatot hoztak maguk és a közösség érdekében. Szabad szombatjaikon jártak be Szentesre és sok éjszakát töltöttek tanulással.

Ragó Gáborné, a Bács megyei Városföldön lakik. A miértre így felel:

— Szakmai továbbtanulásomhoz szükséges az általános iskolai végzettség, no meg a most érettségizett leányomhoz is; fel szeretnék fejlődni.

Gácsi Sándorné háromgyermekes anya szintén Városföldről járt be. Együtt tanult nyolcadikos gyermekével.

Az osztálybizalmi a MÁV-nál gépkezelő munkás. A tanulásról így beszél:

— Egyre műveltebb munkásfejekre van szükség, hogy nagyobb részt tudjunk vállalni a vezetésből. Én a nyolc általános iskola elvégzését hiánypótlásnak tekintettem, ami után megnyílt a továbbtanulás lehetősége.

Kovács Ferenc gépkezelő és *Vida Szücs György* gépkocsivezető az emeltszintű szakmai képzettség megszerzéséhez pótolta a hiányt.

— Az iskolában megnövekedett beszédkészségünk és ismereteink tudatosabbá váltak — mondta Vida Szücs György.

Klárik Ferencné, az építési főnökség dolgozója Szegedről járt Szentesre. Gondolatait így fejtette ki:

— Az élet iskolájának már sok osztályát kijártuk. Az érett főhöz azonban szükséges az általános ismeretek megismerése. A dolgozók iskolájától ezt kaptam. Magasabb végzettségű gyermekemhez most már tudásban is közelítettem.

Mészáros Mátyás szentesi kőművesnek mestervizsgájához vált szükségessé az általános iskola elvégzése.

Az eredményhirdetés után az osztályfőnök kiemelte a tanuló munkások szorgalmát, amit az is bizonyít, hogy történelemből és földrajzból a kötelező feladatlapos feleleteken kívül valamennyien önként még szóbeli kiegészítést is tettek.

Az osztály bizalmija köszönetet mondott a pedagógusoknak. *Szemerédi Andrásnénak, Szarvas Ferencnek* és *Szemerédi Andrásnak*, akik odaadó munkájukkal biztosították a 34 felnőtt tanuló sikeres felkészülését és vizsgáját.

Fogas Pál

RÁKÓCZI NYOMDOKAIN

Kassai munkáskórus Kemenesalján

A történelem szeretete indította el tavaly augusztusban Kassára a celldömölki vontatási főnökség *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádjának küldöttségét. Ez a 12 tagú, mozdonyvezetőkből és fűtőkből álló vasutas kollektíva ugyanis névadója sírját akarta megkoszorúzni a csehszlovákiai városban. Tíz éve dolgoznak együtt, s hogy milyen eredményesen, mi sem bizonyítja jobban, mint az aranykoszorús kitüntetés háromszori elnyerése. A nagy nyugatdunántúli csomópontról mindenfelé visznek a vonatokat. Mint *Vida László* brigádvezető mondta: *az idősebbek gőzösökön, a fiatalabbak Dieselmozdonyokon teljesítenek szolgálatot.*

Szabad idejükben utaztak Kassára, s kísérőjük ott a helyi Lokomotív énekkar szervező titkára volt. *A celldömölkiek a história mellett a muzsika, az ének barátai is.* A szlovák munkáskorust meghívták Kemenesaljára.

Az ötventagú vegyeskar június 22-én tett eleget a meghívásnak. A vendégek a nemrégen épült Kemenesaljai Művelődési Központban felejthetetlen esttel ajándékozták meg a vendéglátókat. Munkás-, továbbá szlovák és magyar népdalokat adtak elő nagy sikerrel. *dr. Dobra Lajos* vezényletével. Ott volt az együttesben *Kiszeli József* és felesége, a kórus két alapító tagja. Mindketten aktívan részt vesznek ma is a kórus munkájában.

A celldömölki vasutasok meghívást kaptak a kassaiaktól a kórus 1975. évi fél évszázados fennállása alkalmából rendezendő díszelőadásra. Azt tervezik, hogy a magyar szocialista brigád és a kassai énekkar ezután rendszeresen találkozik.

Ez a nemzetközi barátság újabb kedvet adott a brigádnak. *Rendszeresen tanulmányozzák a kuruc irodalmat, amiben nagy segítséget kapnak a helyi, járási könyvtártól.* Gyűjtik a Rákóczi-emlékeket és azt tervezik, hogy sorra felkeresik a vele kapcsolatos emlékhelyeket. A brigádvezető például már járt a balatonakarattyai *Rákóczi-fánál.* Most olyan elképzelés érlelődik bennük, hogy a Rákóczi nevét viselő úttörő- és munkáskollektívákkal esetleg Rákóczi-ligetet vagy facsoportot ültetnek a pusztuló vén fa közelében.

A zenében elsősorban a könnyű műfajt kedvelik. Rendszeresen járnak Budapestre az Operettszínházba. *(Bár most gondban vannak, mert megszűnt a Szombathely és a főváros között közlekedő színházi éjszakai vonat, ezért nehéz a hazautazás.)* Nyolc brigádtagnak bérlete van a Kemenesaljai Művelődési Központba.

A brigádvezető egyébként a brigádnapló mellett ízléses és gazdag „eseménytárat" is vezet. Ebbe közös kirándulásaik, látogatásaik, színházi estjeik, s legújabban a kassai énekkar vendégszereplésének kedves, színes emlékei kerülnek. A kitűnő munkáskollektíva nemcsak a munkában, hanem a szabad idő hasznos és kulturált eltöltésében is példát mutat.

Sz. T.

Politikai vetélkedő

Kisterenye vasútállomás pártalapszervezete a pártcsoportok részére politikai vetélkedőt szervezett, amelyen négy pártcsoport tizenhat dolgozója vett részt. Az első helyet *Gál István* és *Fékács Imre* csoportjai szerezték meg. A második a VI-os pályamesteri szakasz pártcsoportja, a verseny harmadik és negyedik helyezettje pedig *Balogh József* és *Mihályi Béla* csoportja lett. A vetélkedő résztvevőinek számot kellett adni többek között az időszerű politikai ismeretekről, továbbá Nógrád megye munkásmozgalmi történetéből. Kisterenye vasútállomás pártalapszervezete ezt a vetélkedőt hazánk felszabadulásának harmincadik évfordulója és pártunk XI. kongresszusának tiszteletére rendezte.

Nemzetközi vámkikötő épül Baján

ÁTÉPÍTIK AZ ÁLLOMÁS VÁGÁNYHÁLÓZATÁT – A VÍZITELEP A PETŐFI-SZIGETEN – ÖSSZHANGBAN A VOLÁNNAL

A bajai Duna-hídnál gyakran leengedik a vasúti sorompót, az országúton hosszú gépkocsisorok kígyóznak, várván, hogy átkelhessenek a túlpartra. Az autósok bosszankodnak, nem értik, miért van ez? Pedig elég egy pillantást vetni a partra, ahol hatalmas homokhegyek tornyosulnak, mögöttük a gabonatároló szürke betontömbje, s közöttük iparvágányok, sok-sok vagonnal. Itt állandóan rakodnak, sürgős a munka.

Baja állomáson *Tölgyesi István* kereskedelmi főnökhelyettessel, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelősével és *Mészáros János* szb-titkárral beszélgettünk.

Eredményesen dolgoznak

Elsőnek említették, hogy az állomáson folyamatosan átépítik a vagonokat. A fővágányokkal már végzett a *szentesi építési főnökség*, most a rakodóvágányokon dolgoznak a *Betonútépítő Vállalat* emberei. Még az idén végeznek ezzel a fontos munkával, utána könnyebb lesz az állomás dolgozóinak munkája. Eddig ugyanis úgy kellett eleget tenni feladataiknak, hogy az egyik vágány mindig le volt zárva. Ennek ellenére sikeresen dolgoztak. Ezt bizonyítja, hogy *négy éve megszakítás nélkül részesülnek valamilyen kitüntetésben.* Az 1973. évi teljesítményük alapján például megkapták a szegedi igazgatóság és a területi bizottság elismerő oklevelét.

Mindebben nem kis szerepük volt a szocialista brigádoknak. A tavasszal 3 brigád kapott ezüst, 2 bronz fokozatú kitüntetést, egy pedig zöldkoszorús lett. A kilenc brigád között megtartott vetélkedőből *Wéber Ferenc* forgalmi szolgálattevő brigádja került ki győztesen. Ők azután továbbjutottak a kiskunhalasi területi döntőre is, ahol a harmadik helyet szerezték meg.

A festői szépségű *Petőfi szigeten* van az állomásnak egy vízitelepe, egy kis üdülőparadicsom. A szocialista brigádok 1971 óta dolgoznak a telep bővítésén, csinosításán: *mintegy 20 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek el ott.* Az üdülő, a hétvégi házak nemcsak a pihenés, a horgászás, a fürdés céljaira jók — a brigádok gyakran itt tartják az értekezleteket és más rendezvényeket. Szükség is van a hétvégi kikapcsolódásra, pihenésre, mert hét közben kemény munkát kell végezniük az állomás dolgozóinak.

Új technológiát vezettek be

Hogy eleget tudjanak tenni megnövekedett feladataiknak, új technológiai ütemtervet dolgoztak ki. A feladatok érzékeltetésére hadd álljon itt néhány szám. A Duna-part állomáson — illetve az oda tartozó iparvágányokon — *naponta 40—50 vagont raknak meg folyami kaviccsal, ezek nagy részét aztán irányvonatként küldik Szeged és Kiskunfélegyháza térségébe.* A Gabonafelvásárlóhoz napi 5—6 kocsi érkezik, s 8—10 vagon vár továbbításra. Az erdőgazdaság napi forgalma: 12—14 vagon. Tíz iparvágánytulajdonost kell kiszolgálniuk. A „leadási kocsikat" használják fel, vagyis gyakorlatilag „önellátók". Ahhoz, hogy ezt meg lehessen tenni, jó szervezésre van szükség.

Baja-Külső rakodó körzeti pályaudvar lett — miután megszűnt a *Baja-Gara* és a *Baja-Hercegszántó* vonal —, s a közúti forgalom áruszállítása is ide összpontosul. A Volán-gépkocsik idehozzák a feladásra szánt árut — még a Mohács-sziget termelőszövetkezeteiből és állami gazdaságaiból is. Az elfuvarozás összehangolt munkát kíván. Különösen nyáron és ősszel, amikor a mezőgazdasági termékek csak úgy „ömlenek" az állomásra. Közismert, hogy ez a vidék igen gazdag a mezőgazdaság szempontjából nagy jelentőségű. *Ősszel például, a cukorrépakampány idején 40 ezer tonna répát továbbítanak.*

Felkészültek a nagyobb forgalomra

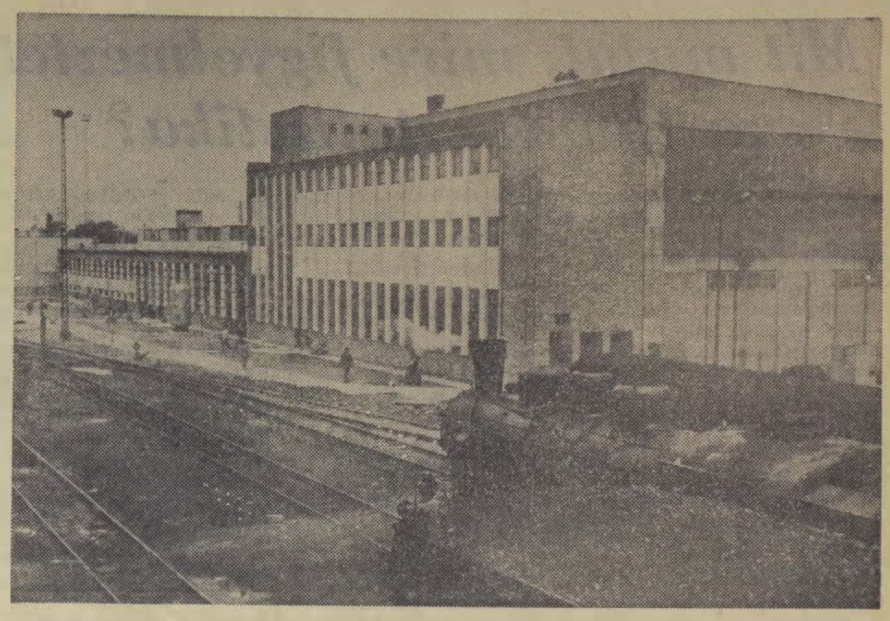
Az állomás dolgozói igyekeztek jó előre felkészülni a várhatóan nagy nyári-őszi forgalomra, ezért is készítették el az új technológiai ütemtervet.

A közeljövőben megkezdődik *Baja-Dunapart állomás bővítése, átépítése.* Ez újabb feladatokat ró majd a vasút dolgozóira. A Duna-parton levő vállalatok iparvágányt kapnak, *s nemzetközi vámkikötőt építenek* — a csepelihez hasonlót —, ahol a hajók hozta árut átrakják vasúti kocsikba, és fordítva. A régi ezervagonos gabonatároló mellé még egy újabbat, kétezervagonosat építenek. Ennek kiszolgálása szintén az állomás dolgozóira hárul.

Meglepetés aligha éri őket, már most készen várják az állami gazdaságok és a Mezőtermék Vállalat zöldséges és gyümölcsös gépkocsijait.

S ha már ennyi szó esett a teherforgalomról, mi a helyzet a személyszállításban? Az elenyésző, mondják. *Havonta 33 ezer utas fordul meg az állomáson.* Természetesen nem tévesztik szem elől azt sem, hogy a személyforgalomban is biztosítsák a kulturált utazási feltételeket. De azért a bajaiak legnagyobb feladata továbbra is az lesz, hogy a feladott árut mielőbb rendeltetési helyére továbbítsák.

Paládi József



Miskolcon a vasutasnapi ünnepségek fénypontja volt a vontatási főnökség villamos mozdonyjavító csarnokának átadása. Képünkön az új létesítmény látható.

— Ünnepi műszak. A békéscsabai szertárfőnökség Sebes György szocialista brigádja a 24. vasutasnap tiszteletére rendezett ünnepi műszak keretében öt mázsa ócskavasat gyűjtött és 57 óra társadalmi munkát végzett. Ezenkívül biztosították az M 62—023 számú Diesel-mozdony javításához szükséges anyagot, és így a gép már július 13-án elhagyhatta a vontatási telepet.

PÁLYAMUNKÁS-HÁZASPÁR

Négy gyermekkel — szépülő, gyarapodó otthonban

Régi dolgozója Gödöllőn a gépesített mozgó pályamesteri szakasznak *Lengyel Ferenc* pályamunkás. Akárcsak a felesége: *Júlia.* Együtt dolgoztak, kollégák voltak, amikor megismerkedtek és egymásra találtak a nehéz fizikai munkában.

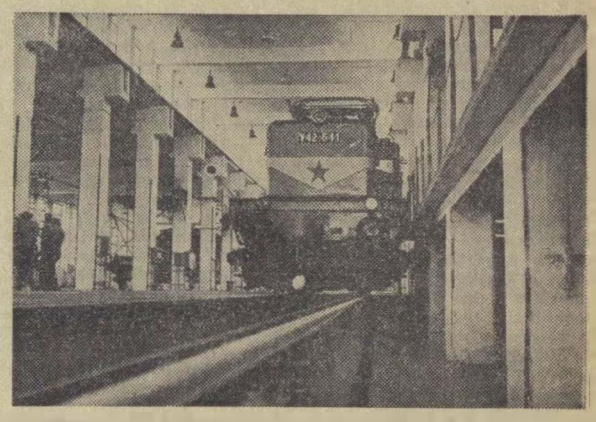
Hány éve már ennek?

Jócskán elszállt az idő, hiszen nagyobbik lányukat, *Hajnalkát* jövőre akarják beszegődtetni a MÁV-hoz, ipari tanulónak. S van még ezenkívül három leányuk. *Tündike*, a legkisebb, most született, június 6-án. Igaz, már fiút vártak, de azért szívből örültek valamennyien az újabb kislánynak.

Lengyel Ferenc és felesége szorgalmas emberek. Takaros családi házukat együtt, saját keresetükből és az állam támogatásával építették fel munkahelyükhöz közel: *Máriabesnyőn.* Munkatársaik, a gépesített mozgó pályamesteri szakasz szocialista brigádjai odaadóan segítettek a falak felhúzásánál, a tető állá hozásnál. Jó érzés volt látni, aztán a munka szüneteiben arról szót váltani, hogy napról napra mennyit változik, szépül, csinosodik a ház és környéke. *Így bizony rendes otthon, meghitt boldogság, jól berendezett családi fészek várta az egymás után érkező gyerekeket.*

Valószínű, hogy az édesanya sokáig nem jár be dolgozni, hiszen négy kislánnyal otthon is lesz éppen elég dolga. *A családi pótlék, a felemelt összegű gyermekgondozási segély pótolja majd a kieső keresetet.* A szakasz dolgozói azonban gyakran meglátogatják ezután is a Lengyel családot, mert úgy szebb az élet — megtanulták —, ha továbbra is becsülik, segítik egymást.

Rapi József



A korszerűen felszerelt, tágas mozdonyjavító csarnokban már az avatást követő napokban megkezdődött a mozdonyok javítása.

(Laczkó Ildikó felvételei)

DIÓSGYŐR–VASGYÁR

Kimagasló eredmények a kongresszusi versenyben

Diósgyőr—Vasgyár állomás dolgozói az elsők között kapcsolódtak be a kongresszusi munkaversenybe, s ennek keretében már májusban kimagasló eredményeket értek el. Szállítási tervüket 110,11 százalékra teljesítették, vagyis *a tervezett 211 000 tonna áru helyett 232 328 tonnát szállítottak el.* Hozzájárult ennek eléréséhez a fuvaroztató vállalatok dolgozóival kialakított szoros együttműködés is, amelynek révén a júniusi eredmények sem lettek kisebbek.

A legtöbb vonatot *Csortán Béla* rendelkező forgalmi szolgálattevő brigádja állította össze, illetve indította az állomásról. A vonatok összeállításában *Lukácsi Imre* tolatásvezető, a számadások gyors, pontos elkészítésében *Kiss II. István* vezetőraktárnok, a fékpróbák kifogástalan elvégzésében *Bertha Csaba* kocsivizsgáló szerzett érdemeket.

A Diósgyőr—Vasgyár állomáson dolgozó vasutasok szeretnék, ha a kongresszusi versenyben azok is felajánlást tennének, akiknek feladata lenne a helyi vízellátást biztosító motor megjavítása és az állomáshoz vezető sáros, gödrös út rendbehozása. E hiányosságok megszüntetése kellő feltételeket teremtene a még lendületesebb munkához.

Jutalomüdülés Visegrádon

Munkám jutalmául díjmentes beutalót kaptam *Visegrádra*, a SZOT Duna üdülőjébe szakszervezetünktől, s most úgy érzem, illik köszönetet mondanom érte.

Felejthetetlen volt számomra *a Dunakanyar csodálatos szépsége*, és mindennap kifogástalan ellátással várt bennünket a fáradhatatlan, kedves személyzet a kirándulások után. Szinte napról napra keresték a vezetők és beosztottak egyaránt, hogy mivel, miképpen járhatnak a kedvünkben.

Köszönet érte.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Hegyeshalmi hétköznapok

Az idén is a növekvő export- és tranzitszállítások okozzák a legtöbb gondot

Hegyeshalom állomás kilenc szocialista brigádjának egyik legjobb közössége a *Kossuth-brigád.* Ennek harminc tagja *Bíró II. Károly* vezetésével igen kiemelkedő munkasikereket ért el az elmúlt esztendőben. A kivívott erkölcsi elismeréshez májusban több mint tízezer forint jutalmat kaptak.

Jutalom a jutalomból

Ebben persze még nem volna semmi „rendkívüli", hiszen a szocialista brigádoknak általános jellemzője a kiváló munka, a minden tekintetben többletet adó helytállás. Az viszont már „egyedi" esetnek számít, hogy a hegyeshalmi Kossuth brigád tagjai önszántukból olyan vasutasoknak is adtak a jutalomból, akik nem tagjai a brigádnak. No, nem holmi jótékonysági alapon, hanem azért, hogy kik segítették őket vállalt feladataik elvégzése közben. Ezek közé tartozott például *Farkas István* tartalékos forgalmi szolgálattevő, *Varga Ferenc* átmenesztő, *Takács János* ólmozó.

— Így igazságos, ha már egymásra vagyunk utalva — vélekedtek a brigádtagok, ezzel is elhárítva az általuk jutalmazottak szerénységéből fakadó köszönő szavait.

Az egymásrautaltságról *Farkas Károly* állomásfőnök-helyettes beszélt többet:

— Ilyenkor, nyáron mindig nagy feladatok nehezednek határállomásunkra. A személyszállító vonatok száma az idén is nőtt a tavalyihoz képest, mivel egyre több turista látogat hazánkba nyugatról is, illetve mind több hazai utas indul külföldi túrákra. *Tulajdonképpen mégsem ez okoz számunkra nehézséget, hanem az évről évre növekvő export-, illetve tranzitszállítások.* 1973-ban például naponta 800—900 kocsit rendeztünk síktolatással állomásunkon, ezzel szemben az idén már 1000 felett tartunk. S persze, annak ellenére, hogy a rajkai vonalszakasz rekonstrukciója miatt gyakran félnapos vágányzárak is előfordulnak. Ilyen körülmények között csakugyan össze kell fognunk mindnyájunknak...

Szűk a hely

A hegyeshalmi vasutasok nagyra értékelik a budapesti vasútigazgatóság segítségét, többek között a *dr. Fehér István* igazgatóhelyettes által kidolgozott forgalomszervezési tervet, amelynek végrehajtásában más állomások is közreműködnek, könyítve ezzel a határállomásiak munkáját.

— Jól bevált például az az elgondolás — mondja Farkas Károly —, *hogy Hegyeshalom és Rajka között az utasszállítást autóbuszok bonyolítják le a rekonstrukció idején, kisegítésképpen.* A Murakeresztúr felől érkező tranzitvonatokat áthaladtatjuk Rajkára, és ott kerülnek rendezésre, illetve vámkezelésre. Azért persze, nekünk még így is jócskán marad tennivaló. A kavicsbánya mind több vagont igényel tőlünk, de a legnagyobb erőfeszítések árán is csak az igények 75 százalékát tudjuk kielégíteni. Szűk a hely, csak a következő ötéves tervben bővítik a vágányhálózatot, addig a kocsikat gyakran a fűtőházi vágányokon tároljuk és sorolhatnám még a gondjainkat.

Ehelyett ismét a közösen elért eredmények kerülnek szóba:

— A gyümölcs- és egyéb romló áruk szállításának eddigi szakasza sikeresen zárult. Az eper, málna, ribizli, saláta, karfiol, tojás, baromfi — ami eddig lefutott — mind igen kényes áru, és ami ezután következik — paradicsom, dinnye, hagyma, szőlő stb. — az is valamennyi gyors, pontos, körültekintő munkát igényel a határállomás dolgozóitól, akik változatlan létszámmal tesznek eleget a megnövekedett feladatoknak.

Jegelt kocsik

A hűtőkocsik jegeléséhez elegendő a MÁV-jéggyár kapacitása, sőt mi több: *a környező vendéglátóüzemeket is ki tudja segíteni.* Tavaly 6000 mázsát juttatott külső vállalatoknak, az idén pedig júliusig adott el 4500 mázsát.

Hol van pedig még a nyár vége? Addig bizony sok munka vár a hegyeshalmi vasutasokra...

Séra Sándor

CSATTANÓ POFONOK — és az egyenruha tekintélye

Pofon csattant június 25-én a 434-es személyvonatnál, *Aszód* állomáson. A pofont egy hosszúhajú fiatalember adta a Kál-Kápolna állomás létszámába tartozó jegyvizsgálónőnek.

Előtte vitatkoztak, amit jól hallott a vonatvezető is, a külső forgalmi szolgálattevő is. *Oda kellett figyelniük, mert a kalauznő nem adott engedélyt a menesztésre, s mindez az első kocsinál történt.* Mi, utasok is hallottuk a vitát, ami akörül forgott, hogy a jegyvizsgálónő bevonta a fiatalember érvénytelen menetjegyét, illetve igazolványát. Az erőszakos fellépésre — segítség híján — a kalauznő kénytelen volt visszaadni a papírokat, *de az első pofont, követte a második is.* Azt ugyancsak a nagyhajú legény adta, ám nyomban menekült, mert az egyik utas — idősebb férfi — bátran rávetette magát. Birkózás, verekedés kezdődött, s látszólag a fiatalember vezetett, amikor a vonatvezető is közbeavatkozott. Eredménye már nem sok volt, hiszen a pofozkodó férfi — bár itt-ott próbálták útját állni — végül kereket oldott, s a vonat tovább már nem várhatott.

Mindezt azért írtam le ilyen részletesen, mert a dolog lényege így érthetőbb: *a külsős forgalmista és a karszalagos állomásfőnök egyszerűen csak nézték a pofont, a verekedést, a fiatalember menekülését, és tétlenül tűrték azegyenruhás kolléganő megaláztatását.* Meg sem próbálták a közbelépést, a pofozkodó megfékezését, ártalmatlanná tételét, esetleges feljelentése érdekében. Meg kellett volna pedig tenniük, már csak azért is, mert sem az állomáson, sem a vonaton rendőr nem tartózkodott.

Szerintem súlyos mulasztást követtek el azok a vasutasok, akik nem keltek a gyengébb nő és az egyenruha védelmére.

G. J. F.

Mit mutat, mire figyelmeztet a táppénzstatisztika?

A VSZTO pontos statisztikát vezet arról, hogy havonta, illetve évente a dolgozók hány százaléka hiányzik a munkából keresőképtelenség, illetve betegállomány miatt. Érdekes és tanulságos ez a statisztika.

Mindenekelőtt kitűnik belőle, hogy régebben, *az 1950-es évek elején a vasutasok között kevesebb volt a táppénzes beteg, mint a népgazdaság más ágazataiban.* 1951-ben például az országos táppénzszázalék 3,2 volt, ugyanakkor a vasutas dolgozóknak csak 2,7 százaléka került táppénzes állományba. *Öt évvel később megváltozott az arány, s attól kezdve már állandóan a vasutasok táppénzszázaléka magasabb.*

A javuló egészségügyi ellátás ellenére

A hetvenes években már ott tartunk, hogy míg a népgazdaság összes, táppénzre jogosult dolgozóinak 5,4 százaléka kerül naponta betegállományba, addig a vasutasok 6,5—6,9 százalékát találják keresőképtelennek az orvosok.

A kedvezőtlenebb helyzet kialakításában több tényező játszik szerepet. *Ezek közé tartozik az életkor megoszlásának változása, nem kevésbé a nők nagyobb arányú bevonása a korábban férfiak által betöltött munkakörökbe,* a technikai fejlődés következtében előálló nagyobb szellemi és gyakran fizikai igénybevétel stb.

Ezek a tényezők általában minden szolgálati ágnál, illetve vasútigazgatóságnál egyformán hatnak, mégis igen nagyok a táppénzes arányszámokban területenként mutatkozó különbségek.

Az idei év áprilisában például a budapesti, a pécsi és a miskolci igazgatóságnál 6,5 fölött volt a táppénzszázalék, míg a debercceni, a szegedi és a szombathelyi igazgatóságnál jócskán 6,5 százalék alatt maradt. Általános tapasztalat, hogy *a szombathelyi területen mindig legkevesebb a táppénzes betegek száma.* Így áprilisban is csupán 4,8 százalékot mutat a statisztika. (A népgazdasági átlag ekkor 5,5 százalék volt.)

Minden tizedik?

A statisztika alapján a szolgálati ágak is levonhatnak bizonyos következtetéseket, vagyis keresniük kell, hogy elsősorban hol van lehetőség a táppénzszázalék csökkentésére. Amíg ugyanis áprilisban a szombathelyi igazgatóság területén a forgalmi dolgozóknak csak 4,6 százaléka volt betegállományban naponta, addig a miskolci igazgatóság forgalmi dolgozóinál 7,8 százalékra alakult ez az arány. *A vontatási szakszolgálatnál a szegedi, a pécsi és a budapesti igazgatóság területén legkedvezőtlenebb a statisztika,* s ugyanez vonatkozik a szertári munkahelyekre is. Még szembetűnőbb az eltérés az építési főnökségeknél: míg a szombathelyi igazgatóságnál 3,0 százalék, addig a budapesti és a pécsi igazgatóság építési főnökségeinél ennek több mint a kétszerese, 7,0 százalék a táppénzes arányszám. Mindezt túlhaladja a miskolci igazgatósághoz tartozó egészségügyi dolgozók körében kialakult 9,7 százalék.

Megjegyezzük, hogy a szakszervezetünkhöz tartozó vállalatoknál — *az Utasellátónál, a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalatnál* — még magasabb a táppénzszázalék, mint a vasúton. Az előbbinél 9,2, az utóbbinál 8,1 százalék. *(A Fatelítő dombóvári üzemében 10,2.)*

A leggyakoribb betegségek

Az 1973. évi záró adatok szerint az adminisztratív dolgozóknál leggyakrabban a keringési rendszer megbetegedése, az urogenitális fordul elő, s gyakori ugyanez a vonatkísérőknél is. Forgalmi dolgozók ba, műhelyi dolgozóknál pedig nem ritkán légzőrendszeri betegséget állapítanak meg az orvosok. Sorompóőrök betegállományba vételének legtöbbször fülfájás, keringésrendszeri vagy emésztőrendszeri megbetegedés az oka.

A vasútüzemorvosok, valamint a vasutas dolgozók egészségi állapotát szívügyüknek tekintő egészségügyi, gazdasági, társadalmi szervek ezeknek az adatoknak az ismeretében is tehetnek intézkedéseket a betegségek megelőzésére, a betegállományba kerülő dolgozók arányának csökkentésére.

P. Himberger Józsefné

VASUTASNAPI AJÁNDÉK:

Új üzemi konyhát és étkezdét kaptak a szombathelyi vasutasok

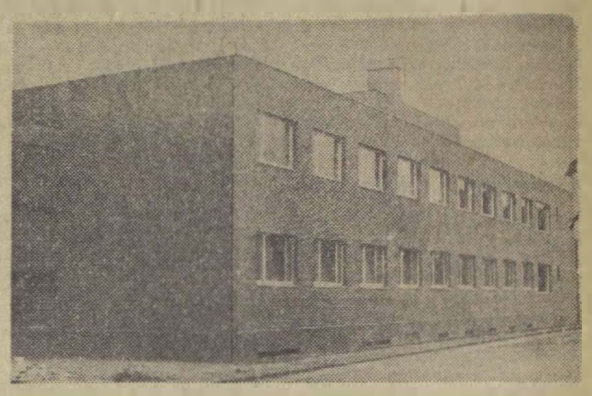
Szép ajándékot kaptak a 24. vasutasnapra a szombathelyi csomópont dolgozói. *A járműjavítóban átadták a 2500 személyes üzemi konyhát és étkezdét, amelyet kilencmillió forint költséggel létesítettek.* A vontatási főnökség, az állomás, a pályafenntartás, a TBÉF és természetesen a járműjavító dolgozói étkeznek ott kulturált körülmények között.

A most „nyugdíjba menő" 500 adagos konyha húsz évig szolgálta a járműjavító dolgozóit. Az utóbbi időben a KOJÁL azonban többször, joggal emelt kifogást hiányosságai miatt.

Az új üzemi konyha és étterem a jelenlegi egészségügyi, mukavédelmi előírásoknak mindenben megfelel. *Modern tágas és mindazokkal a feltételekkel rendelkezik, amelyek szükségesek a korszerű főzéshez, étkeztetéshez.* A zöldárut lift szállítja a földesáru-előkészítőbe. Azokat az árukat, amelyek földdel érintkeznek, a pincében tárolják. Szellőző, elszívó berendezések működnek, amelyek az ott dolgozóknak egyforma hőfokot biztosítanak. *A főzőüstök gáz- és gőzüzemre egyaránt alkalmasak.* A hús tárolása előírásszerűen, hűtőkamrában és hűtőszekrényben történik. Az étterem önkiszolgáló rendszerű. Egyidőben 264-en fogyaszthatják el ebédjüket. Ez azt jelenti, hogy az ebédeltetés egy óra alatt lebonyolítható.

Jelenleg 1800-an veszik igénybe az új étkezdét. Mivel a kapacitás 3000 adagig növelhető, hosszú távon is kielégíti a csomóponti igényeket.

A járműjavító irodaépületének folytatásaként emelt tetszetős külsejű kétszintes szociális létesítményt *Heckenast János* Ybl-díjas szombathelyi építészmérnök tervezte. *A kivitelező a Vas megyei Állami Építőipari Vállalat volt.* Határidő előtt és a tervezett költségszinten belül készült el, ami nagyrészt az építők és a vasutasok között született szocialista szerződés betartásának köszönhető.



A szombathelyi csomópont új üzemi konyhája és étkezdéje

A július 13-án rendezett ünnepségen, amely egyúttal a járműjavító dolgozóinak vasutasnapi megemlékezése is volt, *a szombathelyiekkel együtt örültek az új létesítménynek az NDK-ból és Lengyelországból érkezett vasutasvendégek is.* A lipcsei járműjavító kórusa, amellyel évek óta jó kapcsolatokat tartanak fenn a szombathelyiek, műsorral is kedveskedett.

Az új üzemi konyha és étkezde része a több mint 100 éves szombathelyi járműjavító rekonstrukciójának. Az október végére elkészülő új kocsiosztály — beruházási költsége 100 millió forint — pedig újabb jelentős lépése lesz majd e patinás üzem megújulásának, korszerűsödésének.

(Szelei)

Udvariasan, készségesen...

Példamutató szolgálat

A jó vasutas jellemvonásai közé kell tartoznia az utasok iránti szolgálatkészségnek, messzemenő udvariasságnak, segítőkészségnek. Önmagunkat is becsüljük vele.

Jóleső érzéssel tapasztaltam *június 19-én a Keleti pályaudvaron,* hogy a Külső-B vágányról induló 6312. számú személyvonat jegyvizsgálója — a Kál-Kápolna honállomású *Szabó Istvánné* — miképpen sietett egy bottal járó, csomagot cipelő 70—80 év körüli asszony segítségére. A nénike a röviddel előbb Győr felől jött vonattal érkezett. Senki sem várta senki sem törődött vele. Ekkor a jegyvizsgálónő egy kofferkulit szerzett, s kikísérte az aszszonyt a taxiállomásig, majd sietett vissza a saját vonatjához.

Ugyanezen a napon csaknem az ellenkezőjére találtam példát, de szerencsére a kisterenyei *Petre István* vonatvezetőnek. *Szappan László* és *Lécz Éva* jegyvizsgálónak helyén volt a szíve. Az történt ugyanis, hogy Hatvan állomáson 90 diák és 96 leszerelő katona akart átszállni, Budapest felől érkezve, a 2314-es salgótarjáni vonatra. Mindkét csoport a felvételi épület felőli oldalon szállt le, de a salgótarjáni vonat a túloldalon állt, s a forgalmi szolgálattevő azt máris menesztette. Az indulást azonban a vonatszemélyzet megakadályozta, mert a csoportok érkezését előzetesen jelző táviratokat ismerve: *a kisterenyei vasutasok vendéglátó gazda módjára várták, figyeltek a diákokat, illetve a leszerelő fiatalokat és a többi utast.*

Szűcs Ferenc
vizsgáló főkalauz

Kölcsönös tisztelet

Várpalotáról Székesfehérvárra utaztam június elsején az 1803-as gyorsvonattal. Alighogy elindultunk, egy fiatal jegyvizsgáló lépett a kocsiba, és kérte a menetjegyeket. *Az újonnan felszállt utasok mind „köszönöm" szóval kapták vissza jegyüket a kalauztól,* s ezután következtem én. A nyugdíjas vasutasok arcképes igazolványával együtt felmutattam a törzsgárda tagjait megillető összvonalas szabadjegyemet. *mire az ifjú kolléga nemcsak „köszönöm"-öt mondott, hanem katonásan tisztelgett is.*

A figyelmesség, a megbecsülésnek ez a külső kinyilvánítása — bár 46 évi tényleges vasúti szolgálat után mentem nyugdíjba és részfoglalkozásban az ötvenedik évemet töltöm egyhuzamban a MÁV-nál — meglepett. Székesfehérváron oda is mentem a fiatal jegyvizsgálóhoz, és elismeréssel dicsértem meg példamutató viselkedését, udvariasságát. Szavaimra azt válaszolta, hogy dolgozni őt is az olyan idős vasutasok tanították, mint amilyen én vagyok, s akik a mainál sokkal nehezebb, kedvezőtlenebb körülmények között is helytálltak. *„Valamennyien megérdemlik tehát, hogy mi, fiatalok tiszteljünk előttük"* — tette hozzá.

Azt hiszem, ez a kolléga „kézenfekvő magyarázata" ellenére is megérdemli, hogy ide írjam a nevét: *Kaszner Ferencnek* hívják. Honállomása: *Szombathely.*

Varga József,
MÁV-nyugdíjas

JUBILÁLÓ VASÚTVONAL

Újítási kiállítás Kiskunfélegyházán

Szegeden összegezték a vasútigazgatóság 1974. évi újítási feladattervének eddigi végrehajtását. A vasutas kultúrotthonban megtartott ankéton megállapították, hogy az igazgatóság területén dolgozó vasutasok *az első félévben 195 újítási javaslatot nyújtottak be,* vagyis 37-tel többet, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

Az elfogadott 75 javaslat tizzel több az előző évinél, *s a kimutatható gazdasági eredmény félmillió forinttal haladja meg a bázisidőszak eredményét.* Az újítóknak kifizetett újítási díj 53 771 forint, ami 12 000 forinttal több, mint amennyit 1973 első felében fizettek ki újítási díj címén.

Az ankéton bejelentették: *augusztus 16-án, a kiskunsági napok keretében közlekedési és újítási kiállítást rendeznek Kiskunfélegyházán.* A vasutasok ezzel is emelni kívánják a 200 éves városban a Kiskunfélegyháza—Szeged közötti vasútvonal megnyitásának 120. évfordulójára rendezett ünnepségek fényét.

Sátoraljaújhelyen:

A pft-főnökség második lett az üzemek versenyében

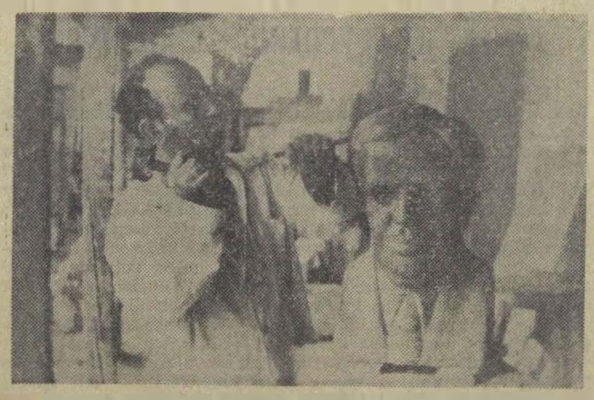
Sátoraljaújhelyen számos vállalat, üzem dolgozóinak versenyében a *MÁV Pályafenntartási főnökség* érte el a második helyezést a végzett társadalmi munkák alapján. A főnökség 23 szocialista brigádjának 400 tagja 1973-ban 4680 órát dolgozott 123 000 forint értékben. Felajánlásaiknak megfelelően iskolákat patronáltak, sípályát építettek az úttörőknek, parkosítottak, fákat ültettek, hétvégi pihenőt létesítettek, és a *MÁV bodrogolaszi nevelőotthonában* is sok társadalmi munkát végeztek.

Ezek alapján a városi tanács ezüst plakettel és oklevéllel tüntette ki a pft-főnökség kollektíváját. A személyenként adományozott arany-, ezüst- és bronzjelvények tulajdonosai között 2500 forint jutalmat osztottak ki.

A XI. pártkongresszus tiszteletére pótvállalásként 27 szocialista brigád 468 tagja *újabb 5200 óra társadalmi munkát ajánlott fel a főnökségnél.* Ezen belül folytatják a gyermekintézmények patronálását, illetve az óvodák bővítését, mintegy ezer fát ültetnek és továbbfejlesztik a hétvégi pihenőt fürdőmedence, járda építésével.

Szécsi Ferenc

Landler Jenő emlékére



Lapunk legutóbbi számában hírül adtuk, hogy július 13-án, a vasutasnapra leleplezték Kunszentmiklós—Tass állomás parkjában Landler Jenő mellszobrát, Péli Lajos szobrászművész alkotását. Erre az alkalomra a művész emlékplakettet is mintázott. Képünk Péli Lajost munka közben ábrázolja, amint az utolsó simításokat végzi Landler Jenő fehér műkő talapzatra helyezett vörösmárvány szobrán.

Hírt kaptunk arról is, hogy Fülöpszállás állomás Petőfi és Szabadszállás állomás József Attila szocialista brigádját a névadó portrészobrával, illetve márvány domborművével ajándékozza meg a művész.

Martin Istvánnak:

Egy szék fenntartva!



Martin István

Pécsett, a társadalombiztosítási bizottság legutóbbi ülésének ünnepélyes „napirendje" is volt. *Bánáti József,* a területi bizottság szociális bizottságának vezetője köszöntötte *Martin Istvánt* abból az alkalomból, hogy nyugállományba vonul.

Martin István húsz éven át tevékenykedett a társadalombiztosítási bizottság tagjaként, s ezt a társadalmi megbízatását is mindig lelkiismeretesen teljesítette. *Reá mindenkor számítani lehetett, valamennyi ülésen jelen volt, és tapasztalatait következetesen átadta a fiatalabb tagoknak, akik még nem rendelkeztek hozzá hasonló nagy gyakorlattal.* Ez a társadalmi munkája különben is összhangban állt szakvonali feladataival, hiszen Pécsett ő vezette a vszt-csoportot. Ebben a munkakörben is több mint két évtizedet töltött el. Munkájával mind a dolgozók, mind a társadalombiztosítási osztály elégedett volt. Többször megjutalmazták, dicséretben, elismerésben részesítették, illetve kitüntették.

A vasutas kultúrotthonban megtartott házi ünnepségen *Kinczli József,* a területi bizottság titkára mondott köszönetet Martin István két évtizedes szakszervezeti munkájáért, s meleg szavakkal méltatta fáradhatatlanságát, példamutató helytállását. A búcsúzás mindig nehéz pillanatait viszont az könnyítette, hogy Martin István megígérte: *ha ideje és egészsége engedi, gyakran meglátogatja a vszt-csoportot,* ezenkívül esetenként a bizottsági üléseknek is résztvevője lesz, s szükség szerint segít tanácsaival, egy-egy feladat vállalásával.

Kérjük, tartsa meg ígéretét. Székét fenntartjuk számára a társadalombiztosítási bizottságban.

Bódogh Mihály

Ózdi vöröskeresztesek

Százhúsz tagja van Ózd állomáson a vöröskeresztes alapszervezetnek. Az idén itt már két véradónapot tartottak, s a Vöröskereszt Családi Lapját ötvenöten fizetik elő, nem számítva a példányonkénti vásárlókat.

Az alapszervezet a gazdája a munkahelyek közötti tisztasági versenynek, amelyben élenjárók a kocsitakarító személyzet tagjai. Más szolgálati ágak dolgozói az állomás és környéke parkosításában, rendbentartásában jeleskednek. *Serényi Jánosné* vöröskeresztes titkár (az állomás munkaügyi intézője) és a 9 tagú vezetőség gondos szervező és irányító munkáját is dicsérik a közösen elért eredmények.

Mozdonyskanzen Nagycenken

A hazai keskenyvágányú vasutak száma egyre csökken, a megmaradókról pedig az utolsó gőzmozdonyok is eltűnnek. A keskenyvágányú vasutak jelentős szerepet töltöttek be a magyar ipar, a mező- és erdőgazdaság szállításaiban.

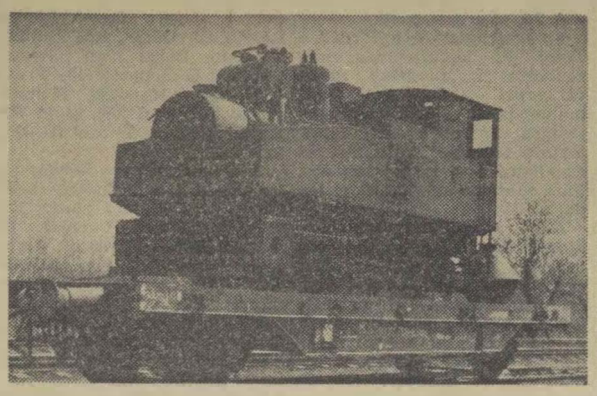
A keskenyvágányú vasúti közlekedés emlékeinek megmentésére széles körű mozgalom indult az országban. Ennek eredményeként épült és üzemel a nagycenki *Széchenyi Múzeumvasút.* Üzeméhez azonban elegendő 4—5 gőz- és motoros mozdony. Ugyanakkor a GYSEV *Fertőboz* állomására nagyvasúti kocsikra rakva újabb mozdonyok és kocsik érkeznek még, ezek címzettje a *Közlekedési Múzeum.*

A múzeumvasút *Kastély* állomása előtt jókora szabad parkterület van, ahová a Közlekedési Múzeum keskenyvágányú mozdonyok és kocsik felállítását tervezi. Ezek már nem közlekednek, de bemutatják őket, mint műszaki, közlekedéstörténeti emlékeket. Az ide szánt járművek száma még nem végleges, *mintegy 10 darab 1000, 760 és 600 mm-es nyomtávú mozdonyt, valamint kb. ugyanannyi kocsit terveznek felállítani a nagycenki mozdonyskanzenben.* Ugyanakkor a már kész fűtőházban egy metszetelt 760 mm nyomtávú mozdonyt is felállít a múzeum, hogy a látogatók azon alaposan megismerhessék a mozdony belső szerkezetét is.

A skanzen nem emlékműszerű elhelyezést, talapzatra állítást kíván, hanem valamiképp életterükben kell felállítani az ide kerülő mozdonyokat, legalább kocsijaikkal összekapcsolva. Gondot okoz még a mozdonyok megfelelő védelme. hiszen az ide mentendő és elhelyezendő járműveket az időjárás károsítása elől is védeni kell.

A magyar üzemek és vállalatok megértő segítségével már két 1000 mm-es nyomtávú mozdony érkezett Fertőbozra: *sínen áll már az ózdi eredetű, 1900-ban épült lokomotív.* Legutóbb pedig megérkezett az 1915-ben épült MÁVAG gyártmányú mozdony a diósgyőri vasgyár iparvasútjáról. Cegléd megszüntetett kisvasútjáról három személykocsi és hat teherkocsi érkezett. Az idén április 28-án a BM Határőrség egy sínautót ajándékozott a múzeumvasút üzeméhez.

A terv irányítója a Közlekedési Múzeum. Egyelőre a megmentendő járművek felkutatása és gyűjtése a legsürgősebb feladat. *Ebben a munkában a magyar vasútbarátok széles tábora segíti a múzeumot.*



A MÁVAG-ban 1915-ben épített 1000 mm nyomtávú gőzmozdony már megérkezett Fertőbozra.

(Finta Béla felvétele)

Remélhető, hogy a szükséges költségek ezután is biztosíthatók lesznek, s mielőbb megvalósul a nagycenki mozdonyskanzen. Itt, ebben a munkában is megvalósítjuk Széchenyi intő figyelmeztetését: *„Csak a múlt megbecsülésén épül fel a jelen..."*

Lovas Gyula

Debrecen-Vásártér

Felújított állomás

Mintegy félmillió forintos költséggel befejeződött *Debrecen-Vásártér* állomás felújítása. Az északi pályafenntartási főnökség XII. pályamesteri szakaszának dolgozói *Katona Gábor* pályamester irányításával nagy igyekezettel dolgoztak — kommunista szombatot is tartottak —, hogy az új menetrend életbelépésének időpontjára átadhassák az újjávarázsolt, megfiatalított felvételi épületet.

Az állomás szocialista brigádjai is segítettek a pályafenntartásiaknak. Részt vettek a romok, törmelékek eltakarításában, a régi kerítések bontásában, a lokrok, bozótok irtásában, miközben gazdasági, illetve szakvonali munkájukkal is igyekeztek viszonozni az igazgatóság gondoskodását, amelynek nyomán lényegesen javultak a munkakörülmények.

Nem véletlen, hogy Debrecen-Vásártér állomás dolgozói legutóbb kiérdemelték a *Kiváló szolgálati hely* címet, ezenkívül egy szocialista brigád ezüst-, egy másik bronzkoszorús kitüntetést. egy brigád pedig pénzjutalmat kapott.

Varga Józsefné

A megbecsülés:

Éltető erő

Nyugdíjasként raktárnoki beosztásban nyolc éve dolgozom több társammal együtt *Rákospalota—Újpest* állomáson. Megszoktuk tehát, hogy a jelesebb ünnepek — november 7., április 4., május 1., vasutasnap — előtt az állomásfőnök, *Mészáros Lajos* főfelügyelő személyesen, pár kedves szó kíséretében adja át részünkre a tényleges dolgozók ünnepségeire szóló meghívót. *Mondhatom, ezáltal is érezzük, hogy valóban az állomás jól összeforrott közösségébe tartozunk mi is.*

Az viszont mégis meglepett, hogy júniusban jubileumi pénz felvételére invitált a segédhivatalba az állomásfőnök. abból az alkalomból — mint közölte —, hogy már 50 esztendeje *(egészen pontosan 53 éve)* szolgálom a Magyar Államvasutakat. A főnök elvtárs átölelt, megcsókolt, s azt kívánta szívből jövő szavakkal, hogy erőben, egészségben éljem meg a 60. szolgálati évemet.

Nem tudom, mennyi ideig maradhatok még szolgálatban, de az biztos, hogy a Rákospalota—Újpest állomáson tapasztalható emberséges bánásmód és megbecsülés hitet és erőt ad hátralevő éveimhez, a kollégákkal együtt végzett munkához.

Ezúton mondok köszönetet érte.

Garamszegi József,
nyugd. műsz. vez. főell.

Tarjánpusztán:

Játszótér épült a vasutasnapra

Tarjánpuszta állomás tizenegy dolgozója a *Baross Gábor* szocialista brigádba tartozik. Ez a brigád társadalmi munkával pihenőparkot létesített. majd ennek láttán érkezett hozzájuk az az igény, hogy játszótér kellene a gyerekeknek.

— *Építsünk játszóteret!* — határozott a brigádgyűlés, s nyomban munkához fogtak a vasutasok. Közben levelet is írtak Budapestre, az *Északi* és a *Landler Jenő Járműjavítóban* dolgozó szocialista brigádokhoz. Kérték őket. segítsenek a hinták elkészítésében.

Az Északiban működő, a IX. osztályhoz tartozó *Baross Gábor brigád tagjai egy körhintát, a Landlerben dolgozó Kálmán András brigád tagjai pedig egy lengőhintát küldtek* a tarjánpusztai játszótér részére. A vasutasnapon már vidám gyerekek hancúroztak a közös összefogással létesített parkban, élvezve a hintázás örömeit is.

Az ő nevükben köszönjük a szocialista brigádok munkáját, önzetlen segítségét.

Domonkos Gyula
állomásvezető

Patronáló fiatalok

A budapesti igazgatóság óvodájában és napközi otthonában régóta gondot okozott a gyerekek játékainak, valamint az ágynemű folyamatos javítása, karbantartása.

Erre figyeltek fel az igazgatóság KISZ-szervezetének vezetői és februárban felméréseket végeztek az óvodában. A lányok, illetve a fiatalasszonyok párnahuzatok javítását és babaruhák varrását és egyéb játékok készítését vállalták. *Sipos Katalin* KISZ-titkár egymaga 70 díszkosarat készített a gyerekeknek húsvétra.

Az óvoda patronálását folyamatosan vállalták el az igazgatóság fiataljai. Ezzel kapcsolatban még számtalan kisebb-nagyobb munka elvégzését tűzték ki célul: *a fiúk meniantják a játékokat, homokot hordanak az udvarra és új mászókákat csinálnak.* Az utóbbit a Keleti Műszaki Karbantartási Főnökség fiatal-jai vállalták.

E kezdeményezés talán nem egészen új, de mint *Németh Éva* vezetőóvónő-helyettes megjegyezte, felettébb hasznos a gyerekeknek, szülőknek egyaránt, mert azóta az óvónők minden idejüket a kicsik nevelésére tudják fordítani.

(s.)

Zsúfolt munkásvonatok, a lépcsőkön csüngő emberfürtök

Az utasok egymás hegyén-hátán, vagy a lépcsőn fürtökben lógva a vasutasokat szidják. *Ez nem nevezhető kulturált utazásnak.* Mégis gyakran előfordul.

Május 29-én az *Újszásztól Budapest—Keleti pályaudvarig* közlekedő 5537. számú munkásvonat — amelynek vezetője voltam — mindössze hét kocsival közlekedett. Más szóval: *516 ülőhelyre több mint 1500 utas jutott.* Maglódon már — látva a lépcsőn csüngő emberfürtöket — azt mérlegeltük. hogy vállalhatjuk-e a továbbhaladás veszélyét. Mi lesz. ha menetközben bárki leesik a lépcsőről?

Hasonló helyzet alakult ki június 7-én a Keletiből 16 óra 25 perckor induló 5516/b. számú munkásvonatnál, amely csak hat kocsit továbbított.

Nem sorolom tovább a példákat, amelyek mind arra figyelmeztetnek, hogy *valamit tenni kellene az ilyen esetek elkerüléséért.* Nem többet, mindössze annyit, hogy a szerelvények a hivatalosan előírt kocsimennyiséggel közlekedjenek. Ahogy én, mint vonatvezető a kocsiparkkal való gazdálkodást — nehézségeivel együtt — ismerem. nem látom megoldhatatlannak a problémát, ha az arra illetékesek valóban lelkiismeretesen foglalkoznak vele.

Földi József
Szolnok

Kitüntetések a 24. vasutasnap alkalmából

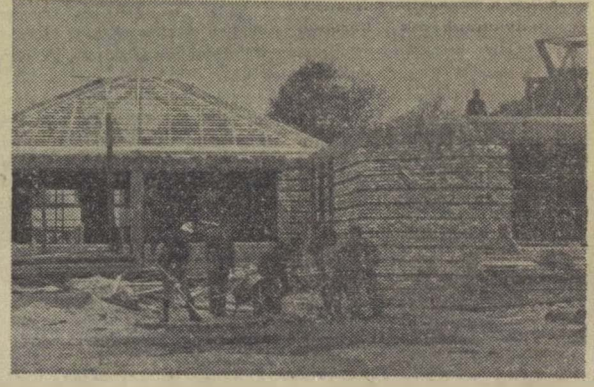
Lapunk legutóbbi számában közöltük azoknak a névsorát, akik a 24. vasutasnap alkalmából a Közlekedés Kiváló Dolgozója, Kiváló Vasutas, valamint Érdemes Vasutas kitüntetésben részesültek. Ezuttal azok névsorát ismertetjük, akiket a MÁV vezérigazgatója a 24. vasutasnap alkalmából, kiemelkedő munkájuk elismeréséül

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesített:. Amigó Tiborné segédell., Bp. MÁV Kórház; Árva Pálné főtiszt. MÁV Ter. Egészségügyi Közp. Szeged; Baki László Lajos int., Miskolc Tiszai pu.; Bakos József segédfelvigy., Kecskeméti Pft. Főn.; Balogh Ferenc felvigy., Soproni Pft. Főn.; Balogh Márta segédtiszt. Békéscsaba áll.; Balogh Mihály főell. Komárom Vont. Főn.; Ban András műsz. főint., Bizt. ber. Fennt. Főn. Miskolc; Barkóczi Mihály segédfelvigy., Fényeslitke áll.; Bene József műsz. főell., Vill. Felsővez Ép. Főn.; Bertyák Ferenc ell. Vác Pft. Főn.; Bognár Imre munkás, Bizt. ber. Fennt. Főn. Szolnok; Borsai Lászlóné ell., MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.; Brükner József műsz. főell., Miskolc Vont. Főn.; Csák Rozália munkás, Szolnok Jj. Ü.; Csernák Pál főfelügy., Pilisvörösvár áll., Czégény József ell., Kelebia áll.; Czinglér Imre műsz. tan., Miskolci Okt. Főn.. Dobrovitz Antal ell., Bp. Nyugati pu.; Fazekas István főell., Kecskemét-Átrakó Vont. Főn.; Fáblán Lajos segédell., Pécs Pft. Főn.: Ficsor Mihály főell., Recsk-Parádfürdő áll.; Ficsori Ferenc felvigy., Záhony áll.: Fonvódi Ferencné ell., Szentesi Ép. Főn.; Fülöp Gyula ell., Székesfehérvár Pft. Főn.; Gavallér József főell., Debrecen Ép Főn.: Gáll Imre műsz. ell. Püspökladány Vont. Főn.: Gárgyán Antal főell., Szeged MÁV Géplav. Ü.; Gáspár József segédfelvigy., Mátészalka áll.; Gyóni János főell.. MÁV Ép. Főn. Bp.; Hanisch Károly műsz. felügy., MÁV Távközl. Fennt. Főn. Bp.: Hardi István műsz. főfelügy., Szombathely Jj. Ü.: Halász István műsz. főint Bizt. ber. Fennt. Főn. Debrecen; Hegyi József műsz. főfelügy.. Távközl. Fennt. Főn.; Horváth Ferenc műsz. főell., Pusztaszabolcs Vont. Főn.: Horváth József főell., Szombathely Vont. Főn.: Iglói Éva segédell., Miskolc Számvit. Főn.; Jankfalvi József főfelügy., Szombathely ig.; Juhász József főell., MÁV Jegynyomda Főn.; Kakuk János főell., Kisterenye áll.; Kaszonyi János segédfelvigy. Mátészalka Szertárfőn.; Káldi Károlyné főfelügy., MÁV Ter. Egészségügyi Közp. Szombathely: Kerek István főell., Pásztó áll.; Kerekes László segédell., Északi Jj. Ü.; Kertész Ferenc főell., Sárbogárd áll.; Király István műsz főfelügy., Szombathely ig.; Kiss Gábor felvigy., Nagybátony áll.; Kiss Imre főint., Törökszentmiklós áll.; Komáromi Dániel felvigy., Nyíregyháza Pft. Főn.; Kondella Károly ell., Dunakeszi Jj Ü.; Kóti István munkás, Vác Szertárfőn.; Kotroczó József tan., Lökösháza áll.; Kovács Ferenc műsz. főint., Szeged vasútig.; Kovács Károly mérnök tan., Szeged vasútig.; Kovács Lajos segédell., Miskolci Jj. Ü.; Kovács Józsefné segédfelvigy., Vác Pft. Főn.; Kuricz András felvigy., Szombathely Pft. Főn.; Laboncz Istvánné segédell., MÁV Adatfeldolg. Főn.; Lakatos Imréné ell., Bp. vasútig., Lak Attiláné főtiszt, Pétfürdő áll.; Lábos István főell., Devecser áll.: Lehotai János segédell., Gyöngyösi Kitérőgyártó Ü.; özv. Lipták Andrásné segédmunkás, Miskolci Ép. Főn.; Liszy János főfelügy. Szombathely vasútig.; Lóránt Róbert ell., Szombathely Jj. Ü.: Madarász Lajosné segédell., Mezőhegyes Vont. Főn.; Majoros Elek műsz. felvigy., Mátészalka Vont. Kirendeltség; dr. Marosy Ferenc orvos főtan., MÁV Közegészs. Int. Bp.; Mátrai József főell., Moharakodó áll.; Mede József segédell., Landler Jenő Jj. Ü.; Mirgai János főell., Nyíregyháza Vill. Vonalfelügy.: Nagy N. Balázsné munkás, Hatvan-Salgótari. Pft. Főn.; D. Nagy Károly mérnök tan., Vas. Főoszt. 10 Szakoszt.; Nagy Lászlóné főell., Debrecen vasútig.; dr. Nagy Tóth János főtan., Pécsi vasútig.; B. Nagy József ell., Hatvan-Füzesab. Pft. Főn.: Nagy Szűcs József segédmunkás, Bp. Keleti Szertárfőn.; Németh Károly főell., Mosonmagyaróvár áll.: Nverges Istvánné ell.. Dunakeszi Jj. Ü.: Nyitrai Sándor műsz ell., Cegléd Vill. Vonalfelügy.. Odorán József mérnök főtan. Vas. Főoszt. 7. Szakoszt.; Papp József segédfelvigy., Selyp áll : Papp Sándor műsz int., Bizt. ber. Fennt. Főn. Szeged; Pataki Imre segédtiszt, MÁV Hidép. Fon.; özv Pecznik Ágostonne ell., Dombóvár Osztószert. Főn.; Pelyvás Kálmán főell., Ép. Geptelep Főn. Bp.: Pete József segédell., MÁV Magasép Főn. Bp.; Pentek Géza ell., Nagykanizsa áll.; Plézer István felvigy., Dunaújváros Pft. Főn.; Póka Miklós mérnök tan., Onga áll.; Pörneczi Jenőné felügy., Szombathely vasútig.; Rentkó András főell., MÁV Hámán Kató Vont. Főn.; Sári Lászlóné főell, Debrecen Északi Pft. Főn.; Sárosi Katalin segédtiszt, Pécsi Vont. Főn.; Simonics Zoltánné szerz. havibéres dolg., Szob áll.; Soltész Józsefné segédell., Debrecen Bizt. ber. Fennt. Főn.; Soós Károly főtan.. Hatvan áll.; Spingár István főell.. Nagykanizsa Pft. Főn.; Sugár Imre főfelügy., Baja áll.; Szabó Géza ell., Északi Jj. Ü.; Szabó Ilona munkás, Dombóvár Ép. Főn.; Szabó János segédtiszt, Bodajk áll., Szabó Károly segédfelvigy., Tiszafüred áll.: Szabó László főell., Bizt. ber. Fennt Főn. Pécs; Szárnyas István műsz. főell., Székesfehérvár Vont. Főn.; Széplaki Ferenc felvigy., Bicske áll.; Sziráki Erzsébet felvigy. MÁV Anyagvizsg. Főn.; Szkoklik Imre felvigy., Mór áll.; Tétényi József felvigy., Pusztaszabolcs áll.: Tóth Gábor segédell., Debreceni Jj. Ü.; Tóth László ell., Landler Jenő Jj.Ü.: Tóth László műsz főell., Landler Jenő Vill. Vonalfelügy.; Tóth László főell., Tapolca áll.; Tőke István ell., Székesfehérvár Jj. Ü.; Újvári István műsz. főint., Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Udvari Sándor műsz. főint., Békéscsaba Pft. Főn.; Vadnai Józsefné int., Miskolc Osztószertárfőn.; Varga József segédell., Debreceni vasútig.; Varga Zoltán műsz. felügy., Debrecen vasútig.; Vasas Istvánné ell., Bátaszéki Vont. Főn.; Vavrek Béla munkás, Mád áll.; Váczi Istvánné munkás, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Vágó Lászlóné segédfelvigy., Szerencs áll.: Vigh Albert ell., Szolnok Jj Ü.; dr. Visegrády Antal főtan.. Pécsi vasútig.; Vizi László ell. Eger Vont. Főn.: Völgyi Zoltánné munkás, Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Zechmeister Kálmán műsz. ell., Hegyeshalom Vont. Főn.: Zsembery István mérnök főtan, Vas. Főoszt. 1. Szakoszt.; Zsigmond István felvigy., Zalaegerszeg áll.; Kovács János főell., Aszód áll.

DUNAKESZIN ÉPÜL

Óvoda, munkásszállás, kollégium



Ez lesz az üzemi óvoda

Százötven gyermek befogadására alkalmas óvoda épül Dunakeszin, a járműjavító üzemi lakótelepén. A kilencmillió forintos költséggel létesülő gyermekintézmény terveit a *MÁV Tervező Intézet* dolgozói készítették. s a munkálatok ütemesen haladnak. Minden jel arra mutat. hogy az új óvoda hamarosan megkezdheti működését.

Épül ezenkívül a háromszintes, 200 személyes, kényelmes. modern munkásszálló is, amelynek átadási ünnepségét augusztus 20-ra ütemezték. Ennek elkészülte után a jelenlegi szállást, illetve annak épületét *„albérlők házává"* alakítják át.

Kétszáz szakmunkástanuló kollégiumi ellátását, az elméleti és gyakorlati oktatás céljait szolgáló új oktatási intézmény építésének befejezése ugyancsak ebben az évben várható Dunakeszin. Ennek szintén kiemelkedő szerepe lesz a járműjavító szakmunkás-igényének kielégítésében. illetve az utánpótlás biztosításában.

Szöveg és foto:
Szőnyi Lajos

Egy brigád hétköznapjai

Közösségünkről, *a dombóvári építési főnökség Pablo Neruda szocialista brigádjáról,* kitűzött céljainkról és kezdeti sikereinkről már közölt cikket a Magyar Vasutas. Ezt ezúton köszönjük, s olyan segítségnek. bátorításnak tekintjük, amelyet főnökségünk vezetőitől. szakszervezeti bizottságunk tagjaitól is kapunk.

Most ismét beszámolhatunk a cikk megjelenése óta eltelt munkás, hétköznapok örömteli eseményeiről. Így például *Ormosy Lajosnét* a szakszervezetben végzett társadalmi munkája elismeréséül kitüntette a SZOT az idei nőnap alkalmából. Brigádunk másik tagja. *Rácz Jánosné.* a Szakma Ifjú Mestere címért indított munkaverseny-mozgalomban első helyezést ért el. Csatlakoztunk a *Könyvet a pusztai diákoknak* akcióhoz. és pénzt adtunk fel az akció kezdeményező központ címére. A főnökségünk szakszervezeti bizottsága által vásárolt játékokat a mi brigádunk tagjai osztották szét a vasutasok óvodás gyermekei között. (Az óvodások csoportonként verssel, énekkel köszönték meg az ajándékokat.)

Reméljük. az idén még újból hírt adhatunk brigádunk sikeres munkájáról. az együtt elért eredményekről.

A Pablo Neruda szocialista brigád

„Mozgósok" az iskoláért

Rendkívüli termelési tanácskozást tartott legutóbb a békéscsabai pályafenntartási főnökség gépesített mozgó pályamesteri szakasza. Rendkívülivé, sőt ünnepélyessé az tette, hogy *Békési István* műszaki főfelügyelőnek, a gépesített mozgó pályamesteri szakasz vezetőjének beszámolója és tájékoztatója után vendégek, a szakasz dolgozói, szocialista brigádjai által patronált békéscsabai szlovák nyelvű gimnázium vezetői kértek szót. majd pedig a szakaszról nyugdíjba vonuló *Varga István* pályamunkás búcsúztatása és megajándékozása következett.

— *Erre a kollektívára büszke lehet a vasút* — mondotta a tanácskozáson *Klebniczki János.* a szlovák nyelvű gimnázium igazgatója. többek között annak elismeréseként. hogy a szakasz dolgozói tizezer forint értékű társadalmi munkát végeztek a gimnáziumban. az „Egy nap az iskoláért"-mozgalom keretében.

Varga Pista bácsinak karórát és kerámia likőröskészletet adott át a közösség ajándékaként a szakasz vezetője, és senki sem vette rossz néven. hogy a búcsúzó. idős munkás a meghatottságtól alig tudott szóhoz jutni

Bellér Géza
előmunkás

Gyorsmérleg az élvonalhoz tartozó vasutas labdarúgócsapatokról

Alig egy hónapja, hogy lezárult az 1973/74-es labdarúgóbajnoki esztendő, s most már a mindenki számára „fehér lappal" kezdődő új idényre tekintünk. Túl azon, hogy új bajnoki címekért és helyezésekért indul a harc, egy kissé mérföldkőnek is tekinthetjük az 1974/75-ös esztendőt, amely a nemzeti bajnokság átszervezésével, az NB I/B megszűnésével és a labdarúgás három vonalában összevetve csökkent csapatlétszámmal, az eddiginél színvonalasabb játékkal kecsegtet. Az említett átszervezés természetesen érzékenyen érintette több vasutas labdarúgócsapat pozícióját, besorolását is. E változásokat is figyelembe véve csináljunk egy gyorsmérleget arról: *hogyan szerepeltek osztályaikban együtteseink?*

Fordulat Szombathelyen

„Elérte célját a Haladás" — írja a szombathelyi NB I-es csapat bajnoki esztendőben mutatott szerepléséről szóló cikkének címében a Népsport egyik júliusi száma. „A nagy fordulatot a tavasz hozta el, *Thomann Antal*, az együttes edzője kialakította az új csapatot, amely úgy alakult, hogy *Szarka* előtt kitűnően bevált a *Kereki, Horváth, Németh, Kabak* négyes. A középpályán a *Halmosi, Farkas, Kulcsár* trió jól összeszokott csapatrésszé vált, s elöl a legtöbbet szerepelt *Fehérvári, Király, Hauzer* is megtette a magáét. Mindent összevetve így alakult ki a végeredményben a veszélyes zónától távol került 13. helyezés, amely nyolc győzelem, hét döntetlen és 15 vereség mellett 31:47-es eléggé erőteljesen passzív gólaránnyal 23 pont megszerzéséhez volt elegendő. Egy kis előrenézés:

— *Jó középcsapatot akarunk* — mondta *Laki László* ügyvezető elnök. — *Sárosi Lászlót, az együttes új mesterét jól ismerjük, az utánpótlásválogatottal nagyszerű eredményeket ért el. Most nálunk folytathatja a tavaly megkezdődött tervszerű fiatalítást.*

Előkelő helyen a MÁV-DAC

Az élvonal mögött, a több mint egy évtizedes múlt után megszűnő NB I B-s osztályban két vasutascsapat szerepelt: az 5. helyen végzett *Győri MÁV-DAC* és a 14. helyet megszerzett *Debreceni VSC*. Nem vitás, hogy a győriek osztályukban előkelő helyezést értek el, s egy ideig reális harcban álltak a jó helyezés eléréséért az élen végzett együttesekkel is. A népszerű Rába-parti együttes sikereiben nem kis része van a csapat mesterének, *Kovács Imrének*, a népszerű „Murok"-nak, akinek gondos, lelkiismeretes munkája során a MÁV-DAC kitűnő középcsapattá kovácsolódott. A csapat 44:35-ös gólaránya és 27 pontja mutatta a csapatrészek közötti megfelelő összhangot, s azt a reményt is élteti, hogy az együttes „új környezetében" az átszervezett NB II-ben is ott lesz majd a legjobbak között.

Ugyanez a pályafutás vár most már a DVSC-re is, amely a győrieknél lényegesen *gyengébb „bizonyítvánnyal" zárta az NB I/B utolsó esztendejét*. A hét győzelem és a 16 döntetlen mellett a 11 vereség súlyosan esett a latba; indokolta a 30:37-es passzív gólarányt, s a teljesítmény összértékét jelentő 30 pontot, amely Debrecenben, ebben a labdarúgást szerető városban a szurkolók fájdalmára csak a 14. hely elérésére volt elegendő.

Az NB II mindhárom csoportjában ott voltak a vasutas együttesek, amelyek közül a legrangosabb helyet az *Északi csoportban* a másodikként végző BVSC vívta ki magának. A fővárosi vasutasok előtt az új NB II-ben való bentmaradás lehetősége is megcsillant, de az osztályozók nem hoztak sikert; ez a nagymúltú gárda jövőre már az NB III-ban folytatja szereplését.

„Mindezek ellenére a csapat szereplésében történt előrelépés — mondta kérdésünkre *Aszódi Sándor*, szakosztályvezető. — Az előző évben a BVSC a harmadik helyet szerezte meg, s most a bajnokcsapat mögött végzett. Öt ponttal szerzett többet az együttes, mint egy évvel előbb, s ez annak tulajdonítható, hogy megfelelő volt az idősebb és a fiatal játékosok aránya. Bár az elmúlt napokban több játékost magasabb osztályokban játszó együtteseikhez igazoltak, *reméljük, hogy az NB III-ból hamarosan felkerülünk a labdarúgás második vonalába."*

Ebben a csoportban még két vasutasegyüttes szerepelt: *az MVSC és a Dunakeszi VSE*. Az előbbi a negyedik, az utóbbi a nyolcadik helyen kötött ki, s bár a miskolciak a dunakesziekkel szemben három győzelemmel, illetve döntetlennel értek el többet (az MVSC 39, a DVSE 30 pontot szerzett) mégis az ujonc dunakesziek szereplése volt biztatóbb. *Nem vitás, hogy a nagymúltú Miskolci VSC-től a negyedik helynél lényegesen jobb szereplést vártak hívei.* Annál is inkább, mert a *Szentmarjay Tibor* edző vezetésével játszó együttes visszakapta egykori gólzsákját, az időközben a Bp. Honvédhoz igazolt Kiss Tibort, akitől régebbi formája visszatérését várta. A tapasztalat az, hogy most már az NB III-ban az eddiginél sokkal nagyobb küzdőerényeket kell mutatnia az MVSC-nek, hogy megállja helyét, s az NB I-be felkerült DVTK árnyékában visszatérjen a labdarúgás második vonalába.

A Dunakeszi VSE *Borbély András* edző szakavatott vezetésével kitett magáért. Játékosai becsületes küzdőszellemmel, dicséretes helytállással bizonyították, hogy felkerülésük reális volt. A csapat főleg a hazai mérkőzéseken szerepelt jól, most már azt várják tőle Dunakeszin, hogy idegenben is jobb győzelmi aránnyal kedveskedik szurkolóinak.

Jó jelek Dunakeszin

A Keleti csoportban a *Szegedi VSE* a hatodik, a *Ceglédi VSE* a kilencedik helyezést érte el. A két vasutasgárda között mindössze három pont volt a különbség, de az eggyel több győzelem, illetve döntetlen, az aktív 37:34-es gólarány a ceglédiek passzív 42:48-as gólarányával szemben a szegediek javára billentette kettőjük vetélkedése során a mérleg nyelvét. A SZEOL és a Szegedi Dózsa mellett is nagyon népszerű SZVSE-től is többet várt közönsége, mint amit elért.

Ebben a csoportban *elszomorító volt a nagymúltú Szolnoki MÁV 15. helyezése.* A 30 mérkőzésen elért mindössze 7 győzelem, hat döntetlen és a 17 vereség önmaga helyett beszél, nem szólva a kapott gólok számáról — 68! — amely egyike volt a leggyengébb védelmi teljesítményeknek.

A Nyugati csoport két vasutascsapata közül a *PVSK* a negyedik, a *Székesfehérvári MÁV Előre* a 11. helyen végzett. A pécsiek jó szereplése különösen örvendetes volt a vasutasok labdarúgóéletében, *Horváth László* edző kitűnő együttest kovácsolt össze. A PVSK a meglepetések csapata volt, s érdekes mozzanatként az idegenben játszott mérkőzéseken rukkolt ki nem egyszer, jobb eredményekkel. A székesfehérváriak számára lesz javítani való az NB III-ban; nagyobb akarás, több harcosság kell ahhoz, hogy középcsapattá érjenek.

M. L.

Papp László

a Landler szocialista brigád-klubban

A Landler Művelődési Ház és a Testvériség Sport Egyesület meghívására *Papp László* háromszoros ökölvívó olimpiai bajnok élménybeszámolót tartott a Landler szocialista brigád-klubban. A díszterem a kánikulai hőség ellenére zsúfolásig megtelt.

Bevezetőben elmondta, hogy a vasútnál mindig otthon érzi magát, mert pályafutását a felszabadulás után a BVSC-ben kezdte és a munkahelye a vasútnál volt. Rendkívül közvetlen modorban mesélte el, hogy a vézna kisfiúból hogyan lett háromszoros olimpiai bajnok. A BVSC-nél jó kezekbe került és egyre jobban kiismerte magát az ökölvívás rejtelmeiben.

1947-ben már nemzetközi mérkőzéseken szerepelt. Egy év múlva, *1948-ban Londonban nyerte első olimpiai bajnokságát.* Az elsőt még kettő követte *Helsinkiben*, illetve *Melbourne-ben* is a dobogó legmagasabb fokán állt.

Nagyon élvezetes volt a beszámolót követő film lejátszása is, melyet Papp László a maga humorával kommentált. Elmondta profiélményeit és mai munkája eredményeiről is beszélt. Meleg szeretettel emlékezett meg az idős *Adler Zsigmondról*, régi mesteréről és mai munkatársáról.

Kérdés-feleletek, baráti beszélgetés zárta a már estébe nyúló találkozót, mely zárókkordjaként a Szabadság szocialista brigád *ifj. Váczi János* vezetésével tiszteletbeli tagjává választotta Papp Lászlót. A háromszoros olimpiai bajnok örömmel tett eleget a felkérésnek.

Kampas Rudolf



Papp László sportpályafutásainak élményeiről beszél hallgatóinak
(Garamszegi Mihály felvétele.)

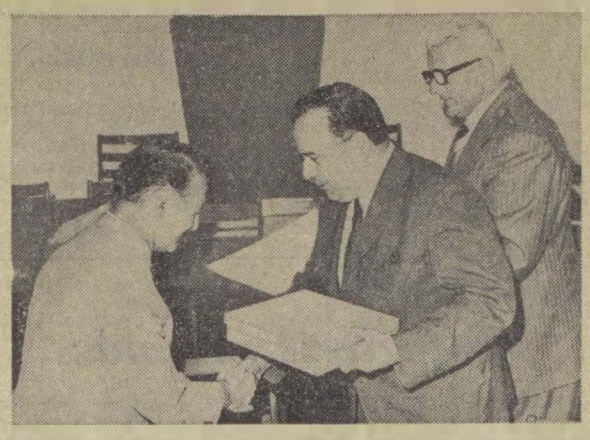
Öregfiúk teniszversenye

A 24. vasutasnap alkalmából a szakszervezet és a BVSC a Tatai úti tenisztelepen megrendezte az *öregfiúk páros versenyét*. A nagy érdeklődés mellett lebonyolított versenyen számos, egykor az élvonalhoz tartozó teniszező, rajtuk kívül az állami és a társadalmi élet több sportszerető vezetője indult.

A jól sikerült verseny díjkiosztó ünnepségére július 15-én a vasutas-szakszervezet nagy tanácstermében került sor. *Szabó Antal* főtitkár méltatta a verseny sikerét, majd átadta a díjakat a győzteseknek és helyezetteknek. Eredmények: A csoport: (45—55 év) 1. Nyers Rezső, Lénárt László (Ú. Dózsa, Bp. Építők), 2. Hopp Béla, Kun György (BVSC). B-csoport: (45—55 év) 1. El Cordi Hasszán, Komarniczky Gábor (BSE), 2. dr. Pál Antal, Primusz Károly (Ú. Dózsa).

A-csoport (55 év felett): 1. Pető Béla, Murin György (BSE, OSC), 2. dr. Bánó György, Tamási Antal (Bp. Honvéd). B-csoport (55 év felett): 1. Szabó János, Bogdán István (BVSC), 2. dr. Nemes, Nemes (Pénzügy).

60 év felett: 1. dr. Bánó György, Bíró János (Bp. Honvéd, MTK), 2. Pető Béla, Uszta Gyula (BSE, Bp. Honvéd).



Szabó Antal főtitkár átnyújtja a tiszteletdíjat Nyers Rezsőnek.
(Tenta György felvétele)

HÍREK

— **Kongresszusi műszak Hatvanban.** A Hatvan—Salgótarjáni pályafenntartási főnökség központjának négy szocialista brigádja 104 óra társadalmi munkát végzett a hatvani MÁV-óvoda felépítésénél. A női és férfidolgozók az óvoda falazásánál segédkeztek. A pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai a társadalmi munkát pártunk XI. kongresszusa tiszteletére ajánlották fel.

— **Nagykanizsa állomás** szakszervezeti bizottsága július 12-én ünnepélyesen búcsúztatta az állomás tizenhét nyugdíjba vonuló dolgozóját. Közülük tizenöten több mint harminc évet töltöttek a MÁV-nál.

— **Telket vásárolt a Rómaiparton** az Utaselláló Vállalat. A telket jelenleg napközi otthon céljára hasznosítják.

— **Eredményesen dolgoznak** Gyula állomás szocialista brigádjai. A négy kollektíva közül egy arany-, kettő ezüst-, egy pedig bronzkoszorús elismerésben részesült. A XI. pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett munkaversenyben arra törekszenek, hogy az állomás szállítási feladatait túlteljesítsék, ezenkívül társadalmi munkában vállalták az állomás környékének szépítését, gondozását.

Női röplabdázóink a 7. helyen végeztek

Plzenben rendezték meg a nemzetközi vasutas női röplabdabajnokságot

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* megbízásából, július 15—21-ig a csehszlovákiai *Plzenben* rendezték meg a vasútas női röplabda bajnokságot. A tornán 8 ország — a Szovjetunió, Lengyelország, Bulgária, NDK, Románia, Csehszlovákia, Magyarország és Jugoszlávia — válogatott csapatai vettek részt.

A bajnokság a *Plzeni Lokomotív* új tornacsarnokában került lebonyolításra. A tornacsarnok és a hozzá kapcsolódó edzőterem a labdasportok minden igényét kielégíti és mintegy 2000 néző befogadására is alkalmas.

A nyitó és a záróünnepségen megjelent *Frantisek Vála*, a csenszlovák vasutas-szakszervezet elnöke is. A csapatok A és B csoportban küzdöttek. Mindkét csoportból az első és a második helyezett jutott a legjobb négy közé. A magyar csapat a B csoportba került. *A BVSC-re épült válogatottnak a döntő mérkőzést az NDK ellen nem sikerült megnyerni, így nem jutottak be a legjobb négy közé.* Az 5—8. helyért vívott küzdelemben a 7. helyen végeztek.

A torna lebonyolítása szervezett volt. Annak ellenére, hogy a szállás, az étkezés és a verseny színhelyei távol estek egymástól, pontosan, gördülékenyen peregtek az események. A naponta kiadott és a napi események fényképeivel gazdagított *„Bulletin"*-ből mindenki pontosan tájékozódhatott az aznap történt eseményekről és a következő nap programjáról. Az edzések délelőtt, a mérkőzések délután és este kerültek lebonyolításra.

A verseny ünnepélyes felvonulással és a díjak kiosztásával ért véget. *A bajnokságot a szovjet vasutas válogatott nyerte, a lengyel és a bolgár vasutas válogatott előtt.*

A díjakat *Robert Bourienne*, az USIC alelnöke adta át a csapatoknak, illetve a sportolóknak és meleg szavakkal méltatta a nemzetközi vasutas sportmozgalom jelentőségét.

dr. Keresztes István

Sporthírek

Dombóvárott július elején befejeződtek a csomóponti kispályás labdarúgó-bajnokságok. A hagyományos tömegsportrendezvény ebben az évben a *Vertikális üzem* dolgozóinak kedvezett. Nyolc csapat közül első helyen végeztek, megelőzve a Diesel-szerelők és a GV-műhely csapatát.

A 24. vasutasnap alkalmából ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének *Fényeslitke* állomás ifjúsági sporttelepét. A sporttelepet az állomás fiataljai és a szocialista brigádok 5000 óra társadalmi munkával, önerőből építették.

A *miskolci igazgatóság* MHSZ-szervezetének rendezésében bonyolították le a *Vasutas Kupa lövészverseny* döntőjét. Egyéniben első *Bari Bernát* (BFF), második *Fekete László*, harmadik *Szabó Gusztáv*, mindketten a vontatási főnökség dolgozói. Csapatversenyben a vontatási főnökség MHSZ-szervezete végzett az első helyen.

A szerkesztőség üzeni

Rapi József Bp. Józsefváros; Ugiyai Sándor, Pál István, Bakó János, Kisvárdai János, Sepsi Gyula Miskolc: Szécsi Ferenc Sátoraljaújhely; Fogas Pál Szentes; Rácz Lajos Hajdúszoboszló; Boldizsár Gyula, Tóth János Békéscsaba; Szilágyi Sándor Szeged; Csizmazia Béláné Szombathely; Bánhidi Geza, Garamszegi József Bp.; Tóth Béla Pécs Konc József Szolnok: Pintér Lajos Vácrátót; Domonkos Gyula Tarjánpuszta; Bódogh Mihály Dombóvár: Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Szőke Józsefné Gyula: Mohai Károly Szerencs: Szűcs Ferenc Hatvan: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly Tapolca: Boldizsár Gyula Békéscsaba: 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 u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
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

XXIII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. AUGUSZTUS 18.

Kommunista vasárnap

A bánrévei tanács kezdeményezésére július 21-én a község lakói — többségükben vasutas dolgozók — *kommunista vasárnapot* tartottak. Több órás társadalmi munkával tették szebbé a napközis óvoda környékét. Kivágták a bokrokat és az élő sövényt, amelynek a helyére kerítés és járda épül majd. Az előzőekhez hasonlóan, eredményes volt az állomás dolgozóinak ez a társadalmi munkaakciója, amit a jövőben is folytatnak majd.

Szovjet vasutasok köszöntése

A Keleti pályaudvar *Magyar—Szovjet Baráti Társaságának* tagcsoportja augusztus 4-én, a szovjet vasutasnap alkalmából köszöntötte azokat a szovjet vasutasokat, akik a 7,30-kor induló moszkvai gyorsvonaton teljesítettek szolgálatot. A Keleti pályaudvar vasutasai testvéri kapcsolatot tartanak fenn Moszkva Kijev pályaudvarának dolgozóival. Ők bonyolítják le a Szovjetunió és a Magyarország közötti vasúti személyforgalom nagy részét.

Oktatás, bemutatóval

A miskolci vontatási főnökségen *Lengyel Gyula* oktatótiszt irányításával jól felszerelt fékoktatótermet létesítettek. Az oktatóteremben az egyszerű kormányszelepektől a legmodernebb járműveken alkalmazott fékberendezésekig minden változat megtalálható.

A fékoktatótermet az utazó szocialista brigádok társadalmi munkában készítették. A miskolci vontatási főnökség ezzel a létesítménnyel ismét gazdagabb lett. A jövőben a mozdonyvezető-gyakornokok könnyebben elsajátíthatják majd a fékismeretre vonatkozó tudnivalókat.

A legjobb újítóbrigád

Az *„Egy brigád — egy újítás"* mozgalom révén *Miskolc-Tiszai pályaudvar* dolgozói az idei első félévben 10 százalékkal több újítást adtak be, mint a múlt év hasonló időszakában. Az elfogadott és a bevezetett újítások száma 25 százalékkal haladja túl a múlt évit.

Különösen a *Béke* szocialista brigád újító tevékenysége szembetűnő, mivel az összes újítás fele ennek a közösségnek tagjaitól származik. Újításaik gazdasági eredményének értéke eléri a negyedmillió forintot.

A brigád a XI. pártkongresszus tiszteletére pótvállalást tett: *havonta nem kettő, hanem három újítást adnak be.*

Az elnökség napirendjén:

a kongresszusi munkaverseny értékelése

ELSŐ FÉLÉVI EREDMÉNYÉVEL A PÉCSI IGAZGATÓSÁG NYERTE A VÁNDORZÁSZLÓT

A szakszervezet elnökségége augusztus 8-i ülésén többek között megtárgyalta a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyről szóló jelentést.

Fő feladat a népgazdaság szállítási igényeinek maradéktalan teljesítése. A szállításra felkínált árukat időben a minőségi követelményeknek megfelelően elszállítani. A vállalások elsősorban a gazdaságossági és minőségi mutatók teljesítésére, a gépek és eszközök jobb kihasználására, az anyagtakarékosságra, az üzem- és munkaszervezésben rejlő tartalékok hasznosítására irányulnak. Csak így tud a vasút a minden idők legnagyobb szállítási feladatainak eleget tenni.

Az országosan kibontakozott verseny legkézzelfoghatóbb eredménye *hogy az első félévben elszállított árumennyiség 5,5—6 millió tonnával meghaladja az 1973. évi, akkor csúcsnak számított teljesítményt.* Mindezt kevesebb emberrel teljesítette a vasút, nem egyszer igen nehéz körülmények között: a munkaerő hatékonysága mellett intenzitásnövekedés, túlmunka árán.

Amikor az elnökség a legnagyobb elismeréssel szólt a dolgozók lelkes hozzáállásáról, a fellelhető fogyatékosságok felszámolása érdekében a következő határozatokat hozta:

1. Termelési tanácskozásokon részletesen elemezni kell a verseny helyzetét, meg kell határozni a további teendőket.

2. Oda kell hatni, hogy a szállíttató felek a munkaszüneti ki- és berakást növeljék.

3. Az igazgatóságok osztályvezetői értekezleten beszéljék meg az adott szolgálati helyeken teendő intézkedéseket.

4. Az igazgatóságok biztosítsák a dolgozók erkölcsi és anyagi elismerését, rendszeresen és folyamatosan.

5. Az őszi forgalmi céljutalmazást a munkaversenyben elért eredmények anyagi elismerésére kell fordítani.

6. Javítani kell a vasút propagandáját az országos hírközlő szerveken keresztül. Emellett minden munkahelyen nagyobb nyilvánosságot kell biztosítani a versenynek.

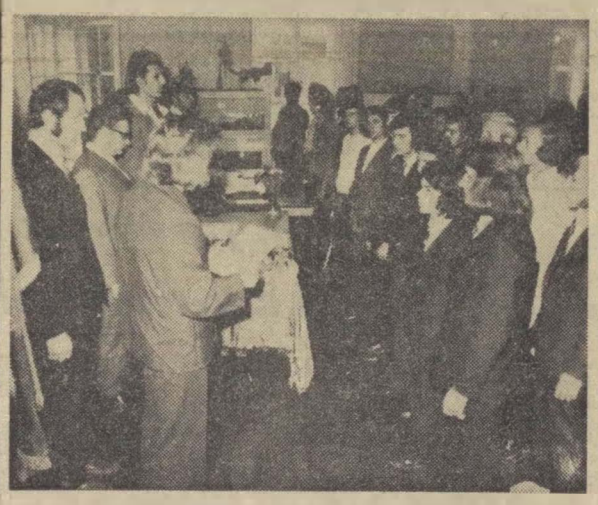
A második napirend keretében, a vezérigazgatósággal egyetértésben, az első félév értékelése alapján úgy döntött az elnökség, hogy *a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének vándorzászlajával* és a vezérigazgatóság 500 000 forint jutalommal a pécsi igazgatóságot tünteti ki. A szintén kiemelkedő teljesítményt nyújtó miskolci igazgatóságot *Dicsérő Oklevéllel* és 300 000 forinttal jutalmazza.

Az elnökség megtárgyalta a vasútegészségügyi beruházások helyzetéről szóló jelentést. Erről lapunkban külön cikkben számolunk be.

Napirenden szerepelt a káderoktatás 1973/74. évi tapasztalatairól és az 1974/75. évi feladatokról szóló előterjesztés is. (Az értékelésről következő lapunkban tájékoztatjuk az olvasókat.)

Jóváhagyta az elnökség a szakszervezeti tagsági könyvek cseréjének végrehajtásáról szóló intézkedési tervet, a szociálpolitikai és munkavédelmi osztály létrehozásáról és főbb feladatairól szóló tervezetet, majd végezetül személyi kérdésekben döntött.

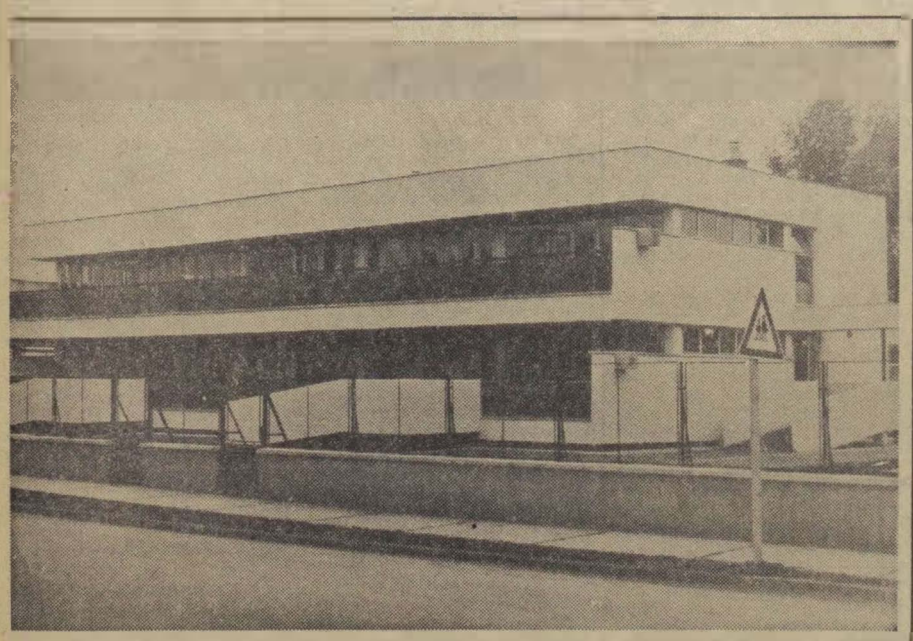
Szakmunkások avatása



A szakmunkásavató ünnepélyes pillanata

A szombathelyi vontatási főnökségen július 24-én ünnepélyes külsőségek között avatták fel a *405. számú Ipari Szakmunkásképző Intézet* végzős hallgatóit — 24 diesel-lakatost, villanyszerelőt és kocsilakatost —, akik ezután *a vontatási főnökségen dolgoznak majd.* A párt-, szakszervezet és a KISZ-szervezet vezetőivel megjelent az ünnepségen *Bárándi Ödön,* az ipari szakmunkásképző intézet igazgatóhelyettese is.

Az ifjú szakmunkásokat és szüleiket *Polgár László,* a vontatási főnökség helyettes vezetője köszöntötte, és munkájukhoz sok sikert kívánt. Még emlékezetesebbé tette ezt a napot a fiatal pályakezdők *ünnepélyes eskütétele.* Utána a szakmunkások a vendégekkel együtt megtekintették azokat a műhelyeket, ahol a jövőben dolgozni fognak.



A Szolnoki járműjavító kétszintes, korszerűen felszerelt óvodája és bölcsődéje
(Tudósítás a 3. oldalon)



Éljen alkotmányunk ünnepe!

(Pávich Béla grafikája)

Egységrakományt képezni a kereskedelmi árukból!

MÁV—Volán komplexbrigádok kezdeményezése

A debreceni vasútigazgatóság július 31-én Szolnokon MÁV-Volán komplexbrigád tanácskozást tartott, amelyen megjelentek a vasuti főosztály és a Volán Tröszt képviselői, valamint a nagyobb szolgálati helyek komplexbrigád vezetői. Az értekezlet résztvevői elhatározták, hogy *csatlakoznak az MSZMP XI. kongresszusa és a hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére indított szocialista munkaversenyhez.*

A kereskedelmi áruk teherkocsiba történő be- és kirakásának gépesítése érdekében határozatot hoztak arra, hogy együttműködésre felkérik a feladási forgalomban érdekelt vasútigazgatóságok területén dolgozó komplexbrigádokat.

A debreceni igazgatóság területén dolgozó MÁV-Volán komplexbrigádok már eddig is jó eredményeket értek el a gépek célszerű kihasználásában, az egységrakományban érkező küldemények géppel történő kirakásában. Csökkentették a kocsiforduló időt is.

Az értekezlet résztvevői megfogalmazták azt az igényt, hogy a kísérleti gépi rakodásra kijelölt hat, később pedig az ötven vasútállomásra kereskedelmi áru csak egységrakományban legyen feladható. Célszerű lenne, ha — a gépi rakodás meggyorsítása érdekében — a berakó állomás csak az így előkészített áru továbbításához adna kocsit. Tekintettel arra, hogy ezt rendelkezés nem szabályozza, *a MÁV-Volán komplexbrigádokra vár az a feladat, hogy meggyőzzék az ipari üzemeket és kereskedelmi vállalatokat az egységrakományos árutovábbítás előnyeiről.* Szervezési és technikai segítséget kell tehát adni a csererakodólapos „mozgalom" elterjesztéséhez, hogy ezzel is növelhessék az ilyen módon továbbított áruk volumenét. Szakmai segítséget kell adni a faáruk berakásához is, hogy azok a kiszolgáltatás helyén a Volán autódaruival könnyen kirakhatók legyenek.

A komplexbrigádok közös összefogása a gépesített rakodás kiszélesítése érdekében a jövőben még eredményesebb lehet. Jó együttműködésük tovább növelheti a kongresszusi munkaverseny sikerét.

KOMÁROM ÁLLOMÁSON:

Negyven új brigádtag

Komárom állomáson ebben az évben tovább erősödött a szocialista brigádmozgalom. 1973-ban hat brigád működött itt 108 dolgozóval. *Ebben az évben újabb négy brigád alakult, és a brigádtagok száma 148-ra növekedett.* Eszerint az állomás dolgozóinak több mint egyharmada a brigádokba tartozik. A közelmúltban szerveztek egy munkabrigádot és egy KISZ-brigádot is. A fiatalok *Hámán Kató* nevének felvételét tervezik.

Változatlanul népszerű a fiatalok körében az állomás ifjúsági klubja és a vasútmodellező szakkör, amely felett a KISZ védnökséget vállalt. *A Dobi István és Jókai nevét viselő brigádok a gyermekváros tizenegy kis lakóját patronálják.* A forgalmi szolgálat brigádja ebben az évben a termálfürdő mellett levő két nyolcszemélyes, vasúti hétvégi ház szépítését vállalta, s ott a megye vasutas dolgozói szakszervezeti beutalóval üdülhetnek.

1974. első félévében a állomás határforgalma nagymértékben növekedett. A belépő rakott kocsik száma 13 983-mal több volt, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A határon kilépő rakott kocsik száma pedig 6335-tel növekedett. *Elismerést érdemelnek az állomás szocialista brigádjai, hiszen a megnövekedett feladatokat* — a kongresszusi munkaversenyben — *még a létszámhiány ellenére is igyekeznek teljesíteni.* Sikeres munkájukat bizonyítják eddigi eredményeik.

SZÉKHELYE: BUKAREST

Nemzetközi Konténerhasználati Iroda

A KGST Komplex Programjának keretében a nemzetközi áruszállítás gazdaságos lebonyolítására a szocialista országok kormányainak képviselői elhatározták, hogy

Nemzetközi Közös Konténerhasználati Irodát nyitnak Bukarestben.

Az iroda feladata, hogy a tagországok által rendelkezésre bocsátott nagyraksúlyú konténereket olyan nemzetközi szállításokhoz irányítsa, ahol ezek kihasználása a legelőnyösebb.

A tagországok — a megállapodás értelmében —

egymás konténereit kölcsönösen használhatják.

Ez lehetővé teszi, hogy odavisszaútban áruval megrakott konténereket továbbítsanak. Így

a szállítótartályok üres fuvarozását a minimumra csökkentik.

A MÁV is hosszabb idő óta továbbít 20 tonnás szállítótartályokat. Az iroda felállításával a konténeres tranzitszállítások várhatóan még jobban elterjednek.

Kik kaphatnak nagyobb összegű nyugdíjat a nyugdíjazás után végzett munka alapján?

Murányi Tibor bánrévei levelezőnk több vasutasnyugdíjas problémáját vetette fel a szerkesztőségünkhöz intézett soraiban. Azokról a nyugdíjasokról van szó, akik a nyugdíjazás után munkát vállaltak és az újabb munkaviszony figyelembe vételével kiegészítésre, magasabb összegű nyugdíjra tartanak számot. Sérelmezik e nyugdíjasok, hogy azt az egyeseknél 18—20 évet is kitevő szolgálati időt, amit a nyugdíjazást követően, a feszabadulás előtt, vagy után is, nem a vasutnál dolgoztak le, a MÁV Nyugdíj Hivatal nem veszi figyelembe, nem emeli fel a nyugdíj összegét az újabb szolgálati idők hozzászámításával.

Előre kell bocsátanom: *téves hiedelem az, hogy a MÁV-nyugdíjak megállapításánál, vagy módosításánál csak a vasútnál szerzett szolgálati időt veszik figyelembe.* A MÁV Nyugdíj Hivatal figyelembe veszi a vasúton kívüli munkahelyeken ledolgozott szolgálati időket, csakúgy, mint a vasúti szolgálati időket. Ugyanígy a SZOT Társadalombiztosítási Igazgatóságok és kirendeltségek is figyelembe veszik a nem vasútasnyugdíj iránti igénybejelentések elbírálásánál a MÁV szolgálati időket a másutt ledolgozott időkkel együtt.

Többféle lehetőség

A dolgozók társadalombiztosítási nyugdíjrendszere egységes. A nyugdíjjogszabályok több módon nyújtanak lehetőséget magasabb összegű nyugellátás megállapítására a nyugdíjazást követően szerzett szolgálati idő alapján. Ilyen lehetőségek:

a.) *nyugdíjkiegészítés megállapítása;*

b.) *a nyugdíj átcserélése.*

A nyugdíjkiegészítés szabályainál megkülönböztetést kell tenni aszerint, hogy a nyugdíj mely jogszabály alapján került megállapításra. *Nem állapitható meg nyugdíjkiegészítés az 1952. január 1. előtt megállapított MÁV-nyugdíjakhoz,* az úgynevezett közszolgálati nyugdíjakhoz.

Az 1952. január 1-től 1954. szeptember 30-ig hatályban volt 1951. évi 30. sz. tvr. szerinti öregségi és rokkantsági nyugdíjasok a nyugdíjazást követően szerzett szolgálati idő minden éve után *2—2 százalékos nyugdíjkiegészítésre tarthatnak számot.* E nyugdíjkiegészítés csak egy ízben kérhető.

Az 1954. október 1-től 1958. december 31-ig hatályban volt 1954. évi 28. sz. tvr. szerinti öregségi és rokkantsági nyugdíjasok a nyugdíjazást követően szerzett szolgálati idő minden éve után *1—1 százalékos nyugdíjkiegészítésre jogosultak.* E nyugdíjkiegészítést többször is lehet kérni, de minden esetben csak a munkaviszony megszűnése után.

Az 1959. január 1-től jelenleg is hatályban lévő 1958 évi 40. sz. tvr. szerinti öregségi és rokkantsági nyugdíjasok a nyugdíjazást követően szerzett szolgálati idő után *évi 1—1 százalékos nyugdíjkiegészítésre abban az esetben jogosultak, ha nyugdíjuk folyósítása szünetelt, vagy korlátozottan történt.* Arra a nyugdíjazást követő szolgálati időre, amelynek tartama alatt a nyugdíj korlátozás nélkül került folyósításra, nyugdíjkiegészítés nem jár.

A nyugdíjkiegészítést a törzsnyugdíj megfelelő százalékában állapítják meg. A megállapítást a munkaviszony megszűnése után lehet kérni. Rokkantsági nyugdíjasok csak az 55. életév elérése után kérhetik a megállapítást. A nyugdíjkiegészítés a kérelem előterjesztését követő hónap első napjától jár.

A nyugdíj átcserélésének főbb esetei

Összeg szerint általában jelentősebb a változás a nyugdíjak átcserélésénél. Ennek fő esetei:

1. Az az 1958. évi 40. sz. tvr. szerinti öregségi nyugdíjas, aki a nyugdíjának megállapítását követően munkaviszonyban állt, és legalább 36 hónapra (3 évre) munkabért kapott *munkaviszonyának megszűnése esetén kérheti öregségi nyugdíjának újbóli megállapítását, ha ez reá nézve kedvezőbb.* Az a nyugdíjas, aki 1966. augusztus 1-én nem állt munkaviszonyban, csak az 1966. augusztus 1. után kezdődő munkaviszonya keretében kapott 36 havi munkabér alapján kérheti az öregségi nyugdíj újbóli megállapítását.

Az újbóli megállapítás az utolsó 36 havi munkabér átlagának figyelembe vételével történik. Egybe kell számítani a már figyelembe vett és a nyugdíjazás után szerzett szolgálati időket. Ez utóbbi időre nyugdíjkiegészítés az esetben jár, *ha a nyugdíj nem, vagy csak korlátozottan került folyósításra.* Ha az öregségi nyugdíjas jogot szerzett az átcserélésre, de e jogát nem érvényesítette, halála után a hozzátartozói nyugellátást az átcserélés végrehajtásával kell megállapítani.

2. Lényegében azonos feltételek mellett cserélhet át az 1954. évi 28. sz. tvr. szerinti öregségi nyugdíjas az 1958. évi 40. sz. tvr. szerinti öregségi nyugdíjra.

3. Az 1952. január 1. előtti jogszabályok szerinti úgynevezett közszolgálati nyugdíjas, valamint az 1951. évi 30. sz. tvr. szerinti nyugdíjas az 1958. évi 40. sz. tvr. szerinti *öregségi nyugdíjra cserélhet át, ha a korhatárt elérte, és a korábbi nyugellátás megállapítása óta legalább 10 évi újabb szolgálati időt szerzett.*

Ugyanezek a nyugdíjasok rokkantság esetén, a korhatár elérése előtt, legalább 10 évi újabb szolgálati idő alapján az 1958. évi 40. sz. tvr. szerinti *rokkantsági nyugdíjra cserélhetnek át.*

Ezekben az esetekben öregségi, illetve rokkantsági teljes nyugdíj kerül megállapításra. Nyugdíjkiegészítés szempontjából azonban csak a korábbi nyugellátás megállapítása óta szerzett szolgálati idő vehető figyelembe. A hozzátartozói nyugellátási igényeknél ezek a rendelkezések is alkalmazásra kerülnek.

4. Az 1952. január 1. előtti jogszabályok szerint 66 százalékot meghaladó munkaképességcsökkenés alapján baleseti járadékban részesülő dolgozó az 1958. évi 40. sz. tvr. szerinti *öregségi nyugdíjra cserélheti át ellátását, ha a korhatárt elérte és legalább 10 évi szolgálati időt szerzett. Teljes nyugdíj jár, ha a 10 évi szolgálati időt a baleseti járadék első megállapítása óta szerezte,* illetve, ha a baleseti járadék megállapítása előtt és azt követően összesen legalább 25 évi szolgálati ideje van.

E baleseti járadékosok a korhatár elérése előtt az 1958. évi 40. sz. tvr. szerinti, nem üzemi baleset alapján járó rokkantsági teljes nyugdíjra cserélhetnek át, ha a baleseti járadék első megállapításától legalább 10 évi szolgálati időt szereztek és rendszeresen nem, vagy lényegesen kisebb keresettel dolgoznak.

Ezeknél a nyugdíjkiegészítés szempontjából az 1929. január 1. óta szerzett szolgálati idő veendő figyelembe. Az átcseréléskor a munkabérhez a 66 százalékos munkaképességcsökkenésnek megfelelő baleseti járadék összegét lehet hozzászámítani.

E rendelkezéseket is értelemszerűen alkalmazni kell a hozzátartozói nyugellátási igényeknél.

5. A rokkantsági nyugdíj átcserélése. A rokkantság megszűnését követő 5 éven belüli újabb megrokkanás esetén átcserélhető a nyugdíj, ha a nyugdíjas munkaviszonyban állt, és legalább 24 hónapra (2 évre) munkabért kapott. Ily esetben a korábbi jogszabályok alapján rokkantsági nyugellátásban részesültek is átcseréltethetnek az 1958. évi 40. sz. tvr. szerinti rokkantsági nyugdíjra.

Hová kell bejelenteni az igényeket?

Az átcseréléskor a rokkantsági nyugdíj az utolsó 24 havi munkabér alapján kerül megállapításra. *Az ötödik pontban ismertetett átcserélési lehetőséggel a baleseti rokkantsági nyugdíjasok is élhetnek.* Sőt, e rendelkezések alkalmazhatók a hozzátartozói nyugellátási igényeknél is.

Szólni kell még a továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlék megállapításának lehetőségéről is. Minthogy azonban az ösztönző nyugdíjpótlékra jogosultságot az egyéb feltételek fennállása esetén is csak a nyugdíj szüneteltetése mellett lehet szerezni, a gyakorlatban az öregségi nyugdíjasok általában nem kérik az ösztönző nyugdíjpótlék megállapítását.

A felsoroltakkal kapcsolatban a nyugdíjasok igénybejelentéseikkel kérelmeikkel a *MÁV Nyugdíj Hivatal* I. osztályához fordulhatnak. (Címe: 1378 Budapest, Postafiók 20. Budapest, VI., Népköztársaság u. 66.)

Ha azonban nyugdíjátcserélés esetén az utolsó munkaviszony nem a MÁV-nál állt fenn, az igénybejelentést *a lakóhely szerint illetékes SZOT Társadalombiztosítási Igazgatóságnál, vagy kirendeltségnél kell benyújtani.* Meg kell jegyezni, hogy a MÁV-nyugdíjnak nem vasutasnyugdíjra való átcserélése az utazási kedvezményre jogosultságot megszünteti.

Dr. Gál György

CSÖKKENT MUNKAKÉPESSÉGGEL

Teljes értékű emberek

Egy vizsgálat tanulságai Szombathelyen

A szakszervezet szombathelyi területi bizottsága a közelmúltban megvizsgálta, hogy a szolgálati helyeken a vonatkozó rendeletek szellemében foglalkoznak-e a csökkent munkaképességű dolgozókkal. Az erről készült jelentés — amennyire ez esetben lehetséges — kedvező képet tár elénk, s bizonyos tanulságokkal is szolgál.

1967-ben (amikor a tárgyban kiadott rendelet és utasítás megjelent) a szombathelyi igazgatóság területén mintegy 300 csökkent munkaképességű dolgozót tartottak nyilván. Azóta — bár időközben elég sok dolgozó jelentkezett, hogy a rendelet szerint őket is csökkent munkaképességűnek kell tekinteni — ez a szám mintegy 20 százalékkal lett kevesebb. A szombathelyi járműjavítóban például ahol 1967-ben 127 csökkent munkaképességű dolgozót vettek nyilvántartásba, a nyugdíjazások és rehabilitációk következtében jelenleg már csak 84 dolgozót tartanak nyilván

Könnyű, de fontos munka

A rendelet megjelenése után *körülbelül 250 olyan munkakört állapítottak meg, amelyet kizárólag csökkent munkaképességű dolgozót szabad foglalkoztatni.* Ilyen munkakörök: értesítő, éjjeliőr, laktanyaügyeletes, hivatalsegéd, kapus, kézbesítő, levelező, telefonkezelő, lámpakezelő, gyermekvárótermi gondozónő, szerszámkiadó, fordítókorong-kezelő, felvilágosító stb.

Fontos része a rendelkezésnek, hogy üzemi baleset folytán csökkent munkaképességű dolgozók részére felgyógyulás után alacsonyabb munkakörben kiegészítésként *biztosítani kell az új és a régi munkabér közötti különbséget;* kivéve, ha a dolgozót az üzemi baleset bekövetkezéséért bizonyos mértékben hibáztatták.

Ez utóbbi esetben a bérkiegészítést a felelősség arányában csökkentik, de *a dolgozó fizetése így sem lehet kevesebb eredeti keresete 80 százalékánál.* Ha nem üzemi baleset miatt vált a dolgozó csökkent munkaképességűvé, akkor a rendeletnek megfelelően kell ügyében eljárni.

Panaszok félreértésből

A szombathelyi tapasztalatok azt mutatják, hogy a *„Forgalommal kapcsolatos egyes munkakörökre alkalmatlanná vált dolgozók helyzetének rendezését"* célzó 123 263/1970. 1. D. számú rendelet értelmezése nem egységes, vagyis azt ki-ki önkényesen, saját érdekének megfelelően magyarázza. A rendelet egyik pontja szerint ugyanis bérkiegészítésben kell részesíteni azt a dolgozót, aki *„a vasúti forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkakörének ellátására az egészségi állapotának szolgálatból származó megromlása miatt véglegesen alkalmatlanná vált, s emiatt más munkakörbe kellett áthelyezni".* De van itt egy „ha" (ez azonban már a következő ponthoz tartozik): *„a vasúti forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkakörökben eltöltött szolgálati ideje a 15 évet eléri".* A két pont nem összefüggő, illetve eltérő értelmezése miatt panaszos levelek áradata foglalkoztatja az ügyintézőket, s nincs könnyű dolguk, hogy sértődés nélkül tudják megértetni a csökkent munkaképességű volt tolatásvezetővel vagy masokkal, akiknek nincs 15 szolgálati évük vagy egészségromlásuk nem a munkával kapcsolatos, hogy helytelen az elképzelésük.

Mindezek ellenére: *az igazgatóság munkaügyi osztályához az elmúlt évben beérkezett 36 keresetkiegészítés iránti kérelemből 33-at teljesítettek.* A kiegészítés összege személyenként 45 és 1287 forint között változott.

A jelentés megállapította azt is, hogy a csökkent munkaképességű dolgozók helyzetét egészségügyi szempontból évenként, rendszeresen felülvizsgálják, és ha az egészségügyi károsodás megszűnik, a dolgozót rehabilitálják, vagyis visszahelyezik eredeti beosztásába. Figyelemmel kísérik ezenkívül, hogy a továbbra is csökkent munkaképességű dolgozó régi munkakörében *történt-e általános béremelés. Ha igen, akkor a keresetkiegészítés összegét is növelik.* A bérkiegészítések rendezésével kapcsolatos panasz sem a munkaügyi osztályhoz, sem a szakszervezet területi bizottságához nem érkezett. Arra, hogy a csökkent munkaképességű dolgozókkal való foglalkozás megfeleljen az előírásoknak, a szakszervezeti bizottságok is ügyelnek.

A legfőbb tennivaló

Miben tehetnének még többet? A jelentés erre is kitér:

„Sok az olyan irányú probléma, ami abból adódik, hogy a csökkent munkaképességű dolgozók nem értenek egyet a könnyebb munkakörben való foglalkoztatásukkal. Ők nem rokkantak — mondják. Mások viszont, mert ők csökkent munkaképességűek, semmilyen munkát nem akarnak elvállalni. *A szakszervezeti bizottságok türelme, nevelőmunkája, felvilágosító tevékenysége sokat segíthet.* Mutassanak rá szocialista társadalmunk nagymérvű humanitására, értessék meg, magyarázzák, hogy senkinek sem jobb, ha a csökkent munkaképességű dolgozó kiszakad a mindennapi életből, s ezáltal feleslegesnek érzi magát. *Munkájuk az adott területen teljes értékű, s amit nyújtani képesek, arra a társadalomnak szüksége van, ezért számítunk rájuk.* Gyógyulásukhoz, egyéni boldogulásukhoz ez is hozzájárul..."

A IV. ÖTÉVES TERV VÉGÉIG

252 millió forintot fordítanak egészségügyi beruházásokra a vasúton

A negyedik ötéves tervben vasútegészségügyi beruházásokra állami keretből 225 millió, a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alapból pedig 27 480 forint áll rendelkezésre.

A legnagyobb volumenű építkezés *a budapesti központi rendelőintézet építése a Rudas László utcában.* A kezdést nagymértékben hátráltatta, hogy a MÁV-nak gondoskodni kellett 4 lakóház 38 lakójának elhelyezéséről.

A 100 millió forintos beruházás 1972-ben vette kezdetét, s várhatóan 1976. első felében kerül átadásra. Megépültével megszűnik a központi kórház túlzsúfoltsága. Új, modern rendelőintézetben történhet a járóbetegek kezelése.

A rendelő építéséhez szorosan kapcsolódik a Nyugati-pályaudvaron létesítendő középnyomású gőzkazántelep. Ez a rendelőn kívül a kórház fűtését is ellátja majd.

Jelentős létesítmény lesz *a péceli szanatórium 5 szinten, 120 ággyal.* Az 1974. első negyedében elkezdődött építés előtt számos csatlakozó beruházás elvégzésére volt szükség. Többek között felépült 3 szolgálati lakás, valamint a nővérszállás. Ez utóbbi jelenleg a lebontott régi gyógyintézményt pótolja. *A szanatórium felépítésének várható határideje 1977. Építési költsége 42 millió forint.*

Balatonfüreden 80 ágyas szívszanatórium épül. Hosszas huzavona után ennek kivitelezése is megkezdődött ez év tavaszán. 1976-ra tervezett befejezése után a keringési szervek betegségében szenvedők kezelése és utókezelése minden igényt kielégítő lesz. *Előreláthatólag 29 millió forintba kerül.*

Szólnunk kell azokról a tervekről, amelyek a közeljövőben realizálódnak. *Ilyen lesz a tüdőgyógyintézet 24 személyes nővérotthona,* amelynek kivitelezése ugyan elkezdődött, de jelenleg áll az építkezés, mert a kivitelező vállalat az építkezésről levonult.

Ugyancsak nővérszállás épül 100 személy részére a budapesti kórház mellett is. Kezdési ideje 1975. A befejezés 1978-ban várható. Távlati tervekben szerepel a szabadsághegyi gyermekkórház gyermekszanatóriumának fejlesztése, a központi kórház rekonstrukciója.

A Szegeden létesítendő rendelőintézet tervei jelenleg műszaki elbírálás alatt vannak. Megépülése után minden igazgatósági székhelyen önálló rendelőintézet fog működni. Költsége 48 millió forint. Előreláthatólag 1975-ben indul a kivitelezés és 1978-ban fejeződik be. Az épületben nyer elhelyezést a területi egészségügyi központ és a közegészségügyi részleg is.

A pécsi rendelőintézet bővítési munkálatainak költsége *36,5 millió forint.* Ez magában foglalja a régi épület felújítását és a távfűtésre való áttérést. A bővítést az teszi indokolttá, hogy a jelenlegi rendelő nem ilyen célra létesült épületben működik. Az építkezést remélhetőleg 1975-ben megkezdik, s 1978-ban befejezik.

Néhány, erre a tervidőszakra ütemezett egészségügyi létesítmény már korábban elkészült. Ezek üzembehelyezéséről annak idején hírt adtunk. Most csupán felsoroljuk a jelentősebbeket. 1973-ban került átadásra a *Budakeszi Tüdőgyógyintézet rehabilitációs pavilonja.* Korábban ugyanitt megépült a földgázos kazánház és a földgáz vezeték.

1972-ben adták át rendeltetésének *a szolnoki kórház audológiai állomását,* 1973. augusztusában a nagykanizsai rendelőt. 1972-ben készült el a központi kórház trafóállomása és mosodája. Tavaly lépett az egészségügyi ellátás szolgálatába a zalakarosi gyógyház, amely egyre inkább kedveltté válik a dolgozók előtt.

BARÁTOK KÖZÖTT

Az NDK-ban üdültünk

Szakszervezetünk támogatásával az erfurti vasútigazgatóság és a budapesti építési főnökség között létrejött cseregyüdülési megállapodás alapján két hétig nyaraltunk az NDK-ban. Negyvennégy főnyi csoportunk június 18-án indult Budapestről, és másnap este érkeztünk a vendéglátó vasútigazgatóság manebachi üdülőjébe.

Manebach a thüringiai erdőben fekszik, Erfurttól körülbelül 50 kilométerre, festői környezetben. Az üdülő is megnyerte tetszésünket, s az első pillanttól kezdve meggyőződhettünk róla, hogy *német barátaink mindent megtettek nyaralásunk sikeréért.*

A közeli városok, települések megismerése céljából *névre szóló, díjmentes vasúti jegyet kaptunk,* ezenkívül autóbuszos kirándulásról is gondoskodtak vendéglátóink. Megtekintettük Jenát, Weimart, jártunk üvegmúzeumban, planetáriumban, felkerestük a tragikus emlékű buchenwaldi tábort, s *leróttuk kegyeletünket a Magyarországról odahurcolt mártirok emlékműve előtt.* Pihentető szórakozásban sem volt hiány.

A kellemes vakációról visszatérve úgy érezzük, hogy *köszönettel tartozunk azoknak, akik a kéthetes üdülést, számunkra lehetővé tették,* és külön is köszönjük *Walter Böse, Walter Wareund,* továbbá az üdülő gondnokának, a *Kühn* házaspárnak és a személyzet minden tagjának a fáradozását. Reméljük, a szerető gondoskodást azok a német vasutasok is ugyanígy tapasztalják majd nálunk, akik augusztus 13—26 között töltik szabadságukat főnökségünk balatonszéplaki családi üdülőjében.

Bánhidi Géza

PALOTA KICSINYEKNEK

Százharminc személyes óvoda-bölcsőde épült a szolnoki járműjavítóban

Szinte megszokott, hogy új üzemek, lakótelepek épülnek az országban, és amikor minden elkészült, akkor fognak hozzá a bölcsődék, óvodák, iskolák megépítéséhez. *Nos, Szolnokon, a járműjavítóban nem így történt.* A Dieselprogram keretében épülő szerelőcsarnok, festőüzem és a többi nagy beruházás — közel 1 milliárd forint értékben — csak 1978-ra készül el, de egyik járulékos beruházását, az emeletes óvoda-bölcsődét már megépítették.

Szolnok első kétszintes — és nem túlzás, azt állítani, hogy a legszebb — ilyen létesítménye épült meg. A vasút nem fukarkodott a pénzzel, *hiszen a gyermekek új birodalma tíz és fél millió forintba került és a berendezés értéke is 800 ezer forint.* Ebben még nincs is benne annak a társadalmi munkának az értéke, amit a járműjavító szocialista brigádjai végeztek, hogy csinos legyen a gyermekek otthona és annak környéke.

A szakszervezeti bizottságon tudtam meg, hogy a kocsijavító osztály *Ady Endre* brigádja és a megmunkáló osztály *Ságvári* brigádja készítette a kerti játékok, mászókák többségét. Az intézmény környezetének széppé tételében eredményesen munkálkodtak a járműjavító munkásőr szakaszának tagjai. Az anyagosztály *Münnich Ferenc* brigádja, a számviteli osztály *Hámán Kató* brigádja és a munkaügyi osztály *Asztalos János* brigádja a függönyöket varrta, az építők elvonulása után a szobákat takarította, részt vettek a környezet parkosításában.

Az óvoda-bölcsődének önálló konyhája van. Amikor meglátogattam az új létesítményt, a gyerekek éppen ebédeltek. *Minden új és korszerű! A konyhától az emeleti óvodáig lift viszi fel az ételt.* A bölcsődések közelebb vannak a „tűzhöz", mert a szobáik — akárcsak a konyha — a földszinten vannak. Önálló mosodája, szárítóberendezése is van az „ovinak". Igy a dolgozók munkája is lényegesen könnyebb, mint a régi, ütöttkopott épületben volt. Ezt a szerény kis épületet, ahol pár héttel ezelőtt szorongtak, csak mint muzeális emléket mutatják meg az új intézmény vezetői. Persze, annak is nagyon örültek valamikor. *Hiszen 1947-ben azt is társadalmi munkások építették.* Egykori lakói közül ma már sokan az új építésénél segítkeztek.

Az épület hatalmas ablakain szép függönyök. A tágas erkély úgy készült, hogy ősszel és tavasszal ott is lehessen napozni. Van televízió, rádió, magnetofon és megszámlálhatatlanul sok játék.

Nagyon szép az udvar is, melyben van homokozó, pancsoló és sok kerti játék. *Ezután építik meg — ugyancsak társadalmi munkások — a KRESZ-parkot és hozzá egy „garázst". Ebben lesznek a rollerek és a kis kerékpárok.*

Szeptember elsejétől 130 apróság második otthona lesz ez a nagyszerű létesítmény. Elsősorban a járműjavító dolgozóinak a gyermekei tölthetik el itt a napot addig, amíg az anyuka, vagy az apuka az üzemben dolgozik. *Felvesznek ide más szolgálati helyeken dolgozó vasutas szülők gyermekeit is, elsősorban azokat, akik a közelben laknak.* S ha marad még hely, azok elől sem zárkóznak el, akik a környéken laknak, de szüleik más üzemben dolgoznak. Ez természetes is, hiszen járművjavítós szülők gyermekei is helyet kaptak a városi tanács óvodáiban is.

A járműjavító óvodájában csak képesített óvónők dolgoznak. Ez elég ritka dolog, hiszen ismeretes, hogy milyen nagyarányú az egész országban az óvónőhiány.

— *Egy hely ugyan még nincs betöltve* — mondja *Deák Istvánné* vezető óvónő —, *de abban reménykedik, hogy a meghirdetett pályázatra lesz jelentkező.* A járműjavító vezetői egyébként ösztöndíjat is alapítottak. Az üzem ösztöndíjasa volt *Kóródi Ilona*, aki közben befejezte a tanulmányokat a szarvasi óvónőképzőben és boldogan dolgozik a szép új óvodában.

A földszinti bölcsőde 40 apróság birodalma. Itt teljes a dolgozó létszám — újságolja örömmel a vezető: *Tóth Lászlóné.*

A járműjavító orvosai mindennap rendelnek az óvoda-bölcsődében is. Most az intézmény vezetőivel együtt azon munkálkodnak, hogy a fogorvosi rendelést is megszervezzék a kicsik számára.

130 gyermek édesanyja és édesapja dolgozhat nyugodtan, azzal a biztos tudattal, *hogy jó helyen van a gyermekük.* Az új óvoda-bölcsőde ugyanis nemcsak a gyermekeknek, hanem nekik is ajándék. És ajándék a városnak, amely jövőre ünnepli várossá nyilvánításának 900. évfordulóját.

Kőhidi László

ÜDÜLÉS GYERMEKEKKEL

Térítés nélkül

Az Utasellátó Vállalat *balatonszabadi üdülője* az idén megfiatalodva várja a beutaltakat. Több mint 300 ezer forintot fordítottak felújításra. Korszerűsítették az éttermet, a szobákat. A konyha munkáját szeletelőgéppel, míg a felszolgálást tálalókocsikkal könnyítették.

Változatlanul 13 szoba várja az üdülőket, és családtagjaikat. A nyári idényben *hét turnusban*, kétheti váltásokkal sok dolgozónak nyújt alkalmat pihenésre és kikapcsolódásra.

A vállalat vezetése a szakszervezeti bizottsággal karöltve módot talált arra, hogy minden turnusban két, többgyermekes családnak, illetőleg több gyermeket eltartó egyedülálló szülőnek és gyerekeinek *térítés nélküli kéthetes üdülést biztosítson.*

Ott fogadja a vállalat a MITROPA társvállalat üdülőcsoportját nyaranta két alkalommal. Az első 15 tagú NDK-csoport az elmúlt napokban élvezte a magyar tenger szépségét és ismerkedett magyaros ételekkel és vendégszeretettel. Vezetőjük, a berlini *Rita Müller*, a csoport nevében elragadtatással nyilatkozott a látottakról és az ellátásról.

— kod —

A SZEGEDI DÖNTŐN:

Első a Szabadság brigád

A közelmúltban rendezték meg *Szegeden* az igazgatóság szocialista brigádvetélkedőjének döntőjét. A végig izgalmas, közel négy órán át tartó versenyen *öt brigád küzdött a győzelemért*, amelynek tétje az országos döntőn való részvétel volt.

A zsüriben foglalt helyet többek között *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára és *Virág János*, a vasútüzemi pártbizottság titkára. *Lovász István* osztályvezető, a zsűri elnöke megnyitójában elmondotta, hogy az igazgatóság területén 509 csapat részvételével indult meg a vetélkedősorozat. *A brigádoknak 74 százaléka vett részt a nemes versengésben.* A sok új ismeret megszerzése, a régiek felfrissítése még akkor sem veszett kárba, ha csak öt csapat jutott el a döntőig. A tanultak, azok hasznosítása felér egy győzelemmel.

A vetélkedőn tulajdonképpen már az első három kérdés után kialakult az élcsoport. Ugyanis a szegedi *Szabadság* és a szentesi *Makarenkó* brigád magabiztos válaszaival olyan imponáló fölényre tett szert, hogy közöttük csak a helyezések sorrendje volt kétséges.

Különösen nagy izgalom előzte meg a szellemi totót, ahol 75 pontot lehetett gyűjteni. Talán mondani sem kell, hogy mindkét csapat telitalálatot ért el. A versengésből végül is a szegediek kerültek ki győztesen, de a többi csapat is megérdemelte az elismerő tapsot.

A döntő végeredménye:

1. Szeged-Rendező Osztószertár-főnökség „Szabadság" brigádja, 256 ponttal.

2. a szentesi építési főnökség gépállomásának Makarenkó brigádja, 248 ponttal.

3. Kiskunhalas állomás *Petőfi* brigádja, 186 ponttal. 4. Kecskemét vontatási főnökség *Árpád* szocialista brigádja, 184 ponttal. 5. a szeged-rókusi biztosítóberendezési fenntartási főnökség *Morse* brigádja, 170 ponttal.

A győztes csapat tagjai képviselik a szegedi igazgatóságot az országos döntőn.

A vetélkedő végeztével a zsüri elnöke tárgyjutalmakat adott át valamennyi versenyzőnek.

Gellért József

Túl az ötvenen

Az éjszakai esőt hozó felhők a zákányi dombokon kiürítve terhüket, fodrosan úsztak a varasdi hegyek felé. Nyomukban a szél tisztára seperte az eget. Elő-elő csalogatta a bágyadt decemberi napfényt, aztán füstöt hozott valahonnan, beterítette vele a környéket.

Puskás Lajos túl volt már a reggeli eligazításon. Emberei szorgalmasan hordták az aljakat, síneket, csavarokat a munkapadokra. Csendesen, módszeresen haladt a munka. Kávéja után elszívott cigarettája illatos füstjének foszlányain át lakókocsija ablakából merengve nézett a messzeségbe.

A Dráva hídján vonat közeledett. A gőzös küszködött a széllel, amely szétszórta füstjét, vadul kergetve a híd szürke acél ívei között.

„A híd pedig továbbra itt áll, úgy ahogy valamikor is állt a tökéletes, emberi művek ifjúságával, mely nem tudja mi az öregedés, mi a változás és amely legalábbis látszat szerint nem osztozik a világ átmeneti dolgainak sorsában."

Tegnap este olvasta e sorokat, *Ivó Andric* jugoszláv író, *Híd a Drinán* című regényében.

„Tökéletes emberi művek..." Tetszett neki a fennkölten szárnyaló kifejezés. Szívesen időzött a gondolatnál. Vajon hány mű lehet az országban, melyet ő is segített létrehozni? Műtárgyak, létesítmények! Kivitelező a Dombóvári MÁV Építési Főnökség I. számú Építésvezetőség alépítésvezetősége, vagy mozgó építésvezetősége.

Felsorolni is sok lenne. *5696 vágánykilométer, 180 ezer köbméter földmunka, 466 csoportkitérő.*

Tökéletes emberi mű... Eddigi munkái között van-e olyan, amire rámondják ezt az elismerő jelzőt?

A dombóvári delta építésénél azt mondták neki: *Lajos, ez susztermunka..."*

Kiabált, sértett hiúságából eredően csak azért is megmutatta, hogy a másnapi átadás során az előírt vastagságú ágyazat feküdt. Kiabálásától zengett a munkahely, haragos tekintete elől emberei igyekeztek kitérni.

Később, évek múlva, valaki csendesen így szólt hozzá: *„Lajos, maga azért kiabál, mert nincs igaza..."*

A jóra való törekvés nem mindig vezet el a tökéletes emberi művekig. El kell fogadni a következetesség alapján kimunkált bírálatot is.

Puskásban egymást kergették a gondolatok. Vágyott arra, hogy szépet, jót, tökéletest alkosson, építsen, építhessen. Szervezett, javasolt, elfogadtatott elveket, keresztülhajszolt elgondolásokat, melyekről meg volt győződve, hogy az jó, hasznos, csak így a jó.

Keveset evett, keveset aludt, csak kávézott, cigarettázott és hajszolta az időt, hogy minél hamarabb kész legyen. Aztán elkészült a mű! De a várt, jóleső érzések valahogy mindig elmaradtak. A visszaemlékezés annyira éltető mozzanatait megzavarták, összekeverték a későbbiek során felszínre kerülő hibák, tévedések...

A szél meg-megrázta a kocsi ajtaját. Szerette a szelet. Ilyenkor messzire szárnyaltak gondolatai. Közel és régmúlt eseményekre emlékezett.

Körös-körül minden melegben fürdött a nyári kánikulában. A vonat kéken, csillogón bújt elő az üdén zöldülő környezetből. Előző napon fektették itt a vágányokat, a kerekek alatt frissen feszültek a kötések. A vezér kissé fáradt mozdulattal vágta el a szalagot, miközben szólt a fúvószene. Az úttörők virágcsokra kézről kézre járt, míg végül a vonat elejére tűzte valaki.

A raktár széles ereszű oldalán felállított emelvényről elhangzott beszédek utáni jutalomosztásnál nem feledkeztek meg róluk. Később elment a vonat is. A zene akkordjai elkísérték a kijárati váltókig, míg el nem fordult a balra hajló ívben.

Csak ennyi hát az egész? Ismét elmúlt, fogyott belőle valami az akaratból, a lelkesedésből, a szorgalomból, a biztonságérzetből, a jó szándékból? Nemrég töltötte be az ötvenedik. Minden gyereke összejött a születésnapra.

— *Lajos!* — szólt be Kővári, az építésvezető — *gyere már!*

— *Aludtál, vagy mi van veled?*

Puskást elöntötte az epe. Valami szorongást érzett, amitől fel tudott volna zokogni.

— *Mit állsz és bámulsz úgy, Lajos, mint aki meghibbant! Gyere már, mert várnak ránk.*

Lassan elindult. Lába rég hozzáidomult a keskeny, meredek falépcsőkhöz. Sötétben is le tudott menni. De most alig észrevehető szédülés fogta el. Mentében megérintette a kocsi oldalát. Nem támaszkodott, csak a kezét húzta végig a festett deszkákon.

Kissé megijedt, nehéz sóhaj hagyta el ajkát. Az első őszi napok óta van ez vele.

Végigballagtak a sáros úton. Megkerülték az élőrakodót, ahol a karókkal megtámasztott, fiatal fák viaskodtak a széllel. Puskás ruháját is tépte, cibálta. Otthon, Bogláron a teraszon átnyargaló szél másmilyen. Játékos kedvű, simogató, bolondos táncosnő.

— *Hol voltatok ennyi ideig* — kérdezte a helyettes főnök — *Már vártalak benneteket! Tárgyaljuk meg részletesen ezt a nagy munkát.*

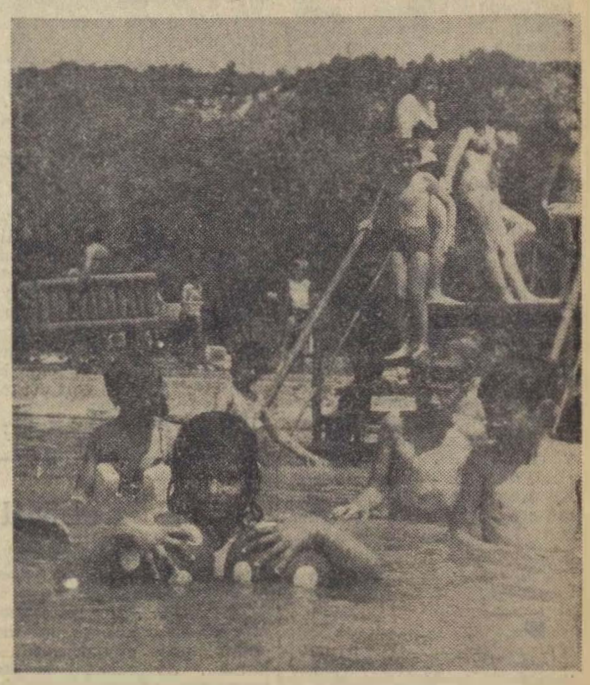
— *Tárgyaljuk meg, hogy jó, tökéletes munkát végezhessünk* — ismételte Puskás és zsebkendő után kotorászott, hogy megtörölje a szemét, amit könnyesre fújt a szél.

Gondos Mihály

KENESEI NYÁR '74



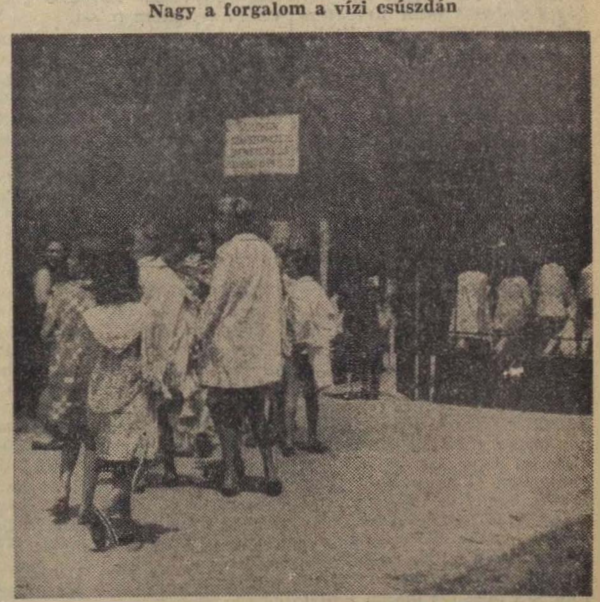
A vasutas-szakszervezet gyermeküdülőjének strandján kora délelőtt megkezdődik a lubickolás



Kislány két nagypettyes labdával



Nagy a forgalom a vízi csúszdán



Végetért a délelőtti strandolás, a csoportok bevonulnak szállásheiyükre

(Visi Ferenc képriportja)

Hajnaltól délelőttig

a Déli szombati csúcsforgalmában

Az átlagforgalom 175 százaléka — Amiről a raporton szó esik
Pénztáros, jegyvizsgáló, kocsirendező kerestetik

Augusztus 3, szombat. Hajnali negyed 6. A Déli csomópont forgalmi irodáján *Békés István* ügyeletes tiszttel beszélgetünk:

— A forgalom elég erős. Ilyenkor még a vonatok indulása a jellemző. Ezen a napon a kora reggeli órákban mintegy 22 vonat indul. A sor 4,40 órakor a dunaújvárosi vonat indulásával kezdődött, s 5,40 órakor „rajtoltak" a balatoniak.

Egy kis fejszámolás. Ma ezen a kánikulai délelőttön (a hőséget már hajnalban is éreztük) *20—22 ezer utas fordul meg a Déliben.* Az általános forgalomhoz képest ez a mennyiség 175 százalék. Szabad szombat van, nagy volt már a pénteki zsúfoltság is. Ha az egész hétvége balatoni forgalmát tekintjük, 40 vonattal, s több mint 60 ezer utassal számolhatunk.

— Milyen gondokat jelent a pályaudvar területén folyó építkezés? — kérdeztük.

— *A felvételi épület egy részének még az alapja sem készült el* — kaptuk a felvilágosítást. — *Nagy gondot okozott a vágányok megrövidítése is. Azóta ezt már megszoktuk, meg kellett tanulnunk, hogy csak a meglevő lehetőségekkel számolhatunk . . .*

Nehézségek persze adódnak szépszámmal. A kilenc kocsiból álló nagykanizsai szerelvényen elkelne négy jegyvizsgáló, de csak ketten vannak. Közülük *Salamon Sándor* harminc éve kezeli a jegyeket. Két éjszakai szolgálat áll már mögötte, de mert várja a család, úgy érzi, szűnőben van a fáradsága.

■

Önkéntelenül egy szimultán sakkpartit vezető nagymester agytornája ötlik az eszünkbe, amikor a több mint három évtizede vasutas *Széplaki István* kapus szolgálatkész, udvarias, segíteni akaró „szellemi játékának" vagyunk tanúi.

— Honnan indul a szombathelyi gyors?

— A 3. vágányon van a tapolcai? . . .

— Lellére mikor érkezünk?

— Megáll ez a vonat Balatonakarattyán?

Szinte másodpercenként záporoznak felé a kérdések, még lélegzetvételnyi ideje sincs arra, hogy válaszoljon az újságíró kérdéseire. Ki is kell lépnünk a „körből", egy kis beszélgető sétára indulunk.

Arra vagyunk kíváncsiak, hogy ez a kreolarcú, nyugodt idegzetűnek látszó vasutas, akinek már elérkezett a nehéz szolgálat utáni pihenés ideje, miért adja ezt a pluszt?

— *Szeretem a vasutat, szeretem az embereket* — mondja az 52 esztendős kapus, akinek a táblázás lenne az egyik fő feladata, s az ilyen információadás csak mellékes időtöltése. — *Ma reggel 6,15-kor végre mehetek haza Simontornyára, de holnap ismét itt leszek . . .*

■

Borlai Jenőre, a Déli pályaudvar helyettes állomásfőnökére néhány percig várni kell. Reggel 6 órakor tartja a szokásos raportot.

— *A forgalmi személyzettel találkozom ilyenkor* — magyarázza, amikor már végeztek. — *Voltunk vagy húszan. Újra és újra felhívjuk a figyelmet a balesetmentes szolgálat fontosságára.* Szó került arról is, hogy ezen a nagyon erős szombati napon hol van szükség erősítésre, hogy a szabadságra, pihenésre utazó tízezrekből senki se érezze: milyen nehézségekkel küzd a vasút.

Borlai Jenő is szóbahozza az építkezést. *Elsősorban arról beszél, hogy az üvegcsarnok levegője fülledt, a nagy melegben nehezen elviselhető* Szükség lenne már a levegőcserélő berendezésre, amely azonban még ott piheni álmát az érkezési oldal raktárában.

Ezen a napon 14—16 pénztáros van szolgálatban. *s bizonyos, hogy már hajnal óta dől róluk a víz.* Munkájuk nagy türelmet, nyugodt idegzetet követel, hiszen néha végeláthatatlan a jegyre várók kígyózó sora.

— Mennyivel rövidebbek lehetnének ezek a sorok, ha az utazó közönség jobban élne azzal a lehetőséggel, hogy már az utazás előtt harminc nappal kiadjuk jegyeit — jegyzi meg. — *Kétségtelen, hogy az utóbbi időben mutatkozik némi javulás, de ez még mindig kevés.* S a szomorú az, hogy a jegyekért sorba állók türelme mindig végesebb, mint a jó hideg sörért sorbaállóké, pedig: a „szenvedő hősök" sorában sok azonos személyt is találhatunk.

— Munkaerő-problémák?

— A héten újabb három pénztárost vettünk fel, de még szükség lenne néhányra — válaszolja. — Ne felejtsük el: *2—3 hónap a betanítás időszaka, amelyet vizsga követ. Az is igaz, hogy nem minden jelentkező marad nálunk véglegesen.* Kellenek jegyvizsgálók is, az ő számukra is indul rendszeresen tanfolyam. *Szabó Sándor* oktatótiszt sok ilyen feladatot old meg. S ha már itt tartunk, arról se feledkezzünk meg, hogy a kocsirendezők gárdáját is ki kellene bővítenünk. Heten-nyolcan azonnal beléphetnének.

Balogh Károly táblázó, ruhatárkezelő lép be az állomásfőnökhelyettes szobájába. Tíz esztendeje dolgozik a Déliben: „Tizenhárom éve vagyok vasutas — mondja — szeretem a szakmám, bár nem könnyű elviselni az utasok egy részének túlzott türelmetlenségét. Büfézés, újságvásárlás okoz nem kis galibákat az állomáson: a család már elindult a vonaton, a családfő pedig — a jegyekkel zsebében — kétségbeesetten néz a vonat után. Ilyenkor igyekszünk segíteni.

■

A zsúfoltnak mondható hétvégi forgalmak sorozata a Déli pályaudvaron, szinte hajszál pontosan lemérhetően, augusztus 20-ig tart. Így lesz most is, *de addig még lesznek „forró" napok itt.* Két évvel ezelőtt Kiváló csomópont volt a Déli, idén május 1-én — tavalyi munkája, helytállása alapján — vezérigazgatói dicséretet kaptak. A Kiváló csomópont címért most is versenyben vannak. A látottak és a hallottak alapján bizonyosak lehetünk benne: az itt megforduló utasok ha szavazni kellene, megszavaznák ezt a címet ennek a négyszáz főből álló gárdának, amelyet a nagy munka, a mindig nehezebb és nehezebb feladatok sora kovácsol össze . . .

Maros László

Köszönet a segítségért

Gyakran olvashatunk olyan cikkeket, amelyek az embertársaink iránti közönyt, a felelősségérzet hiányát teszik szóvá. Szerencsére azonban egyre több ellenpéldáról is hallani. Ilyen esetről számolt be a közelmúltban egyik fiatalasszony ismerősöm, aki családjával együtt, július 28-án, vasárnap *Badacsonylábdihegy* megállóhelyről utazott haza, Tapolcára, az 1148-as számú mentesítő vonattal.

Ismerősöm a tapolcai állomáson vette észre, hogy *retiküljét* — amiben a család személyi és vasúti igazolványai, készpénz, lakáskulcs és egy látcső voltak — *Badacsonylábdihegy megállóhely peronján felejtette, az egyik padon.* A tapolcai forgalmi irodában kért segítséget, mire egy kedves vasutasnő azonnal felhívta a badacsonytördemici állomást, majd onnan továbbították az üzenetet Badacsonylábdihegy jegykiadójának. *Ő viszont közölte, hogy a retikül nála van, és a legközelebbi vonattal elküldi Tapolcára.*

A tulajdonos örömmel vette át a már elveszettnek hitt tárgyakat, és *ezúton köszöni Tapolca és Badacsonytördemic állomások dolgozóinak, valamint Badacsonylábdihegy megállóhely jegykiadójának az önzetlen és gyors segítséget.*

Bognár Károly

Bicskei változások

Gyümölcsöző kapcsolat a tanács és a vasutasok között

Már Felcsútnál totózni kezdtünk: — kaptunk Bicskénél sorompót vagy nem? Azoknak volt igazuk, akik az első variációra tippeltek. Húsz perc várakozás.

Alaposan elkéstünk. *Molnár György*, a szakszervezeti bizottság titkára már éppen menni készült. *„Éjjeli szolgálatban voltam, és indultam volna haza, Óbarokra"* — mondta.

Háztömb, 72 lakással

Évek óta sok gondot okoz a közúton utazóknak a bicskei sorompó. Hétpercenként halad át vonat az állomáson, gyakori a tolatás.

— *Sokszor 20—25 percig nem lehet a sorompót felnyitni* — magyarázta *Nagy Lajos* állomáfőnök, majd hozzátette: — *Az áldatlan állapot már nem tart sokáig, mert Budaörs és Bicske között tervszerűen halad a fővonal rekonstrukciója. Hamarosan eltűnik a sok bosszúságot kiváltó két sorompó. Helyettük felüljáró épül. A terv szerint 1976-ban sor kerül a sorompók megszüntetésére.*

A vasútvonal felújítása — mint azt örömmel adták tudtul az állomás vezetői — nagy változást hoz a bicskei vasutasok életében. Még az idén átadják azt a korszerű, 72 lakásos háztömböt, amely az állomással szemben épült. Az új lakásokat először a pálya felújításán dolgozó katonák veszik birtokba. Később a vasutasok kapják meg.

Az állomásfőnök irodájában egyébként Nagy Lajos állomásfőnök, *Weizengruber János* párttitkár és Molnár György szakszervezeti titkár éppen ezekről és más gondokról tanácskozott.

— Gyakran jön össze ez a „háromszög"?

— Naponta, akár többször is. Mindent közösen beszélünk meg, immár húsz éve.

— Húsz éve?

— Igen, azóta dolgozunk együtt. Sajnos Molnár elvtárs az idén nyugdíjba megy, így megszakad a folytonosság.

Nincs létszámhiány

Abból, hogy az állomás vezetői ilyen régóta együtt dolgoznak, természetszerűleg következik a szervezett, jó munka. *Bicske állomás az idén egymásután tizenhetedszer lett kitüntetett szolgálati hely.*

— Létszámgondok?

— Ez nálunk ismeretlen. Éppen tegnap jelentkezett négy fiatal felvételre. A dolgozók 25 százaléka 30 éven aluli, 25 százaléka nő. *A vasutas pályának Bicskén rangja és becsülete van.* Nálunk a cigány származású dolgozók is jól beilleszkednek. Például hadd említsem meg *Horváth József* kocsirendezőt, akinek már két szakközépiskolai osztályról van bizonyítványa. *Sokat adunk az emberré nevelésre is, nemcsak a munkafegyelemre.*

A munka pontossága, összehangoltsága nagyon fontos. A főváros közelsége miatt ugyan itt nem volt nagyobb ipartelepítés, mégis a környező községek üzemei, gazdaságai rengeteg munkát adnak. Az ország 56 öntödéjének szállít a homokbánya, aztán itt van *Csákvár, Mány, Csabdi, Alcsút, Felcsút*, hozzák viszik az árut, aminek percnyi pontossággal kell történnie. *A Béke, a Petőfi, a Kossuth és a Széchenyi szocialista brigádok* — valamennyi ezüstkoszorús — *48 tagja jár elöl jó példával a munkában.*

— Úgy tudom, hogy a bicskei vasutasok nagy részt vállalnak a társadalmi munkából.

— *Húsz dolgozónk tagja a község ilyen vagy olyan bizottságának, testületének, a tanácsnak, a népfrontnak, a vöröskeresztnek, a szövetkezetnek. Ezenkívül 12 önkéntes rendőrünk segít a közbiztonság fenntartásában. KISZ-szervezetünk most alakult 16 toggal. A vezetőség nagyon szép programot dolgozott ki.*



Az állomásfőnök a társadalmi szervek vezetőivel tanácskozik.

(A szerző felvétele)

Vízellátás, óvoda, iskola

És még valami, amit a tanácsi vezetőktől tudtam meg: *a MÁV és a nagyközségi tanács kapcsolata igen jó. A vízhálózat megépítéséhez a vasút ötmillió forinttal járult hozzá, azonkívül, ha például az óvodákban, iskolákban társadalmi munkára van szükség, az első szóra jönnek a vasutasok.* Még a környező községekben is így van, ahol bicskei vasutas lakik. Ezek után nem csoda, hogy a vasutasoknak óvodai, bölcsődei gondjuk nincs. Meghálálják az intézmények a segítséget, ez természetes.

Egyszóval: új jövőnek néznek elébe a bicskei vasutasok. Megújul a pálya, eltűnnek a sokat átkozott sorompók, és új, korszerű állomásépületet kap a nagyközség.

Balogh József

CÖLÖPÖKRE ÉPÜLT, MINT VELENCE

Kilencven éves a Keleti pályaudvar

A múlt század 80-as éveiben fellendült az egyesített *Pest-Buda* fejlődése. Kicsit — talán — a közelgő millenniumi ünnepségek és nem utolsósorban a fejlődő közúti — omnibusz, lóvasút — és a mind nagyobb teret követelő gőzvasúti forgalom miatt.

Az 1877-ben elkészült *Nyugati pályaudvar* jól ellátta az ország keleti, déli és északi részeiből áramló személy- és áruforgalmat. A nyugat felé irányuló forgalom a *Losonci indóházban* (a mai Józsefváros) zsúfolódott össze. Itt tűrhetetlen állapotok uralkodtak. Ezért vetődött fel a gondolat: *a fővárosban még egy pályaházat kell építeni.*

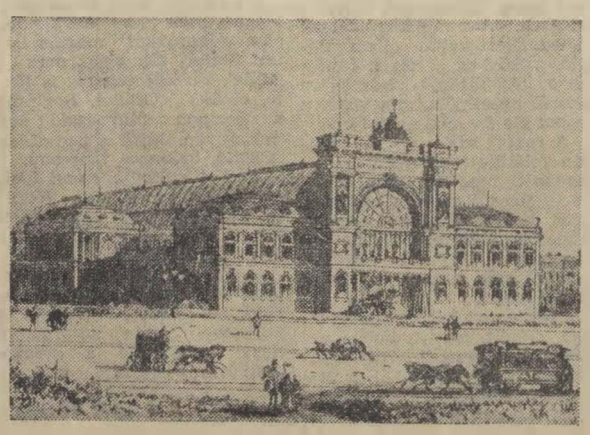
Egy év alatt felépült

Igen ám, de hol? A kérdés végtelennek tűnő vita tárgyát képezte. Nem akarták a járda szélére építeni, mint a Nyugati indóházat, de messze sem a városközponttól. Olyan elképzelés is volt, hogy az akkor még csak hiányosan beépült mai körút és Rákóczi út keresztezésében építik fel. Végül is abban állapodtak meg, hogy a Kerepesi út és Csömöri út elágazásában, ahol a bolgárkertészet, a *Lóvásár tér* és az *Omnibusz Társulat* istállói állnak, épüljön fel az új pályaudvar.

A szegényes házikók gazdáival könnyű volt szót érteni, de az Omnibusz Társulat — szakmai féltékenységből — tiltakozott. A honatyáknak sem tetszett a hely. *„Messze, kint van! Minek ilyen nagy állomás? Annak a néhány utasnak, a negyede is elég. Száz esztendő múlva sem épül be a környéke"* — mondták.

Rebelliónak minősült a tervpályázat-hirdetés, amely kimondta, hogy *„csakis hazai vállalkozó nyerheti meg és csak is hazai munkásokat alkalmazhat."*

A kisajátítás ügye után, legnagyobb ellenségként a talajvíz jelentkezett. (Mocsaras terület volt.) Egyetlen megoldás volt kézenfekvő: *lemásolni a velenceieket.* Így is történt. Cölöpök ezreit verték le a süppedő talajba. Helyenként az egész altalajt ki kellett cserélni. Óriási munka volt. Hosszú hónapokon át az építési területhez vezető vaspálya provizóriumokon érkeztek a vagonok százai, cölöpökkel és építési anyaggal rakva. A megelőző földmunka közel egy esztendőt vett igénybe. Az építés *Rochlitz Gyula* mérnök, államvasúti főfelügyelő tervei szerint, csak 1883-ban kezdődött el. A kiváló tervező és építész később is bizonyított. Feledhetetlen érdemeket szereztek még az építésnél *Feketeházy János* főmérnök, *Speidl Bódog, Hauff Lajos, Wehle Gusztáv, Steinhardt Antal, Fabriczius Béla* és *Naeter Ernő* mérnökök a sok ezer névtelen munkás, akik tevékeny segítségével *egy év alatt felépült Európa akkori legszebb és legnagyobb vasútállomása.*



Az első vonat

Ötmillió forintba került. (Abban az időben a „krajcár" járta. Forintot a falusi ember, a munkás csak ritkán látott.) Nagy szenzációt jelentett a *Központi Indóház* nagyszerű épülete a periférián. A reneszánsz stílusban épült homlokzata részleteiben is impozáns. A felső párkányzatot 7 méter magas szoborcsoport díszíti. A tenger és tűz istenei — *Neptun* és *Vulkán* — között a magasba, egy fiatal nőalak, a gőz géniusza emelkedik. A kapuzat két oldalán egy-egy mélyedésben, *Wattnak*, a gőzgép feltalálójának és *Stephensonnak*, a „vasutak atyjá"-nak 4 méteres szobra látható. A kapu íve közötti oszlopokon a bányászat, ipar, földművelés és kereskedelem szimbólikus figuráit helyezte el az építő. Feltűnést és csodálatot keltett az állomás belső díszítése is. A pénztárcsarnok felett *Lotz Károly* kezemunkáját — a vasút allegóriája — őrzik a falak. Körülötte *Than Mór* freskói a kereskedelmet és forgalmat szimbolizálják.

A gazdag belső díszítések mellett sokszor megcsodálta az utazóközönség a „monumentális" fedett csarnokot, amely 7500 négyzetméter területet foglal. Az építés évében az állomás 1,5 és a vágányhálózat hossza 26 kilométer volt. *(Azóta sem változott.)*

Napi 50 vonat volt abban az időben az állomás forgalma. *Az első vonat 1884. augusztus 16-án érkezett be Zimonyból.* Ezt követően 6 óra 20 perckor indult el — felvirágozva — az első személyvonat *Ruttkára.* A vonatot *Szendefy István* forgalmi szolgálattevő menesztette. A vasparipa szabályozóját *Inicze János* főmozdonyvezető tartotta kézben. Az állomásfőnöki tisztet *Merkl Adolf* főfelügyelő látta el.

Naponta 240 vonat

A megnyitás évében *1 millió utas* fordult meg az állomáson. A millenniumi esztendőben *5 milliót*, az 50 éves jubileum idején, 1934-ben már *15 millió* utast mozgatott a pályaudvar.

És ma . . .?

Az elmúlt évben 36-szor annyi kül- és belföldi utas érkezett és indult az állomásról — *36 millió* — mint 90 esztendővel korábban. *Naponta átlagosan 240 vonat közlekedik, 120 ezer utast szállítva.* Az utazóközönség orosz, német, francia, angol, olasz, spanyol, lengyel stb. nyelven kap felvilágosítást, tájékoztatást. És a pályaudvar környéke is beépült. Ellentétben azzal, amit a tamáskodók 90 esztendővel korábban hirdettek.

Gergely József

Megvalósulnak a kongresszusi vállalások

Eredményesen teljesítette *Debrecen* állomás az első félévi gazdasági tervét. A teherkocsi-forgalom 11,3, az áruszállítás 7,7, a személyszállítási bevétel pedig 5,2 százalékkal emelkedett a múlt év első feléhez képest.

Az állomás dolgozói — a rekonstrukciós munkák okozta gondok ellenére is — *összehangolt munkával igyekeznek teljesíteni a kongresszusi munkaverseny-vállalásokat.* Kiemelt feladatként kezelik az utasok tájékoztatását, a kulturált utazást és az állomás valamennyi helyiségének tisztán tartását.

Az elmúlt félévben javult az áruszállítás gazdaságossága is, mert 96 256 tonnával szállítottak többet, ami 58 vonat megtakarításának felel meg. A kocsikihasználási tervet 111 százalékra teljesítették. Ez az eredmény a szállító partnerekkel való jó együttműködést tükrözi. A szombat-vasárnapi árufeladással és kirakással azonban ennek ellenére még vannak gondok; különösen a TÜZÉP, a gabonafelvásárló, a húsipar és a MÉH vállalatoknál szervezhetnék még jobban a rakodást.

Az állomás első félévi jó eredményeihez lényegesen hozzájárultak a szocialista brigádok kongresszusi felajánlásai, s nem kevésbé a társszolgálati ágak összehangolt, szervezett munkája.

Veszprémvarsány állomás három, ezüst fokozattal kitüntetett szocialista brigádja a XI. kongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére többek között vállalta az 1974. évi tervek túlteljesítését, a balesetmentes munkavégzést, a menetrendszerű közlekedést és a gyors elegytovábbítás megszervezését.

A szocialista brigádok ezenkívül a helyi pályamesteri szakaszon — a létszámhiány miatt — *harminc óra társadalmi munkát is végeznek,* aminek egy részét már teljesítették. Az állomás dolgozói a politikai továbbképzésről sem feledkeztek meg. Elhatározták, hogy az 1974/75. évi szakszervezeti oktatáson valamennyien részt vesznek.

Pannonhalma állomás dolgozói szintén csatlakoztak a kongresszusi munkaversenyhez. Felajánlásaik közül említést érdemelnek a menetrendszerű közlekedés érdekében tett intézkedések, a villamosenergia- és anyagmegtakarítás, valamint a munkaerőhiány csökkentése, amit újabb két forgalmi tanuló felvételével és kiképzésével igyekeznek megvalósítani. *Nagy erőfeszítéseket tesznek a kulturáltabb utazás érdekében is.* Az állomáson tárolt személykocsik gondos tisztítását, mosását naponta lelkiismeretesen elvégzik.

Dunakeszin tervszerűen halad a személykocsik gyártása és javítása

A szeszélyes nyár, a hol ősziesen hűvös, esős, majd a szinte átmenet nélküli kánikulai időjárás befolyásolta ugyan a dunakeszi járműjavító dolgozóinak hangulatát, de munkáját, teljesítményét nem rontotta. Ezt mutatják az eredménylisták, erről tanúskodik a forró napokon plusz 35 Celsius fok hőmérsékletű műhelyek egyenletes munkája is.

Riez Ödön, az új kocsigyártó I-es gyárrészleg vezetője különösen azt tekinti megnyugtató eredménynek, hogy *kielégítően halad a Dunakeszin gyártott Bah-jelű, most már 13—14 éve futó személykocsik főjavítása.* Elégedettségének és nem titkolt örömének az az oka, hogy ezeknek a kocsiknak nemcsak szokványos főjavításáról, hanem egységesítéséről van szó, ami nagy különbség. A Bah-kocsik első sorozatait ugyanis gyártásuk folyamán többször áttervezték, emiatt az egyes sorozatokban meglehetősen nagy különbségek keletkeztek, a kocsihomlokok, az előterek, ajtók, ülések, fűtőberendezések és más konstrukciók kialakításában.

Az üzem büszkesége

Ez a szép külsejű, erős, jó beosztású típus, a jelen kocsitípusa *méltán büszkesége Dunakeszinek.* A szerkesztési és technológiai osztály pontos egységesítései alapján minden főjavításra beküldött darabot a szükség szerint lebontanak és valósággal újjáépítenek, a legutóbbi sorozat konstrukciója szerint. Így például *a nehezen nyitható vasajtók helyett aluminium ajtókat építenek be,* megszüntetik az átjárókban a tolóajtót, amelyekkel sok baj volt, eltüntetik a magas hátfalú üléseket stb.

Noha a vegyes konstrukció annak idején nem az üzem hibájából keletkezett, most mégis minden dolgozó szinte becsületbeli kötelességének tartja, hogy az egységesítő változtatásokat pontos munkával hajtsa végre. Persze, *semmivel sem kisebb lelkiismeretességgel dolgoznak a győri Aa és Ba kocsik főjavításán sem.* Az első félévben számszerűleg is jól haladtak, a tervezett 59 főjavítás helyett 60-at adtak ki.

Tervszerűen halad az új kocsigyártás is. *A Győrtől gyártásra átvett Ba típusnak erre az esztendőre tervezett 60 darabjából 30-at már megcsináltak.* Az új árnyalatú, nem fakuló, zöld műanyag festékkel színezett kocsikat a miskolci igazgatóságnak adják ki.

A régi Bah-kocsikból előirányzott 10 darabot egy híján elkészítették. Annál nagyobb dicséretére válik a kocsigyártó részleg dolgozóinak, hogy bár nem tartozik profiljukba, *a kongresszusi versenyben vállaltak 50 személykocsi fővizsgát is.* Harmincat már ebből is elvégeztek. Ez is nagymértékben hozzájárult, hogy a félévi darabszámos 100,12 százalékos tervteljesítést 97,9 százalékos létszámmal érték el és ilyen módon 2.27 százalékkal növelték termelékenységüket.

Pedig nehézség akadt bőven, elsősorban anyaghiány miatt. *Főleg aluminium profilokban van hiány, de örökös probléma a húzottcsőhiány is.* A mosdókat, a W. C.-kagylókat kettesével, hármasával kapják, holott tömegszállításra lenne szükség. Emiatt romlik az átfutási idő, pedig ez súlyosan érint mindenkit a gyárrészlegben, mert nyereségtényező.

Akadozik a kooperáció

Seprényi Elek, a Béke nevű 20 tagú okleveles főalvázkocsi- és szekrényvázlakatos szocialista brigádjának vezetője, akinek emberei új gyártáson és főjavításon is dolgoznak, ezzel kapcsolatban főleg a kooperáció akadozását kifogásolja az alkatrészellátó üzemek és szervek között. *Nemrég például öt kocsit nem tudtak bekötni forgótányérhiány miatt* és ez a viszonylag jelentéktelen munka egy hónapos késésre kárhoztatta őket.

Kétségbeesés azonban sehol sincs, noha mind az új gyártási, mind pedig a főjavítási munkát az is zavarja, hogy a második félévre nem várt nagy feladatot kapott az I-es gyárrészleg: *külön célú kocsik előállítását nem is kis számban.* Lehetséges, hogy emiatt az új gyártási terv is módosulni fog. Mindenesetre a dolgozók bizakodóan tekintenek a következő időszak elé. Ez tűnik ki *Varga György* szocialista brigádvezető, *Juhász Róbert* asztalos csoportvezető, a szerelőknél pedig *László István* szavaiból is. Mint mondják, a külön célú kocsik gyártása csak pillanatnyilag okoz „szakmai elhangolódást", megtalálják majd a módját, hogy minden feladatukat ellássák.

A kocsijavító II-es gyárrészleg vezetője. *Bilki János,* mintha csak összebeszélt volna *Riez Ödönnel,* szintén kooperációs hibákat, a késztermékek hiányát említi elsőnek a futójavítások. a fővizsgák akadályául. Ő azonban már megtoldja azzal az észrevétellel is, *hogy a műszaki kocsiszolgálat karbantartó munkája nem kielégítő,* emiatt a kocsik nagyon elhasznált állapotban érkeznek be javításra, sokszor alkatrészeiktől, berendezéseiktől megfosztva, feltört, kifosztott villamos berendezési szekrénnyel, holott *vezérigazgatói rendelet intézkedik, hogy a kocsikat lezárva, biztonságos módon kell beadni javításra.*

Beszélő számok

Ennyi nehézség ellenére az első félévi 603 személy- és 658 teherkocsi-fővizsga tervteljesítésétől csupán két teherkocsival maradtak el, *futójavítást pedig az előirányzatnál 25-tel többet végeztek el.* A második félévi 692 összes fővizsga, amelyből 644 személy- és postakocsi. 7 pedig nagyfővizsga, s amihez még 192 futójavítás járul, *órában meghaladja a 650 ezres normaóra tervszámot.* Ezek a számok az első pillantásra „félelmetesnek" tűnnek, a gyárrészleg vezetője azonban csöppet sem aggódik miattuk.

— *A pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére indult munkaverseny mindinkább fokozódik a gyárrészlegben* — mondja. — *A részleg 12 kiváló dolgozójának és 18 szocialista brigádjának példamutatása nyomán a munka olyan lendületet vett, hogy az eredmények máris biztatóak.* Változatlanul bízom kipróbált szocialista brigádjainkban, amelyek közül, ha most kellene értékelnem őket, kitüntetésre merném javasolni *Szőke Mihály, Mundi Károly* és *Péter László* szekrénylakatos, *Grósz Sándor* vízszerelő, *Talló László* kárpitos és *Kondella Károly* villanyszerelő brigádját. De a munkabrigádokra, amelyeknek még nincs szocialista címük. sem lehet panasz. *Gyuris Károly* főalvázlakatos brigádjára például mindig lehet számítani, *Koblász János* zárszerelő és belső szerelő brigádja is folyamatosan, jól dolgozik. *Vigh Béla* üveges brigádja sem vesz még részt a szocialista brigádmozgalomban, de olyan igyekezettel és eredményesen dolgozik, hogy előbb-utóbb ott lesz a helye.

Megemlítette a gyárrészlegvezető, hogy a második félévben már fokozottan számítanak az idén felszabadult 20 fiatal szakmunkás tudására is. Az asztalosműhely folyamatban levő átszervezése, a villanyszerelő-műhely már befejezett felújítása, termelékenyebb munkaeszközök, kisgépek, új technológiák bevezetése szintén hozzájárul majd, hogy hiánytalanul teljesüljön, amit a kocsijavítók vállaltak a II-es gyárrészlegben.

Ez a véleménye *Révai Sándor szb-titkárnak* is, aki szerint a dunakeszi járműjavító dolgozóinak kongresszusi felajánlásai biztosítékot nyújtanak arra, hogy a tervet és vállalásaikat 98 százalékos létszámmal is száz százalékon, vagy azon felül teljesítik.

Szász Ferenc

Munkásportré

A munka szerelmese

Amikor a beszámoló szépen csiszolt mondatait hallgattam a taggyűlésen, meg voltam győződve arról, hogy a titkár — *Sipos Antal* — függetlenített funkcionárius. Hogy is lehetne másképpen két és félszáz ember ügyes-bajos dolgait intézni? Ennyien dolgoznak ugyanis a veszprémi vontatási főnökségen. És gond akad elég egy ilyen munkahelyen, már csak azért is, mert Veszprém egyáltalán nem tartozik a MÁV korszerű csomópontjai közé.

Hogy mégis megkapták a *Kiváló csomópont* kitüntető címet, ehhez hozzájárult az emberek lelkesedése, az idősebbek példamutatása, vasútszeretete. *Ilyen példamutató, munkaszerető ember a titkár is, Sipos Antal, aki mint kiderült, a nehéz mozdonyvezetői szolgálat mellett intézi munkatársai problémáit.* Nem függetlenített. de talán akkor sem tudna többet tenni az emberekért, ha csak a szakszervezeti ügyintézés lenne a feladata.

— *Ha a mozdonyvezető társadalmi funkciót vállal, akkor valóban pihenőidejét áldozza fel,* — mondja róla *Szabó József* állomásfőnök. — *Ez a szolgálat nem teszi lehetővé, hogy közben bármit is csináljon az ember.* A vonat menetrend szerint indul, hosszú a távollét. Aki munkatársaiért is akar dolgozni, lemond a saját pihenéséről.

— Mióta dolgozik a vasútnál? — kérdezem a lelkes aktivistát, aki sugárzó arccal beszél mozdonyvezetői munkájáról, ugyanúgy. mint ahogy a szakszervezeti munka eredményeiről adott számot a taggyűlésen.

— *Bizony, annak már több, mint 30 esztendeje! 1942-ben kezdtem.*

Az egyik vágányon kis gőzgép pöfög. Ilvenen kezdte ő is a munkát. Aztán berobog a szombathelyi gyors. Korszerű Diesel-mozdony röpíti a kocsikat.

— *Ez az igazi,* — mondja. — *Én is ilyen gépen dolgozom. Megtanultam ezt is! Diesel-mozdonyvezető lettem.* Szombathelyen sajátítottam el és amíg nálunk ilyen gép nem volt, ott teljesítettem szolgálatot. Aztán visszahúzott a szívem. Hozzánőttem ehhez a fűtőházhoz, az emberekhez. Úgy érzem ők is ragaszkodnak hozzám. *Képzelje, 16 esztendeig ugyanazzal a fűtővel dolgoztam és nem úntuk meg egymást!* Valahogy így vagyok a többiekkel is.

— Mikor dolgozott utoljára gőzmozdonyon?

— Most is gyakran előfordul, — mondja nevetve. — Ha a munka úgy kívánja, gőzösre „pattanok". Olyankor eszembe jut a múlt, az ifjúság. *Mert büszkeség volt 25—30 éve gőzmozdonyon is masinisztának lenni. A gőzgépet már csak azért is becsülöm, mert szerintem mindig a vasút jelképe marad.* A Diesel persze egészen más! Korszerű gép. Megtalálja a számítását az, aki Diesel-mozdonyvezetőként a vasúthoz kerül. Nekem elhiheti. *A fiamat is vasutassá neveltem. Ő folytatja a hivatásomat és talán a gépemet is átveszi.* Jelenleg mozdonyvezető gyakornok.

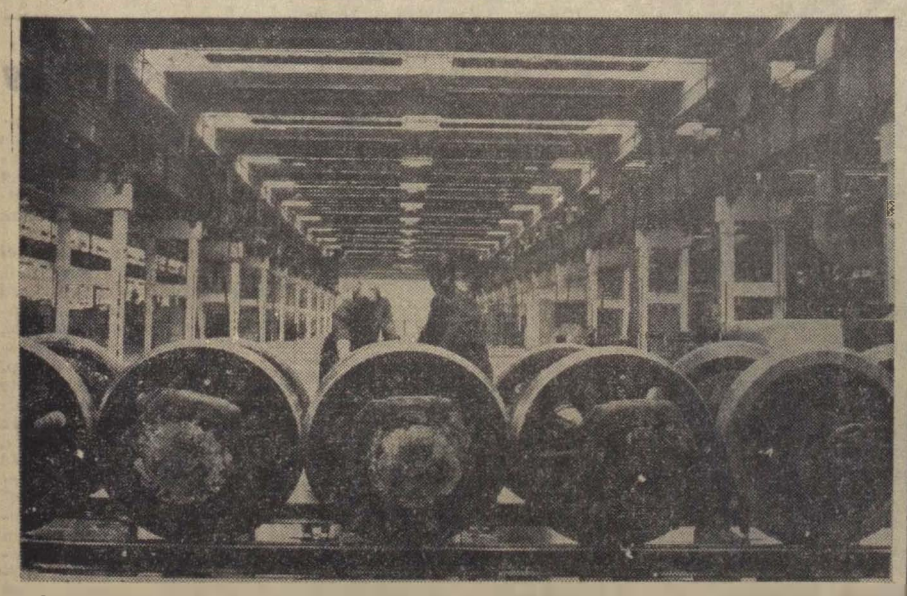
Ismét a szakszervezeti munkára terelődik a beszélgetés:

— *Mindig szerettem az emberekért dolgozni. Ez hozzátartozik az életemhez. Titkárnak 1970-ben választottak meg és csinálom, amíg bíznak bennem.*

Miért ne bíznának? Minden hétfőn ott van az üzemi „négyszög" ülésein, ahol a gazdasági vezetés. a párttitkár és a KISZ-titkár társaságában megvitatják, hogy mit tehetnek az emberekért. a jobb munkakörülményekért Szabad idejében is gyakran sürgölődik a vontatási főnökségen.

Sipos Antal példaképe lehet a fiatal mozdonyvezetőknek. Illik rá a megállapítás: — *a munka szerelmese!*

Köhidi László



Az Északi Járműjavító új fődarabjavító üzemét a vasutasnapi ünnepségek keretében adták át rendeltetésének. Azóta a hatalmas, tágas csarnokban tervszerűen folyik a munka
(Laczkó Ildikó felvétele)

FELTÁRT TARTALÉK, NÖVEKVŐ KAPACITÁS

Rakodás vasárnap

Tapolca vasúti csomópont fontos szerepet tölt be az árués a személyszállításban. Innen irányítják három elágazó vonal, és a térséghez csatolt állomások forgalmát is. A vonalfőnökség ötven állomás, megállórakodóhely és megállóhely munkáját koordinálja.

A vonalfőnökség irányítása alatt álló állomások árufuvarozási tervüket 101,4 százalékra teljesítették, ami több mint egymillió tonna árut jelent. Bár az első negyedévi eredmények jobbak voltak, mégsem lehetnek elégedetlenek, mert a tavaszi „előszállítás" többleteredménye pótolja a mostani kocsihiányos napok okozta lemaradást.

Körmendi Lajos vonalfőnök tájékoztatása szerint — a kongresszusi munkaverseny keretében — szeretnék tizenhét százalékkal növelni a kocsikihasználást. Elmondotta azt is, hogy *Uzsabánya, Polgárdi, a tapolcai medence és a térség állomásai hárommillió tonna áruval járulnak hozzá a vasútigazgatóság tervteljesítéséhez.*

Így gazdaságos

A berakott áruk többsége bazalt. A vasúti kocsik ezeit rakják meg folyamatosan ezzel az anyaggal, ezért munkájuk egyik leglényegesebb részét a gazdaságos kocsikihasználás képezi. A korábbi 25,3 tonnával szemben átlagosan minden kocsit 29,6 tonnával terhelik meg. Az így nyert megtakarítás kocsinként 4,35 tonna.

Eredményeiket egy másik példával is illusztrálhatjuk. A vasárnapokra előirányzott berakási tervüket 146,8 százalékra teljesítették, vagyis vasárnap 34 ezer tonnával többet raktak be a tervezettnél. *Tapolcán és környékén a vasárnapot használják fel a kapacitások jobb kihasználására.* Ennek érdekében a fuvaroztatókat is sikerült megnyerni.

Nem vártak utasításra

— *Uzsabányán havonta szállítási értekezletet tartunk* — mondotta Körmendi Lajos vonalfőnök. — *Itt az építőipari, az útépítő- és a bányavállalatok egyeztetik terveiket a vasúttal. Ez a közös együttműködés nagyon eredményes. A napi fuvarigényt fordaszerelvényekkel, pőrekocsikból alakított „oldalfalas pőrék"-kel igyekszünk kielégíteni. A jó szervezés következtében a vállalati érdek találkozik a vasúti érdekkel.*

Nagyobb erőfeszítéseket, több munkát követel a nyári utasforgalom is. Erre már a nyaralási szezon előtt alaposan felkészültek. A hét végén különösen nagy az utasáramlás a Balatonra. A tapolcai vasutasok már az érkező vonatok kihasználását is figyelik. Az induló vonatok erősítését ezekkel a megfigyelésekkel alapozzák meg. *Balatonalmádi, Alsóörs, Balatonfüred* és a többi állomás is így járul hozzá, hogy a 15—16 tartalék kocsi a leginkább igénybe vett vonatokba kerüljön.

Egy emberként...

A Balaton északi és déli partjának állomásvezetői *nem vártak külön utasításra,* hogy összehangolják munkájukat Balatonfüreden találkoztak, és megbeszélték, hogyan segíthetnének egymásnak. Balatonalmádi, Alsóörs, *Siófok, Fonyód, Révfülöp, Bélatelep* nem egyszerűen csak északi és déli parti állomások, hanem a balatoni személyszállítás bázisai is.

Tapolcán — a legtikkasztóbb nyári hőségben is — egy emberként fáradoznak azon a vasutasok, hogy az utasok elégedettek legyenek. Közöttük van *Tóth Ernő* tolatásvezető, aki 34 évi eredményes munkájáért nemrég kapta meg a Munka Érdemrend ezüst fokozatát. A kocsirendező szakasz többi tagjai is — *Ágh Gyula. Belencsák János, Kustos Aurél* — vasuta szerető régi dolgozók, csakúgy, mint *Hantos Gyula* személyszállítási vezető, akinek a feladatai közé tartozik többek között a fővizsgák lejárati idejének ellenőrzése, a kocsitisztítás irányítása, a szerelvényfordulók észbentartása, illetve az erősítésre szánt kocsik vonatba soroztatása.

Tapolcán a vasutasok jól szervezett munkáját nemcsak a *Kiváló Csomópont* cím és egyéb elismerő oklevelek bizonyítják, hanem az embert becsülő gondoskodás, az erkölcsi-anyagi elismerések is.

V. Szabó Béla

Snóblizók, zsebesek, markecolók

Vadászterületük a vasút

BESZÉLGETÉS DR. DOBOS JÁNOS RENDŐR ŐRNAGGYAL

A rendőrség az utóbbi időben több nyszabású razziát tartott a budapesti pályaudvarokon, illetve a hét végi munkásvonatokon. Az egyik ilyen ellenőrzés alkalmával dr. Dobos János rendőr őrnagy, a BM bűnügyi osztályának vezetője meghívta a Televízió, valamint a sajtó munkatársait a Nyugati pályaudvarra és ismertette az akció célját, a vasúti bűnözés speciális módszereit, az ellenük tett megelőző intézkedéseket. Az emlitett razzián részt vettek vasútőrök, vizsgáló főkalauzok is. Dr. Dobos János, a televízió Kék fény műsorának népszerű bűnügyi szakértője kérdéseinkre is szívesen válaszolt.



Dr. Dobos János r.-őrnagy

KÖNNYŰ PRÉDA AZ ITTAS EMBER

A beszélgetés mindjárt a vasúti bűnözés tipikus módszereire terelődött.

— *Közismert tény* — mondta a rendőrőrnagy —, *hogy a bűnözők, elsősorban a zsebmetszők és egyéb tolvajok, zsúfolt helyeken választják ki, majd lopják meg áldozatukat. Erre jellegüknél fogva mindig kiválónak igérkeznek a nyüzsgő vasútállomások. Ez egyáltalán nem újkeletű: amióta a vasút létezik, ez így van. Mindezt még az is tetézi, hogy a pályaudvarok köré kocsmák, vendéglők, piacok, települnek. Az átutazók többnyire ezeket a helyeket keresik fel. Így a bűnözők könnyen szemmel tartják áldozataikat, akiknél megfelelő értéket sejtenek... Régebben „bolond vidékinek" becézték tolvajnyelven a kiszemelt áldozatot. Az utóbbi időben mind jobban eltünik a különbség a vidéki és a pesti ember között. A könnyű prédák inkább az ittas, a lerészegedett emberek. Legyen az akár vidéki, akár pesti.*

— A tolvajok tehát a részeg utasokat környékezik meg?

— *Elsősorban őket, de nem kizárólag. Sajnos, a bűnözők is alkalmazkodnak a változó körülményekhez, vagyis különböző „szakterületre" specializálják magukat. Itt vannak például a csomagmegőrző automaták. Vannak bűnözők, akik kettőt-hármat lezárnak belőlük, és a kulcsokról másolatot készítenek... azután időnként megnézik, hogy van-e a fiókokban valami... A tolvajok egy része a Nyirségbe menő munkásvonatokon próbál szerencsét. A most lezajlott razzia is főleg ezek ellen irányult.*

— Milyen bűncselekmények fordulnak elő ezeken a vonatokon?

— *Azok a zsebesek és házárdjátékosok, akik a vasútra specializálták magukat, tudják, melyik héten van fizetésnap. Azzal is tisztában vannak sajnos, hogy az ezeken a vonatokon utazó vidéki munkások nem mindegyike tud ellenállni az ital csábításának. És, ha egy gyakorlott zsebes a közelébe férkőzik valamelyik részeg embernek, a többi már csak „rutinmunka".*

AKIK HOROGRA AKADTAK

A hazárdírozók ugyancsak a részegekhez csatlakoznak. Általában a snóblival (eldugós játékkal) lépnek fel. Sokféle trükköt alkalmazva, ők — szinte természetes — *sohasem vesztenek.* Ezzel kapcsolatban nem árt ismertetni az erre vonatkozó hatósági szabályokat. Számtalan példa volt már rá, hogy naiv emberek leálltak kártyázni, vagy snóblizni ilyen minden hájjal megkent munkakerülőkkel. A vége az lett, hogy a pénzüket elnyerték. Akkor a vesztes — aki egyébként legtöbbször becsületesen dolgozó ember —, ha módjában állt, a hatóságot, (a rendőrt) hívta segítségül, mert félt a családi botránytól. Ha a rendőr megállapítja, hogy tiltott szerencsejátékot űztek, *a játékban lefoglalt pénzt a hatóságnak el kell koboznia. A vesztes így továbbra is vesztes marad...*

— Egy-egy vasúti razziara milyen létszámú erőket szoktak összevonni, és mit eredményeznek általában ezek az akciók?

—*A mosani ellenőrzésen 120 rendőr és nyomozó, valamint 10 vizsgáló főkalauz vett részt. Ez alkalommal mintegy 3000 embert igazoltattunk. Közülük 150 ellen kellett szabálysértési eljárást indítanunk, továbbá 100 fiatalkorúnál megelőző intézkedést tettünk. És mint ilyen esetben lenni szokott, most is horogra került három körözött bűnöző, és ugyancsak három személyt őrizetbe vettünk.*

A 156-IK PARAGRAFUS

— Hogyan oszlik meg az arány „a civil életben" és a vasúton történő bűncselekmények között?

—*A országban évenként általában 120 ezer bűncselekményt követnek el. Ebből 30 ezerre tehető a lopások száma. Ennek 2—3 százalékát a vasúton követik el. Tíz évvel ezelőtt négyszer ennyi vasúti bűncselekmény történt.*

— Ez a javulás örvendetes, de mint a példák is figyelmeztetnek, van még tennivaló. Hogyan segíthetnék a vasutasok még jobban a rendőrség bűnüldöző munkáját?

— *Ezzel kapcsolatban csak azt tudom tanácsolni* — amit egyébként már többször is elmondtunk a vasutas dolgozóknak, de talán nem árt megismételni —, *hogy a gyanús utasokat, az állomáson ténfergőket tartsák szemmel, és amenyiben szabályellenes cselekedetet vesznek észre, azonnal jelentsék a rendőrségnek.*

— De mi van akkor, ha például bűnözők, vagy garázda elemek, szembeszegülnek a a vonaton szolgálatát teljesítő vasutassal? Sajnos többször előfordult már ilyen eset is.

— *A Btk. 156. §-a kimondja, hogy a tömegközlekedési járműveken szolgálatot teljesítő dolgozók adott esetben hatósági közegnek tekinthetők. Ez azonban természetesen még nem nyújt védelmet, annál is inkább, mert nem minden ember* — köztük nem minden vasutas — *ismeri az alapvető jogszabályokat. Mindenekelőtt azt javasoljuk a szolgálatát teljesítő minden vasutasnak: ha olyan rendellenességet észlel a vonaton, amely már kihágásnak, vagy bűnténynek számít, de ugyanakkor azt is látja, hogy az elkövetők veszélyes emberek, legyen óvatos és leleményes. Hívja segítségül a vele együttérző utasokat, vagy dobjon le levelet a legközelebbi állomás forgalmistájának, ha ott nem áll meg a vonat. Ami az említett jogszabályt illeti, a MÁV talán ezzel kapcsolatban nagyobb propagandát fejthetne ki.*

(A vonatokon, az állomásokon elhelyezett hirdetményeken, falragaszokon, vagy más egyéb módon például ismertetni lehetne az utasokkal a szolgálatot teljesítő vasutas jogait, kötelességeit.)

BÁTOR VASUTASOK

— Melyik vasúti szakszolgálat dolgozói segíthetnek önöknek a leghatásosabban?

— *Tulajdonképpen valamennyien, de talán a személyvonatokon utazók több mindent látnak, tapasztalnak, különösen a kalauzok és ellenőrök. Az utasleadási lapok alapján bebizonyosodott, hogy akik többször blicceltek, vagy hamis jeggyel utaztak, azok egyharmada priuszos. Ennek a megállapításnak alapján rendszeresen ellenőrizzük a jegy nélkül utazók listáját.*

Dr. Dobos János rendőrőrnagy elégedetten nyilatkozott a vasutasok segítségéről. Valójában hosszan lehetne sorolni azoknak a vasutasoknak a névsorát, akik bátran, kockáztatva saját testi épségüket is, szembeszálltak és leleplezték a vasút területén garázdálkodó bűnözőket.

Kólcai Istvánnak és *Földrárszki Mihálynak*, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozóinak nevét például az egész ország megismerte. Ők 1973 januárjában *a Nyugatiba érkezett kisújszállási vonaton ártalmatlanná tettek egy rablótámadót.* Ugyancsak bátor helytállásról tanúskodik *Gali József* vasútőr és *Péter József* kocsirendező tette is: *a Déli pályaudvaron észrevették, hogy valaki ácskapoccsal feszegeti az Utasellátó mozgóbüfé kocsiját. A tettest elfogták, s a rendőrségnek átadták...*

— A rendőrség természetesen tovább folytatja a razziákat a vasút területén, ezután is kiválasztva az erre alkalmas időpontokat és helyeket?

— *Igen! Ezt kívánják tőlünk a becsületes állampolgárok. És elhez a munkához továbbra is igényeljük a vasutas dolgozók ilyen irányú segítségét* — fejezte be a beszélgetést dr Dobos János rendőrőrnagy.

Séra Sándor



Vasutas önkéntes rendőrök eligazítása

(Csattos Pál felvétele)

MIT ÍRNAK RÓLUNK?

Tsz-pályaudvar — Dédi a mozdonyon — Vasutas tanácstag András a múzeumban

Vasutasok példaadó szolgálatáról, helytállásáról szolnak az itt következő írások, amelyeket a megyei újságok MÁV-ról készült híradásaiból válogattunk.

Tolna megyei Népújság

„Azoknak a vállalatoknak a háza táján, amelyek kocsiálláspénz címén olykor igen tetemes összegeket fizetnek ki, nem ritkán hallható, hogy „ebből lesz a vasutasok prémiuma". Nos, ennek a maliciózus állításnak a valósághoz semmi köze. A kocsiálláspénzt nem a MÁV kapja, hanem a Központi Szállítási Tanács kezeli. Azok között a mezőgazdasági nagyüzemek és ipari vállalatok között osztja szét, amelyek — saját érdekeiket szem előtt tartva — készek részt vállalni a vasúti szállítás gondjainak eloszlatásából. *Ilyen nagyüzem a bátaszéki Búzakalász Tsz. A szövetkezet 15 millió forint költséggel épülő vasúti rakodó- és tárolótelepét a nagyközségben tszpályaudvarként emlegetik.* Már állnak a háromezer négyzetméteres fedett raktár vasvázas oszlopai, helyén az iparvágány. Aligha téved, aki feltételezi, hogy *ennek a létesítménynek nemcsak a Búzakalász Tsz, de más, környékbeli tsz-ek is hasznát veszik majd.*"

Dél-Magyarország

A MÁV Szegedi Igazgatósága osztószertárfőnökségének szocialista brigádját mutatta be a lap. A hattagú brigád látja el a szegedi igazgatóság egész területének dolgozóit egyenruhával. A brigád egyik tagjáról, *Hanyi Tibornéról* így írnak:

„A számadó. Nem juhász — jegyzi meg nevetve —, hanem a csapat kapitánya. Feladatom az egyenruha-igénylések összesítése, a készletgazdálkodás, a csoport munkájának irányítása.

Energikus, vígkedélyű, vékony asszony, vállain a raktározás gondja, az anyagi és erkölcsi felelősség a csoportban dolgozó emberek tevékenységéért. *A MÁV-hoz 16 éve jött, a kitüntetett brigád egyik alapító tagja.* Egy tizenkét éves fia van, a férje nem vasutas, de az ő családjában a dédnagyapától kezdve mindenki a MÁV-nál dolgozott. Van egy fényképe, amelyen a dédi keménykalapban, fehér kesztyűben látható egy özönvíz előtti mozdony „fedélzetén".

Jól érzi itt magát. *A szakszervezeti bizottság termelési felelőse*, részt vesz a munkaverseny célkitűzéseinek összeállításában, az év végi értékelésben, ismeri a különböző versenyformákat, szívesen számol be társainak az eredményekről. Összekötő kapocs a brigád és a nagyobb közösség között."

Kisalföld

Kiss István pannonhalmi állomásfőnökről közölt szép portrét a megyei lap, aki a nehéz szolgálat mellett fontos közéleti funkciót is betölt: *a megyei tanács tagja.* Tizenhét évvel ezelőtt kapott bizalmat választóitól.

„Az első naptól kezdve — írja a lap — lelkes, lelkiismeretes és szolgálatkész szóvivője választói kérésének; Pannonhalmán, Győrságon, Töltéstaván, Ravazdon és Écsen.

— A lakásom Pannonhalmán van, mert a hivatali kötelesség ezt parancsolja, de *minden község édesgyermekem* — mondja, majd jogos büszkeséggel újságolja:

— Azt hiszem, elégedettek a lakók. Csak egy példát. Győrság és Töltéstava egyesült. Úgy tűnt, hogy a megalakult közös községi tanács a lakosság egy másik tanácstag társam gondozásába kerül... Egy napon levelet hoz a postás. Felbontom. A győrságiak írták: „... *arra kérjük Kiss István elvtárst, hogy továbbra is képviselje ügyeinket a megyei tanácsban...*" *Erre vonatkozóan határozatot is hoztunk. Azt megküldtük a megyei tanácsnak, a járási hivatalnak... Tisztelettel: a választók...*" Temérdek a dolgom. Pártmegbizatások, társadalmi megbizatások, a Hazafias Népfront, a tanácstagság, a fiatalok is elvárják, hogy minden rendezvényükön ott legyek, mégis... Lehet visszautasítani a kedves ragaszkodást? Dehogy lehet. *Ha a választók ragaszkodnak hozzám, nekem kétszeresen kötelességem a ragaszkodás. Így van rendjén.*"

Vas Népe

A szombathelyi járműjavító KISZ-fiataljai a kiöregedett D. Mot. 953 számú motorkocsi felújítását végezték el társadalmi munkában, a *nagycenki Széchenyi Múzeumvasut részére.* Az érdekes terv további részleteiről számol be a megyei újság:

„Széchenyinek, az első magyar közlekedésügyi miniszternek a kastélya közelében, amely ma emlékmúzeum, 1972-ben épült fel a Déli Vasút szabványai alapján az állomásépület. *Az autóbusszal, autóval érkezők itt szállhatnak fel a keskenyvágányú szerelvényre.* A 394 023 és a 394 054 számú mozdonyok voltak a vasút első vontatójárművei.

A gólyafészkes kéménnyel épült „András" nevű mozdony, az úttörővasutasok kedvence eredetileg a balinkai szénbányában szolgált.

A most elkészült gőzmozdonynak különleges feladata is lesz: azok, akik erre vállalkoznak — természetesen csekély díj ellenében — vezethetik is a mozdonyt! Erről a múzeumvasút díszes oklevelet állít ki minden alkalommal a vállalkozó szellemű amatőr mozdonyvezetőnek."

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

Háztartási tüzelőanyag kiszolgáltatása

az augusztus 31-ig vásárolt tüzelőjegyekre

A tüzelőanyagokkal való helyes és takarékos gazdálkodás, továbbá a hazai energiaforrások fokozott kiaknázása megkövetelte a tüzelőanyagok fogyasztói árának 1974. szeptember 1-től történő felemelését. A kormány rendelete értelmében a szén és brikett ára átlagosan 16. a kokszé 24, a tüzifáé pedig 18 százalékkal emelkedik.

A rendelet azonban lehetővé teszi, hogy *a lakosság a szilárd tüzelőanyagra 1974. szeptember 1. előtt felvett megrendeléseit a kereskedelem régi áron teljesítse, még akkor is, ha a kiszállítás eddig az időpontig nem történik meg.*

A Vezérigazgatóság a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben a kormányrendelet végrehajtását a vasút területén úgy szabályozta, hogy a MÁV-nak a saját hatáskörű háztartási tüzelőanyag-ellátásra rendelkezésére álló mennyiségből szeptember 1. után *régi áron 1 dolgozó, illetve nyugdíjas részére legfeljebb 1500 forint értékű tüzelőjegyre szolgáltat ki tüzelőanyagot.* (Az erre vonatkozó rendelet a MÁV 1974. évi 31. sz. Hivatalos Lapjában, 109 681/1974. sz. alatt jelent meg.)

Ezzel a szabályozással elejét vesszük a spekulációnak, ugyanakkor *a jogos igényeket kielégítjük.*

Az augusztus 31-ig váltott tüzelőjegyekre az igényeket a kiszolgáltató helyeken legkésőbb szeptember 3-ig *elő kell jegyeztetni.* Ugyanezen határidő vonatkozik a Budapesten házhozszállítást igénylőkre is. Szeptemben 3-ig kell előjegyeztetni azon részletfizetéses tüzelőjegyeket is, amelyeket az igényjogosultak — valamilyen oknál fogva — augusztus 31-ig nem váltottak ki.

Az elmúlt évek tapasztalatai szerint a tavaszi-nyári hónapok érdektelensége után az őszi hónapokban mindig megnövekedett a háztartási tüzelőanyag iránti kereslet. A tüzelőanyag áremelkedése miatt most fokozottabb igényekkel számolunk. A MÁV Anyagellátási Igazgatóság ezért erőfeszítéseket tesz a szükségletek zavartalan kielégítésére, azonban az egyes szénfajtákból rendelkezésre álló mennyiségnél várhatóan nagyobb igények jelentkeznek. Az igénybejelentést ezért a tüzelőanyagfajtára kikötni nem lehet, vagyis *a kiszolgáltató helyek az igényeket a rendelkezésükre álló minőségnek megfelelően elégítik ki.*

A korlátozott gépkocsi-kapacitás miatt a budapesti házhozszállításnál *a kiszállítások elhúzódására is számítani kell.* A TÜZÉP Vállalatokkal és szövetkezti telepekkel *a MÁV-tüzelőjegyek beváltására kötött szerződések változatlanul érvényben vannak.*

A szeptember elseje után vásárolt tüzelőjegyek új áron történő beváltására korlátozás nincsen. Az új tüzelőanyagárakat a MÁV Hivatalos Lapjában is közzéteszik, és azokat a kiszolgáló helyek hirdetmény útján is a dolgozók, illetve a nyugdíjasok tudomására hozzák.

Károly István

Véradó-ünnepség

Az Országos Vérellátó Szolgálat és a véradómozgalom megalakulásának 25. évfordulója alkalmából ünnepséget tartottak a debreceni járműjavító művelődési házának színháztermében.

A megjelenteket *Korponai* Lajos országgyűlési képviselő, a járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte, majd *Sorbán Lászlóné*, a helyi vöröskeresztes szervezet titkára mondott ünnepi beszédet. Elismerését fejezte ki az üzem szocialista brigádjainak, akik mindig az elsők között jelentkeztek véradásra. 1973-ban például 497-en 152 liter vért adtak térítésmentesen, a *„Vért Vietnámnak!"* mozgalomban pedig 78 dolgozó vett részt. Az ünnepségen a többszörös véradóknak átadták a jutalmakat és a *„Kiváló Véradó"* jelvény két arany, nyolc ezüst és huszonegy bronz fokozatát.

Konténervonatok a transzszibériai fővonalon

A *Szovjetunió Közlekedési Minisztériuma* jóváhagyta a távol-keleti Asztafajev-foktól Bresztig és Csapig közlekedő, konténer irányvonatok menetrendjét. Ezzel befejeződött a transzszibériai vonalon bonyolított konténeres tranzitszállítás rendszerének kiépítése.

Ezen a nagy fontosságú fővonalon Japánból is szállítanak különböző áru Nyugat-Európába. Hogy ez gazdaságilag mennyire indokolt, megállapítható a következő számokból: *Jokohamából Rotterdamig a Panama-csatorna érintésével 23 200, Afrika körül pedig 27 000 kilométer a tengeri út. Szibérián keresztül, vasúton csak 13 870 kilométer.* Az ilyen együttműködés kölcsönösen előnyös. A japán fél számára a szállítási költségek jelentős mértékű csökkentését, míg a Szovjetunió számára bevételi forrást jelent, ugyanis a Szovjetunióban a szállítási szolgáltatás mind jelentősebb exporttétel.

INNEN—ONNAN

AZ EGYIPTOMI ARAB KÖZTÁRSASÁGBAN 1971—75 között 200 millió font sterlinget irányoztak elő a vasutak fejlesztésére. Mindenekelőtt növelik a Diesel-mozdony parkot, 800 személy- és 5000 teherkocsit vásárolnak. Előirányozták 1250 km hosszú pálya korszerűsítését és két szakaszon központi forgalmi vezérlő és távközlő berendezést építenek.

TANZÁNIÁBAN 1776 km hosszú vasútvonal épül, mely *Dar es Salaam* kikötőjét, a Zambiában fekvő *Kapiri Ubozsi* várossal köti össze. A vonalon 100 kilométer/óra sebességgel közlekedhetnek majd a vonatok. A talpfák vasbetonból készültek, egy Dar es Salaam közelében épített gyárban.

A Hivatalos Lapból

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

A 29. számból: 103 351/1974. Az utazási kedvezmény kiterjesztése a Magyar Államvasutakkal társadalmi ösztöndíjszerződést kötött egyetemi (főiskolai) hallgatók és szakmunkástanulók családtagjaira.

A 31. számból: 109 681 1974. Az 1974. augusztus 31-ig vásárolt háztartási tüzelőjegyre történő kiszolgáltatás szabályozása.

Tájékoztatás a Budapesti Műszaki Egyetemen 1975 februárjában induló szakmérnöki szakokról, azok oktatási célkitűzéseiről és a jelentkezéssel kapcsolatos tudnivalókról.

KOMSZOMOL VÉDNÖKSÉGGEL

Új vasútvonal épül a Szovjetunióban, Szibéria távol-keleti vidékén

A *Komszomol Központi Bizottsága* országos jelentőségű komszomolista rohamépítkezéssé nyilvánította a *Bajkál-Amúr* vasútvonal építését. A komszomolisták első csoportja már meg is érkezett az építkezésre.

A Bajkál—Amúr vasútvonal az egyik legnagyobb szabású építkezés a Szovjetunióban. Uszty-Kuttól az Amur menti *Komszomolszkig csaknem 3200 kilométer a távolság.* Ez több mint kétszer akkora, mint a turkesztán—szibériai és a pocsorai vasútvonalak hossza, amelyeket a szovjet hatalom évei alatt építettek a gyéren lakott vidékeken.



Vasútépítő szovjet fiatalok

Az új vasútvonalon a legkorszerűbb gépek dolgoznak, a munkálatokat központi diszpécserszolgálat irányítja. Az épülő vonal rendkívül nehéz terepen, az örök fagy birodalmán vezet keresztül. Hét hegygerinc, tizenhat nagy folyam, számos folyó és szakadék keresztezi útját. Több alagutat, száznál több hidat és viaduktot kell építeni, amelyek közül jó néhány technikai paramétereit tekintve, páratlan lesz a maga nemében.

„A kimerithetetlen gazdagságú Szibéria, hatalmas területét keresztülszelő vasútvonal építése — mondotta *Leonyid Brezsnyev*, a Komszomol XVII. kongresszusán —, megnyitja az utat egy új, hatalmas ipari körzet létrehozásához: *a vasútvonal mentén új ipari vállalatok, bányák és városok létesülnek, s természetesen új földeket vonnak mezőgazdasági művelés alá.*"

A Bajkál—Amúr vasútvonal építését néhány évvel ezelőtt határozták el, amikor elkészítették a kelet-szibériai és távol-keleti termelő erők intenzív fejlesztésének távlati tervét, s amikor bővülni kezdett a csendes-óceáni országokkal folytatott külkereskedelem.

Köztudott, hogy a Távol-Kelet, a hozzá tartozó hatalmas területű Jakutfölddel, és a Bajkálon túli területtel a Szovjetunió egyik legnagyobb gazdasági körzete. Az ország területének csaknem 30 százalékát foglalja el. Mérhetetlen természeti erőforrásokkal rendelkezik, számos közülük országos jelentőségű. Ez a körzet adja az országosan kifogott halmennyiség, az elejtett bálnák és más tengeri állatok és termékek több mint egyharmadát. Távol-Kelet déli kikötői, a Csendes-óceán kapui, ahonnan tengeri utak vezetnek az Ohotszki-tenger partvidékére, Csukotkára, Kamcsatkára, valamint a távoli külföldi országokba.

A körzet gazdasági továbbfejlesztése megkívánja, hogy új vasútvonalat építsenek: ilyen módon pedig új ipari komplexumok létesülhetnek e területen.

Az épülő vasútvonal környékén már számos iparvállalat üzemel. Folyik a kőszénbányászat és az erdőkitermelés. 1975-ben már áramot ad a zéjai vízierőmű, amelynek körzetében az iparvállalatok egész komplexuma van születőben. *A Bajkál—Amúr vasútvonal mentén fekvő, több mint 200 ezer lakosú Amúr menti Komszomolszk hatalmas iparközpont.* A környék gazdasági fejlesztése tehát már megkezdődött, a terület lehetőségei azonban még távolról sincsenek kiaknázva.

A Bajkáltól északra fekvő vidéken *színesfém-lelőhelyeket tártak fel.* Ezek érctartaléka akkora, hogy bázisán felépülhet egy ércbányaipari vállalat. Az udokáni rézbánya a Szovjetunió egyik legnagyobb rézlelőhelye. *Igen nagy jövő előtt állnak más színes- és ritkafémlelőhelyek is.* Szintén a vasútvonal mentén fekszik egy nagy kokszolható szénlelőhely és egy igen kiváló minőségű vasérclelőhely. E hasznos ásványi kincsek feldolgozására felépülhet egy nagy kohóipari központ. Ezen a vidéken található azbeszt, molibdén, ón, arany, valamint építőipari nyersanyag. A hatalmas fenyveserdők nagyszerű nyersanyagot szolgáltatnak a cellulóz-papíripar számára.

A *Léna* felső és középső folyásánál, a *Vityim*, *Olekma*, *Szelemdzser* és *Burej* folyókon fel lehet építeni néhány nagy vízierőművet.

A Bajkál—Amúr vasútvonal környékének geológiai szerkezete lehetővé teszi, hogy a jövőben újabb természeti kincseket tárjanak fel. A vasútvonal megépítésével sokoldalú fejlődésnek indul a Bajkál tó és a Csendes-óceán közötti hatalmas terület. Építésén valamennyi szovjet szövetségi köztársaság fiataljai részt vesznek.

Vlagyimir Andrejev (APN)

Egyhónapos turnusokban

Nyugdíjasok időszakos szociális gondozása

A szakszervezet elnöksége 1974. július 9-i ülésén a nehéz anyagi körülmények között élő nyugdíjasok megsegítése érdekében határozatot hozott a 1/2 százalékos ÖTA és a jóléti alap szociális keretéből létrehozandó időszakos szociális gondozó létesítésére.

Az új szociális gondoskodás keretében mindazok a nyugdíjasok, özvegyi nyugdíjasok, akiknek szociális körülményei indokolttá teszik. *1 hónapra beutalást kaphatnak a szombathelyi igazgatóság vonyarcvashegyi — Balaton melletti — üdülőjébe.* Házastársak — férj, feleség — együtt utalhatók be. A beutaltak részére orvosi ellátást is biztosítanak.

A beutalások október 1-től április 30-ig, 1 hónapos turnusokban, teljesen ingyenesen, a beérkezett igények sorrendjében, a szociális rászorultság figyelembevételével, folyamatosan történnek. A szociális gondoskodásnak ez az új formája az arra rászorultaknak lényeges segítséget jelent, mivel ez idő alatt — az ingyenes elhelyezéstől függetlenül — nyugdíjukat megkapják.

A beutalók elosztása a területi bizottságok hatáskörébe tartozik. Azoknak a nyugdíjasoknak tehát, akik ezt a lehetőséget igénybe kívánják venni, *igényüket a nyugdíjas csoportok (szakszervezeti bizottságok) útján, a lakhely szerint illetékes területi bizottsághoz kell bejelenteniük.*

Rajtuk is sok múlik

A szajoli villamos vonalfelügyelőség négy szocialista brigádjának jó munkája is hozzájárult ahhoz, hogy a szolnoki vasúti csomópont 1973. évi eredményei alapján elnyerte a *Kiváló csomópont* kitüntetést — állapították meg a vonalfelügyelőség Kandó Kálmán szocialista brigádja által július 17-én rendezett ankét résztvevői, köztük a budapesti, illetve a debreceni és a szegedi vasútigazgatóság képviselői.

A vonalfelügyelőség négy szocialista brigádja ezen az anketon újabb felajánlásokat tett a XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére.

Szép Ferenc

Tapolca, Petőfi-liget

A vasutasok és a Közületi Szolgáltató Üzem dolgozóinak nagyarányú társadalmi munkája következtében *megszépült Tapolcán a Petőfi-liget.* A városba érkező utasokat egészen más, üdébb kép fogadja, mint régen.

A társadalmi munkások kiirtották az elszáradt, csenevész bokrokat, fákat, s újakat, nemes fajtákat telepítettek. Jó minőségű termőföldet is hordtak, majd beültették virággal, díszcserjével. A hiányos pázsitot kiegészítették, a sétányokat kaviccsal szórták fel.

Az állomás felőli bejáratnál zöld alapon sötétvörös növénybetűkből ez olvasható ki: Üdvözöljük Tapolcán.

Bognár Károly

MÁV

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.

A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségi, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés kezelőnek,
vonatfékezőnek,
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.

Szolidaritási akciók

A chilei katonai terror ellen

A chilei katonai junta folytatja véres terrorját Chile demokratái és hazafiai ellen. Újabb tömeges terrorintézkedéseket hoz az emberi jogok semmibe vételével.

E súlyos helyzetben a szállítási dolgozók nemzetközi szakmai szövetségének titkársága igen nagyra értékeli azokat a konkrét szolidaritási akciókat, amelyeket a szállítási dolgozók szakszervezetei a chilei nép iránt számos országban indítottak. A helyzet megköveteli, hogy ezen szolidaritási akciókat koordinálják mind országos, mind nemzetközi szinten.

A titkárság felhívja az összes szállítási dolgozót és azok szervezeteit az egész világon: tegyenek meg minden tőlük telhetőt a koordinált és egységes tömeges szolidaritási akciók érdekében, beleértve a junta hajóinak és repülőgépeinek bojkottját, valamint azt, hogy megtagadják a junta részére küldött fegyverek be- és kirakását stb.

A titkárság felhívja az összes többi nemzetközi szervezetet, hogy nemzetközi szinten összehangolt szolidaritási akcióval támogassák ezt a mozgalmat.

Debkumar Ganguli főtitkár

Csattanó pofonok...

HOZZÁSZÓLÁSOK EGY ÚJSÁGCIKKHEZ

DÖBBENTEN olvastam a *Magyar Vasutas* augusztus 1-i számában, hogy *Aszód* állomáson a kötelességét teljesítő kalauzt egy fiatalember arcul ütötte.

Sajnos más vonatkozásban is előfordulnak hasonló esetek. Elsősorban mégsem az a megdöbbentő, hogy előfordult, hanem az, hogy a példátlan gorombaságot a jelenlevő vasutasok — többek között a forgalmi szolgálattevő és az állomásfőnök — is elnézték, szabad futást engedtek a fenegyereknek. Tisztelet illeti viszont azt az idősebb utast, aki védelmébe vette a kalauzt és a vasutas egyenruhát.

De mit tettek a többiek...? Lehetetlen, hogy a jelenlevő vasutasok és utasok közül senki sem ismerte a garázdát. Tett-e az állomásvezetés segítségével, ismeretlen tettes ellen feljelentést a jegyvizsgáló? Megpróbálták-e felderíteni kilétét? Ezek mind válaszra várnak és minden bizonnyal érdeklik lapunk olvasóit.

Sajnos, nem egyedüli eset az aszódi! A közelmúltban a Nyugati pályaudvaron egy ittas férfi záróra után szeszt követelt a büfétől. Amikor a koros ügyeletes tisztviselő nyugtatni próbálta, az „elharapom a torkodat!" fenyegetéssel támadt rá. Hogy pofon nélkül megúszta, az csak annak volt köszönhető, hogy rendőr termett a színhelyen. Az ügy a bíróságra került...

Augusztus 4-én — a nyár legmelegebb vasárnapján — a Keleti pályaudvaron magyar, német, angol, lengyel, orosz nyelven peregtek a kérdésekre a válaszok. Egy fiatalabb utasnő, aki nem értette meg azonnal a felvilágosítást, két rövid szóval vett „elégtételt" a munkában fáradt vasutasnőn: „vén k..."

Itt sem akadt senki, aki a síró, sértett vasutas asszony segítségére lett volna.

(Gergely)

★

ENGEM IS megdöbbentett a *„Csattanó pofonok — és az egyenruha becsülete"* című cikkben leírt történet. Tapasztalatom szerint is előfordulnak még a vonatokon ehhez hasonló — kevésbé durva —, de *mindenképpen elítélendő események, amelyek többsége megakadályozható lenne a helyszínen tartózkodó vasutasok segítségével.* Néha azonban sokan csak közönyösen szemlélik a vasúti rendelkezéseket megsértő utasok magatartását, nem sietnek a kötelességét teljesítő vasutas segítségére. *Ezért ítélendő el Aszód állomásfőnökének és forgalmi szolgálattevőjének passzív viselkedése is.*

Természetesen ebből nem vonhatjuk le azt a következtetést, hogy ez a jellemző, hiszen *sok jó példáról is tudunk.* Ezt bizonyítja a következő eset is, amely augusztus 3-án a 822-es számú vonaton történt. Az egyik utas — jó keresetű diplomás férfi — négy és fél éves gyermekét menetjegy nélkül vitte magával. Én voltam szolgálatban, és udvarias kérésemre még a személyi igazolványát sem volt hajlandó átadni. Az utas Komárom állomáson szállt le, de sajnos rendőr nem volt a közelben. Ha *Angyal Miklós*, az állomás ügyeletes tisztje és több vasutas nem siet a segítségemre, a szabálysértő utas ismeretlenül eltűnik a tömegben.

Köszönet érte, hogy megvédték az egyenruha tekintélyét!

Szücs Ferenc vfk.

Hangverseny ebédidőben



A szovjet fiatalok zenekara

Kedves esemény zajlott le augusztus közepén a Landler Jenő járműjavítóban. A szakszervezeti központ vendégeként Magyarországon tartózkodott *brianszki vasutas kultúrház Expressz ifjúsági zenekara* hazautazása előtt előbb a ferencvárosi csomóponton, majd a Landler járműjavítóban hangversenyt adott az üzem dolgozóinak tiszteletére.

A zenekar tagjai nagy sikert arattak az ebédidőben rendezett hangversenyen, amelynek során közkedvelt zeneszámokat adtak elő. Emelte az esemény színvonalát, hogy az elhangzott művekkel a járműjavító egy-egy, a munkaversenyben élenjáró szocialista brigádját köszöntötték. Vállalkoztak arra is, hogy a hallgatóság kérésére eljátsszák a kívánt melódiákat.

A hangverseny befejezése után az együttes vezetője és karnagya meleg szavakkal mondott köszönetet az üzem dolgozóinak, vezetőinek a szívélyes vendéglátásért.

Szőnyi Lajos

Így látták a szakvezetők

A SZOT-torna harmadik helyén végzett a vasutas ifjúsági labdarúgó válogatott



A szolnoki döntőben harmadik helyen végzett vasutas válogatott és az együttes szakvezetői (Falus István felv.)

A labdarúgás kedvelőinek nagy tábora idén nyáron is láthatta a képernyőn — az eddigi hagyományokhoz híven — a SZOT nemzetközi ifjúsági tornája döntőjét, amelyen — mint ismeretes — az NDK ifjúsági válogatottja szerezte meg ismét az első helyet Ukrajna szakszervezeti válogatottja előtt. A négyes döntőbe került vasutas-válogatott méltán nyerte el a torna bronzérmét.

— Azt mondhatjuk, hogy a múlt év december 15-én kezdődött országos szervező munkának siker koronázta, hiszen a magyar együttesek sorából csak mi kerültünk a dobogóra — mondta kérdésünkre Simonyi Ferenc vezető edző, s a csapat másik mestere, Farkas József. — A most már hagyományos tornán két ízben bajnok, egyszer harmadik **és** egyszer negyedik lett együttesünk. Ez a dicséretes eredménysorozat indokolta, hogy a záróvacsorán csapatunk kapitánya átvehette *Árvai Istvántól*, a Szolnok megyei SZMT vezető titkárától azt a kristályserleget, amelyet az SZMT az eddigi tornákon legsikeresebben szerepelt magyar válogatottnak adományozott.

A két edző utalt arra, hogy a MÁV hat igazgatóságának területén végzett toborzás, amely során az 1956. augusztus 1. után született tehetséges fiatalokat gyűjtötték össze a szakvezetők, s a vasutasklubok illetékeseinek odaadó munkája nyomán, meghozta gyümölcsét. Ütőképes 18 tagú keret alakulhatott ki a nemzetközi torna küzdelemsorozatára. Annak ellenére, hogy most nem akadt olyan magával ragadó vezéregyéniség, mint az előző években, amikor a Szombathelyről az FTC-hez igazolt *Szabó Ferenc* a támadósorban, a miskolci *Rapcsák József* a kapuban bizonyította nagyszerű képességeit.

Farkas József tette hozzá, hogy most nem volt szerencsés a vasutasgárda a sorsolás szempontjából sem. Ukrajna szakszervezeti és Bulgária nemzeti válogatottjával került egy csoportba, a magyar ellenfelek közül pedig az ÉDOSZ válogatottjával sorsolták össze.

— De ilyen nehéz körülmények között is túlszárnyalhattuk volna a várakozást, a csoport második helyének elérését — folytatta. — Ukrajna válogatottja ellen 2:2-es eredményt ért el csapatunk, s ezen a találkozón — második félidei játéka alapján — a győzelmet is megérdemelte volna.

— Mik voltak az idei torna legfőbb tanulságai? — kérdeztük.

— Az ilyen sorozatmérkőzéseken az átlagosnál lényegesen nagyobb állóképességre, több erőre van szükség — hangzott a válasz. — Ennek megszerzése céljából a jövőben az eddiginél több közös edzést kell tartanunk, mert csak ez vezethet eredményre. Ha e tekintetben is előreléphünk, a jövő évi tornán még jobb eredményeket érhetünk el, annál is inkább, mert a kiválasztás országos szervezettsége megfelelő volt, s kialakult egy olyan gyakorlat, amely bizonyára sikeres lesz a jövőben is.

(maros)

Vasutas úszóbajnokság Miskolcon

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége megbízásából a *Miskolci Vasutas SC* rendezte a II. országos vasutas úszóbajnokságot. A bajnokság megrendezésére július 27—28-án *Miskolc-Tapolca* strandfürdőjének 50 méteres medencéjében, 7 versenypályán került sor.

A kétnapos versenyen 20 bajnoki és 4 kiegészítő versenyszámban 57 futamot rendeztek. Az 57 időfutamban a BVSC, a Miskolci VSC, a Debreceni VSC, a Székesfehérvári MÁV Előre és a Kaposvári Vasutas versenyzői 338 alkalommal álltak fel a rajtkőre. *A BVSC versenyzői 7, a miskolciak 1 alkalommal értek el új vasutas csúcseredményt.* A csúcseredmények hitelesíthetők voltak, mert idejüket 3 időmérő egyeztetése alapján a versenybíróság elfogadta.

A *Magyar Úszószövetség* szabályai szerint rendezett versenyen az öt vasutas egyesület közül a BVSC versenyzői szerezték a legtöbb győzelmet; 19 első, 8 második és 6 harmadik helyezéssel az első helyen végeztek. A Miskolci VSC úszói egy első, egy második és négy harmadik helyezést értek el. Egyformán 5—5 második és 3—3 harmadik helyezést szereztek a DVSC és a Kaposvári VSC úszói. A székesfehérváriaknak egy második és négy harmadik hely jutott.

Csak az elismerés hangján szólhatunk a rendezés munkájáról. A verseny „menetrendszerűsége" egyaránt biztosította a rendezőség és a versenybíróság és a versenyzők részére szükséges feltételeket. A bajnokság — túl az eredményeken — alkalmat adott a vasutas úszóknak egymás megismerésére, a vezetőknek pedig a kluboknál folyó szakosztályi munka tapasztalatainak kicserélésére.

Eredményes tömegsport-élet a debreceni igazgatóságon

Eredményes volt a debreceni vasútigazgatóság első félévi tömegsportmozgalma. Az asztaliteniszezők házi bajnokságán nyolc nő és huszonkilenc férfi vett részt. A *Hajdú-Bihar* megyei SZMT-versenyen *Farkas Józsefné* egyéniben a harmadik helyet szerezte meg. A női sakkcsapat az ötödik lett.

A női tollaslabdázók páros mérkőzésén *Pápai Ildikó* és *Nagy Ilona* a harmadik, vegyes párosban pedig *Pápai Ildikó* és *ifj. Keresztes Béla* szintén a harmadik helyen végzett. Férfi párosban *ifj. Győri Sándor és Jónás József* lett az első.

A nagy hagyományokkal rendelkező *„Ezüstlabda"* bajnokság — hat kispályás csapattal és közel száz résztvevővel — április 22-én kezdődött és július 8-án fejeződött be. A mérkőzéseket a DVSC Vágóhíd úti pályáján rendezték. Nagy küzdelem folyt a gólkirály címért, amit végülis *Kozák János* 17 góllal nyert el. A vándor „Ezüstlabda" bajnokság 1974. évi győztese a menetirányító-hivatal csapata lett.

A női kézilabdázók július 6-án a *Munkahelyi Spartakiád* 1974. évi városi döntőjén első helyen végeztek.

Új gépek a személypénztárban

Köztudott, hogy a személypénztáros szolgálat nem könnyű. A vasbélyegző súlyától gyakran megfájdul a pénztárosok keze. Ennél is kellemetlenebb, hogy nagyobb állomásokon a pénztáros fél éjszakákat tölt zárlatkészítéssel.

— A közelmúltban két „Sasib" rendszerű, olasz gyártmányú „Pénztáros" érkezett a Nyugati-pályaudvarra. További 8 ilyen gép várható — mondja a pénztárfőnök, *Csercsics Józsefné*, miközben bemutatja az okos masinát, amely 496-féle jegyet tud kiadni.

A kezelése egyszerű. Egy függőleges tolókát kell a helyes vízszintes metszésig tolni. Ezt követően egy kézmozdulatra történik a „varázslat". A kiadásra kerülő jegyet a szükséges adatokkal ellátja a gép: rányomja az árát, a kiadás napját, a jegy érvénytartamát ,számát, a kiadó állomás nevét. Nem is ez a nagy segítség, hanem az, hogy a gép nyilvántartást ad a pénztárosnak, így a 6—8 órás zárlatkészítési idő 1 órára rövidül.

Igaz — mondják a pénztárosok. — Bár, amíg meg nem ismerjük, meghosszabbítja a jegykiadás idejét. Ezzel szemben növeli a biztonságot, és nagyban csökkenti az adminisztrációt.

— gj —

Lakáscsere

— *Elcserélném* budapesti, VI. kerületi, 8 részből álló szolgálati lakásomat — külön udvar; garázslehetőség — vidéki kis kertes házra. Budapesttől 60 km-ig. Tulajdonjogot kérek. Érdeklődni lehet telefonon: 408-939, üzemi 46-31.

A szerkesztőség üzeni

Pál István, Fekete László, Sepsi Gyula Miskolc; Kiss Tibor, L. Varga Lajos, Czeglédi Sándor Debrecen; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szücs Ferenc Hatvan; Csizmadia Béláné Szombathely; Bognár Károly Tapolca; Hoffmann József Veszprémvarsány; Hajdu János Pusztaszabolcs; Murányi Tibor Bánréve: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Pallai Pál Debrecen: levelét illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

— A debreceni vasutasok szocialista brigád klubja felvette a közelmúltban elhunyt dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter nevét. A klubban nemrég, „Közügy-e a művelődés? címmel érdekes vitadélutánt rendeztek. A vitaindító előadást Gazda László, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei bizottságának osztályvezető-helyettese tartotta a megye közművelődési helyzetéről.

— Nyugdíjasbúcsúztató. Békéscsaba állomáson július 29-én a munkatársak, valamint hatvanhárom nyugdíjba vonuló vasutastól búcsúztak a gazdasági és mozgalmi vezetők. Molnár Gábor állomásfőnök üdvözlő szavai után átadták a szakszervezeti bizottság ajándékát, majd a rendezők hangulatos ünnepi műsorral tették emlékezetessé ezt a napot.

— Pótvállalás. A miskolci járműjavító szocialista brigádjai a kongresszusi és a felszabadulási munkaversenyben a termelési feladatokon felül vállalták, hogy kilencszáz óra társadalmi munkában lebetonozzák a közel 700 négyzetméter alapterületű fedett kocsibontót. A munka elvégzése után az ott dolgozók jobb körülmények között végezhetik majd munkájukat.

— Szorgalmas diákok. Jó munkát végzett az a tizenhárom diák, akik a nyári szünetben vállalták Pusztaszabolcs állomás rendező vágányainak tisztítását. Az állomás vezetői elismerésüket fejezték ki Ferenc János előmunkásnak és a szorgalmas diákoknak.

— A Győri Magyar Vagon- és Gépgyárban befejeződtek az új típusú konténerszállító kocsi próbái. Az első háromszáz kocsit csehszlovák megrendelésre készítik el, még ebben az évben. A konténerszállító kocsikat a győri nagyüzem mérnökei tervezték az illetékes KGST-szakbizottság ajánlatainak figyelembevételével. A cél ugyanis az, hogy a KGST-országokban egységes típusú vasúti kocsik bonyolítsák majd le a forgalmat.

— Az eszperantista orvosok világszövetsége a közelmúltban zárult hamburgi kongresszusán dr. Ferenczy Imre győri MÁV-főorvost választotta meg e szervezet európai titkárává.

— A Kismotoros klub. A székesfehérvári MÁV Művelődési Otthon szeptember 1-én kismotoros klubot indít. Az előzetes elképzelések szerint a klubtagok az elméleti foglalkozásokon műszaki ismereteket szerezhetnek és előadásokat hallhatnak a közlekedési morálról is.

KERESZTREJTVÉNY

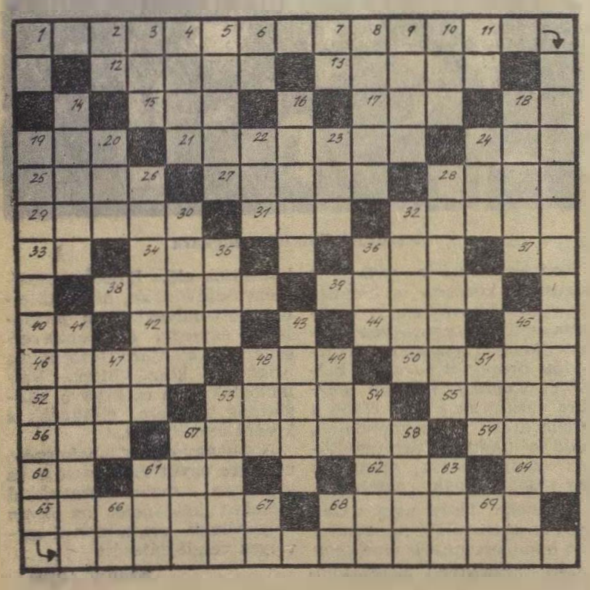
Vízszintes: 1. A szakszervezet egyik kulturális feladata. 12. Ártatlan lány szerepét alakító színésznő. 13. August . . . (1840—1913) a szociáldemokrata párt megalapítója. 15. Primás fele. 17. Visszaken! 18. Tiltó szó. 19. Juttat-e? 21. . . . vonalak, a Föld egyenlő mágneses inklinációjú helyeit összekötő görbék. 24. Fél fillér. 25. Keserűvíz márka. 27. Borsod megyei község. 28. Férfinév. 29. Ez is lóversenypálya. 31. A pap teszi. 32. . . . vivendi, két fél együttélésének tűrhető módja. 33. Vége két vége. 34. Férfinév. 36. Központi Ellenőrző Bizottság. 37. Tagadó szó. 38. Ütőtörő köszöntés. 39. Néhány filmjét a közelmúltban láthattuk a televízióban. 40. Hangtalanul síel. 42. Fehérnemű. 44. Kül ellentéte. 45. Kérdőszó 46. Falevéi a szélben. 48. Iráni uralkodó. 50. Régen ezt ostromolták. 52. Keleti méltóság. 53. Egyszerű kártyajáték. 55 Vegyített, hideg ital. 56. Ilyen föld is van. 57. Gombák okozta bőrbetegség. 59. Vízi növény. 60. I. T. 61. Varr. 62. Régi súlymérték. 64 Skálahang 65. A gyógyítás tudománya (görög). 68. . . . Giambattista, kitűnő olasz csillagász.

Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Nem kedvel. 3. Egitest. 4. Elűt a többitől. 5. Ertesitő levél pl. pénz átutalásáról (olasz). 6. A szamarium vegyjele. 7. Üzemi bizottság. 8. Latin engedély. 9. . . .-guba. 10. Albán pénz. 11. Hosszmérték. 14. Olasz folyó. 16. Tanult az esetből. 18. Görög mitológiai alak. 19. A szakszervezet másik kulturális feladata. 20. A falevélnek van. 22. Dohányban van. 23. Limited. 24. Takar. 26. Francia műterem. 28. Az egyik végtag. 30. Lődörög. 32. Nem hajlékony. 35. A munka és az energia egysége. 36. Hegy a Dunántúlon. 41. Korlátoz. megszorít. 43. A román légitársaság. 45. Nyaltbavaló 47. Zománc ipari Művek. 48. Nem kevés. 49. Von. 51. Fordított sor. 53. Nógrád megyei község. 54. Szerb férfinév. 57. Vissza: fényérzékeny lemez. 58. Így kezdődik a sanzon. 61. Kis egység. 63. A hajó része. 66. Kimondott betű. 67. Vajdarab! 68. Ellentétes kötőszó. 69. Mint a 66. függőleges.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 19. Beküldési határidő: 1974. szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szakszervezeti tagkönyvcsere. Családi üdültetés fejlesztése.

(A rejtvény utolsó kockája technikai okok miatt nem fekete, hanem fehér volt. Ezért minden olyan megfejtést, amely az utolsó két betű kivételével helyes, elfogadtunk.)



Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 14 számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Halmai János. 6600 Szentes, Kiss Bálint u. 10., Bánfalvi Mária, 1043 Bp., Dugonics u. 7., Parragh Sándor. 6080 Szabadszállás. Felső útitelep Vass Csaba, 1062 Bp., Aradi u. 11. I. 2., Ternai Jánosné. 6800 Hódmezővásárhely, Gyulai u. 12.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti: a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest. VI., Benczúr u. 41.
Telefon város: 229—872
üzemi 10—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton.
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk: MNB 216—11 650
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

XXIII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. SZEPTEMBER 2.

A pécsiek őrzik a vándorzászlót

Kiemelkedő eredmények a vasútigazgatóságok kongresszusi és felszabadulási munkaversenyében



A zászlóátadás ünnepélyes pillanata

(Erb János felvétele)

Mint azt már július 19-i számunkban közöltük, a vasút az első félévben csaknem 63 millió tonna árut szállított. Ez 4,4 millió tonnával haladja meg az eddigi legnagyobb félévi teljesítményt. A minőségi mutatók többsége is kedvezően alakult.

A kiemelkedő eredmények már a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny keretében valósultak meg. Valamennyi igazgatóság vállalásainak túlteljesítésével járult hozzá a kedvező hálózati eredmények eléréséhez.

Az igazgatóságok versenyében a pécsi vasútigazgatóság érte el a legjobb eredményt, s elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vándorzászlaját, a velejáró 500 000 forint jutalommal.

A vándorzászlót augusztus 23-án *Urbán Lajos* vezérigazgató és *Szabó Antal* főtitkár adta át.

A kiváló szállítási eredmények mellett jelentős fejlődés tapasztalható az igazgatóság területén a személyszállítás minőségében. Az igazgatóság területén dolgozó vasutasok *különös gondot fordítottak a nyári, balatoni forgalomra*, a Balaton-parti állomások csinosítására, virágosítására, tisztaságára. Idegenforgalmi információs szolgálatot szervezték *Fonyód* és *Siófok* állomásokon.

A kocsiszolgálat munkája tovább fejlődött, s mind mennyiségben, mind minőségben igazodott a megnövekedett feladatokhoz. A műszaki dolgozók maradéktalanul teljesítették az előirányzott javításokat, *s mintegy 35 százalékkal csökkent a hőnfutások száma.* Tovább javult, tökéletesedett az MDa motorvonatok karbantartásának minősége, ezenkívül dicséretes a határállomások kocsiszolgálati munkája is.

Állóeszköz-fejlesztési évi tervét 40,7 százalékban teljesítette az igazgatóság, s ez *megfelel az időarányos szintnek.* A munkavédelmi helyzet javítására — a személyi és tárgyi feltételek fokozottabb megteremtésével — hathatós intézkedéseket foganatosítottak.

A munkaügyi és szociálpolitikai tevékenység az igazgatóság területén kielégítő. *Stabilizálódott a munkaerőhelyzet*, vagyis az üzemvitelt akadályozó létszámhiány nincs. Jelentősen mérséklődött a munkaerő fluktuációja. A korábbinál jobban érvényesül az üzemi demokrácia, színvonalasabbá vált a dolgozók tájékoztatása, ezzel együtt a különböző fórumok eredményességét is igazolja a dolgozók aktivitása.

Dicsérő oklevél a miskolciaknak

A második helyezett miskolci igazgatóság dicsérő oklevelet és 300 000 forint jutalmat kapott, amelyet augusztus 22-én *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára adott át.

A célkitűzések számszerű túlteljesítése mellett *javult az igazgatóság baleseti helyzete.* A központi rendelkezések végrehajtásában az itt tapasztalt tevékenység példamutató. A vezetők és beosztottak szem előtt tartják a hálózati érdek érvényesülését. A nagy forgalmú fővonalon *a tartós vágányzárásokat ütem szerint biztosítják.*

A vasútigazgatóság a borsodi iparvidék szállítási igényeit rendszeresen kielégíti, bár jelentős problémát okoz részére, hogy az év minden időszakában üres kocsikiegyenlítésre szorul. *Az állagába tartozó vontatójárművek műszaki állapota is jobb az átlagosnál.*

A nagyüzemek fuvaroztatói tevékenységét rendszeresen vizsgálják. Olyan megállapodásokat kötöttek, amelyek kölcsönös előnyök révén, a rakodási teljesítmények növeléséhez hozzájárulnak.

Az igazgatóság területén dolgozó vasutasok az irányvonatok szervezésénél kiemelkedő munkát végeztek. Az utazás kulturáltságát illetően *több önálló kezdeményezésük volt.* Elsőként valósították meg a személykocsik tisztításának a forgalmi szakszolgálat felügyelete alá helyezését és a helyelosztó iroda felállítását.

Az építési szakszolgálat eredményei szintén meghaladják a tervezett szintet. A felépítményi munkák volumene magasabb a bázisnál. A szociális beruházásokat időarányosan teljesítették.

A közművelődésért

KULTÚRMUNKÁSOK KITÜNTETÉSE

Már hagyomány, hogy alkotmányunk ünnepe alkalmából minden évben kitüntetik a vasút legjobb kultúrmunkásait. A kitüntetéseket augusztus 15-én a SZOT székházában adták át. Az ünnepségen megjelent *Herczeg Ferenc*, az MSZMP KB alosztályvezetője, *dr. Marcali László* kulturális miniszterhelyettes, *Kurdi Béláné*, a SZOT alelnöke és *Virizlai Gyula*, a SZOT titkára. A kitüntetéseket Kurdi Béláné adta át.

SZOCIALISTA KULTÚRÁÉRT

kitüntetést kapott: *Besztercei Mihály*, a Nyíregyházi Vasutasok Művelődési Házának igazgatója; *Dányi Pálné*, a Békéscsabai Vasutasok Művelődési Otthonának tiszteletdíjas igazgatója; *Gál József*, a Debreceni MÁV Járműjavító Üzem igazgatója; *Kálmán Mihály*, a Debreceni MÁV Járműjavító Üzem pártbizottságának titkára; *Vastag Sándor*, a kiskunhalasi gőckönyvtár társadalmi könyvtárosa és *Balogh Lajos*, a Törekvés Művelődési Központ igazgatója.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesült: *Filus Lajos*, a kiskőrősi úttörőzenekar karmestere és *Tóth Antal*, a miskolci területi bizottság agit.-prop. bizottságának vezetője.

A kitüntetések átadása után a vasutasszakszervezet székházában baráti beszélgetésre került sor, ahol szakszervezetünk vezetői megköszönték a kitüntetetteknek a népművelés, a vasutas dolgozók nevelése terén végzett kimagasló, áldozatos munkájukat.

A TÖBBLET: 1 MOZDONY, 34 TEHERKOCSI

Kongresszusi szerelvény a Landlerből

Díszes borítású, piros selyemzsinórral átfűzött nyomtatványt ad a kezembe *Fenyvesi István*, igazgató. A címlapon a szöveg: *„A Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem munkafelajánlása az MSZMP XI. kongresszusa és hazánk felszabadulása 30. évfordulója tiszteletére."*

Húszezer munkaóra

„Kiemelkedő munkával kívánunk hozzájárulni az MSZMP XI. kongresszusának sikeréhez és szocialista hazánk kiemelkedő ünnepéhez. Negyedik ötéves tervünk befejező szakaszához közeledünk, s eredményes munkánk is egy láncszeme a népgazdasági terv sikeres teljesítésének, biztosítéka az V. ötéves terv megalapozott indításának. A fentiek érdekében, üzemünk tervfeladatának teljesítésén túl, *egy kongresszusi szerelvény* — egy 424-es sorozatú gőzmozdony és 34 teherkocsi — *nagyjavítási munkáit vállaljuk 1975. március 31-ig.* A vállalás 20 000 munkaóra teljesítményt, illetve 2 millió forint értéket képvisel. A többletmennyiséget a termelékenységi színvonal növelésével fogjuk teljesíteni, illetve *az ehhez szükséges költségráfordítást az üzemi önköltség csökkentésével kívánjuk biztosítani"* — olvashatjuk az első lapon.

Az igazgató szobájában Fenyvesi Istvánon kívül jelen van *Tóth István*, az szb termelési felelőse és *Balla Gyula*, a tervosztály vezetője. Már beszélgetésünk kezdetén kialakul a kép: az április végén született munkafelajánlás termelési vonatkozásai változatlanul érvényesek, ugyanakkor a társadalmi felajánlások köre alaposan kibővült:

— Azóta elkészült a vöröskereszt, az MHSZ, az MSZBT tagságának kongresszusi felajánlása is, s a megvalósításba az üzem sportegyesülete és a Landler Jenő Művelődési Ház is bekapcsolódott — mondja az igazgató. — *Kispuskás lövészversenyek, térítésmentes véradások lesznek, ezenkívül bizonyára széles körű lesz a brigádok életében a szellemi vetélkedők mozgalma, elsősorban azzal a témával, hogy „Ki mit tud a Szovjetunióról?".*

Kevesebb létszámmal

A tudatfejlesztés szempontjából jelentős lépés, hogy a brigádok, illetve az üzemrészek részt vesznek a XV. kerületi Tóth István Általános Iskola és egy szociális otthon patronálásában. Az egyik grundon olyan kispályát építenek, amely mozgási, játszási lehetőséget nyújt majd a kerület fiatalságának.

— Ez az év nagyon jól indult — kapcsolódik a beszélgetésbe a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. — *A szocialista brigádok és általában az üzem félévi eredményein meglátszik az a lendület és akarás, amely a gazdasági célok elérésének, túlteljesítésének záloga.* Külön is aláhúzza a kedvező tervteljesítés tényeit, hogy kiváló gazdasági eredményeinket a tervezettnél kevesebb létszámmal értük el. Mindebben a termelékenység növelése, a munkaverseny-mozgalom fellendítése, lendülete játszotta a főszerepet.

(Folytatás a 3. oldalon)

ÚJABB FELTÉTELEKKEL INDUL

az igazgatóságok újítási versenye

A Magyar Államvasutak és a Vasutasok Szakszervezete által a múlt években közösen meghirdetett újítási versenyek jelentősen segítették az újítómozgalom fellendítését. Feladataink további sikeres megoldásához nem nélkülözhetjük az újítók, feltalálók támogatását. Ezért a mozgalom továbbfejlesztése érdekében a *XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére a vasútigazgatóságok részére 1974. július 1-től, 1975. december 31-ig újítási versenyt hirdet a vasút és a szakszervezet vezetősége.*

A verseny célja

A verseny célkitűzése, hogy a verseny időszakában olyan újítások szülessenek, amelyek:

— fokozzák a vasút munkájának eredményességét,

— növelik a munka termelékenységét;

— emelik a kultúrált utazás színvonalát;

— hatékonyabbá teszik az üzem- és munkaszervezést;

— elősegítik a biztonságos munkavégzést, csökkentik a baleseti veszélyt;

— segítik a gyártási és műszaki technológia színvonalának emelését.

A fentieken kívül feladat:

— az újítási feladattervben megjelölt témák kidolgozása;

— az újítómozgalom eredményeinek a bázisévhez viszonyított számszerű növelése;

— az újítási javaslatok hátralékmentes ügyintézése;

— az újításokkal kapcsolatos perek csökkentése.

Erkölcsi és anyagi elismerés

A verseny értékelésére — az előírt újítási, találmányi statisztikai jelentés adatai alapján — 1975. február és augusztus, valamint 1976. február hónapban kerül sor. Az értékeléshez szükséges adatokat az igazgatóságok tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályainak kell a vasúti főosztály 1. szakosztályához felterjeszteni.

A verseny értékelését és a helyezések megállapítását a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete által szervezett bizottság végzi.

Az újítási verseny első, második és harmadik helyezettje félévenként anyagi elismerésben részesül. Az első helyezett jutalma 20 000 forint, a másodikat 15 000, a harmadik helyezettet 10 000 forint jutalomban részesítik.

Általános rendelkezések

A versenyben helyezést elért igazgatóságok a díjat jutalom címén — az illetékes szakszervezeti szervvel egyetértésben — a verseny során kiemelkedő újítók, szakvéleményezők, elbírálók, újítási ügyintézők, szakszervezeti aktívák részére adják.

A negyedéves statisztikai jelentéssel együtt jelenteni kell:

— azon újítási feladattervi témák szövegét és sorszámát, időpontját, melyekre újítási javaslatot nyújtottak be, kísérletre vagy bevezetésre fogadtak el, illetve hasznosítottak;

— bevezetett munkavédelmi és a kultúrált utazással kapcsolatos javaslat naplószámát, a bevezetés időpontját és tárgyát;

— a létszámmegtakarítást eredményező bevezetett javaslat naplószámát, a bevezetés időpontját, tárgyát és a megtakarított létszámot;

— azon elutasított javaslat tárgyát és naplószámát, amelyre a szakszervezet felülvizsgálatot kért;

— elvesztett bírósági perrel kapcsolatos újítási javaslat tárgyát, naplószámát, valamint az ítélet időpontját;

— a szolgálati hely félévi átlagos állományi létszámát.

Felkérjük a társadalmi szerveket, a szocialista brigádokat, minden dolgozót, hogy a verseny sikere érdekében szervező, illetve alkotó munkájukkal hatékonyan működjenek közre. Bízunk abban, hogy a verseny sikerrel jár, és nagymértékben hozzájárul a vasút eredményeinek növeléséhez.

A magyar—román határállomáson:

Értékes felajánlást tettek a szocialista brigádok

Lökösháza és Curtici határállomás dolgozóinak kongresszusi felajánlásai méltók a több mint 10 éve elkezdett és azóta egyre szélesedő szocialista brigádmozgalomhoz. A hat forgalmi-kereskedelmi és a négy műszaki szocialista brigád kongresszusi felajánlásaiban vállalta a növekvő határforgalom balesetmentes és gazdaságos lebonyolítását, és ezzel együtt az eddiginél többet akarnak tenni gazdaságpolitikai és kulturális téren is

Vállalták továbbá, hogy a berakandó árutonnatervüket 2000 tonnával túlteljesítik, és

az idegen kocsik tartózkodási idejét a tervhez viszonyítva 60 perccel csökkentik.

10 000 forint értékű faék és egyéb rögzítő faanyag megtakarítása, valamint egy kocsi ócskavasgyűjtése is szerepel felajánlásaik között.

A vasutasok

a község terveinek megvalósításához is hozzájárulnak.

A gyermekek játszóterének építéséhez, valamint a park és az utastér kulturáltságának fokozásához 200 óra társadalmi munkát, a pedagógus lakás építéséhez, az iskola és az óvoda renoválásához pedig 300 óra társadalmi munkát ajánlottak fel.

A közművelődés érdekében a szocialista brigádok között

politikai témájú szellemi vetélkedőt rendeznek.

A brigádtagok közül hatan vállalták, hogy az 1974/75-ös oktatási évben elvégzik a marxista—leninista középiskolát, ketten pedig folytatják tanulmányaikat a marxista—leninista esti egyetemen.

A szakmai képzettség növelése érdekében heten újabb szakvizsgákat akarnak tenni, s az időszakos vizsgáztatásokra valamennyien jól felkészülnek. Így kívánnak hozzájárulni az eredményesebb határforgalmi munkához.

Pacz József

142 JAVASLAT

3 millió forint megtakarítás

A szombathelyi járműjavítóban évente megrendezik az újítási versenyt. Ebben az évben, augusztus 9-én — a szocialista brigádvezetők tanácskozásán — értékelték az első fél év újítási eredményeit.

Hat hónap alatt kétszáhuszonketten, összesen 142 újítási javaslatot nyújtottak be. A pályázók közül 175-en szocialista brigádtagok. Az újítások által elért megtakarítás a tavalyi egymillió 83 ezer forinttal szemben most 3 millió 200 ezer forint lett. Az első félévben egyharmadára csökkent az el nem fogadott újítások száma. Az elfogadott újításokért kifizetett összeg pedig meghaladja a 100 ezer forintot.

A KÁDEROKTATÁS TAPASZTALATAI

Több mint tizenhatezren vettek részt a tanfolyamokon

Az 1973/74. évi káderoktatási feladatokat a SZOT elnökségének 1970. június 1. és szakszervezetünk 1971. augusztus 6-i határozatában foglaltak szerint határoztuk meg. A feladatok tervezése és végrehajtása időarányos részét képezte négyéves oktatási programunknak.

Oktatási rendszerünk fontos része volt a káderképzés, amely a tisztségviselők alapszervezeti oktatásával kezdődik. Az ilyen oktatásban részt vett tisztségviselőket a központ, az SZMT és az SZBT által rendezett bentlakásos tanfolyamokon képezzük tovább. A felsőfokú oktatásban a káderfejlesztési terv alapján vezetőként számításba jövők vesznek részt. A helyes káderkiválasztás fokmérője, hogy *a felsőfokú oktatásban résztvevők megfeleltek a bizalomnak. A tanfolyamokon tanusított aktivitásuk, magatartásuk példamutató volt.*

Magas színvonal

Az oktatás indulása előtt a területi bizottságok és a nagyobb szakszervezeti bizottságok káderoktatási felelősei részére előkészítő tanfolyamot tartottunk Balatonkenesén. A területi bizottságok szb.-titkári értekezleten ismertették a 1973/74. évi oktatási feladatokat. A szervezéssel és a lebonyolítással kapcsolatban módszertani segítséget adtak. A tisztségviselők továbbképzését egyrészt a balatonkenesei oktatási központunkban, másrészt az SZMT iskolaközpontjaiban végeztük. Az alapszervezeti tisztségviselők oktatása mellett *beiktattuk programunkba a központi vezetőség és a területi bizottságok testületi és apparátusi tagjainak a képzését is.*

A bentlakásos tanfolyamok tematikáiba a központi vezetőség osztályai a reszortismeretek mellett eredményesen építették be az általános szakszervezeti képzettséget, politikai tisztánlátást és a gazdasági jártasságot növelő anyagokat, az időközben megjelent párt- és kormányhatározatok ismertetését, a szakszervezeti jog- és hatáskörök alkalmazásának gyakorlati kérdéseit, módszereit. *Valamennyi tanfolyamon követelmény volt a rétegpolitikai tevékenységgel kapcsolatos feladatok alapos ismertetése és a testületi élet, a kollektív vezetés fontossága.* Stabilizáltuk és megerősítettük az előadók körét. A tisztségviselők kérésének megfelelően továbbra is igényeltük szakszervezetünk vezetőinek előadásait, konzultációit. A külső előadók közreműködése különösen olyan témákban volt eredményes, amelyek országos jellegű politikai és gazdasági kérdéseket tartalmaztak. A SZOT és az SZBT illetékes osztályairól kértünk, és kaptunk e vonatkozásban nagy segítséget.

Élénk viták

A tanfolyamokon különösen élénk érdeklődést váltott ki a népesedéspolitikai határozatból adódó feladatok ismertetése. Az eddigieknél jobbnak értékelték a tisztségviselők a gazdasági vezetőkkel való kapcsolatot, együttműködést. A vasút speciális helyzetéből, az egyszemélyi felelős vezetés helytelen értelmezéséből adódóan még mindig felvetődtek függőségi és személyi kérdések. *A hallgatók azt is hangsúlyozták, hogy a jog- és hatáskörök alaposabb ismerete és eredményesebb alkalmazása növeli a társadalmi tisztségviselők tekintélyét és hatékonyabbá teszi a gazdasági vezetőkkel a munkakapcsolatot.*

Továbbra is gondot okoz a tisztségviselőknek a dolgozók eredményesebb érdekvédelmében a munkaidő-csökkentés elhúzódása. Az üzemi demokrácia fejlesztését, a dolgozók vezetésbe való jobb bevonását továbbra is a megoldásra váró kérdések közé sorolták. A tisztségviselők, aktivisták megfelelő pótlása, az egészséges kádercserélődés is szinte minden tanfolyamon vitát, nagy érdeklődést váltott ki.

Terven felül — a Csongrád megyei SZMT által biztosított lehetőséggel élve — *iktattunk programunkba Szegeden egy négyhetes szb-titkári tanfolyamot.* Erre zömmel olyan tisztségviselőket, aktivistákat küldtünk, akiket a következő választásoknál számításba vesznek. Könnyítette szervezői munkánkat, hogy a tanfolyamra február és március hónapban került sor, amikor a frekventált munkaterületeken is jobban tudták a munkaerőt nélkülözni. Az iskolaközpontokban tartott tanfolyamok is eredményesen segítették munkánkat. *Javult a kapcsolat a területi bizottságok és az SZMT-k között, ami az oktatási programok egyeztetésében, a tervszerűbb beiskolázásokban nyilvánult meg.* A kéthónapos szb.-titkári és az egyéb reszorttanfolyamokra is elegendő keretet kaptak középszerveink. Ezekre a tanfolyamokra főleg olyan tisztségviselőket irányítottak, akik családi és egyéb okok miatt bentlakásos tanfolyamainkon nem tudtak részt venni. A területi bizottságok tagjai ezeken a tanfolyamokon több előadást és konzultációt tartottak.

Bizalmiak képzése

A tisztségviselők alapszervezeti oktatásában *a területi bizottságok az elmúlt évben is a bizalmiak, bizalmi helyettesek képzését helyezték előtérbe.* Emellett szorgalmazták a műhely (osztály) bizottságok tagjainak oktatását. *Gondoskodtak a propagandisták felkészítéséről és gyakran ellenőrizték a tanfolyamokat.* A szakszervezeti bizottságok nagy gondot fordítottak az előadók kiválasztására. Ezeknek többsége Balatonkenesén, az iskolaközpontokban, és a területi bizottságok által felkészített tisztségviselő volt, de több gazdasági vezető is vállalkozott előadások megtartására. Az előadók többsége a SZOT által biztosított anyagokat a helyi viszonyoknak megfelelően kibővítette. Azokat sokrétűen tárgyalták meg a hallgatók.

Alapszervezeti káderoktatást főleg a kis szolgálati helyeken és a szétszórt munkaterületeken nehéz folyamatosan, rendszeresen biztosítani. Az egy-két napos oktatás nem kis nehézséget okoz a gazdasági vezetésnek. Ennek ellenére a szakszervezeti bizottságok — a gazdasági vezetéssel együttműködve — általában biztosítják a tisztségviselők képzését. *A munkaerők átcsoportosításával, ésszerűbb munkaszervezéssel, a területi bizottságok helyszíni, módszerbeni segítségével több új lehetőséget teremtettek.*

A szakszervezeti bizottságok által tartott tanfolyamokon a legnagyobb érdeklődést a szakszervezeti jog- és hatáskörök gyakorlati alkalmazásának módszerei, a nő- és ifjúságpolitikai határozatok helyi végrehajtása, a bér-, jövedelem, munkaidő kérdése, a baleseti helyzet, munkafegyelem, munkahelyi légkör, az üzemi demokrácia továbbfejlesztésének lehetőségei, az anyagi és erkölcsi ösztönzők váltották ki a legnagyobb érdeklődést, a leghevesebb vitákat. Sok véleménykülönbséget mutatott a munkaügyi és egészségügyi problémák tárgyalása, a népesedéspolitikával kapcsolatos szakszervezeti feladatok mikénti végrehajtása. A bizalmi és műhely (osztály) bizottsági tanfolyamokon a vita a marxizmustól idegen nézetek — a sovinizmus, nacionalizmus, kispolgáriság — értelmezése körül folyt.

Ha nem is jellemző, de előfordult, hogy szervezeti és tartalmi vonatkozásban néhány alapszervezetnél az erőfeszítések ellenére sem érték el a kívánt színvonalat. Ez egyrészt a szolgálati elfoglaltságból, másrészt nemtörődömségből, hanyagságból adódott. Az alapszervezetek egy része a tisztségre alkalmatlan, a szakszervezeti munkával szemben közömbös bizalmiak visszahívását elvégezte, ennek ellenére *még mindig vannak olyanok, akik a munkájuk elősegítését szolgáló tanfolyamoktól távol tartják magukat.*

Az elmúlt évben a különböző iskolákon, tanfolyamokon 16 852 tisztségviselő, aktivista részesült képzésben. Ez a választott tisztségviselőknek mintegy ötven százaléka. A számszerűség mellett jelentősnek tartjuk az oktatás színvonalának növekedését. *A káderoktatás jól szolgálta a szakszervezeti célkitűzések eredményesebb, hatékonyabb megvalósítását, a káderpolitikai határozatok teljesítését.* Növelte a tisztségviselők politikai bátorságát, nagyobb önállóságát és határozottságát.

Az 1974/75. évi káderoktatási programot a négyéves oktatási tervünkben meghatározott célok megvalósítása és a szakszervezeti választások előkészítésével kapcsolatos feladatok figyelembevételével állítjuk össze.

Sz. Tóth András
káderoktatási felelős

FELNŐTTEK ISKOLÁJA

Ahol négy hónap egy esztendő

Jól bevált oktatási formák, a dolgozók igényei szerint

Az 1973—74-es oktatási év az állami felnőttoktatásban a vasút területén is alapvető *változást* hozott. Az általános iskolai oktatásban résztvevők száma megkétszereződött. A korszerűsített, a napi élethez jobban igazodó oktatási forma hamar megérlelte gyümölcsét. A hagyományos oktatás mellett ugyanis *lehetőség nyílt az 5. és 6. osztály összevont elvégzésére 16 hét alatt. A 7. és 8. osztály anyagából 16—16 hét alatt szintén vizsgázni lehet.*

A rendeletek vasúton történő realizálására, a MÁV Vezérigazgatósága is elkészítette a *végrehajtási utasítást,* és azt a *Hivatalos Lapban* a Vasutasok Szakszervezetével közösen — felhívás kíséretében — közzé tette. Az eredmény nem maradt el.

Esti és levelező tagozat

Bármennyire biztató azonban a kezdet, még bőven akad tennivaló. A hiányos általános iskolai végzettségű vasutas dolgozók száma ugyanis jelenleg 33 százalék, ami — bár a 10 évvel ezelőtti 50 százaléknál lényegesen kedvezőbb — még mindig számottevő. Már most meg kell tehát kezdeni az 1974—75. évi oktatás szervezését, illetve előkészítését.

Röviden ismertetjük azokat az oktatási formákat, amelyek alkalmasak a hiányzó osztályok pótlására.

Az első ilyen forma az *esti tagozat volt.* Itt a tanulmányi idő 10 hónap, heti 2 tanítási nappal. Nagy előnye a rendszeres tanári segítség, tehát a folyamatos ellenőrzés, a tananyag elmélyültebb elsajátítása.

Levelező tagozat azok részére indítható, akik különböző akadályoztatás miatt nem tudnak bejárni az iskolába előadásokat hallgatni. Az ebben az oktatási formában tanulók *heti egy alkalommal konzultáció keretében kapnak tanári* segítséget. Negyedévenként a tanultakról beszámolnak, év végén pedig vizsgáznak.

Csak azoknak ajánlatos ebben részt venni, akik képesek önálló, egyéni tanulásra.

Lehetőség van *osztályozó vizsgára előkészítő tanfolyamok indítására is.* Ezeket azonban csak ott ajánlatos indítani, ahol létszám hiányában más forma nem szervezhető. Rendkívül intenzív, egyéni tanulást kívánó forma, emellett eléggé költséges is.

Az általános iskolai végzettség megszerzését célzó *általános iskolai tanfolyam* a negyedik, a legújabb, a legnépszerűbb forma. Rendkívül nagy előnye, hogy csak *heti egy alkalommal van kötelező foglalkozás.* Aki viszont úgy érzi, hogy szüksége van további tanári segítségre, az a hét másik napján részt vehet konzultációs foglalkozáson is. *Lehetőségük van a dolgozóknak MÁV-szaktanfolyammal összekapcsolva megszerezni a 8 általános iskolai végzettséget, a vezérigazgatóság által kijelölt tanfolyamokon is.*

Kihelyezett osztályokat!

A beiskolázást, a szervezést végző tisztségviselők az egyéni beszélgetések alkalmával lehetőleg győződjenek meg a dolgozó képességéről, előzetesen szerzett ismereteiről, és azok birtokában döntsék el, hogy melyik formát javasolják a tanulni akaróknak. *A szocialista brigádok a kulturális vállalások megtételekor hassanak oda, hogy az alapműveltséggel nem rendelkező tagjaik vállalják a szükséges iskolai végzettség megszerzését.*

A tanulás könnyítését szolgálják az *üzemi kihelyezett osztályok.* Előnyeit nem kell különösebben fejtegetni. Amennyiben a technikai feltételek adottak és a létszám is megfelelő, ilyenek *bárhol szervezhetők.* Ahol nincs elég jelentkező, fogjon össze az egész csomópont, illetve szolgálati hely egy-egy közös osztály indítására.

A kihelyezett osztályok költségeit a tanfolyamot szervező szolgálati hely, vagy intézmény fedezi.

Oktatási és tanfolyami költségként elszámolhatók:

a) a bentlakásos tanfolyamok költségei;

b) a MÁV, vagy az intézmény által biztosított, az oktatást elősegítő dokumentációk, tankönyvek költségei;

c) az előadók, vizsgáztatók díjai;

d) a munkaidőre járó, a dolgozót megillető átlagkereset;

e) az oktatással kapcsolatos szemléltető eszközök;

f) a teremhasználat költségei.

Az esti iskola, valamint a rövidített tanfolyamszerű oktatás kihelyezett osztályának indítását *a helyileg illetékes dolgozók iskolája igazgatójától kell kérni.* Az igazgató bízza meg az oktatást végző pedagógusokat.

Az általános iskolai oktatásban részt vevő vasutas dolgozók tankönyveit az illetékes iskola segítségével az oktatást szervező intézmény szerzi be, és léltárba vétel után használatra kiadja a tanulóknak.

Társadalmi ügy

A művelődési intézmények — a tapasztalatok felhasználásával — a jövőben még fokozottabban kapcsolódjanak be a felnőttoktatás segítésébe. *Alakítsanak ki szoros kapcsolatot a gazdasági vezetőkkel, és közös erővel kövessenek el mindent a tanulói létszám további emelésére.* Hassanak oda, hogy az alapműveltséggel nem rendelkezők létszáma tervszerűen és folyamatosan tovább csökkenjen.

Az általános iskolai végzettség megszerzésén túl *segíteni kell a dolgozók gimnáziumi, középiskolai, szakközépiskolai tanulását is.* Azonban továbbra is az általános iskolai végzettség megszereztetése az elsőrendű cél, mivel a magasabb műveltség elsajátításának ez az alapja.

Váljék tehát társadalmi üggyé a felnőttoktatás előbbrevitele. Lássa be minden dolgozó és vezető ennek társadalmi szükségességét. A dolgozók alapműveltségének megszerzése *nemcsak egyéni érdek,* hanem érdeke a közösségnek, a vasútnak, a népgazdaságnak. A magasabb műveltségű dolgozók termelékenyebb munkát végeznek, jobban megértik az összefüggéseket, s tulajdonosi szemléletük tovább erősödik.

T. B.

Nyáron sincs holt szezon a szakszervezeti munkában

Azzal a szándékkal kopogtattam be *Szeged* állomás szakszervezeti bizottságának ajtaján, hogy felvilágosítást kérjek a szakszervezeti oktatás előkészítéséről. Képzeletben már szinte hallottam a választ, hogy a titkár elvtárs szabadságon van, az aktivisták pedig szabad idejükben inkább a strandolást választják, meg különben is: — *Hol van még az ősz?*

Minden kész...

Néhány perc alatt be kellett látnom, hogy aggodalmam felesleges volt. A titkár ugyan valóban a szabadságát töltötte, de ennek ellenére írásos anyagok és a pillanatokon belül érkező aktivisták arról győztek meg, hogy Szegeden a nyári kánikulában sincs holt szezon a szakszervezeti munkában.

Nálcófalvi József, a titkár helyettese kapásból sorolta, hogy milyen oktatási formákat indítanak az idén. Szűcs Imre vezető propagandista kész tényként közli, hogy *lényegében befejezték a hallgatók szervezését és a propagandisták kiválasztását.* Előkerült a fiókból *Kerekes Gyula* oktatási felelős gondos kimutatása, amit már a területi bizottságnak is megküldenek. Erről leolvasható, hogy *19 tanfolyamot szerveztek 324 hallgatóval.* (Az elmúlt oktatási évben 310-en jártak rendszeresen a szakszervezeti oktatásra, vagyis a dolgozók létszámának 38 százaléka.)

Mi volt a legnehezebb az előkészítés során?

Mindenekelőtt figyelni kellett arra, hogy kik járnak pártoktatásra, kiket von be a KISZ. és kik lehetnek a résztvevői a szakszervezeti oktatásnak. A jó együttműködésnek köszönhető, hogy *nincsenek átfedések* és hogy a párt. a szakszervezet és a KISZ lényegében minden dolgozó számára biztosítja a tanulás lehetőségét.

Nem kis gondot okoz az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók bevonása az oktatásba. Ezt úgy oldották meg, hogy a kötelező szakmai oktatás után rendezik meg számukra a politikai oktatást. Az ütemezésnél azt is figyelembe vették, hogy sok vasutas otthon — szolgálat után — besegít a mezőgazdasági munkába. Ezért a foglalkozásokat október és április közötti időszakra tervezik.

Hogyan történik a propagandisták kiválasztása?

Jól bevált, tapasztalt propagandisták vezetik a foglalkozásokat. Természetesen itt is folyamatosan kell gondoskodni az utánpótlásról. A propagandisták képzéséhez sok segítséget nyújt a Vasutasok Szakszervezete által Balatonkenesén szervezett tanfolyam és az a képzés, amelyet a területi bizottság szervez. A folyamatos munka és a tapasztalatcsere is biztosított, hiszen a szakszervezeti bizottság rendszeresen megszervezi a propagandisták továbbképzését.

Milyen oktatási formákat szerveztek 1974—75-re? Milyen témák érdeklik legjobban a dolgozókat?

A változó világ problémái szinte mindenkit érdekelnek. Ezért nem véletlen, hogy „A világpolitika időszerű kérdései" elnevezésű tanfolyamra jelentkeztek a legtöbben. 11 oktatási körben 160-an tanulmányozzák majd, hogy mi történik a világban.

Képzett előadók

Szűcs Imre, a „Munkahelyi élet időszerű kérdései" körök vezető propagandistája. Ez az oktatási forma vetekszik népszerűségben az előzővel. Hat csoportban 146-an tanulmányozzák az új oktatási évben ezt a témakört. A propagandisták jó része a gazdasági vezetők közül kerül ki. Így foglalkozásokat vezet *Beznoszka László.* Szeged-Rendező állomásfőnöke, *Juhász Károly,* a balástyai állomás vezetője és Szegeden *Tóth József* vezénylőtiszt. Tőlük a dolgozókat érdeklő legbonyolultabb kérdésekre is választ kapnak majd az oktatásban részt vevők.

Sajnálatos, hogy a „Társadalmunk időszerű kérdései" című tanfolyamra mindössze heten jelentkeztek. Pedig itt is olyan közérdeklődésre számot tartó témák vitathatók meg, mint például életszínvonalpolitikánk eredményei; a szocialista gondolkodás és magatartás: mit jelent számunkra a negyedik ötéves terv teljesítése stb.

Nyári holt szezont vártam, nyüzsgő szakszervezeti tevékenységet találtam Szeged állomás szakszervezeti bizottságán. Jól készítették elő a szakszervezeti oktatást és — csakúgy, mint az elmúlt évben — marad erő a sikeres lebonyolításra is.

Kőhidi László

33 ÉV UTÁN

Búcsú a vasúttól

Harminchárom évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult *Vanyó János,* a szerencsi vontatási főnökség vezetője. A tiszteletére rendezett búcsúztatón *Takács István,* a miskolci vasútigazgatóság vontatási osztályának helyettes vezetője adta át az igazgató dicsérő oklevelét.

— Huszonhét éves koromban kerültem a vasúthoz — kezdte a visszaemlékezést Vanyó János. — *Tizenkét évig Kazincbarcikán dolgoztam.* Állomási, majd fűtőházi segédmunkás, később pedig mozdonyvezető lettem. 1958-ban bíztak meg a szerencsi vontatási főnökség vezetésével. E felelősségteljes beosztásban magasabb fokú szakmai ismereteket is kellett szereznem...

Elvégezte a gépipari technikumot, ezenkívül még jónehány szakvizsga bizonyítja kiváló felkészültségét. 170—180 dolgozó munkájának irányítása nem volt könnyű feladat.

Vanyó Jánost persze munkatársai nemcsak mint főnököt, hanem *mint embert is szerették, becsülték.* Példamutató, lelkiismeretes munkáját tanúsítják a Kiváló Dolgozó és Érdemes vasutas kitüntetések. A vezetői beosztás és a szüntelen továbbképzés mellett a társadalmi és a politikai munkából szintén jelentős részt vállalt. Ennek elismeréseként 1970-ben a Munkaérdemrend ezüst fokozatával tüntették ki. Egyik alapító tagja a munkásőrségnek, és jelenleg is tagja a járási pártbizottságnak.

A hatvanéves Vanyó János szakmai tapasztalatára és segítségére a jövőben is számítanak volt munkatársai.

— Nehéz lesz nélkülük, ezért a kapcsolatot a nyugdíjas években sem szakítom meg. Ezután több idő jut majd kedvelt szórakozásomra a horgászásra. *A vontatási főnökségen eltöltött tizenhat év nem volt hiábavaló... Ezután jólesik majd a pihenés, a kikapcsolódás* — mondta Vanyó János.

F. L.

Tudósítóink írják:

A PÁLYAFENNTARTÁSIAK SEM MARADNAK LE A KONGRESSZUSI MUNKAVERSENYBEN

A pártunk XI. kongresszusa és a hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben részt vevő vasutas szocialista brigádok már eddig is kimagasló eredményeket értek el. A felajánlások teljesítését szívügyüknek tekintik, és továbbra is nagy erőfeszítéseket tesznek azért, hogy a vasút az 1974. évi célkitűzéseit megvalósíthassa. Tudósítóink ismét több szolgálati helyről küldtek tájékoztatást, s ezek közül most olyanokat választottunk ki, amelyek a pályaépítő, illetve pályafenntartási dolgozók helytállását, tenniakarását érzékeltetik.

24 TAPOLCAI BRIGÁD KEZDEMÉNYEZÉSE

Bognár Károly a tapolcai pályafenntartási főnökség kezdeményezéséről tudósított. *A huszonnégy szocialista brigád versenyre hívta a szombathelyi igazgatóság valamennyi pályafenntartási főnökségét*, és megszabták a verseny feltételeit is. Ezek közül a legfontosabbak: a „Kiváló főnökség" cím elnyerése, az igazolatlan mulasztások csökkentése, a teljesítménybéres órák tíz százalékos növelése, a szocialista brigádtagok sikeres szakmunkásvizsgája, a gépi kapacitás jobb kihasználása és a beruházási program teljesítése.

Ezekkel a célkitűzésekkel arra szeretnék ösztönözni a pályafenntartási főnökségeket, hogy munkájukkal még hatékonyabban járuljanak hozzá a szombathelyi igazgatóság idei tervének teljesítéséhez. A tapolcai pft-főnökség dolgozói — tekintettel a balatoni utasforgalomra — az őrházak és egyéb szolgálati helyek tisztántartását, szépítését továbbra is fontos feladatuknak tekintik.

AZ ELVESZETT IDŐÉRT...

Bánkúti László, a budapesti magasépítési főnökség kongresszusi munkaversenyének eddigi eredményeiről és a második félév versenyprogramjának főbb irányelveiről számolt be.

A magasépítési főnökség sikeresen teljesítette az első félévi tervet, és jó eredményeket ért el a kongresszusi munkaversenyben is. Az elmúlt félévben olyan feladatokat teljesítettek, mint például a *Bicske* térségében régebben megkezdett nagy építési munkák befejezése, a MÁV INFORM épületének kivitelezése, vagy a MÁV kórház és rendelő intézet jelenleg is tartó rekonstrukciója. Ezeket az eredményeket úgy érték el, hogy hasznosították a törzsgárdatagok gazdag szakmai tapasztalatát és a szocialista brigádok kezdeményezéseit, javaslatait.

A második félévi tervek sikeres megvalósítása érdekében a főnökség külön programot dolgozott ki, amelyet felhívás formájában megkapott valamennyi műszaki vezető, társadalmi aktivista és szocialista brigádvezető. Az irányelvek között szerepel az egyéni és a kollektív kezdeményezés kiszélesítése, mert *a második félévben 53 millió forint értékű tervet kell teljesíteni.* Továbbra is számítanak a kongresszusi felajánlások megvalósítására és a munka termelékenységének a növelésére. Fontos szempontnak tekintik továbbá az anyagtakarékosságot, a baleset-megelőzést, és minden dolgozótól elvárják, hogy a jó gazda gondosságával végezze munkáját.

VÁGÁNYZÁR, JÓ SZERVEZÉSSEL

A főnökség dolgozói a második félévben mozgalmat indítanak a termelésből kiesett órák csökkentésére, mert az első félévben betegség és egyéb távollét miatt a ledolgozható óráknak mintegy 14 százaléka — megközelítően 91 ezer óra — nem lett hasznosítva. Ez annyit jelent, mintha a főnökség létszáma száz dolgozóval csökkent volna. Ezzel a munkaerővel hat hónap alatt egy négyszintes, tizenkét lakásos épületet lehetne felépíteni. *Ezért a termelésből kiesett órák számának csökkentését a második félévben* — a kongresszusi munkaverseny sikere érdekében is — *minden dolgozó és szocialista brigádtag kötelességének tekintik.*

Chemez Dénes, az angyalföldi pályafenntartási főnökség egyik kongresszusi vállalásának sikeres teljesítéséről így számolt be:

Óbuda állomás több elavult kitérője és egy átszelése az utóbbi időben sok gondot és bosszúságot okozott a pályafenntartás dolgozóinak. Augusztusban az angyalföldi pft-főnökség ózdi és tokodi szakaszainak, valamint a gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozóinak példás együttműködésével a régi kitérőket és a köztük lévő átszelést kicserélték. Ezt a nehéz munkát *a tervezett vágányzárási idők csökkentésével végezték el.* A rendkívül gondos szervezésért dicséret illeti *Ujvári István* pályamestert, *Koronkai József* és *Dudás Márton* mérnököket, valamint *Székely András* munkavezetőt.

Udvariasság, óh!

„A belföldi utasok előtt az államvasutat, a külföldi utasok előtt szocialista társadalmi rendünket képviselik a MÁV dolgozói!" — így hangzik az egyik jelmondat *a Vasút* című folyóiratban.

Sajnos, a jelmondat nem mindenütt és nem mindenkor érvényesül. Íme egy példa, amikor is egy 25 főnyi társaság egyszerű óhajáról van szó.

Az eset színhelye *Budapest—Keleti pályaudvar.* Azt szeretnénk megtudni, hogy az Orient Expresszre megváltott 25. helyjegy alapján a 392. számú kocsiban hogyan oszlanak el az ülőhelyek.

Első stáció: a nemzetközi pénztár. Az egyik ablaknál szívesen válaszolna a pénztáros kislány, de — őszintén megmondja — *nem tudja.* A másik ablaknál az indulatos pénztárosnő közli, hogy nem foglalkozik a kérdéssel, és *mérgesen elhúzza a függönyt.* A többi pénztár előtt hosszú, türelmetlenül várakozó sorok. Még próbálkozni is reménytelen.

Második stáció: az információ. Itt tömör a válasz. Nem kell sok időt eltölteni. *„Nem tudom! Majd, ha helyet foglalnak meglátják."*

Harmadik stáció: a kereskedelmi főnök irodája. A magasrangú vasúti alkalmazott a beköszönés után így: *„Már nem vagyok szolgálatban."* Azután mégis, türelmetlenül megkérdezi: — *Miről van szó?* Erre a társaság megbízottja elmagyarázza, hogy több mint 34 ezer forintért vásároltak külföldre szóló jegyet. Úgy gondolják, hogy ezért megtudhatják, hová szólnak a helyjegyek a kocsiban. A számok alapján ezt nem tudják megállapítani, de talán egy diagramon gyorsan át lehetne tekinteni, s a helyeket személy szerint kijelölni.

Egy ottlevő női alkalmazott közbeszól: — *Örüljenek, hogy van helyjegyük...*

A magasrangú vasúti alkalmazott kényszeredett mozdulattal mégis elővesz egy diagram-űrlapot. Mérgesen letépi az űrlap másodosztályú részét, és az utas kezébe nyomja: — *Tessék, ezen lehet tovább totózni...!"*

Vége a „szívélyes" felvilágosításnak. Később az is kiderült, hogy az űrlap régi rendszerű, ami nem felel meg a kocsi tényleges belső elosztásának.

A tortúra tehát csaknem teljes eredménytelenségével két órát vett igénybe. Történt 1974. július 24-én.

Színpompás karnevál

Első díj a virágból készített mozdonyért



Ebben az évben is nagy közönségsikert aratott az alkotmányünnep tiszteletére immár kilencedik alkalommal rendezett virágkarnevál Debrecenben.

A karneváli menet több mint százezer néző előtt vonult Debrecen utcáin, majd a Nagyerdei Stadionba érkezett. A zsüri első díjjal és a vele járó nyolcvanezer forinttal jutalmazta a Debreceni MÁV Járműjavító üzem virágkompozícióját.

A sokszínű virágokból épített mozdony technikai kivitelezését a járműjavító dolgozói végezték, a virágokat pedig a hajdúszováti Lenin Tsz kertészei termesztették. A munkás-paraszt szövetséget jelképező kompozíció megérdemelten nyerte el a zsüri első díját és aratott nagy közönségsikert.

FELAJÁNLÁS A NYUGATIBAN:

300 ezer forint értékű társadalmi munka

Budapest-nyugati csomópont az 1973. évi eredményes munkájáért elnyerte a vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének Vörös Vándorzászlaját. E megtisztelő kitüntetésért sokat tettek az állomás dolgozói, szocialista brigádjai is.

A közelmúltban értékelték az állomás első félévi munkáját, amely — a tavalyinál nagyobb feladatok ellenére is — eredményes volt. A gondokat növelte, hogy a vágányok közötti peronbontás miatt *többször át kellett dolgozni a vonatok közlekedését szabályozó üzemi technológiát.* A munkát úgy végezték, hogy a naponta induló és érkező 110 vonat utasait az építés ne zavarja.

Az állomásfőnökség részt vesz a fővárosi és a vasúti tisztasági versenyben. A dolgozók már eddig is sokat tettek azért, hogy a személyszállító vonatok és az utasok által használt csarnokok, váróhelyiségek tiszták, kulturáltak legyenek. *Az állomás negyven szocialista brigádja a kongresszusi munkaversenyben többek között háromezer forint értékű társadalmi munkát ajánlott fel.*

Csósza István

Kongresszusi szerelvény a Landlerből

(Folytatás az 1. oldalról)

— Mi a helyzet a létszámmal?

— *Kedvező, hogy fluktuáció nemigen van* — mondja az igazgató. — Inkább a dolgozók „elöregedése" okoz problémát. Ebben az évben például 170 olyan dolgozóval számolunk, akik elkezdik jól megérdemelt pihenésüket. A 30—40 évi szolgálat után nyugdíjba menők pótlására félszáz itt felszabadult szakmunkástanulóval számolhatunk. *Túlnyomó részük az üzem dolgozója marad*, mert számukra eléggé kedvező bárhelyzetet teremtettünk, iskolai eredményeiktől és szorgalmuktól függően.

Balla Gyula mondta el, hogy a katonai szolgálat után visszatérő fiatalok külön kedvezménye — a katonai rendfokozat, illetve a honvédségnél tanúsított magatartás figyelembevételével — *a hatnapos plusz szabadság*, illetve a 800—1000 forintos segély. Ha fizikai állományú fiatal dolgozó technikumot végzett, plusz 60 filléres órabért kap, ha egy ideig a régi munkakörében marad. A fiatalok üzemhez való kötődését az is segíti, hogy *évente* — csereüdültetés révén — *negyvenen vesznek részt nagyon kedvezményesen ostravai nyaralásban.* Emellett a sportra, a játékra is adottak a lehetőségek: *Újpalotán a Testvériség futballpályát kapott.* Ez a létesítmény is feltétele az évente 600—800 főt mozgósító tömegsport-mozgalom erősödésének.

Élenjáró brigádok

— Sok mozaikból tevődik össze a jobb, az eredményesebb termelőmunka — veszi át a szót Tóth István. A már januárban elkészített akcióprogram, amelyet az üzemi párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetés közösen dolgozott ki, megalapozta a konkrét gazdasági intézkedések tervét. Az üzem termelő egységei, illetve osztályai erre alapozták a helyi intézkedési terveket.

Az üzemben 162 szocialista brigád dolgozik. Közülük a múlt évi eredmények alapján *az Esze Tamás brigád, Horváth László vezetésével a MÁV Kiváló brigádja lett.* S sorolják még a többi kiváló szocialista brigádot, amelyek a termelés élenjáróri.

— *A második félévtől az eddiginél hasonló hozzáállást, lendületességet, akarást várunk* — mondja az igazgató. — *S akkor valóban méltóképpen lehetünk részesei az ünnepi eseményeknek...*

Maros László

VASÁRNAP ESTE A RÁNGATÓBAN

Vasárnap este van. A rendező pályaudvar közepén új épület áll: a III. számú őrhely. Az asztali lámpa fénye szétszóródik a tágas helyiségben, s tányér alakban világít ki a nagy ablakokon. Az üvegtáblák sötéten maradt részén visszatükröződik a tartalék „félszeme", amely megvilágítja a közeli váltókat.

A vasárnapok itt általában csendesebbek a hétköznapoknál. Az esték pedig még csendesebbek. Otthon pihennek a bányászok, nem dolgozik a szénosztályozó. A vágányokon üres kocsik tűnnek fel. Mondhatnánk, hogy csak amolyan felügyeleti szolgálatot tartanak ilyenkor a vasutasok.

Éjfélkor azonban nekiiramodik a tartalék, hogy reggelig szétrendezze a rakodóhelyre állítsa a kocsikat. A kis létszámú tolatócsapat tagjai, a váltóőr akkor aztán állják a sarat azok helyett is, akik szabad szombatot és vasárnapot kaptak. Mert mégiscsak bölcs intézkedés volt a szabad hétvégék biztosítása így, felváltva is...

★

A helyiség falain még érződik a mész szaga, s most itt vacsorázik, beszélget az éjszakás túr.

— *Holnap, hétfőn termelési tanácskozás lesz — mondja a tolatásvezető.*

— *Tudjuk, ott leszünk* — válaszolják az emberei, akik a Kossuth szocialista brigád tagjai. Akárcsak a többiek, a három forgalmi brigád, ők is számba vették, hogy mit végeztek eddig, és mit vállalnak a XI. pártkongresszus, illetve a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére. Ismerik az igazgatóság felhívását is: Dolgozz hibátlanul! Ezen túlmenően felajánlották a saruzovagonyok megtisztítását, gyomtalanítását. Berényiék az egyik kocsivizsgáló lakatosuknak segítenek az új ház felépítésében. Ehhez hasonló tettekben a többi közösségben sem lesz hiány. Ahogy itt számolják: huszonöten mintegy ezer óra társadalmi munkát végeznek el.

★

A tartalékos váltóőr Molnár Jóska. Az állandó Fodor Pista lenne, de ő egyszemélyben forgalmista is. Most a másik brigádban helyettesít, ahonnan a szolgálattevő vizsgázni ment. A tisztképző tanfolyamot végzi. Molnár régi tartalékos már, szereti ezt a helyet, és mindig szívesen vállalja a helyettesítést ebben a túrban is. Most hosszan néz ki a sötétbe, s egyszercsak megszólal:

— *Csöpörög az eső...*

Többet nem szól, de mindannyian tudják, mire gondol, hiszen falun laknak ők is. Nő a gyom, mintha húznák, s a kert, a föld nem maradhat kapálatlanul. Ügyesen kell beosztani a szabad időt, hogy jusson belőle pihenésre is.

★

— Nekem is vizsgázni kellene — szólal meg Köbl Ferenc kocsirendező, aki szakközépiskolába jár. — Csakhogy, ha kiveszem a szabadságom, egygyel kevesebben lesztek...

— Az téged ne bántson — válaszolja Molnár Jóska. — A tanulás mindennél fontosabb, meg azután Fodor visszajön, én meg maradok és kész.

A téma ezzel le is lenne zárva, csakhogy a többi brigádban is vannak hasonló gondok. Berényiéknél ott van Kovács Károly, a fiatal váltóőr. Kisgyermeke van, felesége a Volánnál forgalmista. Az óvodát tatarozzák, ráadásul a gyerek most is beteg lett, ki maradjon otthon vele. Pénzük kevés van, hiszen egy éve építkeztek, s még csak a kamatmentes kölcsönt sem kapták meg. A szabadságot feltétlenül most kell kiadni Kovács Karcsinak.

A vita végére mégis pontot lehet tenni.

— Kőműves Jóskával, a tolatásvezetővel megbeszéltük, hogy kevesebben leszünk, és jobban vigyázunk... így azután a Karcsi is elmehet szabadságra.

★

A Csanádi György brigádban kevesebb az efféle gond, ezért vasárnap esténként náluk másról folyik a szó. A beszélgetésben rendszerint Salamon János kocsirendező viszi a prímet, aki egy időre megvált a vasúttól, s elment a téeszbe állatgondozónak és fejőnek. Pár éve aztán visszajött, s most élvezi, hogy mesélhet. Ez a beszélő kedv is mutatja, milyen jól érzi magát újra kollégái között.

— Nem értettem egyet a vezetőséggel — ez állandó refrén, majd szakszerű kiselőadás következik a helyes fejésről. No meg egy-két sikamlós történet is elhangzik, ami — talán — valóban megesett. A hallgatóság pedig türelmes, mert — Salamon János nemcsak a mesemondásban élenjáró, hanem sarusnak is kiváló. Sokkal nehezebb lenne a munka nélküle.

★

Megcsörren a telefon. A rendező pályaudvar túlsó végéről a IV-es őrhely jelentkezik.

— Mi újság?

— Semmi, csak az Öreg unatkozik — tájékoztatja társait Molnár, amikor leteszi a kagylót.

— Úgy látszik, már kiolvasta a Ludast — szól valaki, mire nevetés támad. Azután ezt mondja az előbbi hang: — Meg kell hagyni, tapasztalt öregek szolgálnak odaát, a bejárati oldalon. A közeledő vonatok útját vigyázni: igen nagy felelősség. Akkor is, ha az ő beszédtémájuk többnyire a fájós láb, meg az, hogy hány dioptriás az „előfogat". Mi még nem vagyunk abban a korban, de majd leszünk, amint ők is voltak annak idején fiatalok...

Szó szót követ, s mindjobban kiderül, hogy a „hármasok" mennyire tisztelik, nagyra becsülik a IV-esben és az állomás egyéb pontjain szolgáló idősebb vasutasok szakmai tudását, gazdag tapasztalatát, példamutató helytállását.

★

A telefonon most a forgalmi iroda hívja a hármast. Molnár Jóska jelentkezik, majd — miután letette a hallgatót — így tájékoztatja társait:

— A nyolcvannyolcas útban van, tehát huszonhárom órakor, a huszonkilences után kezdődhet a munka. Reggelig nem lesz megállás, sok a rakott az érkezőben...

A tolatásvezető a forgalmi irodába indul, hogy személyesen beszéljék meg a részleteket. Ezt mindig, minden túrban így szokták. Az őrhelyen maradók még beszélgetnek egy ideig. Számolgatják, ki hogyan járt a prémiummal, amit ettől a negyedévtől kezdve már a brigád oszt el, és szó esik egy újabb intézkedésről, amely szerint jutalom jár egy-egy szakvizsga letétele után.

Nem sokkal később mindenki kirajzik. Kézi jelzőlámpák villognak, hangfoszlányok szállnak a vágányok között. A Rángatóban — így nevezik Komlón a III-as őrhelyet — teljes üzem van. Reggel 6 órakor indulhat az osztályozó.

Keziyűs István

Jól dolgozó bizalmiak

Harkányfürdő állomás szakszervezeti bizottságához több szolgálati hely dolgozói tartoznak. A szakszervezeti bizalmiak és *Pál Miklós* szbtitkár jó munkáját dicséri, hogy a területi széttagoltság ellenére is a 72 szakszervezeti tag pontosan fizeti a tagdíjat, és valamennyien *aktív részesei a mozgalomnak.* Elismerést érdemel ezen az állomáson az a három kereskedelmi és társadalmi ellenőr is, akik az utasok és a fogyasztók érdekében már évek óta lelkiismeretes, pontos munkát végeznek.

VEZETŐJELÖLTEK EGYMÁSKÖZT

Hiánycikk-e az őszinteség nálunk?

Tallózás megalapozott és helytelen vélemények özönében

A MÁV céltudatosan és módszeresen gondoskodik a vezetők utánpótlásáról. Ezt a tevékenységét kívülállók is nemegyszer elismerik.

Szombathelyen bentlakásos tanfolyamokon oktatják a leendő vezetőket, akik majd átveszik a stafétabotot az idősebb korosztálytól. A tanfolyamon a vasútüzemi biztonsággal kapcsolatos konzultáció keretében egy rendkívül érdekes kérdést — *a vezető szerepe a balesetek megelőzésében* — is megtárgyaltak. A téma ilyenfajta megközelítése valószínűleg először szerepelt napirenden, így érthető a megnyilvánult érdeklődés.

Kritikus szemmel járnak

A vasútüzem biztonságának személyi, tárgyi és folyamatszervezési feltételeinek áttekintése után néhány megtörtént baleset elemzésével és tanulságaival foglalkoztak, majd a felelősséget taglalták. Foglalkoztak az egészséges személyiségi követelményekkel. az önismeret és emberismeret összhangjának biztosításával. különböző aktivizáló módszerek ismertetésével, gyakorlásával.

A tanfolyam résztvevői a témával kapcsolatban sok-sok véleményt, javaslatot mondtak el. Ezek igen figyelemre méltóak, megszívlelendők.

Lássunk néhányat azok közül, amelyek a fiatalok véleménye szerint kedvezőtlenül befolyásolják a személyiségformálást.

Nem általánosítható — szerencsére — több bíráló nézetük, s az sem biztos, hogy teljesen igazuk van. Sőt! Egyik-másik erősen vitatható. De az mindenesetre jó, hogy *kritikus szemmel járnak, meglátják a hibákat*, még ha egyiket-másikat el is túlozzák, vagy nem egészen reálisan ítélik meg.

Egyenlőtlen terheléssel

Szerintük több helyen baj van egymás megbecsülésével, hiányzik a közösségi szellem. A vasúton is elharapózott a túlzott anyagiasság. Gyakori az érzéketlenség a közös tulajdon védelmét illetően. Sok a fölösleges, párhuzamos munkafolyamat, amelyek egy része gépesíthető lenne. Ugyancsak gyakori az értelmetlen, öncélú feladat. A terhelések egyenlőtlenek. s a korszerűsítésekkel, indokolt létszámtöbbletekkel szembenáll a formális csökkentés. Az adminisztráció növekszik, jó esetben a létszám marad, ugyanakkor a műszaklakból nem „hozzák ki", ami bennük van.

— *Az őszinteség hiánycikk a vasutasok között* — hangzott az egyik súlyos vád. Biztos, hogy túlzott ez az állítás, és akitől származott, valószínű, szűkebb kollektívája sérelmét hordozva fakadt így ki. Szerencsére *a vasútnál többségében becsületes, őszinte emberek dolgoznak.* Ennek ellenére lehet, hogy mégsem egészen alaptalan az említett vélemény? Elhangzott ugyanis egy olyan közlés is, hogy kevés a példamutató magatartás, vagy: *a problémák őszinte felvetése többnyire ellenreakciót vált ki.* Talán egyesek éppen ezzel ölik ki az őszinteséget az emberekből?

Érdemes egy csokorba szedni a munkaversennyel, az anyagi ösztönzéssel kapcsolatos véleményeket. Mondtak olyat, hogy *a munkaverseny* — az üzemi demokrácia fórumaival együtt — *formális.* A versenyfeltételek nem felelnek meg a munkahelyeknek; túl általánosak.

A formalitás ellen

Itt megint álljunk meg néhány szóra. *Kit hibáztatnak ezért a leendő vezetők?* Kitől vagy kiktől várják, hogy a helyi viszonyokra adaptált, előre kimunkált versenyfeltételeket „gyártsanak"? *A szolgálati helyeken dolgozók kezdeményezéseire, javaslataira van szükség.* Hiszen ők ismerik a legjobban a helyi körülményeket, a javításra váró munkafolyamatokat, és csakis *az ő javaslataik lehetnek az alapjai az aktuális, célszerű és minden formalitástól mentes versenymozgalomnak.* A felszabadulás 30. évfordulója és a XI. pártkongresszus tiszteletére a vasúton kibontakozó szocialista munkaversenyt is az adott munkahelyek megalapozott felajánlásaira kell építeni. Többek szerint sok a „kiskapu" a verseny értékelésénél.

„Jobb volna, ha a fizetésért és nem a fizetésen felüli juttatásokért dolgoznánk elsősorban" — hallottuk... Minden kommentár nélkül még néhány vélemény a témáról: *„A jutalmak sokszor rombolólag hatnak... Hiányzik a prémiumok ösztönző hatása... Gyakori az olyan anyagi elismerés, ami sem a munkával, sem a tapasztalatokkal nem arányos."*

A személyiség- és tudatformálásról alkotott véleményekre is érdemes odafigyelni. Nincs módunkban érdemben vitatkozni azokkal, akik túlzásokba bocsátkoztak, s egyetértést nyilvánítani a helyzetet reálisan ismerőkkel. *„A személyiségformálással nem foglalkoznak eleget és tudatosan. Azt a keveset, amit tesznek, azok teszik, akiknek erre nincs adottságuk, és az eredményeket indulattal rontják"* — mondta a tanfolyam egyik résztvevője eléggé ellentmondásosan.

Nem fogadható el — legalábbis általánosan nem —, hogy a szolgálati helyeken egyáltalán nem törődnek a dolgozók meggyőzésével. *Számtalan példát lehetne ennek az ellenkezőjére felsorolni, a legkülönbözőbb helyekről és munkaterületekről.* Hasonlóképpen el kell vetni azt a véleményt, miszerint a vezetők kevés érdeklődést mutatnak a dolgozók problémái iránt. Ha mást nem nézünk, mint az üzemi demokrácia különböző fórumait, a gazdasági vezetők gyakori találkozásait a dolgozókkal, a párt-, a szakszervezet, a KISZ- és egyéb tömegszervezetek, mozgalmak munkáját, máris látható, *hogy sántít az érdektelenségről általánosított bírálat.* Természetesen nem állítjuk, hogy nincs ilyen. Sajnos, van. De nem lehet általánosítani az egyedi hibákból!

Elítélik az italozást

Izgalmas volt hallani, miként vélekednek a jövő vezetői a ma vezetőiről. Szerintük túlterhelték, emiatt a munkájuk kapkodó, vagy kampányjellegű. Többek magatartásában ellenszenves a pozíciófélték. Sokszor meghatározó magatartás az *önzés, a karrierizmus.* Kicsi a vezetők információigénye (?) Nagy részükre az „énerős"-ség jellemző, akiknél sem a dolgozókkal, sem a külső társadalmi szervekkel való kapcsolat nem jelentős, csak formális, tartalmatlan. A fiatal szakemberek boldogulásával kapcsolatban sok a korlátozó tényező. Egyes szolgálati főnökök szándékosan akadályozzák presztízsokokból a fejlődést..

Örvendetes viszont, hogy *a leendő vezetők elítélik az italozást*, s azt a magatartást, amely az italfogyasztást vagánykodásnak tartja, ahelyett, hogy bírálná. *A művelődés iránti igénytelenség felvetése szintén helyénvaló bizonyos körökben.*

Végezetül lássuk, miket javasoltak a tanfolyam résztvevői a hiányosságok kijavítására.

Mindenekelőtt a szakmai képzettség vonzóbbá tételét, a személyiségformálásra és aktivizáló módszerekre vonatkozó szélesebb körű képzést. *Sürgették a rendelkezések, utasítások egyszerűsítését, felülvizsgálatát.* A dolgozók által is áttekinthetőbb ösztönző rendszerekre volna szükség. Az üzemi demokrácia szélesítése érdekében az annak fórumain elhangzottakat rugalmasabban kell intézni, mert az éveken át eredményetlenül hangoztatott igények rendezetlensége közönyt szül.

Szelei Teréz

KIVÁLÓ VASUTAS

Hálókocsin, az utasok szolgálatában

A romániai kikötővárosban, Konstanzában találkoztunk. Természetesen a pályaudvaron. A *Wiener-Walzer* az első vágányról indult. A magyar turisták örömmel fedezték fel az *Utasellátó* hálókocsiját, és az ajtóban a kedves, jóhumorú hálókocsi-kalauzt. A gyorsvonat már elhagyta az állomást, az utasok kényelmesen elhelyezkedtek, mi pedig beszélgetéssel ütöttük el az időt. A bemutatkozásnál megtudtam: *a hálókocsi-kalauzt Vavricsek Istvánnak hívják.*

Mióta dolgozik az Utasellátónál?

— *Bizony annak már negyedszázada is elmúlt, amikor először szálltam fel — italos kosárral a kezemben — a vonatra. Mert kosaras büfés voltam az első tíz esztendőben, majd fordavezető, és azután következett a hálókocsi. 1953-tól teljesítek szolgálatot a nemzetközi járatokon.*

Emlékszik-e még az első külföldi utakra?



— *Hát lehet azt elfelejteni? Prága, majd Varsó volt az első úticél*

— Melyik a legkedvesebb járata?

— Szeretem a szép tájakat. Gyönyörű az Elba völgye, amint a folyó áttöri Csehszlovákia és az NDK határánál az Érc-hegységet. Szász-Svájc területén a vasút is a folyó völgyét követi. Mindig örülök, ha erre járhatok. Persze, minden útnak van szép szakasza. Nézzen csak ki, amikor a Prahova völgyében haladunk! Ha lefelé néz, látja a folyót, amely sebesen fut le a Kárpátokról. Ha felfele tekint, Siniana és Brassó hóval borított magas hegycsúcsaiban gyönyörködhet.

És az emberek...?

— *Általában kedvesek, udvariasak. Örülnek, ha a saját nyelvükön szólítom meg őket. Jól beszélek cseh és lengyel nyelvükön szólítom meg őket. „eladni". Kicsit megy az orosz is. Németből most tettem nyelvvizsgát.*

Mennyi a munkaidő?

— *44 órás munkahét a norma. Nyáron a nagyobb forgalom megkívánja, hogy többet dolgozzunk. Júniusban 123 túlórám volt, máskor pedig hol több, hol kevesebb...*

— Mivel tölti el a szabad időt?

— *Ennek egy része a családé. Szeretek dolgozgatni a rákosszentmihályi kertemben. A másik fele a társadalmi munkáé.*

Húsz évig volt egyfolytában pártvezetőségi tag a Keleti-utasellátónál. Kivesz. részét a szakszervezeti munkából is. Szereti a fiatalokat ezért *a pártszervezet most a KISZ patronálásával bízta meg.* Részt vesz a rendezvényeken, tanácsokat ad a vezetőségnek. Gondoskodik az utánpótlás neveléséről is. Egyike azoknak, akik a fiatal hálókocsi-kalauzokat oktatják.

Vavricsek Istvánt megbecsüli az Utasellátó Vállalat és a vasút. Sok kitüntetést kapott már, de a legbüszkébb arra, hogy az idei vasutasnap alkalmával *Kiváló Vasutas kitüntetést kapott.* Ezt a magas elismerést az utasellátó dolgozói közül a vasutasnapon csak ő kapta meg.

56 éves, és az idén szeretne nyugdíjba menni. Az utasellátó persze ezután is számíthat rá. A nyári főszezonban a jövőben is szívesen vállal munkát.

A vonat a román főváros, Bukarest felé közeleg. A hálókocsi-kalauz készül az új vendégek fogadására. Az óra éjjel fél egyet mutat. Nem látszik rajta a fáradság.

A fülkében fekszem kényelmesen, amikor hallom, *hogy felszállnak az új utasok. Vavricsek Istvánnak mindegyikhez van egy-egy jó szava...*

Köhidy László

Nyílt levél közügyben

Mit tehet az állomásfőnök?

Az augusztus 1-i lapunkban megjelent *„Csattanó pofonok — és az egyenruha tekintélye"* című cikkre több hozzászólás érkezett szerkesztőségünkbe. Ön is tollat fogott tisztelt állomásfőnök elvtárs, hogy védelmében érveket sorakoztasson fel, és részletesen kifejtse azt, hogy G.J.F-nek, a június 25. eset egyik szemtanújának és a cikk szerzőjének nincs igaza. A véleménynyilvánítása Önnek kétségtelenül lelkiismereti kötelessége, hiszen június 25-én, a 434-es számú személyvonatnál történtek színhelye Aszód állomás volt, az a terület, amelynek Ön az első számú gazdája, a legavatottabb ismerője.

Ezért ragadjuk meg az alkalmat, hogy néhány fontosabb megjegyzésére nyílt levélben válaszoljunk. Levelét így kezdi: *„Aszód állomás vezetői és dolgozói eddig úgy véltük, hogy a Magyar Vasutasban megjelenő cikkek is a fegyelem megszilárdítását szolgálják, ám ebben mélységesen csalódtunk"...* mert, mint később kifejti: *„a Csattanó pofonok című cikk nem felel meg a valóságnak."*

Itt meg kell jegyeznünk, hogy levelének aláírása után, kinyilatkoztatásainak, érveinek bizonyítására még odaírta ezt is: „az állomás 67 dolgozója nevében."

Nem akarunk moralizálni, de 67 olyan dolgozóra hivatkozni, akik nem lehettek szemtanúk, véleményünk szerint a védekezésnek nem egészen korrekt módja. Ami pedig lapunk „fegyelemszilárdító" cikkeit illeti, csalódása ellenére elmondhatjuk, hogy továbbra is fontos feladatunknak tekintjük a vasutasok közéleti érdeklődésének, a közügyek iránt érzett felelősségüknek a felkeltését, ezért a „Csattanó pofonok"-hoz hasonló, bíráló soroknak a jövőben is nyilvánosságot biztosítunk.

Célunk az volt, hogy felhívjuk a figyelmet az embertársaink iránti közöny, a „nem láttunk semmit" szemlélet káros következményeire. Nem állt szándékunkban — egy másik levélíró, a szintén aszódi K.J. kifejezésével élve — senkit „pellengérre állítani", hiszen erre nincs is szükség.

Ön, aki 37 éve becsületesen dolgozik a vasútnál és 1950-től az állomás vezetője, most sértődött, védekező álláspontra helyezkedett. Azt állítja, hogy csak az utasoktól szerzett tudomást a kalauznő megáláztatásáról, vagyis a csattanó pofonoknak Ön nem volt a szemtanúja. A vonatvezető közbelépését viszont már részletesen leírja, amiből arra következtetünk, hogy az állomáson történt rendkívüli eseményt egészen pontosan megfigyelte. Még azt is látta, hogy a vonatvezető visszafut a mozdonyhoz, de Ön közben semmit sem tett. Levelében ezután azt kérdezi, hogy mit kellett volna tennie, hiszen *„nem kidobólegénynek szerződött a vasúthoz"*. Ehhez szemrehányóan még hozzáteszi: *„miért nem kértek segítséget* (a vonatvezető vagy a kalauz) *az állomástól...? A vonatvezetőnek az lett volna a dolga* — folytatja —, *hogy az állomásfőnöknek jelenti a történteket. Akkor bizonyára tudtam volna, hogy mi a kötelességem!"*

Mi is kérdezzük: akkor mit tett volna, hiszen rendőr nem volt a közelben, a pofozkodó pedig menekült?

Vannak pillanatok, amikor nincs idő a jelentésekre. A csendes szemlélődés helyett azonnal cselekedni kell! Ezt tette a vonatvezető és már őt is megelőzve egy ismeretlen utas, mert bizonyára tudták, hogy a szolgálatot teljesítő vasutas bántalmazása hivatalos személy elleni erőszaknak minősül, amit törvényeink szigorúan büntetnek. A segítségnyújtás, a védekezés, a közösségellenes cselekedet megakadályozása pedig — a levelében leírt véleményével ellentétben — *nem önbíráskodás.* Ellenkezőleg! Mindannyiunk közös ügye, jogos magatartás! Nem akarunk senkit verekedésre biztatni, hiszen társadalmunktól idegen a „fogat-fogért", az „erőszakot erőszakkal megtorolni" szemlélet. De idegen a közöny és a „jobb ha nem avatkozom bele" felfogás pártolása is, mert *a rend és a törvény megsértői ellen csak közös összefogással és segítőszándékkal küzdhetünk eredményesen.* A verekedőket körülállók passzív szemlélődése sohasem lesz hatékony eszköz a védelemre szorulók megmentésére. És néha arra is gondoljunk, hogy — amikor nincs rendőr a közelben — mi is kerülhetünk hasonló helyzetbe!

Mint leveléből kiderült, Aszód állomáson sajnos gyakoriak a verekedések, inzultusok. Annál inkább kell tehát készülni a váratlan eseményekre, az állomás rendjének, az utasok biztonságának a védelmére. Úgy hisszük, ezért valamelyest az állomásfőnök is — mint az állomás első számú gazdája — felelős.

Reméljük — ha ezt a gondolatot mind több vasutas magáévá teszi — a jövőben *kevesebb pofon csattan majd Aszód állomáson* is.

Kaszala Sándor

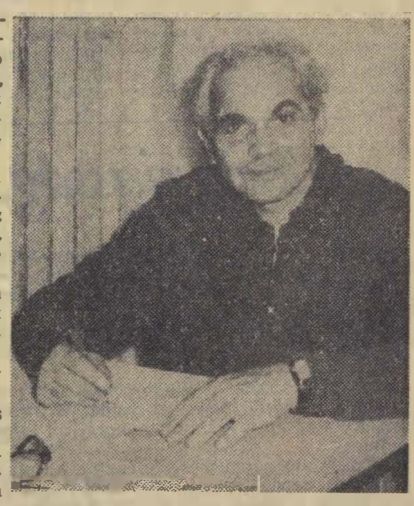
AZ ÚTTÖRŐVASÚT FELHÍVÁSA

Felvételt hirdet a MÁV. Széchenyi-hegyi Úttörővasút üzemfőnöksége az 1974. szeptember 15-én induló úttörővasutas és postás tanfolyamra. Jelentkezhetnek azok a Budapesten és környékén lakó IV., V. és VI. osztályos úttörők, akiknek a tanulmányi eredménye legalább négyes, és akiket erre a megtisztelő feladatra az iskola úttörőcsapata javasol. A vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

A felvételi lapokat kívánságra elküldik. A felvétel időpontja és helye: szeptember 9-től 14-ig, naponta 9—14 óráig az úttörővasút üzemfőnökségén Hűvösvölgyben. Bővebb felvilágosítást üzemi telefonon az 52-14/6-os, városi telefonon pedig a 167-621-es számon adnak.

Mindig az elsők között

A megnövekedett nyári utasforgalom nagyobb feladatokat ró, több munkát hárít a Nyugati pályaudvar műszaki kocsiszolgálatának brigádjaira. A szerelvények tisztasága nemcsak az utasok kényelmét, hanem az egészségét is szolgálja. Ennek érdekében már nagyon sokat tett a *Pátkai Béla* vezette *November 7* szocialista brigád.



1960-tól, vagyis mióta a brigád megalakult, minden évben elnyerték a szocialista címet; négy alkalommal aranykoszorús brigádjelvényt, készser pedig a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntető címet is megszerezték.

Munkájuk az állandóan csökkenő takarítói létszám ellenére is eredményes, ami a jó szervezésnek, a brigádtagok helytállásának és nem utolsósorban Pátkai Béla brigádvezető rátermettségének köszönhető. Most, amikor nyugdíjazása előtt egy évvel ismét meglátogattuk őt munkahelyén, az elkötelezettségről, a munka iránti szeretetről beszélt:

— *Már gyermekkoromban kapcsolatba kerültem a vasúttal, mert édesapám szintén ott dolgozott. Én azt vallom, hogy a mi munkánk csak úgy lehet erelményes, ha lelkiismeretesen és pontosan végezzük.*

Pátkai Béla 1949-ben került a vasúthoz, és hamarosan műszaki dolgozó lett. 1960-tól a November 7 szocialista brigád vezetője, aki a szocialista munkaversenyben mindig kiemelkedő eredményeket ért el a legjobbak között.

— *A másfél évtized alatt* — mondotta — *többször is hívtak vezető beosztásba, más munkahelyre, én mégis azok között maradtam, akiknek a kocsik tisztántartása a feladatuk. Mi jóban, rosszban együtt voltunk. Olyan kollektíva a miénk, amelyben mindenki szívesen dolgozik. Amikor a tiszta szerelvényeket és az utasok elégedettségét látom, úgy érzem, hogy munkám nem volt hiábavaló...*

Besze Imre

A bolgár vasutak három évtizede

1944. SZEPTEMBER 9-e: Bulgária felszabadulásának napja. Ezzel együtt az idén ünneplik Bulgáriában az újjáépült vasúti közlekedés harmincadik évfordulóját is.

Három évtized alatt Bulgária az elaprózott mezőgazdasági országból nagy agrár-ipari komplexumokkal rendelkező országgá fejlődött. Ezt a fejlődést bizonyítja az is, hogy amíg 30 évvel ezelőtt a petróleumlámpákat is importálta, ma már méltó partnere áruforgalom tekintetében az összes kontinens több mint száz országának.

A gazdasági élet ilyen emelkedéséhez — miközben az évi 5—10, sőt 20 százalékos növekedés már szinte megszokottá vált — nélkülözhetetlen a korszerű, biztonságos közlekedés is.

Az árufuvarozási volumen az eltelt 30 év alatt tizenegyszeresére, a személyszállítás pedig több mint hatszorosára nőtt. Ez az eredmény többek között annak köszönhető, hogy széles körben bevezették a Diesel- és a villamosvontatást. 12 év alatt a vasút a szállítások 78 százalékát az új vontatásra állította át. A villamosított vonalak hossza meghaladja az 1000, az ötéves terv végéig pedig túlszárnyalja az 1500 kilométert.

A BOLGAR DOLGOZÓK növekvő anyagi és kulturális szükségletei, valamint a külföldi turisták beáramlása megköveteli, hogy nagyobb figyelmet fordítsanak a vasúti szállításokra. Ezzel kapcsolatos a bolgár vasutak komplex fejlesztési terve. A programban az első helyen a sebesség növelése, az utaselátás színvonalának emelése és a biztonságos közlekedés fokozása szerepel. Ebben az évben Szófiától majdnem az összes kerületi nagyvárosig kényelmes expressz vonatok közlekednek, amelyek sebessége eléri az óránkénti 120 kilométert. Az utóbbi két évben az expresszvonatok átlagos közlekedési sebessége 12 km/órával, a gyorsvonatoké 8 km/órával, a személyvonatoké pedig 4 km/órával nőtt. A hatodik ötéves terv utolsó négy évében megoldották a személykocsik gyártásának gondjait is a Drjánovo városbeli „Andrej Zsdanov" gyárban, ahol jól felszerelt poggyászkocsikat és büfékocsikat is gyártanak.

A közlekedési minisztérium vezetősége, a szakszervezeti központi bizottság és a BDZ állami gazdasági vállalat (Bolgár Államvasutak) nagy gondot fordít arra, hogy növelje a kulturált kiszolgálás színvonalát és teljes mértékben biztosítsák a népgazdaság fuvarozási kapacitását, valamint a vasutasok szociális ellátását.

A Bolgár Kommunista Párt Központi Bizottsága (1972. évi decemberi plénumán) kidolgozta és elfogadta a bolgár nép életszínvonalának emelésére irányuló nemzeti programot. Ezzel kapcsolatosan a közlekedési minisztérium és a szakszervezet központi bizottsága közös plénumon fogadta el a fő szociális problémák megoldására irányuló komplex programot, amelynek alapján minden egyesülés és szolgálati hely kidolgozta saját tervét. Ez eredményesen javítja majd a vasutasok szociális helyzetét.

A vasút dolgozóinak már eddig is több mint 8000 vállalati lakást adtak át. A Bolgár Államvasutak évente 6—7 millió levát biztosít új lakások építésére. Kettőezernél több vasutas lakik korszerű munkásszálláson, a személyzetnek pedig 400 szobát rendeztek be, ahol naponta több mint 2000 ember pihen. Naponta száznál több étkezdében ebédelhet a vasutasok 60 százaléka. Sokat fejlődött a vasúti egészségügyi szolgálat is. A nagyobb csomópontokon sporttelepek, úszómedencék állnak a dolgozók rendelkezésére. Az elmúlt évben a vasutasok 40 százaléka kapott beutalást szanatóriumokba és szakszervezeti üdülőkbe.

Hamarosan befejezik az új szófiai vasúti pályaudvar monumentális felvételi épületének építését, amely éttermeivel, büféivel, információs irodáival, a moziteremmel és az egyéb kiszolgáló helyiségekkel kielégíti majd az utasok igényeit. Az állomás előtti téren háromszintes garázst építenek, ahol 1300 autó parkolhat majd.

AZ EPITES és a korszerűsítés mellett a bolgár vasutasok nem feledkeztek meg a munka termelékenységének a növeléséről sem. Ez volt a fő téma a márciusban tartott pártkongresszuson, a szakszervezeti központi bizottság, valamint a közlekedési minisztérium kollégiuma kiszélesített közös plénumán is.

A munka termelékenységének a növelését szolgálja az is, hogy a kocsik gépesített generális és közepes javítására nagy telepeket létesítenek. A dolgozók itt jobb körülmények között, termelékenyebben végezhetik munkájukat. Ugyancsak ennek érdekében vezették be a hosszú vontatási szakaszokat, ahol a villamosmozdonyokat személyzete útközben váltja egymást a Szófia—Burgasz közötti vonalon. Ily módon hat mozdony megtakarítása vált lehetővé. Ha a próbák sikeresek lesznek, ezt az új megoldást bevezetik az összes fővonalon.

Egyre nagyobb teret hódít a konténeres és a rakodólapos fuvarozás Bulgáriában is. Néhány hónappal ezelőtt üzembe helyezték az első konténerterminált Szófiában, amit folyamatosan követ a többi: Plevennél, Plovdivban, Dimitrográdban, Gorna Orjahovicán, Várnában és más állomásokon.

E HÁROM ÉVTIZEDBEN a bolgár vasutasok nagy eredményeket értek el. Munkájuk nyomán olyan vasúti közlekedés született, amely megfelel a korszerű követelményeknek, lehetővé teszi az áruk gyors, biztonságos és olcsó szállítását.

Harmincadik jubileumi ünnepük alkalmából eredményes munkájukhoz mi is gratulálunk.

NEMZETKÖZI PÉNZTÁROSOK A KÁNIKULÁBAN

A nehéz körülmények között is áll'ták a rohamot

A páratartalmában sokévi átlagot felülmúló augusztusi kánikula és a rossz júliusi időjárás miatt augusztus második felére összpontosult az idegenforgalom, s ez rátereli a figyelmet a nemzetközi személypénztárosok munkájára. Hogyan, milyen körülmények között végzik nehéz feladatukat?

Csercsits Józsefné, a Nyugati pályaudvar pénztárfőnöke mondja:

— Két éve, amikor a szocialista országok közötti forgalomban rendszeresített „ablakos" útlevéllel szinte megháromszorozódott nemzetközi pénztárforgalmunk, gyorsan tenni kellett valamit a Nyugatiban. Ekkor rekesztették el a volt kultúrváróterem végében ezt az 5×6 méteres helyiséget, három 2×2 méteres fülkével. Ez a jelenlegi nemzetközi pénztár. Szükségmegoldás volt, gyorsan kellett cselekedni.

A különben is szűk helyiség a bútorzattól még inkább összeszűkült. A levegő fullasztó. A mennyezet alatt három kis ablak van nyitva, az utasellátó konyhájára. Innen kellene jönnie a levegőnek, helyette azonban csak gőz és ételszag árad be. Valami kevés hűvöset mégis ad egy kis irodai ventillátor.

A lelkes társadalmi munkájáról is ismert Dózsa György szocialista brigád tagjai 38—40 fokos hőségben dolgoznak itt. Kint, a kincsarnokban, a két pénztárfülke előtt 70—80 ember zsúfolódik, a szinte elviselhetetlen hőség miatt idegesen, türelmetlenül. *Havas Lajosné* és *Gellén Lajosné* van szolgálatban. Előttük nemzetközi díjszabások, kilométermutatók, jegytömbök halmazá. Dollárban, márkában, koronában, leiben és más pénznemekben számolnak. Tanult, begyakorolt pénztárosok. A jelenlegi nyári csucsforgalomban egyikmásik ablaknál a *16 órás munkaidőben nem könnyű 500—600 utast kiszolgálni* a sokféle jeggyel, aminek jórésze „megírt" jegy, átszállásokkal, különféle kedvezményekkel, átszámítási kulcsokkal. Külön jegyíró nincs, ezért be kell zárni a pénztárablakot és a hátsó térben ki kell állítani a jegyet. Ez néha csak 15—20 perc, de gyakran fél vagy egész óra. *Ezalatt a tömeg oda kint türelmetlen.*

Kik végzik ezt az idegtépő, kemény munkát, amely állandó megfeszített figyelmet kíván?

Havas Lajosné főintéző tisztképzőt végzett, 20 éve vasutas. *Szalkai Gyuláné* brigádvezető 26 éve szolgál. A pénztárzárlat miatti túlórát lecsúsztathatják. *Egy-egy nemzetközi pénztáros havi bevétele a Nyugatiban átlagosan 400 ezer forint, ez jegyenként 112 forint átlagnak felel meg.*

EZ MÁR A JÖVŐ

Végezetül, *a MÁV közönségszolgálati irodáját látogattuk meg a Népköztársaság útján.*

Itt is volt sorbanállás a kánikulai napokban, különösen augusztus 20-a előtt. A légkondicionáló berendezéssel kellemesen szabályozott hőmérsékletű teremben azonban nem környékezte ájulás sem a pénztárosokat, sem a jegyért sorbanállókat. Annál kevésbé, mert *itt egyszerre négy dolgozó szolgálja ki az utasokat*, a munka tehát viszonylag könnyebb, mint a két nagy pályaudvaron. Az augusztusi jegyeladásról még nem állt rendelkezésre adat, de fogalmat alkothatunk róla, ha tudjuk, hogy a kisebb forgalmú *négy nemzetközi pénztár júliusban 1 millió 700 ezer Ft értékű jegyet adott el.* Egy nemzetközi pénztárosra körülbelül napi 260 forint értékű átlagos jegyeladás jutott, tehát *lényegesen több, mint akár a Keletiben, akár a Nyugatiban.* Ebből arra lehet következtetni, hogy itt túlnyomórészt nagy jegyeket váltanak az utasok, nem úgy mint a két pályaudvaron, ahol a jegyek többsége alacsonyabb árú, ezért kisebb is a belőle származó egy pénztárosra jutó napi bevétel. *A közönségszolgálati irodai pénztárakban*, az összehasonlíthatatlanul jobb munkakörülmények miatt *aránylag kevesebb munkával, nagyobb bevételt érnek el*, mint a Keletiben és a Nyugatiban. Az eladott jegyek átlagértéke viszont azt mutatja, hogy a két állomáson kétszer annyi utassal foglalkoznak, mint a Népköztársaság útján. A központi jegyirodában a termelékenyebb munkáért több bért is adnak.

Ezt tudják a két nagy pályaudvar pénztárosai is, de nem elégedetlenkednek. Remélik azonban, hogy addig is, amíg munkakörülményeik javulnak, az ő munkájukat is anyagilag jobban megbecsülik.

(Gergely—Szász)

Levonták a zászlót

AZ ÖNKÉNTES VASÚTÉPÍTŐ TÁBORBAN

Augusztus 23-án *Biatorbágyon*, a Ságvári Endre Önkéntes Építő Tábor zászlaját ünnepélyesen levonták. Szinte már hagyomány, hogy a diákok a nyári szünetben munkát vállalnak a nagy vasúti építkezéseken is. Ez az év az építőtábor életében mégis premiernek számít, mert a MÁV Budapesti Építési Főnökség KISZ-szervezete most első ízben vállalt védnökséget az építőtábor felett.

Szerződés a KISZ-KB-val

— *Kinek a kezdeményezése volt a védnökség?* — kérdezem *Szelei Ferenctől*, a főnökség KISZ-titkárától.

— *Az alapgondolat, a javaslat, illetve a biztatás a főnökség gazdasági vezetőitől származik. Korábban ugyanis KISZ-fiataljaink az idősebb dolgozókkal együtt kommunista szombatokon és vasárnapokon több száz óra társadalmi munkát végeztek a táborban. Tavaly például segédkeztek a tábor vízvezetékhálózatának az építésében, elkészítették a sátorok elhelyezési tervét, és még sok egyéb járulékos munkát. Ezek után, április 19-én* — az ifjúsági parlamenten — *Pék István, a főnökség igazgatója beszámolójában javasolta a KISZ-szervezetnek a védnökségvállalás lehetőségét. Fiataljaink* — mint ezt a tapasztalatok is igazolják — *az akkori javaslatot megvalósították. Először megkötöttük a KISZ Központi Bizottsággal a szerződést, majd hozzáláttunk a munkaprogram kidolgozásához.*

Közös programok

— A védnökségi szerződés megkötése milyen gyakorlati változást hozott a tábor életében?

— *Túlzás nélkül mondhatom, hogy sokat* — folytatja a KISZ-titkár. — *Mint mondottam, munkaprogramot készítettünk, és a diákok mellé fiatal műszaki vezetőket osztottunk be, mert a fiatalok könnyebben megértik egymást. KISZ-eseink társadalmi munkában elvállalták a tábor közműhálózatának a karbantartását. Beosztottuk egymás között a víz- és a villanyszerelő ügyeletet.*

— Voltak-e közös kulturális, illetve sport-programok?

— *Természetesen voltak. Létesítettünk egy 400 kötetes könyvtárat a táborban, és azt a fiatalok kezelték. A gazdasági vezetőkkel közösen a legjobban dolgozó diákokat elvittük autóbuszkirándulásra.* Ennek a költségét részben mi fizettük. Több labdarúgómérkőzést játszottunk, s még hosszan sorolhatnám a kialakult közösségi élet hasonló mozzanatait, a kisebb-nagyobb összejöveteleket, amelyek meghittebbé, szorosabbá tették a diákok és a vasutas fiatalok közötti kapcsolatot.

— Milyen hatást gyakorolt ez a viszony a munkateljesítményre?

— Az idei négy csoport 700 tagja átlagosan 86 százalékos teljesítményt ért el. *Ez három százalékkal több a tavalyinál...*

Érdemes volt

— Jövőre is vállalják a védnökséget?

— *Igen. Úgy döntöttünk, hogy az idei tapasztalatok alapján fejlesztjük a munkaprogramot, és a kidolgozását is hamarosan elkezdjük ...*

Séra Sándor



KISZ-fiatalok a Budapest—Hegyeshalom vasútvonal építésénél

ESTE KILENCIG...

A Keleti pályaudvaron a Nyugatiéhoz hasonló a helyzet. A pokoli hőség és az idegenforgalmi csúcs napiaiban, itt még türelmetlenebbek az emberek a pénztárak és a felvilágosító iroda előtt.

A nemzetközi pénztárban *Tóth Istvánné* személyében olyan dolgozót találunk, aki 32 éve vasutas. *1945 óta szolgal a Keletiben. Ilyenkor nyáron 400 ezer forint körüli a nemzetközi pénztárosok havi bevételének átlaga ezen a pályaudvaron is.* Egy jegyre 167 forint átlag jut. A keresettel általában elégedettek, annál nagyobb a panasz a létszámhiányra, ami miatt évről évre több gondjuk van.

Petrák Béláné mondja: a Hungária körúton lakik, tehát 15—20 percnyire munkahelyétől, előző nap mégis este fél 9-kor ért haza, holott munkaideje 6 órakor letelt. És ez így megy majdnem minden nap, a sűrű helyettesítések, az elhúzódó, nehéz zárlatok miatt.

BARÁTI EGYÜTTMŰKÖDÉSSEL

Üzembe helyezték a vonalkábelt Keszőhidegkút és Dombóvár között

A budapest—gyékényesi vonal távközlési és biztosítóberendezési kábelének újabb szakasza készült el a nyár folyamán Keszőhidegkút és Dombóvár között. Az építést és a szerelést nemzetközi munkamegosztással *a csehszlovák Automatizace Zseliznici Dopravy vállalat végezte.*

Az új szakaszt augusztus 22-én adták át a rendeltetésének, a Dombóvár állomáson rendezett ünnepségen, amelyen a MÁV képviseletében megjelent *Urbán Sándor* szakosztályvezető és *dr. Pethes Imre*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára. Csehszlovák részről *Frantisek Hala*, a budapesti kereskedelmi kirendeltség vezetője és *Alfred Zsalman*, az AZSD vezérigazgatója vett részt az ünnepségen, *Vaclav Krardával*, az AZSD kábelépítő és szerelő üzemének igazgatójával együtt.

Dr. Szabó Tibor, a pécsi vasútigazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet, méltatva az együttműködést, amely ezen a vonalon 1970-ben kezdődött a MÁV és az AZSD között, de már előbb is gyümölcsöző volt a Karcag—Debrecen és a Budapest—Szob közötti kábelépítésnél, szerelésnél.

Szavaira Alfred Zsalman vezérigazgató válaszolt, kiemelve a magyar partner, a Budapesti Távközlési- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség érdemét az előkészítő munkában, ami nélkül a Keszőhidegkút—Dombóvár közötti szakasz ilyen gyorsan nem készülhetett volna el.

Az AZSD dolgozói az ünnepség után tovább folytatják a munkát, hogy a vasutasnapra tett vállalásuk értelmében november 7-re. Kaposvárig befejezzék az építést és a szerelést.

Fél év alatt 700 rendezvény

Élénk kulturál's élet a szegedi Petőfi Sándor Művelődési Házban

Szegeden, a Petőfi Sándor Vasutas Művelődési Házban mintegy 700 rendezvényt és próbát tartottak az első félévben. A legmozgalmasabb hónap május volt, *a béke hónapja.*

A fúvószenekar zenés ébresztővel és más, az eseményekhez kapcsolódó szereplésekkel járult hozzá a békehónap sikeréhez. Ugyanakkor *a 25 éves képzőművészeti kör egy hétig tartó, mintegy 70 alkotást bemutató kiállítást rendezett.* Az énekkar — amely fennállásának 85. évfordulójára készül — május 18-án a Tisza Szálló hangversenytermében lépett fel, s műsorából a Magyar Rádió felvételt készített. Június 2-án minősítő versenyen vett részt az énekkar, s ez alkalommal is a már többször elnyert Aranykoszorús diploma kitüntetéséhez méltóan szerepelt.

A vasutasnapi készülődés jegyében *a képzőművészeti kör május 31-én részt vett a Csongrád megyei amatőr képzőművészek kiállításán*, s a bemutatott 16 alkotás elnyerte a közönség tetszését.

A jubileumokról és a békehónapról szólva ide kívánkozik, hogy *a szimfónikus zenekar is fennállásának 40. évfordulójára készül*, s májusban a gyermeknap alkalmából az Ifjú Gárda Nevelőotthonban adott nagysikerű műsort.

A Petőfi Sándor művelődési ház klubjaiban szintén mozgalmas, változatos az élet. *Gyakori az író—olvasó-találkozó*, s az ifjúsági klubok fóruma is népszerűvé vált. Legutóbb ennek keretében a szegedi vasútigazgatóság vezetői a fiatalokkal tanácskoztak. A társas tanfolyam másodszor is sikeresen zárult, ugyanakkor *az Ifjúsági Akadémia negyedik előadássorozatának 200 hallgatója volt.* A minden igényt kielégítő könyvtár a szocialista brigádoknak nyújtott igen sok segítséget.

(sz)

Számvizsgáló bizottságok feladata a sportmozgalom ellenőrzésében

A sporttevékenység irányítása az elmúlt években *állami* feladattá vált. De ez *semmivel sem csökkenti a szakszervezeti szervek szerepét, felelősségét a testnevelési és sportmozgalom céljainak kialakításában, a feladatok megoldásának segítésében és ellenőrzésében.*

Mindebben fontos szerepük van a szakszervezeti számvizsgáló bizottságoknak is, amelyek feladata: *a gazdasági erőforrások eredményes felhasználását ellenőrizni és a helyes felhasználást előmozdító javaslatokat előterjeszteni.* A számvizsgáló bizottságok tevékenysége természetesen más akkor, ha a sporttevékenység szervezésével és lebonyolításával maga a szakszervezeti alapszervezet foglalkozik, és más akkor is, ha különálló elszámolású sportegyesület működik.

❶

Azoknál az alapszervezeteknél, amelyeknél a sporttevékenységet a szakszervezeti bizottság irányítja és hajtja végre, a sportgazdálkodással kapcsolatos feladatokat teljes egészében az alapszervezet számvizsgáló bizottságának kell elvégeznie. Az ellenőrzés ilyen esetekben lényegében nem különbözik az egyéb ellenőrzésektől.

Törekedni kell arra, hogy az alapszervezetek évi költségvetésében *a testnevelési és sportcélú előirányzatok a dolgozók igényeinek a legszélesebb körű kielégítésére irányuljanak, és arányban álljanak az egyéb szakszervezeti feladatokra előirányzott összegekkel.* Az alapszervezeti sportmozgalomnak alapvetően a tömegsport fejlesztésére és kiszélesítésére kell irányulnia. Ezért észrevételezzék a számvizsgáló bizottságok az olyan felhasználásokat, amelyek csak szűkebb csoportok, esetleg egyes dolgozók különleges igényeinek kielégítését célozzák.

Gondoskodni kell a tömegsport különböző formáinak a *népszerűsítését* célzó rendezvények anyagi feltételeinek a megteremtéséről. *Különös figyelmet kell fordítani a természetjárás, a kirándulások, a táborozások és a dolgozók széles tömegeit vonzó egyéb sportrendezvények szervezésére.*

A tömegsportmozgalom fejlesztését az üzemen belül munkahelyek közötti, vagy üzemek között versenyek rendezésével célszerű előmozdítani, amelyek anyagi fedezetét ugyancsak meg kell teremteni. A munkásszállásokon lakó dolgozók sportolási lehetőségei érdekében szükséges az ezt előmozdító sportrendezvények szervezéséről is gondoskodni. Meg kell teremteni a vállalati, hivatali üdülőkben pihenő dolgozók sportolási lehetőségének anyagi fedezetét is.

A számvizsgáló bizottságok kísérjék figyelemmel a dolgozóknak a munkahelyi sporttevékenységgel kapcsolatos véleményét, megnyilatkozásaikat, és ezekre figyelemmel alakítsák ki a sportmunka továbbfejlesztését és a hiányok megszüntetését célzó javaslataikat.

A számvizsgáló bizottságok ellenőrző tevékenységének ki kell terjednie az elszámolási előírások és a takarékossági követelmények betartására. Vizsgálni kell, hogy *a felmerült költségek szükségszerűek voltak-e.* Azok összege arányban áll-e a sporttevékenység méreteivel és eredményeivel?

❷

Azokon a munkahelyeken, ahol önálló elszámolású sportegyesület működik, az alapszervezet számvizsgáló bizottságának kettős feladatot kell ellátnia. Egyik: *a sportegyesület számvizsgáló bizottságának segítése.* A másik: *a szakszervezeti bizottság irányító munkájával, gazdálkodásával kapcsolatos közvetlen ellenőrző tevékenység.*

Az önálló gazdasági elszámolású sportegyesületeknek saját számvizsgáló bizottságuk van, amely az egyesület gazdálkodásának rendszeres ellenőrzését teljesíti. Ezeknek *módszertani útmutatással, ajánlásokkal kell segítséget nyújtani.*

Az alapszervezeti számvizsgáló bizottságok ellenőrző tevékenysége a sportegyesület évi költségvetésének felülvizsgálatára, az évi beszámolók értékelésére vonatkozik. Állást foglalnak a sportegyesületek gazdálkodására vonatkozólag, és javaslatokat tesznek a gazdálkodás eredményességének fejlesztésére.

Az alapszervezet számvizsgáló bizottságának — a dolgozók véleményét is figyelembe véve — fel kell mérnie a sporttevékenységgel kapcsolatos követelmények gazdasági kihatásait. Ennek alapján *tegyenek javaslatot a vállalati részesedési alapból, a költségvetési szervek sportcélú előirányzataiból, valamint az alapszervezet tagdíjbevételeiből a sportegyesület részére nyújtandó támogatás összegére. Kísérjék folyamatosan figyelemmel a támogatások felhasználását.*

A SZOLNOKI MÁV NYERTE A VASUTAS NYÁRI TOTÓ-KUPÁT



A győztes csapat
(Novák Károly felvétele)

Az elmúlt évi gyenge szereplése alapján meglepetésként hatott a Szolnoki MÁV labdarúgócsapatának csoportelsősége. Az első helyet — és az ezzel együttjáró „vasutas nyári TOTÓ-kupát" — olyan együttesek előtt szerezte meg, mint az MVSC, a Cegléd és a Szegedi VSE.

Az átigazolások során jó képességű, tehetséges játékosok kerültek a csapathoz. Az elmúlt év tanulságai alapján *Himmer István* edző alapos szervező munkával készítette fel a csapatot, aminek eredményességét a nyári kupa sikeres mérkőzései is bizonyítják.

A vasutas nyári TOTÓ-kupát a *Szolnoki MTE—Szolnaki MÁV* helyi rangadó mérkőzés kezdése előtt adták át. A kupát és a legjobb védőjátékosok díjait, valamint az első helyezéssel együttjáró érmeket a Sportfogadási és Lottó Igazgatóság nevében *Rédei Dezső*, a Vasutasok Szakszervezetének kultúrnevelési és sportosztálya nevében pedig *Kellner István* adta át a győztes csapatnak.

Gratulálunk a Szolnoki MÁV labdarúgóinak, és kívánjuk, hogy a bajnokság során is ilyen eredményesen szerepeljenek!

K. I.

ARANYÉREM GRENOBLE-BÓL

A BVSC vívói helytálltak a világbajnokságon

Július 17—27. között rendezték meg Grenoble-ban a vívó-világbajnokságot. A magyar csapatban a BVSC több vívója is helyet kapott, s a legtöbbjük derekasan helytállt.

Bóbis Ildikó egyéni döntőben világbajnoki aranyérmet nyert.

A második helyet elért csapatnak rajta kívül *Maros Magda* is tagja volt. *Erdős Sándor* párbajtőrben, *Gerevich Pál* a kardcsapatban lett bronzérmes. *Papp Jenő* a férfi tőrcsapatban ötödik helyezést ért el.

A világbajnokságon nagy sikert elért versenyzőket szakszervezetünk elismerésben, jutalomban részesítette.

Az elnökség nevében augusztus 15-én *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára köszöntötte a versenyzőket, és átadta a jutalmakat. A versenyzők fogadásán megjelent a vívószövetség részéről *Tábor István* főtitkár, *dr. Bay Béla* szövetségi kapitány.

A BVSC elnöksége nevében Molnár György, az egyesület elnöke értékelte a vívók eredményeit.

A versenyzők nevében Bóbis Ildikó ígéretet tett; vívóink a jövőben is méltóan képviselik a vasutas színeket mind a hazai, mind a nemzetközi mérkőzéseken.

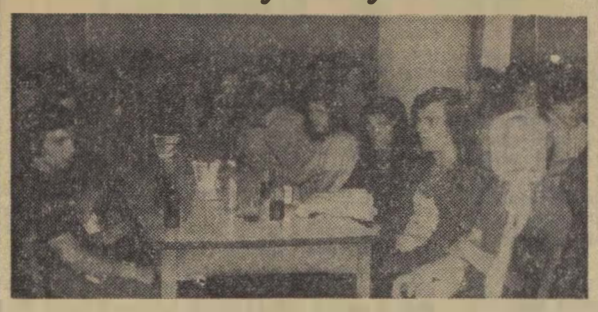
K. I.

Ifjúsági karnevál



A VIII. szegedi ifjúsági napok egyik legérdekesebb programját, az *ifjúsági karnevált* nemrégen tartották a Széchenyi téren. A látványos felvonulást több mint ötvenezren tekintették meg. Képünkön a szegedi vasutas fiatalok „Csiga-biga Expressz" szerelvénye látható.

Ifjú szakmunkások köszöntése a miskolci járműjavítóban



A miskolci járműjavítóban a közelmúltban ünnepélyesen köszöntötték azt a 78 sikeresen vizsgázott szakmunkást — lakatosokat, esztergályosokat, hegesztőket, kovácsokat és villanyszerelőket —, akik tanulmányaik befejezése után a járműjavító dolgozói lettek.

Az ünnepségen a városi KISZ-bizottság titkárán kívül megjelentek az üzem gazdasági és társadalmi vezetői. A fiatalokat *Apró Lajos*, az üzem KISZ-bizottságának titkára üdvözölte, majd *Gedeon Béla* főmérnök ismertette az üzem legfontosabb feladatait. Tájékoztatta a szakmunkásokat a munkaversenyről és a szocialista brigádmozgalomról is.

Képünkön a szakmunkások egy csoportja látható.

(Viski János felvétele)

TALÁLKOZÁS NYUGDÍJASOKKAL

Szíves szóval, szeretettel...

Az Utasellátó Vállalat *Arany János* utcai kultúrtermében nyugdíjastalálkozót tartottak. A vállalati szakszervezeti bizottság kezdeményezésére rendezett találkozón 83-an vettek részt.

A megjelentek előtt *Tóth László* főigazgató ismertette a vállalat eredményeit, terveit, majd kérte a nyugdíjasokat, hogy tapasztalataikat bocsássák a vállalat rendelkezésére.

A találkozón felvetődött egy nyugdíjasklub létrehozásának gondolata. A javaslatot örömmel fogadták, és már a helyszínen sokan felajánlották segítségüket, hogy a klub mielőbb megindulhasson.

A rendezvényen a Nyugati pályaudvar éttermének felszolgáló tanulói működtek közre: kínálták a gazdag imbisztálakat, italokat, feketét. A KISZ pedig virággal kedveskedett a nyugdíjas nőknek, és minden megjelent nyugdíjas átvette a szakszervezet ajándékát, egy-egy vásárlási utalványt.

Tetten érték a fosztogatót

Augusztus 2-án este *Tóth Gyula*, a miskolci vontatási főnökség mozdonyvezetője a 9528-as számú vonattal Ózd állomásra érkezett. A mozdony átvizsgálása után éppen vacsorázni készült, amikor észrevette, hogy a vonat első kocsijának ablakán át valaki villanyégőket dobál a szomszéd vágányra. Azonnal a kocsiba sietett, s ott egy húsz év körüli fiatalembert talált, aki éppen a kocsi égőit szedte ki a foglalatból. A mozdonyvezető elől el akart futni, ezt azonban a mozdonybrigád másik két tagja — *Balák András* segédkezelő és *Debrődi Ferenc* fűtő — megakadályozta. A kocsifosztogató fiatalembert átadták az állomáson szolgálatot teljesítő rendőrnek.

Az éber mozdonybrigádot a vontatási főnökség vezetői jutalomra javasolták.

Sepsi Gyula

CIKKÜNK NYOMÁN:

Lesz ivóvíz az őrházban

Lapunk 14. számában *„Családok víz nélkül"* címmel közöltük *Major József* levelét, amelyet *Szár* állomás 42. számú őrházának lakói nevében írt. *Dr. Telek János*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetője cikkünkre az alábbi válaszlevelet küldte a 42. számú őrház lakóinak:

„A Magyar Vasutasban megjelent panaszos levél tárgyát kivizsgáltam. Megállapítottam, hogy az igazgatóság az állomás kútjának tisztítását elrendelte, ennek ellenére a lakóőrházhoz tartozó kút vize — amely ivásra alkalmatlan — nem elégítheti ki az őrházban lakók vízigényét. Ebben az évben — hitelkeret hiányában — a 42. számú őrházat ivóvízzel ellátni nem tudjuk. *Az ott lakó vasutas dolgozók vízellátását csak az állomás Rex-szivattyús kútjának felújításával javíthatjuk. Erre a célra 1975-ben beruházási keretet biztosítunk,* és a tervek szerint egy új kút létesítésével, vagy pedig az állomás Rex-típusú szivattyúskútjára épített hidroforrendszer bővítésével *a lakóőrházat jó minőségű ivóvízzel látjuk el. Addig is kérjük szíves türelmüket."*

LAKÁSCSERE

— Elcserélném egyszobás (előszobás, konyhás, kamrás, fürdőszobás) zöldövezeti, 214 forint bérű, Zugliget legszebb helyén felvő komfortos lakásomat hasonló, de nem magaslati helyen levő budapesti lakásra, betegség miatt. Címem: Martényi Pál nyugdíjas, Bp, XII., Remete u. 18. fszt. 3.

— Két lakást adok! Ács vasútállomáson levő 2 szoba — különbejáratú kis szoba — félkomfortos (angol WC, vízvezeték, kert, baromfiudvar), valamint budapesti utcai, 1 szoba, konyhás lakásokat elcserélném budapesti 2 szoba komfortosra. Az ácsi lakás külön cserélhető kisebb lakásért! Érdeklődni lehet: Béler Árpádné, Bp, VIII., Diószeghy Sámuel u. 1. II. 21/a. Telefon: 333-015.

— Tatabánya-alsó állomáson levő 3+személyzeti szobás, komfortos, kertes lakásomat elcserélném 2 és félszobás budapesti tanácsi vagy MÁV-lakásért. Érdeklődni lehet: 12-31 vagy 13-31 üzemi vagy 138-417 városi telefonon, munkanapokon 9—17 óra között.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859.
Szikra Lapnyomda

HÍREK

Diesel-mozdony a múzeumvasúton

A szombathelyi járműjavító KISZ-szervezete 1973-ban védnökséget vállalt a nagycenki múzeumvasút felett. Ennek keretében felújították az üzem fiataljai a keskeny nyomtávú D—mot. 953-as számú Diesel-elektromos mozdonyt, és azt augusztus 20-án, az üzem KISZ- és szakszervezeti bizottsága által rendezett kirándulás során, ünnepélyesen átadták a Széchenyi Múzeumvasútnak *Fertőboz* állomáson.

Az alkotmányünnepi kirándulásra a szervezők gazdag programot készítettek. A kirándulás résztvevői többek között megtekintették a Széchenyi emlékmúzeumot, a sportpályán a Vasutas Kupa döntőjét és kellemes utazást tettek a négy kilométer hosszú úttörővasúton.

— FÓRUM. A dombóvári vasutas művelődési házban augusztus 9-én nagysikerű fórumot rendeztek a csomópont fiataljai, amelyen kétszáz érdeklődő vett részt. A kétórás beszélgetést Polgár Viktor, a Külügyminisztérium munkatársa vezette. A fórumon sok fiatal bizonyította bel- és külpolitikai tájékozottságát.

— Véradás. Augusztus 15-én és 16-án eredményes véradónapot rendezett a miskolci járműjavító vöröskeresztes szervezete. A hétszeresen kitüntetett vöröskeresztes mintaszervezet ebben az évben rekordot ért el. Az üzem 296 dolgozója összesen 93 liter vért adott térítésmentesen.

— SZUPEREXPRESSZ. *Befejezte próbaútját az első szovjet szuperexpresz, az ER-200-as. Az új villanyvonat — amely Moszkva és Leningrád között fog közlekedni — 14 vasúti kocsiból áll, és több mint 800 utast fogad be. Sebessége óránként 200 kilométer. A vasúti kocsikat légkondicionáló berendezésekkel és a repülőgépeken használatos mozgatható karosszékekkel látták el.*

— Korszerű rakodás. A MAHART csepeli szabadkikötőjében havonta 110—120 uszály és nyolc-kilencezer vasúti kocsi ki-berakodását végzi el 190 rakodómunkás a kikötői gépi berendezések segítségével. A munkát ipari televízióval irányítják.

— HALÁLOZÁS. Papp István nyugalmazott felügyelő, az MVSC labdarúgó szakosztályának volt vezetője 68 éves korában tragikus körülmények közt elhunyt. Temetése 1974. augusztus 30-án, a kőbányai temetőben volt. Nyugodjék békében!

— HALÁLOZÁS. Papp István nyugalmazott felügyelő, az MVSC labdarúgó szakosztályának volt vezetője 68 éves korában tragikus körülmények közt elhunyt. Temetése 1974. augusztus 30-án, a kőbányai temetőben volt. Nyugodjék békében!

— HALÁLOZÁS. Papp István nyugalmazott felügyelő, az MVSC labdarúgó szakosztályának volt vezetője 68 éves korában tragikus köztiszteletben álló, népszerű vasutast augusztus 16-án, a miskolci temetőben hozzátartozók, barátok és sportolók kísérték utolsó útjára.

A szerkesztőség üzeni

Pál István, Sepsi Gyula, Uglyai Sándor Miskolc; Szép Ferenc Szolnok; Sziládi Sándor Szeged; Csósza István Budapest: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Földi József Szolnok; Bognár Károly Tapolca; **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Lapzárta után

Jutalom és elismerés a vasútépítő katonáknak

Augusztus 20-án — két és fél nónappal a határidő előtt — befejezték *Rajka* vasútállomás vágányhálózatának rekonstrukcióját. Az elért munkasikerekhez nagymértékben hozzájárult a bicskei honvédszázlóalj egyik százada. A katonák a vasútépítőkkel több kilométer vágányt fektettek le, s ehhez 135 köbméter földet kellett megmozgatniuk.

A jó munka elismeréseként augusztus 28-án *Tóth János* vasútigazgató ünnepélyes keretek között pénzjutalomban részesítette a jól dolgozó katonákat, parancsnokokat. A laktanya udvarán megtartott ünnepségen jelen volt *Gyarmati András* alezredes, a zászlóalj parancsnoka.

A jutalom kiosztása után baráti beszélgetés zárta az ünnepséget.

(séra)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

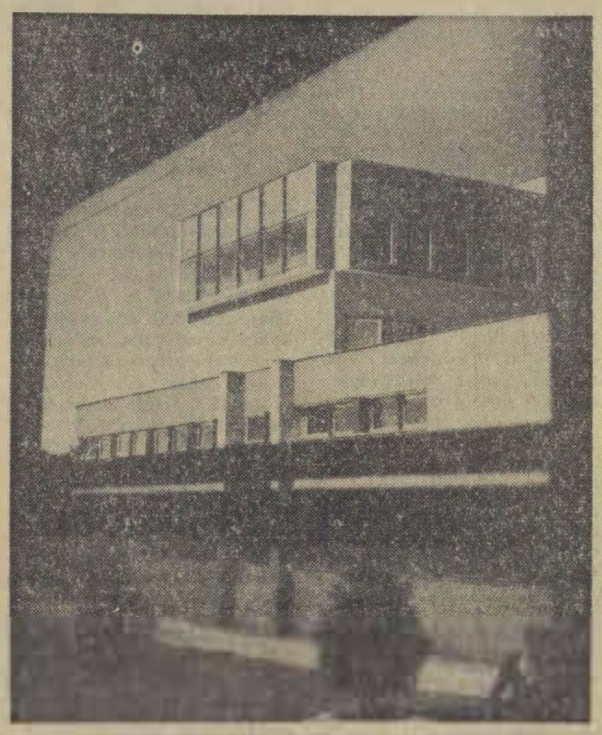
XXIII. ÉVFOLYAM. 18. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. SZEPTEMBER 16.

A rekonstrukció első létesítménye

Új üzemi és szociális épületet adtak át Szombathelyen

A szombathelyi csomóponton az alkotmány ünnepét megelőzően adták át rendeltetésének az új üzemi és szociális épületet. A pályaudvar felvételi épületével szemben, a vontatási főnökség szomszédságában 20,5 millió forint beruházásból épült fel a külsőleg szép, ötszintes, klinkertégla borítású létesítmény. Benne kapott helyet a szombathelyi igazgatóság központi osztószertára, a vontatási főnökség villamosműhelye és a 700 személyes öltöző, mosdó.

A *MÁV Tervező Intézet* kollektívája, *Takács András* főtervező irányításával készítette el a létesítmény terveit. Az épületet a *Vas megyei Tanácsi Építőipari Vállalat* építette fel, határidőn belül és a tervezett költségszinten. A kivitelezésben közreműködött az *Országos Szakipari Vállalat, a Gép- és Felvonószerelő Vállalat*, a szombathelyi Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, valamint a szombathelyi pályafenntartási főnökség.



A szombathelyi szertárfőnökség szociális létesítményének déli szárnya

Az új létesítmény átadási ünnepségén megjelent *Oroszvári László* vezérigazgatóhelyettes, *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, *dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi igazgatóság vezetője.

Auguszt Jánosnak, a szombathelyi területi bizottság titkárának megnyitója után *Oroszvári László*, mondott beszédet. Egyebek között elmondotta, hogy az épület átadását a szombathelyi csomópont esedékes rekonstrukciója első lépésének kell tekinteni. Ezt követően megépül az 1500 köbméteres gázolajtároló, majd a több mint 100 esztendős vontatási főnökség korszerű körzeti Diesel-teleppé történő átépítésére kerül sor. *Korszerű, gyors és biztonságos üzemvitelt biztosítanak a csomóponton.* Ez elsősorban az utazóközönségnek és a szállíttató partnereknek jelent majd jobb kiszolgálást, de megváltoznak, javulnak, az ott dolgozó vasutasok munkakörülményei is.

A vendégek nagy érdeklődéssel járták végig az univaz szerkezetű épületet. A régi, 1889-ben épült szertár után ez a modern, úgynevezett *Salgófele* variálható állványrendszerű, gépesíthető raktáregység nagy változást jelent a benne dolgozók számára. Az anyagot korszerűen, az igényeknek megfelelően tudják tárolni és elosztani.

A villamosműhely a távlati igényeket is kielégíti. Lehetővé teszi érintésvédelmi csoport életre hívását, amelynek majd a vasúti villamos berendezések biztonságos üzemeltetése, az érintésvédelmi előírások feltételeinek a biztosítása lesz a feladata. *Megalakul a MÁV második neonszerelő csoportja*, amely a neonfeliratok, világítótestek gazdája lesz az igazgatóság területén.

A két felső szinten levő 700 személyes szociális rész a vontatási főnökség dolgozóinak jobb ellátását szolgálja. A régi kisméretű öltöző- mosdóhelyiségekben erre nem volt lehetőség.

A megváltozott munkakörülmények és a szociális ellátás javulása minden bizonnyal kedvezően hat az itt dolgozók munkateljesítményére. Erre tett egyébként ígéretet munkatársai nevében az épületet átvevő *Fixl Miklós* is.

Szelei Teréz

VASUTAS DOLGOZÓK!

A Magyar Szocialista Munkáspárt XI. kongresszusa tiszteletére, hazánk felszabadulása 30. évfordulójának méltó megünneplésére országszerte lendületes munkaverseny bontakozott ki.

A vasutas szocialista brigádok, üzemek, szolgálati főnökségek dolgozói az elsők között jelentették be csatlakozásukat a SZOT, a Hazafias Népfront, a KISZ Központi Bizottsága felhívásához. Vállalták, hogy a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny hatásaként jelentkező többlet szállítási igényeket időben és gazdaságosan kielégítik. Az év első nyolc hónapjának eredményei azt bizonyítják, hogy a vasutas dolgozók állták szavukat: 5,1 millió tonnával több árut szállítottak, mint 1973 azonos időszakában.

Ismerve néhány kulcsfontosságú munkakörben a nehéz létszámhelyzetet és egyéb akadályozó körülményeket, az eredmények elismerésre méltóak, a vasutas dolgozók többségének becsületes helytállását, sok esetben szolgálati kötelességen túlmenő áldozatvállalását bizonyítják.

A vasúti munkának, a vasutas dolgozók helytállásának társadalmi megbecsülését sajnos, akadályozzák azok az emberáldozatokkal és forgalmi zavarokkal járó balesetek, melyek néhány figyelmetlen dolgozó mulasztásából bekövetkeztek.

Őszintén reméljük, hogy a vezetők és beosztottak egyaránt levonták a szükséges következtetéseket és mindent megtesznek annak érdekében, hogy a vasúti munka becsületén esett csorbát kiküszöböljük, hogy a vasutas dolgozók társadalmi megbecsülését kiérdemeljük.

Bizonyításra bőven van lehetőség. Bár az eddigi teljesítmények minden korábbit felülmúltak, a munka neheze még hátra van. A munkaverseny lendülete az év vége felé, a kongresszus időpontjához közeledve, egyre fokozódik, a szállítási igény növekszik. A mezőgazdasági év is kedvező volt és a termés nagyobb része még az év hátralévő időszakában kerül elszállításra. Figyelembe kell vennünk, hogy egy-két hónap múlva az időjárási körülmények kedvezőtlenebbekké válnak. A biztonságos munka egyre nagyobb figyelmet, körültekintést és mindenekelőtt alapos felkészülést igényel.

Tapasztalatból tudjuk, hogy a vasutas dolgozók mindig megértették az ország, a társadalom érdekeit és egységes szervezett erőként, példamutatóan élenjártak feladataik teljesítésében.

Külön is szeretnénk kérni a vasutas szocialista brigádokat, hogy legyenek élenjárók a vasút előtt álló nehéz, de megoldható feladatok végrehajtásában, a balesetmentes munka végzésében. Lépjenek fel a lazaságok, fegyelmezetlenségek ellen. Tegyenek kezdeményezéseket, egészítsék ki kongresszusi vállalásaikat a balesetek megelőzését szolgáló törekvésekkel.

Bízunk abban, hogy mint a korábbi években, a közös cél érdekében megértéssel, közös összefogással úrrá leszünk a nehézségeken és balesetmentes munkával eleget tudunk tenni a népgazdaság vasúttal szemben támasztott szállítási igényeinek.

SZABÓ ANTAL,
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára
URBÁN LAJOS,
a Magyar Államvasutak vezérigazgatója

Mérsékeltebb teljesítmények augusztusban

A vasút 29,7 millió utast és 10 millió 617 ezer tonna árut szállított

Augusztusban a vasút *29,7 millió utast szállított*, és ezzel tervét 100,3 százalékra teljesítette. Az év eddig eltelt ideje alatt

a vasúton utazók száma 237,7 millió utas volt,

amely az elmúlt év azonos időszakához képest csupán mintegy 1 százalékos csökkenésnek felel meg. Lényegesen kedvezőbb az utaskilométerben mért személyszállítási teljesítmény, amely mind a bázisidőszakot, mind a tervezettet — főleg a távolsági utazások növekedése miatt — több mint 4 százalékkal haladta meg.

Jelentősen nőtt a nemzetközi utasforgalom, főként a kiutazók tekintetében. Ennél a mutatónál a bázisidőszakhoz viszonyított emelkedés több mint 100 százalékos.

A személyszállító vonatok közlekedésére jellemző egyéb mutatószámoknál sajnos lényeges javulás nem tapasztalható. *A személyszállító vonatok menetrendszerűségi mutatója például az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva több mint 1 százalékkal romlott.*

Augusztusban a teherforgalom sem volt zavartalan. Jól szemlélteti ezt, hogy

a vasút 10 millió 617 ezer tonna árut szállított, ami a bázisidőszakhoz képest 0,5 százalékos, a tervhez képest mintegy 1 százalékos csökkenést mutat.

Az árutonna-kilométerben kifejezett teljesítményi mutató — főleg a nemzetközi áruszállítások növekedésének hatására — mind a terv-, mind a bázisidőszakot alapul véve lényegesen kedvezőbben alakult.

A belföldi áruforgalomban a csökkenés főleg a tégla- és cserép-, mész-, cementgyártmányok, tűzifa-, valamint az élőállat-küldeményeknél tapasztalható. Ezeknél a küldeményeknél a csökkenés mértéke eléri, vagy meghaladja a 18—20 százalékot.

Az áruszállítás különösen a nemzetközi forgalomban volt erőteljes. Az év eddig eltelt időszaka alatt

a tranzit 17,6 százalékkal, az import 13,4 százalékkal, az export szállítások 6,7 százalékkal emelkedtek.

Az augusztusi teljesítmények viszonylagos mérséklődése ellenére *a vasút eddigi áruszállítási teljesítménye 84,6 millió tonna*, amely a bázisidőszaknál 6,5 százalékkal, a tervezettnél is mintegy 6,1 százalékkal több.

A vasúttal szemben támasztott fokozódó követelmények mellett az elmúlt hónapban a *hálózaton igen feszült üzemviteli helyzet alakult ki*, amely az igények kielégítését is nehezítette. Mindezekhez hozzájárultak a vonatközlekedés biztonságát veszélyeztető és a bekövetkezett balesetek, a rendező pályaudvarokon keletkezett torlódások, amelyek gátolták az áruforgalom zavartalan lebonyolítását. Ezek következményeként augusztusban több fontos, a munka minőségére utaló műszaki-gazdasági mutató nem a kívánt mértékben alakult. Jól szemlélteti a feszült szállítási helyzetet, hogy

a teherkocsi-forduló a bázisidőszakhoz viszonyítva 10 százalékkal romlott.

A gépre várások, vonatácsorgások és belső forgalmú vonatfelosztalások száma is szokatlanul nagy volt, az utóbbi a megelőző hónap több mint háromszorosára növekedett.

Az augusztusban tapasztalt forgalmi zavarok és nehézségek ellenére *a vasutasok az év nyolc hónapját alapul véve jó munkát végeztek.* A hátralévő időszak feladatainak fokozódása azonban az eddigieknél is jobban igényli a dolgozók összefogását, felelősségvállalását, amelyek a fuvarozási igények teljes mértékű kielégítésének biztosításához szükségesek.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN:

A vasút újítómozgalma

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 5-én ülést tartott. Az első napirendi pont keretében megvitatták az elnökség munkaprogramját, mely az MSZMP Központi Bizottságának a munkásosztály társadalmi szerepe fejlesztéséről, helyzetének további javításáról, valamint a közművelődés helyzetéről és fejlesztéséről hozott határozatai megvalósításának szakszervezeti feladatait tartalmazta.

Az elnökség a munkaprogramot elfogadta, majd a vasút újítómozgalmáról, az újítók és feltalálók IV. országos tanácskozása határozataiból adódó feladatokat magában foglaló jelentést vitatta meg. A közgazdasági osztály jelentése megállapítja: *annak ellenére, hogy a beadott újítási javaslatok száma emelkedett, nem beszélhetünk tömegmozgalomról.* A dolgozóknak ugyanis mindössze 4 százaléka nyújt be újítási javaslatokat. Kevés a mozgalomban a fizikai, a nő és a fiatal dolgozók aránya.

Az utóbbi években az újítások többségét szocialista brigádtagok nyújtották be. Mégsem mondható el, hogy az újítómozgalom a munkaverseny szerves része, bár a kiadott irányelvek erre is ráirányítják a figyelmet. *A vállalásokban, az igazgatósági osztályok és a szakosztályok értékelésében még ma sem szerepel megfelelő súllyal.* Az újítóknak, szakvéleményezőknek a versenyét az egyéb vállalásoktól elkülönülve, s nem a munkaverseny szerves részeként értékelik.

Rámutatott a jelentés arra is, hogy az elutasító döntések tekintélyes száma a helytelen szakvélemény miatt nem megalapozott. Emiatt sok panasz érkezik a szakszervezeti szervekhez. *1971. január 1-től ez év augusztus 1-ig a szakszervezet közgazdasági osztálya például 147 esetben kezdeményezte az elutasítás felülvizsgálatát.* Ezek közül 55 javaslatot elfogadtak bevezetésre.

Nem segítik a mozgalom szélesebb körű kibontakozását az újítók díjazásával kapcsolatos viták sem, mivel azok nagy része peres úton nyer elintézést. Az ilyen perek többsége elkerülhető lenne, ha az elbírálók alaposabban tanulmányoznák a hatályos jogszabályokat, és keresnék az újítókkal a megegyezés lehetőségét.

A szakszervezeti szervek feladataival kapcsolatban megállapítja a jelentés, hogy a területi bizottságok és a szakszervezeti bizottságok ülésein rendszeresen értékelik az újítómozgalmat. Élve a kormányrendeletben biztosított jogaikkal, beszámoltatják a gazdasági vezetőket a mozgalom kiszélesítése érdekében tett intézkedéseikről. Arra azonban a jövőben *közép- és alapszervezeteinknek is nagyobb gondot kell fordítani, hogy a munkaverseny-vállalásokban, az igazgatóságok versenyének célkitűzéseiben, a kiváló cím elnyeréséért folyó versenyben és a szocialista brigádok vállalásainak értékelésénél az újítási tevékenység nagyobb szerepet kapjon.* A javaslatok gyorsabb, szakszerűbb elbírálása érdekében pedig szerezzenek érvényt az elnökség határozatának, mely a szakvéleményezők erkölcsi és anyagi elismerésére vonatkozik.

Az elnökség a jelentést az elhangzott szerevételekkel, javaslatokkal együtt elfogadta. Ugyancsak elfogadta a ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap egyes segélyeinek emeléséről készült előterjesztést, a Vasutasok Szakszervezete, a ½ százalékos ÖTA és a vasutas társadalombiztosítás 1974. első félévi gazdálkodásáról készült jelentést.

Kommunista szombat Záhonyban

Százhárom vagon árut rakott át 450 társadalmi munkás

Szokatlan különvonat érkezett szeptember 7-én, szombaton reggel *Záhonyba*. A szervelvényen a debreceni vasútigazgatóság és a társszervek 450 munkatársa utazott, akik vállalták, hogy ezt a napot vagonátrakással töltik. A vasutas szakszervezet területi bizottságának dolgozói is részt vettek a munkában.

A kommunista szombaton *103 széles nyomtávú szovjet kocsi tartalmát rakták át több mint 200 magyar vagonba.* Pakoltak hűtőszekrényt, italt, megvkomótot, tőzeget és más egyéb árut is. A gyors átrakás következtében a 103 szoviet kocsi hamarább mehetett vissza a forgalomba, a hazai címzettek pedig két nappal korábban kaphatták meg árujukat. A négyszázötven társadalmi munkás körülbelül 2000 tonna súlyú, több tízmillió forint értékű árut mozgatott meg.

Mit kell tudni a szakszervezeti tagkönyvcseréről?

A SZOT elnöksége 1973. novemberi határozata alapján a szakszervezeti mozgalom területén *1975 elején tagkönyvcserére kerül sor.* Ez azt jelenti, hogy minden érvényben levő tagkönyv érvényessége lejár és minden szakszervezeti tag új tagsági könyvet kap.

A tagkönyvcsere előkészítése és lebonyolítása fontos politikai és szervezési feladat. Az előkészítő munka során erősíteni kell a bizalom légkörét, a választott testületek és a tagság között. Alapszervezeteink *használják fel ezt az alkalmat a dolgozókkal való szorosabb kapcsolatok erősítésére, a szervezettség javítására.*

A tagkönyvcsere széles körű felvilágosító, nevelő munkát igényel a tisztségviselők részéről is. Rá kell mutatni, hogy a szakszervezethez való tartozás nemcsak jogokat, hanem kötelezettségeket is jelent. A szakszervezeti tagság a szocialista társadalom építésében való aktív részvételt, a művelődést a munkahelyen és magánéletben, a szocialista együttélés szabályainak betartását jelenti.

Mindenütt arra kell törekedni, hogy *a tagkönyvcsere eredményes lebonyolítása a tisztségviselők és tagság közötti szorosabb tömegkapcsolat megvalósulását eredményezze.* A tisztségviselők a beszélgetések során bátran érvelhetnek a szakszervezeti mozgalomban elért eredményekkel, de nem kell elhallgatniok gondjainkat, problémáinkat sem. Tájékoztassák a tagságot a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról, továbbá arról, hogy hol tartunk a IV. ötéves terv célkitűzéseinek megvalósításában.

A bizalmiak és aktivisták készüljenek fel, hogy a dolgozók kérdéseire reális válaszokat tudjanak adni. Mutassanak rá, hogy *a szakszervezeti munka hatékonysága nemcsak a választott testületeken, hanem az egyes szakszervezeti tag hozzáállásán, munkáján, a taggyűlésen, a termelési tanácskozáson való aktív fellépésen is múlik.*

A tagsági könyvek cseréje, a tagsági könyvek felülvizsgálatával kezdődik. A felülvizsgálást a szakszervezeti bizottság tagjaiból alakult operatív bizottság végzi, amelynek vezetője a szakszervezeti bizottság titkára. A tagságtól bekérik a tagkönyveket és egyeztetik a tagnyilvántartással. Ha szükséges, helyesbítik a tagkönyvben levő adatokat. Ilyen adatváltozás lehet a dolgozó foglalkozásában, családi állapotában, lakhely stb. Egyben ellenőrzik a tagdíjfizetés pontosságát, mert *az új tagsági könyv kiadása csak rendezett tagdíjfizetés alapján történhet.*

A bizottság a tagkönyvcserével kapcsolatos vitás kérdéseket — jellegüktől függően — saját hatáskörben oldja meg. Az alapszabály 27. b. pontja szerint a szakszervezeti bizottságnak joga van ahhoz, hogy 6 hónapon belüli tagdíjelmaradás rendezéséhez engedélyt adjon.

A bizottság tevékenysége a tagkönyvcsere teljes lezárásáig tart. Irányítja a tagkönyvcserével kapcsolatos tartalmi, politikai, szervezeti és adminisztratív munkát, és dönt azokban a vitás ügyekben, amelyek felmerülnek.

Az új szakszervezeti könyv 12 évre szól és a SZOT határozata alapján a szakszervezeti tagok térítésmentesen kapják meg. A tagsági könyv tartalmazza a szakszervezetek XXII. kongresszusán elfogadott alapszabály rövid kivonatát, amely a szakszervezeti tagok jogait és kötelességeit rögzíti.

Az új tagsági könyv személyi adatokkal is bővült, például a leánykori név is bejegyzésre kerül, valamint a jelenlegi tagsági könyv sorszáma, amelynek alapján az új tagsági könyvet kiállítják.

Tagsági könyvünk *a szakszervezethez való tartozás okmánya.* Olyan dokumentum, amely visszamenőleg is igazolja a szocialista célokért folytatott harcot. Ugyancsak igazolja a szakszervezeti tag jogát, amely a szakszervezeti tagság idejének növekedésével arányosan bővül. De ugyanakkor kötelez is mindarra, amit az alapszabály előír. Az új tagkönyvek kiadása a régi tagkönyvek egyidejű visszaadásával történik 1975. januárban

K. I.

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK

A kongresszusi verseny élenjárói megbecsülést vívnak ki maguknak

Lapunk tudósítói, levelezői továbbra is rendszeresen küldik beszámolóikat a vasúti üzemekben, szolgálati helyeken országszerte kibontakozott és egyre élénkülő, kongresszusi munkaversenyről. Ennek a nemes küzdelemnek a jelentőségét, a versenyben részvevők erkölcsi rangjának elismerését jól érzékelteti például, hogy *Szegedi Nándor* vasútigazgató, a debreceni igazgatóság vezetője is tollat ragadott, s szerkesztőségünkhöz küldött levelében így méltatja a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben kitűnt MÁV-Volán komplexbrigádokat:

„Meggyőződéssel írhatom, hogy az igazgatóságunk területén dolgozó komplexbrigádok igen tevékeny segítői az előttünk álló szállítási feladatoknak. Helytállásuk, sok esetben önzetlen fáradozásuk nyomán kiemelkedő munkasikerek születnek, s a terveink valóraváltására irányuló kongresszusi felajánlásaik teljesítéséért megérdemlik a nyilvános elismerést..."

Önmagukat múlják felül

A vasútigazgató megemlíti levelében, hogy a MÁV-Volán komplex-brigádmozgalom eszméje 11 évvel ezelőtt Törökszentmiklós állomásról indult el. de ezzel kapcsolatban már *Halmos Sándor* tudósításából idézünk:

„Törökszentmiklós állomás MÁV-Volán komplexbrigádja a megalakulás óta eltelt évek során többször ért el kimagasló eredményt, de a XI. pártkongresszus és a hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére tett vállalások teljesítésével minden korábbi eredményüket túlszárnyalják a brigádtagok. Elhatározták többek között, hogy a kocsiforduló időt, valamint az idegen kocsik tartózkodási idejét tovább csökkentik. A munka helyes szervezésével már ott tartanak, hogy a bázis időszakhoz képest 20 százalékkal kevesebb árut raknak ki a vagonokból a földre. Ezzel is jelentős összegű munkabért, illetve tetemes nagyságrendű munkaerőt takarítanak meg."

Szűcs Ferenc vizsgáló főkalauz, lapunk egyik „legaktívabb" tudósítója is léptennyomon tapasztalja a kongresszusi munkaverseny nyomán születő eredményeket, s ezekről legutóbb így számolt be:

„A budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi osztályának tíz szocialista brigádja *1166 óra társadalmi munkát vállalt annak érdekében, hogy Budapest-Józsefváros állomáson közreműködjenek az érkező, illetve elküldésre váró áruk ki és berakásában.* Ezenkívül a Széchenyi István brigád 6 tagja a Keleti pályaudvar környékének takarításában vett részt, miközben 60 mázsa ócskavasat gyűjtöttek.

Sátoraljaújhelyen hasonló vállalás teljesítésében tünt ki az állomás forgalmi brigádja, amely hozzásegítette ennek az állomásnak a közösségét ahhoz, hogy az igazgatósági szolgálati helyek között a második helyezést, vele a jutalomként járó 30 000 forintot elnyerje."

Salgótarján és *Kisterenye* állomások szocialista brigádjait szintén megalapozott érvekkel alátámasztva dícséri Szűcs Ferenc a kongresszusi munkaversenyben elért eredmények alapján.

Rövidült a kocsitartózkodás

Felnémet állomásról *Tóth Jánosné* raktárnok küldött részletes beszámolót. Megírja levelében, hogy az állomás szocialista brigádjának a kongresszusi munkaversenyben eddig elért eredményeit az augusztus 12-én megtartott értekezleten vették számba, *s a vállalások teljesítése minden tekintetben kimagasló.* Lényegesen rövidült a kocsitartózkodás, nőtt az elszállított áruk mennyisége, ezenkívül az állomás csinosítására, parkosítására 40 óra társadalmi munkát fordítottak a brigádtagok. A parkosításhoz felhasznált anyagokat, virágokat, díszcserjéket saját pénzükön vásárolták meg a vasutasok.

Bódogh Mihály tudósítása körvonalazta Dombóvár csomópont dolgozóinak kongresszusi versenyvállalását, amely a Kiváló Csomópont kitüntető cím elnyerését, illetve megtartását célozza, majd így folytatódik a levél:

„A kiemelkedő eredmények elérése valamennyi szolgálati ág dolgozóinak, brigádtagjainak érdeme, *közülük mégis ki kell emelni az állomás Petőfi Sándor szocialista brigádját.* E közösség tagjai a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 97,2 százalékra, ugyanezt a tehervonatok esetében 57 százalékra vállalták. Ezzel szemben *a személyszállító vonatok 98,18 százalékát, illetve a tehervonatok 62,24 százalékát indították menetrend szerint.* Ezen túlmenően a leadási kocsik beállítási idejének csökkentésére tett vállalásukat is 5 százalékkal túlteljesítették a Petőfi brigád tagjai, azzal együtt, hogy a feladási kocsik gyors továbbítására irányuló felajánlásuk teljesítésében ugyancsak remekeltek. Az efféle munkasikerek, az ilyen összhangban dolgozó brigádok nagy mértékben hozzásegíthetik a pécsi vasútigazgatóságot a legutóbb elnyert vándorzászló megtartásához" — írja a tudósító.

„A tiszta, virágos Miskolcért!"

A *Behán Rózsa* leveléből ide kívánkozó érdekes hírrel zárjuk összefoglalónkat:

„Miskolc-Gömöri pályaudvar szocialista brigádjai pótfelajánlásokkal egészítették ki kongresszusi vállalásaikat, vagyis Miskolc város felszabadulása 30. évfordulójának tiszteletére részt vesznek *„A tiszta, virágos Miskolcért!"* mozgalomban. Vállalták a szolgálati helyek és azok környékének parkosítását, a rakodóterek rendszeres takarítását. A szocialista brigádvezetők mindezen túlmenő vállalása az, hogy szoros együttműködést alakítanak ki a társadalmi és mozgalmi szervekkel, valamint a városi operatív bizottsággal, a közösen megoldandó társadalmi feladatok elvégzése érdekében."

Pályaválasztás



— Tíz év múlva már nem lesz gőzmozdony.
— Én akkor is gőzmozdonyvezető leszek!

(Gerse László rajza)



Sínhasznosítás vonatérkezésig

(Keszlyűs Ferenc rajza)

Tiszta vendégszobák

Utazásaim során már több alkalommal igénybe vettem *Szeged, Siófok, Miskolc-Tiszai pályaudvar, Keszthely, Békéscsaba, Szombathely, Sátoraljaújhely, Nyíregyháza, Füzesabony és Székesfehérvár* állomások vendégszobáit. Örömmel állapítottam meg, hogy a szobák tiszták, modernek, a vendéget pedig udvariasan fogadják. A felsorolt állomások utasellátó éttermeiről is dicséret hangján szólhatok.

Farkas Béla
Kaposvár

A munkáról – felelősségtudattal

A kongresszusi vállalások teljesítését értékelték Szeged állomáson

Egyre gyakoribb jelenség az üzemekben, munkahelyeken, hogy a szocialista brigádok vezetői — együtt a gazdasági, a párt- és a tömegszervezeti vezetőkkel — tanácskozásra gyűlnek össze, hogy értékeljék az elmúlt hónapok terveljesítését és meghatározzák a következő időszak feladatait. Így történt ez a közelmúltban *Szeged* állomáson is. A szocialista brigádok vezetői tájékoztatást kaptak *Budai Sándor* állomásfőnök-helyettestől arról, hogy az állomás hogyan teljesítette tervfeladatait. A szocialista brigádvezetők pedig nem kis büszkeséggel adhattak számot a felszabadulás 30. évfordulójára és a XI. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyben elért eredményekről.

Budai Sándor elismeréssel szólt arról, hogy az első félévben *közel 34 ezer kocsival többet mozgattak meg, mint 1973 hasonló időszakában.* Az áruszállítási tervet jóval túlteljesítették. Ennek ellenére gondjaik is vannak. 714 tehervonatot például gépre várás miatt csak késve tudtak indítani.

A brigádvállalások között szerepel a kulturált utazás feltételeinek biztosítása is. Ide tartozik az utazóközönség előzékeny kiszolgálása, a rend és a tisztaság biztosítása. Ez utóbbi egy öreg épületben nem könnyű feladat. Ezért határozták el a szocialista brigádok és a KISZ-tagság, hogy segítséget nyújtanak a vezetésnek. *Ez évben már három alkalommal szerveztek kommunista vasárnapot.* Mindhárom alkalommal az állomás takarításán, csinosításán fáradoztak.

Néhány szocialista brigád tevékenysége külön is említést érdemel. A *„Barátság"* brigád a nagycsarnok és az utasterek takarításánál tűnt ki. Két alkalommal teljes nagytakarítást végeztek. Ezért a munkáért az elmúlt években egy ktsz 12 ezer forintot kért. A *„Munkácsy"* szocialista brigád az I-es számú őrhely szociális helyiségeinek kialakításánál vállalta a fizikai munkák elvégzését. Vállalásukat folyamatosan teljesítik. A *„Rózsa Ferenc"* szocialista brigád az állomás épülete előtti peron visszaberendezését előbb megtisztította, majd lefestette. A *„Táncsics"* szocialista brigád a szabadtéri játékok idején társadalmi munkában vállalta az utastájékoztatást, amire a megnövekedett forgalom miatt nagy szükség volt. A kocsitisztítók szocialista brigádjai társadalmi munkában végezték a külsővonatok takarítását.

A városban is találtak társadalmi munkalehetőséget a szocialista brigádok. A *„Május 1."* brigád a Szabadság téri óvodában végzett társadalmi munkát. A *„Dobó Katica"* brigád a vasutas óvoda csoportszobáinak vett új játékokat, a rosszakat pedig kijavították. Hasonló munkát végzett az óvodában és a szociális otthonban a *„Munkácsy"* brigád. A *„Lendület"* és a *„Barátság"* brigád a MÁV Nevelőotthonban szerzett a gyerekeknek örömet: *csónakokat javítottak és csónakleeresztő kocsit készítettek társadalmi munkában.*

A tanácskozás részvevői arról adtak számot, hogyan teljesítik vállalásaikat. Tennivalók persze még vannak: *például jobban kell vigyázni egymás testi épségére és vasúti kocsik rakományának védelmére.* Az elmúlt évhez viszonyítva ugyanis romlott a baleseti helyzet. Kettővel több volt a személyi sérülés és a tárgyi balesetek száma is növekedett.

A brigádvezetők nagy felelősségtudattal vettek részt a tanácskozáson. Miután számot adtak a kongresszusi felajánlások teljesítéséről, igéretet tettek arra, hogy az őszi csúcsforgalom időszakában jó munkával járulnak hozzá a feladatok maradéktalan teljesítéséhez. Természetesen ezután is szakítanak időt arra, hogy társadalmi munkában tovább csinosítsák állomásukat.

Kőhidi

Képzőművészeti kiállítás

A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ MŰVELŐDÉSI HÁZÁBAN

A debreceni vasútigazgatóság dolgozói között sokan foglalkoznak festészettel, szobrászattal és grafikával. Ennek a felismerése indította a vezetőket már tavaly arra az elhatározásra, hogy a vasutas-szakszervezet területi bizottságával közösen széles körű propagandát indítsanak annak érdekében, hogy a képzőművészeti élet előbbre lépjen. Így a legutóbbi nyíregyházi bemutatkozás után a járműjavító gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői hirdettek pályázatot az ott dolgozó amatőr képzőművészek részére. A kamaratárlat igazolja a vezetők célkitűzéseit.

A művek elbírálásánál nyilván számításba kellett venni, ami a kiállítás amatőr jellegét, ami azonban korántsem jelentette azt, hogy egy-egy bemutatott mű nem érheti el a hivatásos képzőművészek alkotásainak értékét, hiszen a nemes értelmű amatőrködés, a hobby nemegyszer vált már nagy művészek kibontakozásának első állomásává.

A tárlat fődíját *Makai Gyula* kapta, aki sikeres portréival már több üzemi tárlaton igazolta kivételes tehetségét. A kisplasztika kategóriában *Siket Antal* összmunkássága emelkedett ki. Tavaly bemutatott anyagát ez alkalommal inkább virtuóz irányban fejlesztette tovább, s kibővítette elvonttá stilizált vasmunkákkal is. Mély gondolatokat bizonyított *Dózsa feje*, és az anyaságot jelképező *Madonnája.*

A festészeti anyag — Makai munkáinak kivételével — nem emelkedett túl a csupán kedvtelés, a megörökítés egyéni örömét kereső amatőrködésen, bár *Varga Lajos, Sáfár Lajos, Horváth Gyula és Kapusi Lajos* témaválasztásaikkal igazolták a nagyüzemi élethez való érzelmi kötődésüket.

Az ötvösök műveiről leolvasható volt, hogy az anyag és az a szerszám, amellyel dolgoznak, hivatalos munkájukból jól ismert, s beidegzett náluk a kalapácsfogás, a szerszámkészítés valamennyi változata. A *Prim Zoltán* vezette ötvösszakkör, magas színvonalú és munkaigényes kalapált és zománcozott falitálakat, dobozokat, szelencéket és egyéb dísztárgyakat sorakoztatott fel. A fémek művészi megmunkálása, az anyagszerűség céltudatos kihasználása joggal keltette fel a kritika figyelmét. A *Fazola Henrik* szocialista brigád pedig többrészes ülőgarnitúrájával szerzett díjat.

A kiállítás összképe a debreceni járműjavító dolgozóinak a művészetek iránti érdeklődését, szeretetét s az alkotó munka nemes örömeit tükrözte.

Dr. Tóth Ervin

Egy tárlat után

Szekfű János alkotó munkásságáról

Szegeden nemcsak a vasutasok ismerik *Szekfű János* festőt, hanem a város képzőművészetét kedvelő és tisztelő lakosai is. *„Ha késik is a tavasz, azért nem marad el soha. Színei, formái előbb-utóbb kibomlanak és hirdetik az élet diadalát."*

Juhász Gyula költőnk e szavaival kezdte sorait az 1945—1958. évi szegedi képzőművészek kiállításáról szóló és a városi tanács művelődési osztálya által kiadott tájékoztató. Már ebben a kiadványban is megtalálhatjuk a vasutas Szekfű János festményét *„A Tisza Szegednél az új híddal"*. Ez és a többi festmény hirdette, hogy 1944. október 11-én Szegeden is megnyílt a szabad életet tükröző, alkotó művészethez vezető út a város képzőművészei előtt.

Elmondhatjuk, hogy Szegeden az eltelt 30 év alatt pezsgő művészeti élet fejlődött ki. Ez jellemző a vasutas szakszervezet által támogatott, s a *Szőke Győző*, valamint *Szekfű János* által vezetett vasutas képzőművész-körre is. A fejlődést, a szorgos munkát bizonyítják a képzőművészeti kiállításokról évről évre kiadott tájékoztató kiadványok.

Most, sok év múltán, a 21. vasutasnap és a szegedi ünnepi hetek alkalmából rendezett önálló kiállítás is bizonyította Szekfű János kiemelkedő képzőművészeti alkotókészségét.

Sziládi Sándor

MEGBÍZATÁST, BÁTRABBAN!

Egyenjogúság a vezetői posztokon

A nők képezik a káderutánpótlás jelentős tartalékait

Az MSZMP Központi Bizottsága 1970 februári és a kormány 1013/1970. (V. 10.) számú határozatában foglaltak, továbbá az e tárgyban kiadott miniszteri irányelvek alapján a MÁV vezérigazgatója 1971. május 1-én utasításban szabályozta a MÁV-nál foglalkoztatott nők gazdasági és szociális helyzetének megjavítására irányuló feladatokat. Az ezt követő négy évben — ha csekély mértékben is — de *növekedett a vasútnál a vezető beosztást betöltő nők száma.* 1971-ben 139 (5,2%) volt az alsó és középszintű női vezetők száma. Ez a szám 1974 első negyedéig 182-re (6,8%) emelkedett.

Egyenértékű munkát végeznek

A nőknek a vezetésbe való fokozottabb bevonásával például a vasúti főosztályon, a BVKH-ban, a központi számviteli hivatalban, a MÁV gépjavító üzemben, az Északi Járműjavítóban, a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben, az Anyagellátási Igazgatóságnál, a Budapesti MÁV Kórházban női osztályvezetőket, illetve szakosztályvezető-helyettest bíztak meg. Az igazgatóságok területén is előrehaladás tapasztalható.

A budapesti igazgatóság területén 1973-ban 56, a miskolci igazgatóságnál 10 nő töltött be csoportvezetői, középvezetői és termelésirányítói munkakört. A többi igazgatóság területén is hasonló a helyzet. Még a hagyományosan férfimunkának számító vontatási és pályafenntartási ügyintézői munkakörökben is egyre több nőt foglalkoztatnak. *A beállított női vezetők hamar megismerték feladatkörüket,* és ma már a férfiakkal egyenértékű munkát végeznek.

A női vezetők helytállásából, valamint a nők gazdasági és szociális helyzetének javítása tárgyában kiadott párt- és kormányhatározatok végrehajtásából az következne, hogy számuk az eddiginél gyorsabban növekedjen. A gyakorlatban azonban ez nem így van. Ennek elsősorban szemléletbeli okai vannak, ezenkívül esetenként jelentkezik a szakképesítés hiánya is. Sajnálatos módon olyan jelenséggel is találkoztunk, hogy a magasabb szintű, nagyobb felelősséggel járó vezetői beosztást nők nem vállalták.

Az ismertetettek azt bizonyítják, hogy a női munkaerővel — és még inkább a női vezetőkkel — szemben megnyilvánuló előítéleteket és egyéb akadályozó nézeteket nem tudtuk még teljesen leküzdeni. Ezért ránk is vonatkozik a Központi Bizottság 1973. november 28-i határozatának megállapítása, miszerint „... *a női vezetők megbízatása terén nincs észrevehető javulás, s a magasabb képesítés és a gyakorlati ismeretek megszerzése a fejlődés ellenére még mindig nehézkes*".

A párthatározat többek között a nőknek a vezetésbe való bevonása érdekében meghatározta a személyzeti szervek feladatait.

Éppen ezért az eddigieknél erélyesebben kell fellépnünk az előítéletek és más akadályozó nézetek ellen. *Egyenlő feltételek esetén a nőket előnyben kell részesíteni,* különösen azokon a munkaterületeken, ahol sok nő dolgozik. Nagy súlyt helyez a határozat a nők politikai és szakmai továbbképzésére és fokozatos előléptetésükre.

Biztató jelek

A népolitikai határozatok végrehajtása továbbra is alaposan átgondolt — a helyi lehetőségeket és igényeket messzemenően szem előtt tartó — utánpótlási politika alkalmazását igénvli. *A vezetésre alkalmas nők vezető beosztásra való kiválasztását, felkészítését, továbbképzését a jövőben tervszerűbben és gondosabban kell végeznünk.* A káderutánpótlási és -képzési tervekbe felvett nőket úgy kell a továbbtanulásra ösztönözni, hogy minél előbb alkalmassá váljanak a tervezett beosztások betöltésére.

Az 1971-ben készített, majd később kiegészített különböző szintű káderutánpótlási és -képzési terveket ennek megfelelően állították össze. A vezérigazgatói hatáskörbe utalt vezetői utánpótlásra 19, a vasútigazgatói tervekben 23, a vasútigazgatósági osztályvezetői tervekben 78, a külszolgálati főnökségek terveiben pedig 363 nőt vettek számításba.

Biztató jelek mutatkoznak a vasúti főosztálynak közvetlenül alárendelt szolgálati helyeknél is. A BVKH káderutánpótlási és -képzési tervében 49 főből 27 nő. Ebből négy osztályvezetői, kettő osztályvezető-helyettesi, 20 csoportvezetői és egy műszaki-gazdasági tanácsadói munkakörbe van utánpótlásként figyelembe véve.

Az előrehaladás lehetőségei a nők számára a vasúton belül is különbözőek. Különösen a központi hivataloknál és a forgalmi, kereskedelmi, valamint az anyagszer-kezelési szakszolgálatoknál kedvező. A különböző szintű vezetői munkakörök vonatkozásában elsősorban a vezetőhelyettesi beosztásokra hívjuk fel a figyelmet. A jövőben a fokozatosság elvének figyelembevételével vezetőhelyettesnek vezetői beosztásra is alkalmas vagy rövid idő alatt alkalmassá váló nőket kell elsősorban beállítani.

Három forrásból

Az utánpótlás forrásai adottak. Egyik legfontosabb forrásnak, az egyetemet, főiskolát, felsőfokú technikumot végzetteket kell tekinteni. Jelenleg a vasúton dolgozó nőknek 1,5 százaléka rendelkezik ilyen képesítéssel. Másik forrásnak a középiskolát végzettek tekinthetők. Jelenleg *a nőknek 21,9, a férfiaknak pedig csak 13,1 százaléka érettségizett.* Végül és *nem utolsósorban* harmadik forrásnak a munkában és a társadalmi életben kitűnt, szervező-vezetőkészséggel rendelkező fizikai munkát végzők, valamint a szocialista brigádmozgalomban élenjáró női brigádvezetők jöhetnek számításba.

Az utánpótlás szempontjából a második csoport a legnépesebb. A válogatást itt megkönnyíti az a körülmény, hogy *a tisztképző tanfolyam különböző tagozatain mind több nő kezdi meg és fejezi be tanulmányait.* Az 1973—74-es tanévben a nappali tagozatos kereskedelmi szakon a hallgatók 81,5, az építési és pályafenntartási szakon 18,8, a forgalmi szakon 10.7, a gépészeti és vontatási szakon 5,6, a biztosítóberendezési szakon 3,8 százalék a nő. Az adminisztratív jellegű általános tiszti tanfolyamon 54, az általános felsőfokú munkaügyi tanfolyam esti tagozatán 75, levelező tagozatán pedig 40 százalékos a nők aránya.

A novemberi határozat alapján a vasútnál is *felül kell vizsgálni és ki kell egészíteni a káderutánpótlási és képzési terveket.* A személyzeti és oktatási szervek első lépésként kutassák fel azokat a dolgozókat — köztük a nőket is —, akik a különböző szintű vezetés utánpótlását képezhetik. A kiválasztás után a képzési tervben rögzítsék a párt, az állami és szakmai iskoláztatásra vonatkozó elképzeléseket, s biztosítsák a megfelelő beiskolázásokat. Ehhez kérjék a párt- és a társadalmi szervek segítségét.

Javuló arányok

A szolgálati vezetők munkája elbírálásának többek között az is fontos eleme, hogy milyen felelősséggel foglalkoznak az utánpótlás, s ezen belül a nők nevelésével és előmenetelük segítésével. A jelenleginél célirányosabb munkával el kell érnünk, hogy a vezetői kategóriába tartozó nők arányát az 1973. év végi 6,8%-ról — mely némileg jobb az országos 5%os átlagnál — tovább növeljük. Az eddiginél jobban figyelembe kell vennünk azt a körülményt is, hogy a nőknek kettős poszton kell helytállni: egyrészt a munkahelyen, másrészt a családban.

Bízunk abban, hogy erre a fontos társadalompolitikai kérdésre e rövid kis ismertetéssel is sikerült ráirányítani az illetékes vezetők és társadalmi szervek figyelmét.

Dr. Dezső Béla

Évfolyamelső volt a tisztképzőn

Bodolai Istvánné elektrikus dicsőséget szerzett szolgálati helyének

Gondozott kert közepén vörös téglaburkolatú, masszív emeletes ház a miskolci villamos vonalfelügyelőség nyékládházi alállomásának üzemépülete. Itt dolgozik *Bodolai Istvánné,* egyike azoknak a vasutas nőknek, akik az idei vasutasnapon tették le a tiszti fogadalmat.

— Miért éppen rólam akarnak írni? Hiszen ma már természetes, hogy a tisztképző hallgatói között egyre több a nő.



Nem volt könnyű a tanulás

Mit válaszolhatunk erre? Igaz, ma már mind több nő végzi el a tisztképzőt és éppen ezért ez többé nem szenzáció. De először fordult elő a magyar vasút történetében, hogy az 1973—74-es tanévben a gépészeti tagozaton végzett nők közül hárman mint az újonnan megindított erősáramú szak hallgatói tettek tiszti vizsgát. *És az egyik éppen ő, aki 4,94 átlagot ért el, tehát az 1973—74-es évfolyam legjobb tanulmányi előmenetelű tisztjeként végzett.*

A „leleplezés súlya alatt" komoly arca hirtelen mosolyra derül, most már nem szabadkozik és szinte önkéntelenül szalad ki a száján:

— *Hát annak igazán nagyon örültem, hogy ilyen jól sikerült minden. Pedig csakugyan nem volt könnyű.* Mint minden új dolog, kicsit ez is akadozva indult. Eleinte nem volt kialakult tematika, jegyzeteink sem igen akadtak a villamos tantárgyakból. Nagyon kellett figyelni, erősen kellett összpontosítani, ha követni akartuk az előadások menetét. *De nagyon akartunk!* Tanáraink megérezték elszántságunkat és hasonló lelkesedéssel próbálták belénk önteni" az anyagot. Kezdetben talán sok is volt a jóból. Közölték ugyanis, hogy főiskolai tananyagot kapunk. Ettől kicsit megszeppentünk. Hogyan fogjuk azt megtanulni? *Aztán elég gyorsan egyszerűsödtek, kitisztultak a dolgok, mert mindenki azon volt, hogy segítségünkre legyen. Az intézet vezetői is gyakran érdeklődtek problémáink iránt.* Ilyen módon sikerült elsajátítani főelektrikusi, művezetői, szakoktatói szinten az elektrotechnika, a felsővezeték-technológia, a transzformátorállomások, alállomások, elosztóhálózatok, a kisfeszültségű berendezések elméleti és gyakorlati tudnivalóit, a villamos utasításokat és szabványokat, no meg a többi vasutastiszti tudnivalót a társszolgálati ágak területéről is. Teljesen új volt előttünk például az energiagazdálkodás és az üzemanyag-gazdálkodás tudománya.

Egyelőre marad az alállomáson

— Most mi a terve, miként akarja kamatoztatni tudását?

— A tiszti vizsgával megszerzett ismeretekkel mehetnék nehézáramú művezetői munkakörbe, szakoktatónak és még több minden másnak, de egyelőre itt maradok az alállomáson. *Elégedett vagyok munkámmal, beosztásommal. Az alállomási elektrikusra milliós értékek, drága berendezések vannak rábízva.* A szabadtéri berendezésekben 120 ezer Volt, a kapcsolótérbe 25 ezer Volt feszül, egyidejűleg tehát a távvezetékre, a felsővezetékre és a berendezésekre is figyelni kell. A folyton változó forgalmi helyzetben az elektrikusra hárul a felsővezeték legjobb energiaellátása, az esetleges hibák keresése, megtalálása, tehát az üzemzavarok elhárítása. *Rendkívül felelősségteljes munka ez, nem mindegy tehát, mennyire tanult, rátermett az, aki ezt csinálja.* Ezért igyekszem most ebben a beosztásban maradni, itt szeretnék még nagyobb gyakorlatot szerezni.

— Persze nem akarok megállni. Szeretnék továbbtanulni és a tanultakhoz később olyan beosztásba jutni, ahol — remélem nem hangzik nagyképűen — fokozottan tudom majd hasznosítani tudásomat.

Szükség van jó szakemberekre

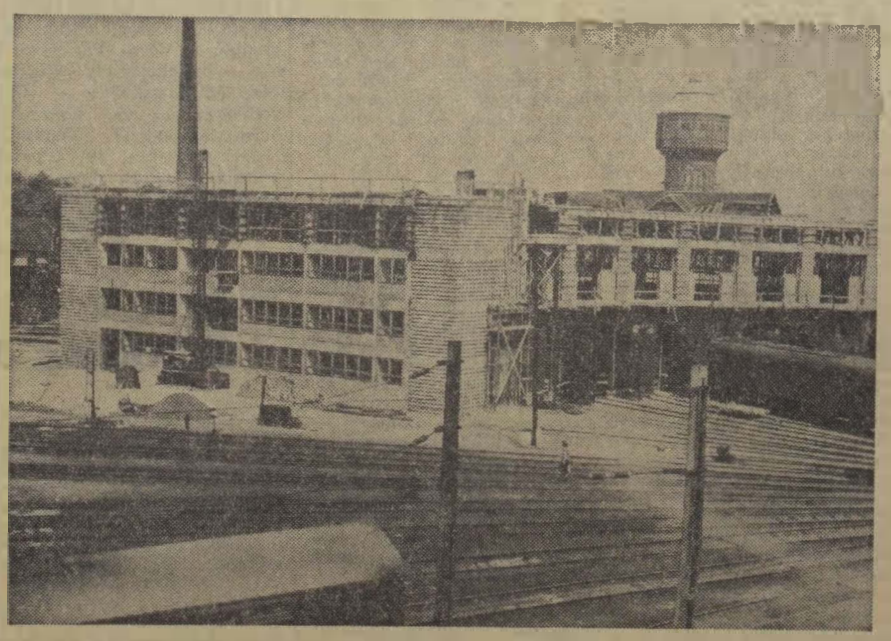
Miskolc-Tiszain, a villamos vonalfelügyelőségen *Dudás József* vezetőmérnök és *Somogyi Mátyás* szb-titkár így vélekedik róla:

— *Bodolai Istvánné az a típusú vasutas, aki nem tud másként, csak szerényen, törekvően, lelkiismeretesen dolgozni.* Gyorsan megismerte az alállomási berendezéseket és az eléggé nagy fluktuáció miatt gyakran részt vett az új elektrikusok betanításában. Éppen ezért, amikor jelentkezett a tisztképzőre, a legmeszszebbmenően támogattuk kérését.

Jól éreztük, hogy megérdemli, mert lám, mint évfolyamelső dicsőséget hozott felügyelőségünknek és szakembergárdánk gazdagodott vele. Példáján fölbuzdulva az 1974—75-ös tisztképző tanfolyamra is szeretnénk elküldeni egyik elektikusunkat. Szükségünk van a minél nagyobb tudású szakemberekre, mert az alállomási berendezések mind bonyolultabbá válnak, a közeljövőben a két transzformátormező helyett három lesz (már van is ilyen) és az elektrikusnak több, nehezebb lesz a dolga. Felügyelőségünk területe is fejlődik. Úgy értesültünk, hogy az olefinművel, és nagy erőművel gyarapodó Leninváros vasútvonala is villamosításra kerül, Füzesabony bővítésének terve szintén fölmerült.

Szász Ferenc

Mozdonyszín és irodaház



A Hámán Kató Vontatási Főnökségnél befeje zéshez közeledik az 1962 óta tartó rekonstrukció. A tervek szerint az év végéig elkészül a B-mozdonyszín, s a vele egybeépült irodaház.

(Laczkó Ildikó felv.)

Tiszakécske állomáson

a paradicsom- és paprikaszüret jelenti az őszi kampányt

Tiszakécskéről senki sem állíthatja, hogy valami „isten hátamögötti" kis helység, mégis a Szolnokon megálló gyorsról kis kétkocsis szerelvényre kell átszállni ahhoz, hogy a nagyközséget megközelíthessük. A vasúti kocsiban kályha van, a kalauz kedélyes, a légkör családias. „*Kécskére majdnem annyi az út, mint a gyorssal Pestre*" — hallottam egy vidékre rendelt pesti munkástól.

A vonat csak pár percet áll Tiszakécskén. Ott találkoztam *Diószegi Sándor* állomásfőhökkel, aki rögtön bevezetett a kellemesen hűvös irodába. Az ablakból éppen a község központjába vezető nyílegyenes útra látni.

— *Arra lehet lemenni a Tisához is, kisvasúttal* — követi pillantásom irányát az állomásfőnök, aztán a munkájáról beszél. — *Nyolcan dolgozunk itt. Három szolgálattevő, két váltókezelő, egy árupénztáros és egy raktáros.* Sokrétű a munkánk. Mivel kevesen vagyunk, a feladatokat úgy kell elosztani, hogy mindenki segíthessen a másiknak. Én a személyzeti munkát, a munkabérfizetést, az ellenőrzést, a forgalmi oktatást végzem és foglalkozom a nyugdíjasokkal is. Intézkedtünk már gyógyszer, fürdőjegy, sőt temetkezési segély ügyében is. Szállítólevéllel pedig — rakodás miatt — negyedóránként kopognak az ajtón.

A kampány itt ősszel van: *paradicsom- és paprikaszüretkor.* Ilyenkor három-négyszáz kocsit is megraknak havonta. Az állomásra naponta 19 vonat érkezik. Éjjel nincs vonat. Diószegi Sándor örömmel jegyzi meg, hogy a hat év alatt — amióta itt dolgozik —, nem történt baleset.

— Hány éve vasutas?

— 1940. április 15-től dolgozom a MÁV-nál. Pályamunkásként kezdtem Békéscsabán, aztán váltókezelő lettem. Szeretem a munkámat, bár egy kicsit fárasztó, mert sok gonddal jár. *Most az a legnagyobb gond, hogy kevés az ember. Kellene két szolgálattevő. Az egyik most ment nyugdíjba. A fiatalok nem szívesen jönnek erre a pályára. Talán nem tetszik nekik a kötöttség, a fegyelem. És az sem, hogy néha az ünnepeket is szolgálatban kell tölteni.* Elvonja tőlünk a fiatalokat az ipar és a mezőgazdaság is. Nem véletlenül említettem először az ipart. Tiszakécske ugyanis tizennégyezer lakosú község, gimnáziumunk is van. Az ipari létesítmények egyre szaporodnak. Most például a Likőripari Vállalat helyi kirendeltségéhez új kóla-üzemcsarnokot építenek. Az ipar nagy vonzerő mindenütt.

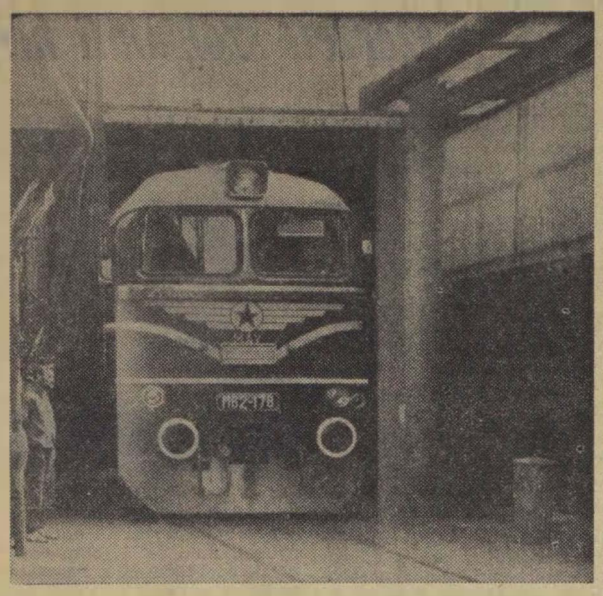
Az előbb azt mondtam, hogy kevés az emberünk, de látja, itt mégis szűken vagyunk. *Nagy a zsúfoltság.* Az öltözőszekrényeket például már nem is tudnánk hova tenni. De azért mi vigyázunk a rendre. Csinosítjuk a kertet, ápoljuk a környezetet. És szeretek itt dolgozni, már nehezen mennék el innen ...

Körmendy Zsuzsa

A pártkongresszus tiszteletére

Egy M 62-es főjavítása terven felül

A Diesel csarnokban ezen a napon pár percre megállt a munka. Mintegy hétszázan vették körül a 178-as számú M 62-es Diesel-mozdonyt. Köztük voltak azok is, akik vállalták, hogy a XI. pártkongresszus tiszteletére két M 62-es főjavítást végzik el társadalmi munkában. Az egyikkel elkészültek. A mozdony oldalán kis táblácska hirdeti: *„A XI. pártkongresszus tiszteletére a MÁV Északi Járműjavító Üzem dolgozói által terven felül főjavított mozdony."*



A terven felül vállalt mozdony kigördül a járműjavítóból (Gaál Mihály felvétele)

A főjavítás értéke: 1,5 millió forint

Az ünnepség nem tartott sokáig. *Soós Endre*, a Diesel-gyárrészleg vezetője méltatta a szocialista brigádok lelkiismeretes munkáját, majd az üzemeltetők nevében *Hernádi István*, a miskolci vontatási főnökség vezetője köszönte meg, hogy az őszi csúcsforgalom megindulása előtt visszakapták az M 62-est.

Tapsra verődtek össze a munkáskezek, a mozdony vezetőfülkéjében elfoglalta megszokott helyét a két miskolci mozdonyvezető: *Martos László* és *Dutka János*. A főjavítás előtt is ők járták a géppel egy harmadik társukkal. Érthető az örömük, mert a gép olyan, mintha vadonat új lenne. A járműjavító dolgozóinak dolgos keze varázsolta ilyenné!

Az előzményekről a járműjavítósokkal és az üzemeltetőkkel folytattunk beszélgetést.

György Ferenc, az Északi versenyfelelőse számolt be arról, hogy az üzem dolgozói többek között vállalták: *társadalmi munkában végzik el a gép főjavítását. Az átadott mozdony javításának forintértéke megközelíti a másfél milliót.* A javításra 14 ezer 500 társadalmi munkaórát fordítottak. Ebből 11 ezret a Diesel-osztály dolgozói teljesítettek, a többit pedig az társosztályok. November 7-re a másik M 62-es főjavítása is elkészül.

Szocialista szerződés

— Mit jelent a miskolciaknak a terven felül főjavított gép?

— *Nagyon örülünk, hogy teljesítették a vállalást az Északi Járműjavító dolgozói* — mondta Hernádi István vontatási főnök. — *Tudjuk, hogy különös gonddal hajtották végre a főjavítást Nekünk pedig egy plusz gép az őszi csúcsforgalomban óriási érték.*

A társadalmi munkára terelődik a szó ismét:

— *A nyári forróságban bizony nem könnyű feladat százakat meggyőzni az ügy fontosságáról. Ennek ellenére teljesítették a vállalást* — mondja *Soós Endre*. — Pedig a mi dolgozóink is szívesen mentek volna strandra, de a kánikula napjaiban is tovább bennmaradtak, hogy határidőre elkészüljenek a vállalt munkával.

Az átadási ünnepséget arra is felhasználták a járműjavító és a miskolci vontatási főnökség vezetői, hogy szocialista szerződést kössenek. Ennek lényege, hogy az Északi a jövőben is határidőre végez kifogástalan munkát. Ugyancsak a járműjavító — mint alkatrészjavító üzem — biztosítja a miskolciaknak a szükséges alkatrészeket. Az üzemeltetők vállalták, hogy a jövőben is üzemképes állapotban küldik főjavításra az M 62-eseket. Havonta közük az üzemeltetők a járműjavítóval a mozdonyoknál jelentkező típushibákat.

A múlt évinél többen tanulnak

A beszélgetés közben előkerülnek a brigádvállalások és azok üzemi szintű összesítése. Nehéz lenne felsorolni az Északi Járműjavító dolgozóinak valamennyi vállalását. Néhányat azok közül említünk, amelyek nem közvetlenül a termeléshez kapcsolatosak.

A szocialista brigádok felajánlották, hogy 2500 társadalmi munkaórában tovább építik a kőbányai *Magyar—Szovjet Barátsági Parkot*. A MÁV telepi általános iskolában bővítik és korszerűsítik a világítást a tornaterem berendezését, új sportszereket készítenek az iskolának.

A kongresszusi felajánlások közül nem hiányzik a tanulás sem. *Ebben az évben 30 százalékkal többen jelentkeznek továbbtanulásra mint tavaly azok közül, akik nem fejezték még be általános iskolai tanulmányaikat.*

Az M 62-es főjavításának befejezése is azt bizonyítja, hogy a vállalásokat eredményesen teljesítik a MÁV Északi Járműjavító dolgozói. A 178-as számú M 62-es augusztus 30-i átadási ünnepség óta már sok szerelvényt vontatott.

Kőhidi László

A PÉCSIEK KONGRESSZUSI VERSENYÉBEN

Előtérben az üzem- és munkaszervezés

A szolgálati helyeken széles körben érvényesülnek a helyi kezdeményezések

Szakszervezetünk pécsi területi bizottsága a napokban tárgyal arról, hogy az igazgatóság területén hogyan bontakozott ki az eddigiek során a XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére kezdeményezett szocialista munkaverseny. Az erről készített jelentést *Werling Jenő*, a közgazdasági bizottság vezetője terjeszti a területi bizottság elé. Tőle kértünk előzetes értékelést a pécsi igazgatóság területén szerzett tapasztalatainkról.

— Hogyan értékeli a közgazdasági bizottság a verseny előkészítését, megszervezését? Sikerült-e biztosítani a különböző szakszolgálati ágak területén a verseny demokratizmusát, az irányelveknek megfelelő széles körű kibontakozását?

Magasabb követelmények

— Szolgálati főnökségeink dolgozói már az év elején megtették vállalásaikat, melyek általában a „kiváló szolgálati hely" feltételeinek teljesítésére vonatkoztak. *A kongresszusi és a felszabadulási versenyben magasabb követelményeket tűztünk magunk elé, ezért szükségessé vált a már megtett vállalások felülvizsgálása és a feladatoknak megfelelő módosítása* — kezdte *Werling Jenő*, majd így folytatta: — *Igazgatóságunk valamenyi külszolgálattal rendelkező osztálya jó módszereket választott arra, hogy a szakterületéhez tartozó valamennyi szolgálati helyen mozgósítsák a dolgozókat az új vállalások tételére.* A szocialista és az ifjúsági brigádok álltak a verseny élére. Kiemelném, hogy a szervezési munkát a verseny céljához méltó, talán még soha nem tapasztalt akcióegység jellemezte. Részt vett a szervezésben valamennyi szakvonali vezető, párt-, szakszervezeti és KISZ-tisztségviselő, aktivista. Minden szolgálati helyen felelős személyeket jelöltek ki a verseny segítésére, az eredmények értékelésére és a kellő nyilvánosság biztosítására. Az intézkedések minden területen biztosították a verseny demokratizmusát, a helyi kezdeményezések széles körű érvényesülését.

— Milyen új vonások jellemzik a kongresszusi versenyt a pécsi igazgatóság területén?

— *Megállapításaink szerint újszerű a vállalások között a munkavédelmi helyzet javítására, munkavédelmi újítások beadására tett számos felajánlás* — válaszolta a közgazdasági bizottság vezetője. — *Több vontatási utazóbrigád kötött szocialista szerződést műhelyi brigádokkal az üzemkészség fokozására.* Ezek eredményei már igazgatóságunk első félévi teljesítményeiben is kedvezően éreztették hatásukat. Szinte valamennyi helyen tettek vállalást szocialista brigádjaink társadalmi munkára is. Ezt általában a lakóhelyük tanácsai által kitűzött megvalósítások érdekében tették. A szocialista felelősségérzet növekedését tükrözi, hogy egyes brigádjaink szocialista megőrzésre vették át munkaeszközeiket, s a köztulajdont védve, ezeken a kisebb javításokat is elvégzik. A brigádok számos tagja vesz részt a közélet különböző fórumainak munkájában. Ez elősegíti szocialista közgondolkodásunk mind szélesebb körű kibontakozását és hatása a munkafegyelem javulására is pozitív.

A brigádok „aprómunkája"

— Hogyan értékelik az eddig elért eredményeket?

— Az igazgatóságok egymás közötti versenyében, amint az ismeretes, a pécsi igazgatóság nyerte első félévi eredményei alapján a Vörös Vándorzászlót — emlékeztetett Werling Jenő és hozzátette: — Úgy gondolom, ez az eredmény önmagáért beszél. *Magasabb teljesítményekre is képesek lettünk volna, ha ebben a kocsigazdálkodás nehézségei nem gátolnak bennünket.* Az igazgatósági szintű kiváló teljesítést olyan kollektívák „aprómunkája" alapozta meg, mint Dombóvár állomáson a *Petőfi* szocialista brigád, amely eddigi vállalásának minden pontját túlteljesítette.

A pécsi vontatási főnökség *Széchenyi* ifjúsági szocialista brigádja 17 százalékkal csökkentette a javítások átfutási idejét. Az üzemkészség növelésére tett vállalásukat 104,5 százalékra teljesítették. Kaposváron a vontatási főnökség *Vörös Zászló* szocialista brigádja a fenntartási munkáknál a tervezett két százalékkal szemben öt százalékkal csökkentette az anyagköltséget. Szinte valamennyi szolgálati helyről hosszan sorolhatnám a példákat a kongresszusi versenyben eddig elért teljesítményekről.

A kongresszusi verseny eddig eltelt időszakában is nagy figyelmet fordítottak az igazgatóság területén a munka- és üzemszervezés fejlesztésére. Kiemelte Werling Jenő, hogy ez a tevékenység elsősorban az újabb eredmények eléréséhez vezető utat egyengette. *Ilyen volt például, hogy elemezték az áruszállítás helyzetét, annak összefüggését a teherkocsihelyzettel és kocsik műszaki állapotával.* Az elegyáramlás-mérés adatai alapján új elegycsatlakozási tervet dolgoztak ki. Több nagyobb állomáson felülvizsgálták a tolatási terveket és az árukezelési helyek kiszolgálási rendjét és így tovább.

Elemzik, értékelik a munkaversenyt

— Milyen intézkedéseket terveznek a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny további segítésére, fejlesztésére?

— Szakszervezetünk elnöksége augusztusban tárgyalta a verseny helyzetét és határozatai alapján köteleztük szolgálati főnökségeink vezetőit, szb-titkárait, hogy a harmadik negyedévi termelési tanácskozásokon részletesen elemezzék a feladatok végrehajtását, s külön értékeljék a munkaversenyt — felelte Werling Jenő. — *Igazgatóságunknál osztályvezetői értekezleten már szeptemberben napirendre tűzik a kongresszusi munkaverseny értékelését, beszámoltatják a verseny segítéséről az üzemi osztályok vezetőit.* A továbbiakban az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében, a kongresszusi verseny keretén belül szeptember 1-től szakszolgálatonként, illetve csomópontonként vándorzászló, oklevél és 10 ezer forint jutalom meghirdetését tervezzük a legjobb teljesítményt elérő szolgálati helyek és a kiemelkedően dolgozó szocialista brigádok részére. *„Kongresszusi Híradó"* kiadásával igyekszünk tovább javítani a verseny propagandáját is, fokozottan igényeljük erre a megyei sajtó közreműködését.

Lőrincz János

BP. KELENFÖLD A DUNÁNTÚL KAPUJA

Naponta 200 személyvonat közlekedett a nyári hónapokban

Nemrégiben, június 5-én a nul. kedélye visszatért, s nagyon készül arra, hogy mint üzemgazdász ismét dolgozhasson.

Önzetlen segítség a bajbajutottnak

Kelenföld pályaudvaron hat szocialista brigád dolgozik. A brigádok tagjai és általában a dolgozók gyűjtése *majdnem 18 ezer forinttal segítette Gergely Sándor befejezetlen házépítését, s ebben a munkában társai 20 ezer forint értékű társadalmi munkával vettek részt.* A szoba-konyhás lakás így két és félszobás lett Érden, s a kollektíva e nagyszerű segítőkészségének nagy szerepe volt abban, hogy Gergely Sándor már csak a jövőbe néz, s elfelejtette a múltat...

Az állomásfőnök és helyettese, *Bánhegyi Sándor* ezzel a szomorú, de végülis jóra fordult történettel példázta azt a légkört, azt a hangulatot, amely nélkül az ország egyik legforgalmasabb pályaudvarán el sem lehetne képzelni a feladatok zavartalan végrehajtását

— *Csak a szolnoki pályudvar rekonstrukciója hasonlítható ahhoz az átalakítási munkához, amely nálunk 1975-től megkezdődik* — mondja az állomásfőnök-helyettes. — Mi itt vagyunk a Dunántúl kapujában, rajtunk keresztül mennek a dombóvári, pécsi, győri, hegyeshalmi és a Nagykanizsa, Murakeresztúr rendeltetésű vonatok, *s nemcsak a személyforgalmat látjuk el, hanem a ferencvárosi pályaudvarra irányuló teherforgalmat is.* Ezenkívül huszonnégy helyi iparteleppel szolgálunk ki, olyanokat, mint az Április 4. Gépgyár, a Magyar Kábel, amely önálló export-joggal is rendelkezik, a Szellőző Művek, a Goldberger, a Kelenföldi Távfűtő Vállalat, s nem utolsó sorban az Épületelemgyár, amelynek naponta átlag 100 feladott és 70—80 érkező kocsija van.

Nem kis gondot okoz tehát az állomás vezetői számára a szolgálat zavartalan ellátása. A munkaerőgondok most már krónikusak *272 dolgozóra lenne szükség, hogy minden posztot betölthessenek, de csak 235-en végzik a forgalom lebonyolítását.* Harminchét vasutas hiánya nem kis gondot okoz, s szomorú tény, hogy a pályaudvar területén két esztendeje olvasható hatalmas tábla, amely kocsirendezők és vállkezelők jelentkezésére buzdít, mindössze 15 jelentkezőt vonzott, s ezek közül is csak öten maradtak a pályaudvaron.

— A jelentkezők mondókájukat a szabad szombattal, vasárnappal, a húsvéttal és a karácsonnyal kezdik — mondja az állomásfőnök — s amikor megtudják, hogy különösebb reményeket nem támaszthatnak, továbbállnak.

A pályaudvaron naponta megforduló 30—40 ezer utas nem is veszi észre, hogy milyen nehézségek közepette gondoskodnak utazásukról. *A nyári nagy forgalomban — 24 óra alatt — 180—200 személyvonat haladt át Kelenföldön, s közben a teherforgalomnak is mennie kellett.*

Az 1981-ig tartó rekonstrukciók során ami közben a pályaudvarnak zavartalanul üzemelnie kell, az aluljáró rendszer megépítésén kívül meghosszabbítják a vágányokat, új műtárgyakkal oldják meg a pályaszint szinte levegővételfontosságú keresztezését.

Fejlődő brigádmozgalom

Ahogy az említett baleset ügyében gyors anyagi segítséget nyújtott Gergely Sándor családja számára a budapesti igazgatóság is, bizonyára a rekonstrukció melletti forgalom lebonyolításában sem hagyják magukra a kelenföldieket. *Lukács József* vasutas-szervezeti titkár, *Borszéki Ferenc* szb-titkár is sok-sok segítséget nyújtanak a gazdasági vezetésnek, s erre a mozgósító támogatásra mindig építhetnek. A jó együttműködés az alapja annak is, hogy a brigádmozgalom szépen fejlődik, a hat szocialista brigád soraban a *Törekvés* forgalmi brigád és a személypénztárosok *Szabadság* brigádja nem véletlenül kapta meg tavalyi munkája alapján a bronzkoszorút.

Maros László

Nyugdíjba ment

a 288-as őrház lakója

Csengele állomás 288-as számú őrházában lakik *Seres Márton* előmunkás, aki 1949-től dolgozik a vasútnál. 1952-ben elvégezte az előmunkás tanfolyamot, és a munka mellett később is tovább tanult. Sikeres vizsgát tett az általános iskola VI., VII., és VIII. osztályának anyagából. 1968-tól 1972-ig jegykiadó pályaőr volt, tavaly pedig ismét előmunkás beosztást kapott a gépesített mozgó pályamesteri szakasznál. Nem sokkal ezután megbetegedett és most rokkantsági nyugdíjba megy.

A kényszerű pihenő alatt sokat gondol vasutas-pályafutásának főbb állomásaira, arra a huszonöt évre, aminek nagyrészét a pályafenntartási szolgálatnál töltötte. *Nyolc gyermeke közül öten választották hivatásuknak a vasutat.* Van közöttük állomásfőnök, forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, pályafenntartási kőműves és járműlakatos is. Seres Márton mindig példamutató magatartásával és jó munkájával megérdemelten vívta ki munkatársai bizalmát és tiszteletét.

Feladó és címzett a Szovjetunió

Naponta 40 ezer tonna árut raknak át az átrakókörzet állomásain

AZ ORSZÁGGYŰLÉS ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI BIZOTTSÁGÁNAK ZÁHONYI LÁTOGATÁSA

Augusztus 30-án, pénteken *Budapest—Záhony* között a robogó vonaton kezdte meg tárgyalását az Országgyűlés Építési és Közlekedési Bizottsága. A képviselők Záhonyba utaztak, hogy megtekintsék az átrakókörzetet, melynek munkáját, funkcióját valamennyien ismerték, de sokan közülük e látogatás alapján szereztek személyes benyomásokat.

A bizottságot elkísérte záhonyi útjára *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Tar Imre*, a Szabolcs-Szatmár megyei Pártbizottság első titkára, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója *Szabó Antal*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Gyarmati János*, a bizottság elnöke.

A képviselők a MÁV vezérigazgatójának előadása alapján ismerkedtek az átrakókörzet méreteivel. Mint ismeretes, *az export 20. az importnak pedig 50 százaléka bonyolódik le ebben a körzetben.* A címzett és a feladó a Szovjetunió, de amint ez köztudott, itt halad át az áruk sokezer tonnája a Szovjetunióból, a tőlünk nyugatra és délre fekvő országokba is. *Tavaly 12,1 millió tonna áru átrakását végezték el a záhonyi vasutasok, 1975-re pedig 15 millió tonnára számítanak.* Az átrakókörzetben ma 40—41 ezer, 1980-ban pedig már naponta 60 ezer tonna árut raknak át.

A személyforgalomban is itt bonyolódik le a legnagyobb nemzetközi forgalom. Tavaly 600 ezer utas lépte át Záhonynál a Magyar Népköztársaság államhatárát.

A záhonyi átrakókörzet nagy állomásai közül a képviselők jártak *Tuzséron, Eperjeskén* és *Fényeslitkén*. A panoráma autóbusz egyik állomásról a másikra olyan helyeken kanyargott a képviselőkkel, ahol néhány évvel ezelőtt még kukoricát termeltek. A hatalmas átrakókomplexum vasúti vágányain mindenütt milliós értékű áruval rakott szélesnyomközű szovjet és normálnyomközű MÁV teherkocsik láthatók. A vágányok mentén daruk gémje nyúlik a magasba, vagy több emelet magas csúszdán át kerül a vasérc, a koksz az érkező szovjet kocsikból a normál kocsikba.

Az átrakási munkák közel 70 százalékát gépesítették, ezek az elmés műszaki berendezések mentesítik a dolgozók nagy részét a nehéz fizikai munka alól. 1948 óta — a záhonyi átrakókörzet nagyarányú fejlesztésének kezdete volt ez az év — *eddig három ütemben, 5 milliárd forintot költöttek.*

A most következő negyedik ütem 1980-ig újabb, nagyarányú előrelépést jelent majd. *Megalkotják a gépinformációs rendszert, megépül a második vágány Záhony—Fényeslitke között, üreskocsi-rendező készül, fejlesztik a vontatási telepet.* Minderre nagy szükség van, mert évről évre több áru érkezik a Szovjetunióból, a szocialista gazdasági integráció egyre terebélyesedik és a fejlődésből nem maradhat ki a vasúti közlekedés sem.

A záhonyi átrakókörzet továbbépítésének negyedik ütemére *2 milliárd forintot fordítanak*

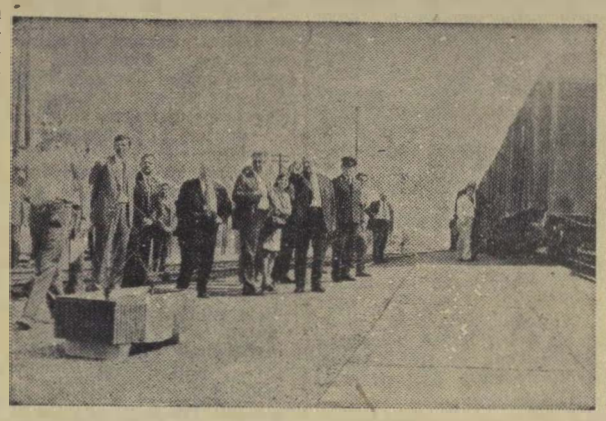
A vasút vezetőinek az a célja, hogy a záhonyi vasutasok közül minél többen végleg itt telepedjenek le. Igaz, nagyon sok lakás építésére van még szükség de az ilyen célra fordított összegek éppen úgy megtérülnek, mint a közvetlen termelésben részt vevő átrakóberendezésekre, automatákra fordított milliók. Az átrakókörzetben dolgozó vasutasok jól keresnek. *Sokan 3500—4500 forint körüli összeget visznek haza havonta.* Igaz, ezért a pénzért sokat kell dolgozni.

Fényeslitkén a fedett-kocsiátrakóban francia gyártmányú rakodótargoncák cikáznak a széles és normál kocsik között.

Az átrakókörzet fontosabb pályaudvarain a forgalmi műveletek egy részét rádióval irányítják. *Rádiókapcsolat van például a gurításvezető és a kocsirendező között.* A gurítást végző mozdonyokat is ellátták már rádiókészülékkel. Nemsokára számítógép fogja tárolni és feldolgozni az adatokat. Ezáltal még egyszerűbbé, gyorsabbá válik a vonatrendezés.

Az országgyűlési képviselők sok érdekeset láttak azon a napon Záhonyban. Ami már megvalósult, az a ma, a tervek, a fejlesztési koncepciók a holnapot képviselik. A holnapot, amely még szebb, tökéletesebb lesz, mint a ma valósága.

B. I.



A képviselők egy csoportja Eperjeskén a „széles" gurítónál

Vándorkiállítás két vasúti kocsiban

A MÁV Vezérigazgatóság a magyar—szovjet műszaki-tudományos együttműködés negyedszázados évfordulója alkalmából *vándorkiállítást rendezett* a Nyugati pályaudvar külső 6-os vágányán álló két vasúti kocsiban. A kiállítást — ami több mint 30 táblón a magyar és a szovjet vasúti együttműködés legjelentősebb eredményeit ismerteti — szeptember 13-án nyitotta meg *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója. A „mozikocsiban" filmet is vetítenek a magyar vasút helyreállításáról és fejlesztéséről.

A vándorkiállítást november végéig bemutatják *Miskolcon, Debrecenben, Pécsett, Szegeden* és *Szombathelyen* is.

Szocialista brigádvetélkedő

Püspökladányi siker a vállalati döntőben

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat igazgatóságának I. emeleti kultúrtermében szeptember 6-án rendezték meg a szocialista brigádok vállalati vetélkedőjét. Ezt korábban már megelőzte az üzemi vetélkedő, amelyen a vállalat *dombóvári, püspökladányi* és *tokodi* üzemében, összesen 16 szocialista brigád mérte össze tudását.

A döntőbe az üzemi vetélkedők első helyezettjei kerültek: Dombóvárról a *Gyenis Antal* tmk, Püspökladányból a *Radnóti* asztalos, Tokodról pedig ugyancsak tmk-ban dolgozó *Acél* brigád.

A vállalati vetélkedőn, melyet *Márkus Károlyné*, a vállalati szakszervezeti tanács tagja nyitott meg, ott voltak a felügyeleti hatóság, a vasutas-szakszervezet képviselői, valamint a szlovákiai bucsinai testvérüzem küldöttei, akik tapasztalatcsere céljából látogattak el az üzemekbe.

A négytagú brigádoknak szakmai, politikai, kulturális és az üzemi élettel kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolniuk, majd gyakorlati feladatként egy emeletes babaágyat kellett az előre elkészített elemekből, időre összeszerelniük. A vetélkedő mindvégig izgalmas volt, a döntőbe jutott brigádok jó felkészültségről adtak tanúbizonyságot. A szoros küzdelemben végeredményben *a püspökladányi Radnóti brigád szerezte meg az első helyet 87 ponttal, a 86 pontos dombóváriak, illetve a 83 pontot elért tokodiak előtt.*

A győztes brigádnak és a helyezetteknek *Végh A. Béla* igazgató értékes tárgyjutalmakat és a vállalat badacsony-lábdihegyi üdülőjébe szóló 3 napos beutalókat adott át, melyek díjtalan üdülést biztosítanak a döntőben részt vett három brigád tagjainak.

A magyar—szovjet közlekedési és hírközlési együttműködés 25 éve

Írta: Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter

A II. világháború után a németek által agyonsanyargatott és anyagi javaitól megfosztott magyar nép számára a felszabadító szovjet hadsereg már kezdetben jelentős műszaki segítséget nyújtott. *A felrobbantott Szabadság-híd négy uszályra épített középső részét szovjet utászok ácsolták össze*, megteremtve ezzel Pest és Buda között az első összeköttetést. A nagy akarással igen rövid idő alatt felépített Kossuth-hídhoz is jelentős műszaki segítséget nyújtott a szovjet fél. A hídépítés területén való kezdeti együttműködés óta mind a mai napig szoros kapcsolatban állnak egymással a magyar és szovjet hídépítők. A műszaki tapasztalatcsere keretében ez idő szerint előregyártott hídelemek konstrukcióit adják át számunkra.

A magyar—szovjet műszaki együttműködés történetében különösen jelentős volt *az a segítség, amit a Szovjetunió a vasúti hálózat újjáépítésében és rekonstrukciójában nyújtott.* A 25 éves együttműködés egyik legjelentősebb eredménye, hogy a magyar vasút dieselesítési programjában 250 szovjet gyártmányú Diesel-elektromos mozdonyt üzemeltetünk, amelyek hálózatunkon igen jól beváltak.

A záhonyi átrakókörzet korszerűsítése 25 éves együttműködésünk legjelentősebb területe. E téren a szovjet—magyar vasutasok személyes kapcsolatait kell elsősorban kiemelnem. A jó együttműködés eredményeként a legnehezebb időjárási körülmények között is biztosítják a zavartalan átrakást.

Mindenki előtt ismeretes, hogy légi közlekedésünknek a háború végére nem maradt egyetlen gépe sem. A magyar légi közlekedés teljes egészében szovjet segítséggel és technikával kezdte meg újra a működését, és működik azóta is. *Ma már olyan korszerű gépeink vannak, mint a TU—154-es repülőgépek.* A repülőgépek fenntartása során szükséges nagyjavításokat a szovjet fél végzi és szovjet konzultánsok nyújtanak segítséget a hazai repülőgép-javítások elvégzéséhez is. A hajózó személyzet és a földi irányítás szakemberei felsőszintű kiképzésüket a Szovjetunióban nyerik el.

A hajózás a II. világháborút követő időszakban szintén szovjet segítséggel indult meg. Ismeretes, hogy folyami, tengeri hajóparkunkat az utolsó években lecseréltük *és ma már korszerű mélytengeri hajóink üzemelnek Európában, Amerika és Ázsia között. A legnagyobb egységek szovjet Bezsica típusúak.* Folyami személyszállító hajózásunkban is sikerrel üzemelnek szovjet hajóegységek, így például a szovjet *Rakéta* és *Sólyom* típusú szárnyashajók.

Köztudott az is, hogy haszongépjárműveink jelentős százalékában szovjet gyártmányúak. A közhasználatú forgalomban ezek a gépjárművek kitűnően beváltak és fenntartásukat ugyancsak szovjet segítséggel végzik. Elmondhatjuk ma már, hogy *a szovjet Zsiguli személygépkocsik magyar népautókká váltak a hazai közlekedésben.* Több mint 100 ezer darab fut már belőlük. Az üzemeltetéshez a szovjet szakemberek folyamatos segítséget adnak.

Szeretnénk megemlékezni arról az együttműködésről, ami a budapesti metró építése során alakult ki szovjet és magyar szervek, illetőleg szakemberek között. Az ötvenes évek elején, az építés kezdeti stádiumában, amikor semmilyen magyar tapasztalat még nem állt rendelkezésre. *a szovjet szakemberek minden segítséget megadtak a budapesti földalatti vasút tervezéséhez, az építkezés kivitelezéséhez, gépekkel és anyaggal való ellátásához.* Az építés során olyan sok új műszaki megoldás született, amelyet nemcsak hogy nagy elismeréssel fogadtak a szovjet szakértők, hanem közülük többet átvettek és a Szovjetunióban folyó földalatti építés folyamán felhasználnak. Mindenki előtt ismeretes, hogy a budapesti metró gyors és hangtalan járművei szovjet gyártmányúak és ugyancsak szovjet gyártmányúak a mozgólépcsők is.

A végére hagytam, de talán az egyik legjelentősebb együttműködés a szovjet—magyar hírközlés területén folyik. *A közelmúltban hazánk és a Szovjetunió kormánya megállapodott egy Magyarországon felépítendő 2 MW-os középhullámú rádióadó állomás létrehozásában. Ez lesz az új Kossuth-adó*, és egyben Közép-Európa egyik legnagyobb teljesítményű rádióadó állomása. Az egyezmény végrehajtása széles műszaki-tudományos együttműködést igényel. A Szovjetunióban tervezik az adót és ott állítják elő az alapvető berendezéseket is. A magyar fél tervezi és kivitelezi az adóállomás egyéb létesítményeit, valamint a moduláció- és az energiahozzávezetést. A szovjet—magyar hírközlési együttműködés másik jelentős létesítménye az Interszputnyik-rendszerhez tartozó magyar földi állomás üzemeltetése lehetővé teszi, hogy a világűrben keringő műholdak segítségével a legjobb kép- és hangminőség átvételét biztosítsuk a Magyar Posta előfizetői számára.

Januárban múlt 25 éve, hogy a tagállamok jóváhagyták a KGST alapelveit. Az alapelvek a KGST fő feladatai között határozzák meg, hogy a tagállamok műszaki-tudományos eredményeiket, és legfejlettebb termelési tapasztalataikat állandóan cseréljék ki egymással, ezzel is segítve a szocialista közösség gazdasági erejének szüntelen növekedését. *1960. július 23-án hagyta jóvá a Műszaki-Tudományos Együttműködési Bizottság az együttműködés „Szabályzat"-át és a lebonyolítást szabályozó „Általános feltételek"-et.* Ezek az együttműködés 25 éve alatt több ízben módosultak, mert a termelőerők és a társadalom fejlődése, a két ország közötti gazdasági kapcsolatok bővülése, a Kormányközi Bizottság megalakulása, végül pedig a szocialista gazdasági integráció „Komplex Programjában" foglalt feladatok az együttműködési okmányokban is visszatükröződnek. Az együttműködés 25 éve alatt a magyar népgazdaság egésze tekintetében *a szovjet fél 2932 dokumentumot adott át, míg a magyar fél ugyanezen időszakban 1797 dokumentummal járult hozzá a szovjet népgazdaság fejlődéséhez.* A 25 év alatt 10 375 magyar szakember végzett tanulmányutat a Szovjetunióban és 3294 szovjet szakember járt hazánkban hasonló célból.

A magyar—szovjet műszaki-tudományos együttműködés 25 éves jubileuma alkalmából őszinte tisztelettel emlékezem meg a szovjet és magyar közlekedés és hírközlés vezetőiről, kiváló szakértőiről, akik lelkes és odaadó munkájukkal működtek közre a két népgazdaság közlekedésének és hírközlésének a fejlesztésében és járultak ezzel hozzá a két baráti ország és testvéri nép műszaki kultúrájának emeléséhez.

Egy híd, mely jelkép

A régi híd helyett épült új híd kecsesen hajlik át a Tisza felett, mely ma már két nép barátságának jelképévé vált. A felszabadító szovjet hadsereg katonáira — akiknek nemcsak részük, de érdemük is van abban, hogy ma szabad hazában a szocializmus felépítésén munkálkodhatunk — Záhony történelme mindig emlékezni fog.

Az eltelt három évtized mérföldkő nemcsak a vasút, de az ország életében is.

Záhony ma már maga a történelem, szocializmust építő országunk időtálló alkotása. Hogy milyen messziről indult Szabolcs a megtett nagy út ellenére, az ma is érezhető. Nagyüzemek sora nőtt ki a kukorica- és gabonaföldek helyén.

Ami itt megvalósult, az sok ismert és ismeretlen embernek köszönhető, akik nagy örökséget hagytak ránk, a közeli és késői utódokra. Nem anyagiakat, ennél többet, *a munka becsületes szolgálatát, gondokkal és örömökkel egyaránt.*

A szovjet—magyar baráti, együttműködési és kölcsönös segítségnyújtási szerződés kiállta a próbát és az egyenes vonalú fejlődést hordja magán, mely hazánk, népünk és szocializmust építő munkánk legszilárdabb támasza.

A Szovjetunió kezdeményezésére az őszinte közeledés jegyében, a harcok és küzdelmek tüzében kezdődött, majd fejlődött ki itt a határ mentén a szovjet és a magyar vasutasok barátsága. Ma már ez a barátság nemcsak az ünnepeké, hanem a hétköznapoké is, mert közös a munkánk, közösek érdekeink, elveink, céljaink. A gyümölcsöző kapcsolatok mellett a kölcsönös segítséget, a közös hangot minden esetben megtalálja a két határállomás, Záhony és Csap, de a két igazgatóság, a debreceni és a lvovi is.

Záhonyban az állomás előtti parkban vörös-fehér rózsák virítanak. Az emlékmű a felszabadulásra emlékeztet. Az épületeken túl, a széles szovjet és normál vágányok eltérnek, keresztezik egymást, sokasodnak, majd elvesznek a távolban. *A baráti segítségnyújtás egyik legklasszikusabb bizonyítéka az a fejlődés, melyet Záhony vasúti körzetének kialakulása tanúsít.* A II. világháború befejezésének időpontjában még csak néhány vasúti vágánnyal rendelkező kis állomásból hatalmas méretű, modern technikai eszközökkel felszerelt, nemzetközi méretekben is kiemelkedő jelentőségű vasúti objektum alakult ki, mely méltó arra, hogy a kontinens legnagyobb „szárazföldi kikötője" címmel illessék.

A meleg csakúgy, mint a zord tél próbára teszi az itt dolgozó vasutasokat. Az igyekvők derékhadának közlekedése, szorgalma, tudása a csomópont munkájának számtalan elismerésében nyilvánult meg. A legyőzően szétnyíló, majd egymásba futó sínpárok, a rajtuk szünet nélkül jövő-menő kocsisorok, az épületek tarka sokasága elbűvöli az embert. *Az irányítóterem olyan, mint egy kutatóközpont. Egyetlen gomb kapcsolatot teremt a körzet valamennyi állomásával.* Automatikusan történik a vagonok rendezése, miközben a szovjet rendszerű hidraulikus fékezőberendezés megszelídíti a robogni vágyó kocsikat. A gépek segítségével egyhetedére csökkent a nehéz fizikai munka. Naponta több mint tízezer tonna vasérc, koksz, faáru, gabona, különféle gépek, berendezések, nyersanyagok átrakásáról kell gondoskodni. Évről évre több áru érkezik és ezzel lépést tart a fejlesztés, a vonalak bővítése, korszerűsítése. A záhonyi munkáshétköznapok feltételei biztosítottak.

Az élet egyre modernebb formában tör be a parasztházak közé. *Ó-Záhony, Új-Záhony.* A régi és az új. két világ mezsgyéje. Ma már az életforma a megkülönböztetés fele.

A vasút Záhonyban mindent meghatároz. Ide épül a holnap.

Egeressi Zsigmond

Két hónap alatt

Három súlyos balesetet okozott a hanyagság, a forgalmi utasítások megszegése

A *Forgalmi Utasítás* 946. pontja szerint *valamennyi vasutas dolgozó köteles idejében és jól végzett munkájával biztosítani a balesetmentes közlekedést!* Ennek az utasításnak a megszegése idézte elő Vác állomáson 1974. július 17-én 5 óra 25 perckor történt súlyos kimenetelű balesetet, amikor a feltartóztatás nélkül behaladó 239 számú személyvonat az állomás II. vágányától a bejárati vágányútba került villamos mozdonnyal kíméletlenül összeütközött. *2 utas életét vesztette, többen életveszélyesen, súlyosan vagy kevésbé súlyosan megsérültek. S közel 3,5 millió Ft-os anyagi kár keletkezett.*

A balesetnek egyrészt az volt az oka, hogy a bejárati III. vágánnyal szomszédos II. vágányon a bejárati oldal felé olyan tolatást végeztek, amelyet terelési lehetőség híján nem lett volna szabad végezni a várt vonat teljes behaladásáig, másrészt az, hogy a tolatást végző mozdony fékberendezése használhatatlan volt, a kívánt helyen egyszerűen nem lehetett megállítani.

A gép mehet a határig

A baleset bekövetkezésére vezető munkafolyamatnak *számos tanulsága van!* A vizsgálat anyagából jól értékelhető volt, hogy Vác állomáson a 220-as számú vonat megérkezése idején és azt követően — a tolató mozdony e vonat mozdonya volt — a rendelkező, a külső forgalmi szolgálattevő, a II. számú állítóközpont vezető váltókezelője, a gépet kísérő kocsirendező, a mozdony- és a vonatvezető, egyszóval mindenki serényen tevékenykedett.

A mozdonyvezető már megállás előtt jelezte, hogy gépével körül kell járnia és ezt a külső forgalmi szolgálattevő is, de a vonatvezető is jelentette a rendelkező forgalmi szolgálattevőnek.

A rendelkező forgalmi szolgálattevő előbb a hangosbemondón adott utasítást a gépkísérőssel megbízott kocsirendezőnek, majd mivel nem jelentkezett, távbeszélőn kereste az őrhelyén, de ott sem jelentkezett. Jelentkezett viszont a II. állítóközpont vezető váltókezelője és megkérdezte, hogy kit és miért keresi. *Erre a rendező forgalmi szolgálattevő közölte, hogy a gépkísérő keresi, a 220-as számú vonat mozdonyához kell mennie, a gép leakad és körbejár.* Arról azonban egy szó sem esett, hogy melyik vágányon és mikor jár körbe a mozdony.

Rövid idő múlva a gépkísérő megjelent és ekkor a vezető váltókezelő a hangosbemondón a következőképpen értesítette: *„Jani menjen a 220-as gépéhez, a gép leakad és körbejár!"*

A gépkísérő e közlést karjának feltartásával nyugtázta és elindult a mozdonyhoz, ahol a leakasztást elvégezte, majd *„mehet határig!"* szavakkal felhatalmazta a mozdonyt a mozgás megkezdésére.

Megdöbbentő, hogy az eddig történtekben mennyi a bizonytalanság és a szabálytalanság!

A rendelkező forgalmi szolgálattevő és a vezető váltókezelő *lényegében semmiben sem állapodott meg*, és közlését legfeljebb tájékoztató közlésnek lehet tekinteni. A vezető váltókezelő azonban hiányos utasításként adja tovább és a gépkísérő még csak meg sem kísérli a közleménye hiányzó részeit tisztázni, az utasítást tudomásul veszi és végrehajtását megkezdi. Figyelmen kívül hagyja azonban azt az alapszabályt, mely szerint *„tolatás engedélyezésére jogosított dolgozó engedélye nélkül tolatni nem szabad!"* és önkényesen utasítást ad a tolatási mozgás megkezdésére.

Nem volt fékhatás

Közben a forgalmi helyzetnek megfelelően a rendelkező forgalmi szolgálattevő utasítást ad a 239 számú vonat bejárati vágányútjának beállítására, majd a III. vágányra való bebocsátására.

Ezalatt indult el a II. vágányon a 220-as számú vonat mozdonya, és mert a mozdonyvezető igen élénk ütemben indított, *sebessége rövid távolságon 40 km/ó fölé emelkedett.* A forgalmi iroda előtt elhaladó mozdony láttán a rendelkező forgalmi szolgálattevő *felhívta az I. számú állítóközpont vezető váltókezelőjét, hogy vigyázzon a biztonsági határ felé haladó mozdonyra.* E felhívás alapján a vezető váltókezelő a mozdony felé késedelem nélkül *Megálljt-jelzéseket* adott.

Közel 300 méterre — olyan távolságra, amelyen jó fékkel akár többször is meg lehetett volna állni — volt a biztonsági határjelzőtől a mozdony akkor, amikor a mozdonyvezető a *Megálljt*-jelzéseket meglátta. Egyébként is csak a biztonsági határig akart mozdonyával mozogni, *de a Megálljt-jelzések láttán azonnal megkezdte a fékezést. Fékhatás azonban ekkor sem, és az ismételt fékezések során sem mutatkozott.* Mint utólag kiderült: a fékhatás azért nem tudott kialakulni, mert a mozdonynál, a karbantartásra hivatott műszaki dolgozók a napi vizsgálatok ciklusidejét nem tartották be, a vizsgálatok és a féklöket-utánállítások elmaradtak, *a fékberendezés hatástalanná vált!*

Végül is: *a mozdonyt a kívánt helyen, a biztonsági határjelző előtt nem lehetett megállítani*, azt meghaladta, a váltót felvágta és kb. 25 km/ó sebességgel haladt szembe az erős fékezés közben még mindig jelentős, 60 km/ó sebességgel közeledő 239 számú vonattal.

Elmaradt a biztonsági intézkedés

A haladó vonat bármely járművénél jelentkező csapágysivítás, vagy égés, illetve füstölés, üzemveszélyes helyzet. Észlelésekor a vonatot a legrövidebb idő alatt meg kell állítani és a veszélyt meg kell szüntetni! Egyszerű, világos, jól érthető szabály ez, de a vonatfogadásra, megfigyelésre és intézkedésre kötelezettek közül még eléggé sokan nem értik, vagy nem akarják ezt megérteni.

Ez év július 28-án 5 óra 35 perckor a nyári balatoni személyforgalom kellős közepén, és legforgalmasabb fővonalán, *Dinnyés* és *Székesfehérvár* között a 2260 számú tehervonat hátulról 9. rakott kocsija *hőnfutás eredményeként előállott tengelycsaptörés miatt kisiklott és 1730 m hosszon a pályát súlyosan megrongálta.*

Az anyagi kár is, de a vonatforgalom lebonyolításában keletkezett zavar és nehézség is jelentős volt. Ennél a balesetnél is megfigyelhető a nemtörődömség.

A *Martonvásár* és *Kápolnásnyék* között mozgó vonatnál egy másik vonat vezetője észrevette a hőnfutást és felhívta erre a vonatszemélyzet figyelmét. Emiatt meg is állt a vonat Kápolnásnyék állomáson, ahol vizsgálatot is végeztek, de a mozdonyvezető nem ismerte fel a helyzetet. *Szoruló fékre onanakodtak, ezért a később kisiklott kocsi fékberendezését hibáztatták és útjukat folytatták.*

Kápolnásnyék forgalmi szolgálattevője mindennek ellenére óvatos volt, külön is kérte Gárdony forgalmi szolgálattevőjét, hogy a vonat végét fokozottabban figyelje, amit a forgalmi szolgálattevő végre is hajtott. A szikrázást is észlelte. *A figyelést végrehajtotta, de a biztonsági intézkedést nem!* Ehelyett Agárd megállóhely sorompókezelőjének azt az utasítást adta, hogy ő is fokozottabban figyelje a vonat végét.

Az agárdi sorompókezelő maga is látta a szikrázást és ezek után most már ketten is felhívták Dinnyés forgalmi szogálattevőjének figyelmét. Csakhogy *Dinnyés forgalmi szolgálattevője is ugyanúgy állt a biztonság megóvásának kérdéséhez, mint informátorai.* Úgy gondolta, hogy ha már Dinnyésig baj nélkül eljött a hőnfutott kocsi, a Székesfehérvárig terjedő kis távolságon is elmegy valahogy, *ezért a vonatot nem állította meg*, áthaladtatta, mindössze annyit tett, hogy Székesfehérvár forgalmi szolgálattevőjét a hőnfutásról értesítette. Ez mindenesetre könnyebb volt mint a kocsikisorozás és alibinek sem látszott rossz megoldásnak.

A tengelycsap azonban nem bírta ki, eltörött és leomlott, mint ahogy a két forgalmi szolgálattevő és sorompókezelő alibije és védekezése is összeomlott.

Mint ismeretes: a vonat menete közben felfedezett hőnfutásokért, az észlelést követő gyors és eredményes intézkedésekért — ami végeredményben a vonatfogadásra és megfigyelésre kötelezett dolgozók szolgálati kötelessége — minden esetben külön 500 forint pénzjutalmat is fizet a vasút a dolgozónak. Szép számmal vannak azok a dolgozók, akik ilyen címen már több ezer forintot kaptak és árgus szemekkel figyelik a vonatokat.

Hová vezet a feledékenység?

A felelőtlenség ellen még a korszerű biztosítóberendezés sem nyújthat megfelelő védelmet. Azt a biztosítóberendezést sajnos még nem találták ki, amely lefogja a kezét a felelőtlen embereknek.

1974. augusztus 15-én 22 óra 58 perckor az Integra típusú váltó- és vágányfoglaltságot jelző egy központos biztosítóberendezéssel felszerelt *Isaszeg* állomáson a *„Szabad legfeljebb 40 km/ó sebességgel, a következő jelzőn Megálljt-jelzés várható"* jelzést mutató bejárati jelző mellett behaladó 469 számú vonat mintegy 45 km/ó sebességgel kíméletlenül ráütközött az V. vágányon a két biztonsági határjelző között elhelyezett szerelvényre. *A baleset nyomán a vonatmozdony és 17 jármű kisiklott, a pályával és tartozékaival együtt rendkívül súlyos mértékben megrongálódott, az állomáson szokatlanul nagymérvű roncshalmaz keletkezett.*

Az isaszegi — mindössze 19 éves — forgalmi szolgálattevő azon túl, hogy azonnal és őszintén beismerte mulasztását, csupán annyit tudott mondani, hogy *az utóbbi időben megszokott állapotok és pillanatnyi feledékenysége következtében működtette az elfoglalt V. vágány szigetelésikapcsolóját* és tette lehetővé, hogy a vonat feltartóztatás nélkül behaladhasson az állomás területére. Időközben rádöbbent ugyan tévedésére, de akkor már semmit sem tudott tenni a baleset elhárítása érdekében.

Számos tanulsága van ennek a súlyos anyagi kárral járó balesetnek. Többek között az, hogy *van-e értelme továbbra is olyan korszerű állomási biztosítóberendezések beszerzését szorgalmazni, amelyeknek váltó- és vágányszigetelés-fenntartási igénye oly nagy, hogy azzal jelenleg és a jelek szerint belátható ideig vagy egyáltalán nem, vagy csak nem kielégítő mértékben vagyunk képesek megbirkózni?* Számos ilyen állomásunkon ugyanis egy-egy nagyobb eső után vagy nagy melegben a berendezés akkor is váltó-, illetve vágányfoglaltságot jelez, ha a váltón vagy vágányon járművek nincsenek, és attól eltekintve, hogy e berendezések ilyen időszakokban elveszítik „biztosítóberendezés" jellegüket, *egyre több ilyen állomáson kialakul és polgárjogot nyer a szigeteléskikapcsoló rendszeres működtetése, beléphet a gondatlanság és felelőtlenség, megtörténhet a baleset!*

Nem kellett volna egy ilyen súlyos baleset bekövetkezéséig várni, hanem már jóval hamarabb meg kellett volna valósítani azt a gépi kényszerhelyzetet, mely szerint *a szigeteléskikapcsoló működtetése esetén legfeljebb a hívójelzés legyen a jelzőre kivezérhelhető.*

Egyre több tanulság, tényező, meggondolás és megfontolás jelzi, hogy *a vasútüzem személyi és tárgyi biztonsága, a forgalombiztonság megóvása állandó jellegű központi kérdés*, amelynek megvalósításában különleges helye és szerepe van a végrehajtó munkát közvetlenül végző, e munkát szervező, irányító és ellenőrző embernek, az ember egyre magasabb szintű munkájának, öntudatának, munkahangulatának, a betanításnak, a módszeres és céltudatos oktatásnak, a politikai ráhatásnak.

De a megtörtént balesetekből levont tanulságok azt is jelzik, hogy a zavartalan és biztos üzemvitel nem nélkülözheti a kifogástalan állapotban levő, rendszeresen és jól fenntartott, céltudatosan fejlesztett eszközöket, a nemcsak a próbapadon, de a gyakorlati életben is bevált és a próbát sikeresen és tartósan kiállt berendezéseket.

Gergely László,
a budapesti igazgatóság
VBO-vezetője

Késés, kapkodás:

Balesetet okozhat

Munkavédelmi ellenőrzés a szolgálati helyeken

A szegedi igazgatóság munkavédelmi csoportja júliusban — a külszolgálati függetlenített munkavédelmi ügyintézők bevonásával — széles körű munkavédelmi brigádellenőrzést tartott. A vizsgálat célja a technológiák minősége, a tárgyi és személyi feltételek biztonsága és a hiányosságok feltárása volt. A munkavédelmi csoport öt pályafenntartási főnökséget, a szentesi építési főnökség egyes részlegeit, 19 nagyállomást, illetve csomópontot, valamint hét vontatási főnökséget ellenőrzött.

A vizsgálat eredményének értékelése még tart, de az már bizonyos, hogy az ellenőrzés hasznos volt.

Az ellenőrzött pályafentartási szolgálat területén általában

nem gondoskodnak a dolgozók és a szerszámok nyíltvonali munkahelyre szállításáról

Több helyen a dolgozók étkeztetése, ivóvízzel ellátása és a tisztálkodási lehetőség sem kielégítő.

A vizsgált 19 állomás forgalmi szolgálatánál 33 tolatógép üzemeltetését, kihasználtságát, a tolatócsapat létszámhelyzetét és a szolgálati helyek műszaki ellátottságát is megvizsgálták. Megállapították, hogy különösen a fővonalakon közlekedő (úgynevezett felhúzós, felosztós és átmeneti elegyet továbbító) vonatok késése miatt

az állomások tolatási tervei lényegesen eltérnek az előírtaktól.

Békéscsabán például a vizsgált időszakban a napi 24 húzós vonatból 11 érkezett megközelítően 1—2 órás, a többi ennél sokkal nagyobb késéssel. Emiatt a kocsirendezőknek többletmunkát kellett végezni. A kapkodás ilyenkor balesetek előidézője lehet. Egész sor szervezési intézkedés szükséges ahhoz, hogy a munka gördülékenyebb és gazdaságosabb legyen.

A gondot tovább növeli a létszámhiány.

Békéscsabán például tizenegy kocsirendező hiányzik.

A szegedi igazgatóság több állomásán még ma sem elfogadható a kocsirendezők szociális ellátottsága, a melegedők és a pihenőhelyiségek állapota, annak ellenére, hogy az utóbbi években sok kedvező változtatás történt. Több állomáson, például Békéscsabán, Gyomán, Nagykőrösön, Mezőtúron, elfogadható körülményeket teremtettek a dolgozóknak.

A bizottság baleseti forrásként állapította meg a vágányok közötti vízelvezetés hiányát, a Diesel-mozdonyokkal üzemelő állomásokon az olajjal való szennyezettséget. Szegeden és Békéscsabán, a vontatási főnökségnél rekonstrukció folyik, de

a szociális létesítmények építésére csak utoljára kerül sor, holott ez lenne az egyik legsürgetőbb feladat.

A majdnem egy hónapig tartó ellenőrzés tapasztalatait Molnár József, a munkavédelmi csoport vezetője az illetékes szolgálati vezetők elé terjesztette.

Gellért József

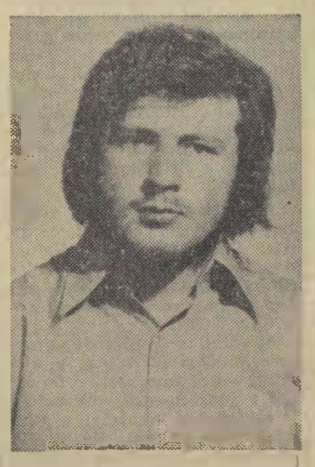
Üzemtörténeti kutatás a debreceni igazgatóságon

Az üzemtörténet-írás az utókor számára hasznos adatokat, fejlődéstörténeti szempontból is érdekes eseményeket rögzít, ezért jelentősége napjainkban egyre nagyobb. *A vasút múltja a debreceni igazgatóság területén dolgozó fiatalokat is érdekli.* Ezért határozta el az igazgatóság, hogy pártunk XI. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére megírja területének vasúttörténetét egészen napjainkig.

Ennek érdekében felhívással fordultak valamennyi szolgálati főnökséghez, hogy minél több hiteles korabeli adatot, fényképet küldjenek az igazgatóságnak és írják meg egy-egy szolgálati hely történetét. Az anyagok gyűjtése után vállalattörténeti bizottság alakul, amely tudományos intézménynevekkel, a párt-, a szakszervezet és a KISZ-szervezettel közösen széles körű szervező és népszerűsítő munkát fejt ki.

A motorvezető megtartotta esküjét

„... kötelességeimet pontosan, lelkiismeretesen és a dolgozó nép érdekeinek szolgálatában teljesítem."
(Idézet a vasutasok esküjének szövegéből.)



Kovács László motorvezető az életét áldozta azért, hogy esküjét megtartsa. Mindössze 23 évet élt. *Szabó József*, a tapolcai vontatási főnökség vezetője a tragikus balesetről:

— Augusztus 16-án este történt... A Tapolcáról Szombathelyig közlekedő motorvonatot Laci vezette, az engedélyezett, illetve előírt 80 kilométeres sebességgel. *Uzsabánya-alsó után sorompó nélküli útátjáró van, s a vonattal egyidőben érkezett oda egy tehergépkocsi, forró bitumennel megrakva*, amelynek kormányánál Tóth József 21 éves, keszthelyi gépkocsivezető ült. Kovács László — amint észrevette, hogy a teherautó a kürtjelzés ellenére sem áll meg — a fékezőcsapot „gyorsfék" állásba tette. Ha nem így cselekszik, esetleg félelmében kiugrik, ő talán megmenekül, de a vonatban még súlyosabb kár keletkezik, esetleg az utasok között is sérülés történik. Volt már rá példa, hogy számos emberéletet követelt egy-egy ilyen összeütközés. Ő csak erre gondolhatott, s hogy önmagát biztonságosabb helyzetbe hozza, saját magát mentse, arra már nem maradt ideje. *Az ütközés következtében a vezetői asztal jobb oldala testét összenyomta, annak éles széle szinte kettészelte, ráadásul a gépkocsin szállított forró bitumen is bezúdult a vezetői állás összetört ablakán...*

Kimegyünk a roncshoz, s megdöbbenve állunk mellette. Még látni a vérnyomokat.

A mozdony- és motorvezetők Tapolcán jól összeforrt közösséget alkotnak. Taglai ma sem tudnak napirendre térni afelett, hogy Kovács Laci már nem lehet közöttük. Valamenyien szerették és nagyra becsülték az érettségizett fiatalembert. A végzetes napon vele volt *Baunok László*, az egyik legjobb munkatársa és barátja. Most a sírás fojtogatja, amint emlékezik.

— *Mindenki fél attól az átkozott útátjárótól. Betekinteni nem lehet, s eléggé forgalmas. Laci is emlegette, mintha csak megérezte volna, hogy baj lesz...* Különben víg kedélyű, tréfálkozó fiú volt, mindig mosolygott, s bármilyen problémát megtárgyalhattunk vele... Nem értem, miért kellett meghalnia... Önfeláldozását sohasem felejtjük...

Horváth Ági, akinek Kovács Laci már régebben udvarolt, így beszél:

— Én nem tudom pontosan, hogy a baleset miként történt. A kollégák nekem tapintatból nem mondták el a részleteket.

— *Becsületessége, lelkiismeretessége is példamutató volt számunkra* — mondja *Papp Tibor* motorvezető. — *A hiányát most érezzük igazán. Hősnek senki sem születik, de munkája közben ő azzá vált...*

Augusztus 18-án temették. Az állomáson hosszan szóltak a Diesel-mozdonyok és motorok kürtjei, a temetésre kivonult több száz fiatal pedig arra gondolt, hogy Kovács László élete utolsó pillanatában sem cselekedhetett másképpen, mint ahogyan élt: Bátran, határozottan!

Nagy Péter

Öt év alatt 50 külföldi vasutasdelegáció járt hazánkban

Szakszervezetünk nemzetközi tevékenysége

A SZOT 1973. október 30-i határozatában foglalt irányelveknek megfelelően nemzetközi tevékenységünkben *elsődleges szerepet játszik a VIII. szakszervezeti világkongresszus határozatainak végrehajtása*, az európai béke és biztonság ügyének, a békés egymás mellett élés politikájának a segítése, továbbá valamennyi, a függetlenségükért küzdő népek harcával való szolidaritás.

Nagy jelentőséget tulajdonítunk annak, hogy a vasutasok szakszervezete részt vesz az SZVSZ mellett működő Szállítási Dolgozók Nemzetközi Szövetségének (UIS) munkájában. *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára, már évek óta választott tagja a nemzetközi szövetség adminisztratív bizottságának, ezenkívül alelnöke a vasutas szakmai bizottságnak. Kapcsolataink az UIS tagjainak többségével, elsősorban az európai tagországokkal rendszeresek.

Sokoldalú kapcsolat a baráti országokkal

A legutóbbi 5 évben *szakszervezetünk 50 delegációt fogadott Magyarországon* és kb. 900 külföldi részére — belga, olasz, svéd, norvég, osztrák, francia vasutas munkáscsoportoknak — adtunk tájékoztatást a MÁV-ról, a vasutasok élet- és munkakörülményeiről. Ez idő alatt 45 magyar szakszervezeti — vezető szintű és tanulmányi — delegáció látogatott külföldi országokba.

A szocialista országok testvérszervezeteivel a találkozások rendszeresek. *A KGST-tagországok vasutas-szakszervezeteinek főtitkárai minden évben találkoznak*, hogy az aktuális és fontosabb szakszervezeti feladatokat, álláspontokat egyeztessék. Jelentős volt az 1973-ban Berlinben, valamint ez év áprilisában hazánkban összehívott főtitkári tanácskozás, ahol egységes vélemény alakult ki arról, hogy a KGST komplex programjának megvalósítására irányuló szállítási feladatok — a szocialista gazdasági integráció következtében — növekednek, melynek végrehajtásához a tagországok vasutasainak aktív tevékenysége elengedhetetlenül szükséges.

Ennek érdekében a szovjet vasutas-szakszervezet központi vezetősége javasolta a szocialista országok közötti több oldalú munkaversenymozgalom továbbfejlesztését *Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország* és a *Szovjetunió* határállomásai között. Az ezzel kapcsolatos megbeszélés tavaly *Minszkben*, az idén pedig *Lvovban* volt, ahol a közös intézkedési terv kidolgozásában szakszervezetünk képviselője hasznos javaslatokat tett.

Tapasztalatcserék, tanulmányutak

Ez a munkaverseny nemcsak a nemzetközi vasúti fuvarozás állandó fejlesztését, annak gazdaságossági hatékonyságát mozdítja elő, hanem a vasutasok alapvető érdekeit is szolgálja. Lehetővé teszi a munka termelékenységének növelését a technika jobb kihasználásával, az állásidőknek a minimumra csökkentésével a tapasztalatok átadásával.

A Romániában és Jugoszláviában járt tanulmányi delegációink is tovább erősítették kapcsolatainkat a két szocialista országgal. A Román Közlekedési Szakszervezettel *megállapodás született az együttműködés kialakításáról a biharpüspöki közös határállomáson.*

Igen hasznos és érdekes találkozás volt Budapesten egy 10 tagú szovjet vasutasdelegációval, akik a Szovjetunió különböző köztársaságából jöttek, s valamennyien kitüntetett vasutasok voltak.

A tapasztalatcsere és tanulmányutak során a figyelem középpontjában elsősorban a vasutasok munka- és egészségvédelmével kapcsolatos témakörök szerepeltek.

A munkavédelemhez adott hasznos tapasztalatokat a két hétig hazánkban tartózkodó szoviet munkavédelmi kiállítási kocsi és a vele érkezett delegáció, amely a múlt év végén járt *Budapest, Miskolc, Debrecen* és *Záhony* állomásokon.

Szakszervezetünk kapcsolatai az utóbbi években jelentős mértékben fejlődtek a kapitalista országok vasutas-szakszervezeteivel. *Megszűnt a merev elzárkózás az angolok részéről is*, 1968 óta először tavaly hívtak meg egy vezető szintű delegációt angliai látogatásra. Ez év májusában pedig viszonozták a látogatásunkat és 3 tagú vezető szintű delegációt fogadtunk 6 napra.

Nemzetközi szemináriumok

Első ízben látogatott hazánkba az NSZK vezető szintű delegációja, ugyancsak a múlt év júliusában, de középszinten is igényelték a kapcsolatfelvételt. Würzburgból *Rudi Röder* kérte, hogy öt vasutas kollégájával saját költségen tanulmányutat szeretne tenni Magyarországon. Hasonló kéréssel fordultak hozzánk Kasselből, a Szövetségi Vasúti Igazgatóság körzeti üzemi tanácsától.

Az ilyen együttműködés kialakítása megfelel a vasutasok érdekeinek, és hozzájárul azokhoz a pozitív változásokhoz, amelyek kontinensünkön a béke és a biztonság megszilárdulására vezetnek.

Nyugat-Európa vasutas-szakszervezetei *igen nagy érdeklődést tanúsítanak az automatizálás és annak szociális következményei iránt*, melyről még 1967-ben szakszervezetünk szervezett egy vasutas nemzetközi konferenciát. Ennek mintegy folytatása volt 1973-ban a Moszkvában megtartott nemzetközi szeminárium *„A munka és a vasutasok egészségvédelme"* tárgykörben.

Ez évben az NSZK vasutas-szakszervezete vállalta a nemzetközi szeminárium megrendezését. *„Az automatizálás és az új műszaki vívmányok szocialista következményei"* címmel 5 főreferátum készül, melynek mindegyikét egy szocialista és egy kapitalista ország szakszervezete készíti el. E szeminárium iránt megnyilvánuló érdeklődést mindenekelőtt az a különbség magyarázza, amely a tudományos és műszaki forradalom eredményei következtében a dolgozók szempontjából a szocialista és kapitalista országok között megnyilvánul.

Segítség a fejlődő országoknak

Az osztrák, a belga, a skandináv országok vasutas-szakszervezeteivel vezető, tanulmányi és munkásdelegációk szintjén évenként rendszeres a találkozás. Augusztusban a norvég vasutas-szakszervezet vezető szintű delegációját, továbbá a CGT-hez tartozó francia vasutas-szakszervezet delegációját fogadtuk.

Szeptember elején svéd vasutas-postás delegációt fogadtunk közösen a postások szakszervezetével. Szeptemberben osztrák vasutas-szakszervezeti delegáció látogat hazánkba.

Szükségesnek tartjuk továbbra is a fejlődő országok segítését tapasztalatok átadásával, írásos anyagok küldésével. *Szakszervezetünk kapcsolatai állandóan bővülnek Ázsia, Afrika és Latin-Amerika szervezeteivel.* Rendszeresen delegációkat cserélünk a japán szakszervezetekkel, EAK-kal. A múlt évben nálunk járt algíri delegáció tagjai minden iránt nagy érdeklődést tanúsítottak. Érthető, hiszen a függetlenné válás után 80 százalékos analfabétizmussal, szakemberek és a tapasztalatok hiányával kellett megküzdeniük és továbbhaladni függetlenségük megtartásáért.

Szakszervezetünk azáltal, hogy kapcsolatokat teremt a különböző államok vasutas-szakszervezeteivel, hozzájárul ahhoz, hogy kiterjesszük az együttműködést és megteremtsük a vasutasok egységét. Ezzel jelentékenyen hozzájárulunk a VIII. szakszervezeti világkongresszus határozatainak megvalósításához.



A nemrég hazánkban járt szovjet delegáció valamennyi tagja kitüntetett vasutas



A háromtagú angol delegáció tiszteletére rendezett fogadás



A KGST-országok vasutas szakszervezeteinek főtitkárai Budapesten találkoztak

Lapzárta után

A vasutasok szolidaritási gyűléseken ítélték el a chilei junta rémtetteit

Szeptember 11-e a chilei néppel vállalt szolidaritás napja. Szerte a világon tömegdemonstrációkon, nagyszabású rendezvényeken emlékeztek meg a chilei tragédiáról és fejezték ki együttérzésüket a chilei nép harcával. Ebben a magyar nép is tevékenyen részt vett. *Szeptember 11-én délelőtt 11 órakor néhány percre leálltak a gépek az üzemekben, és a diákok is megszakították a tanulást.*

Országszerte gyűléseken emlékeztek meg *Salvador Allendéről* és a többi mártírhalált halt hazafiról. Ezen a napon a vasút dolgozói is kifejezésre juttatták szolidaritásukat, és követelték a kegyetlen elnyomás megszüntetését, a chilei nép szabadságát. Tiltakozó táviratok tömegét küldték az *Országos Béketanácshoz* és a *Szolidaritási Bizottsághoz*. Az *Északi járműjavító és a Landler Jenő járműjavító üzemek* összesen mintegy 4500 dolgozója termelési egységenként vett részt a szolidaritási gyűléseken, és táviratban fejezték ki tiltakozásukat a Chilében tomboló terror ellen. *Budapest-Ferencváros* és a *Keleti pályaudvar* szolgálati helyeinek dolgozói szintén kifejezték együttérzésüket, és a röpgyűlések után tiltakozó táviratok születtek.

Ezen a napon a vasutas dolgozók ezrei juttatták kifejezésre, hogy hisznek a chilei nép igaz ügyének diadalában, és remélik, hogy véget fog érni történelmünknek eddigi legsötétebb korszaka.

Elveszett a szabadjegy, megtalálták a vasutasok

A segítségadás szép példájával találkozott a közelmúltban *Kuti József* nyugdíjas mozdonyvezető, aki június 25-én este a Déli pályaudvarról induló 3220/1120-as számú vonattal utazott haza Tapolcára. Csak öt nap múlva vette észre — amikor ismét utazni készült —, *hogy szabadjegyét az említett vonat egyik első osztályú kocsijában elveszítette.* A kocsifelírókönyvből később megtudta a kocsi számát és elutazott a Déli pályaudvarra, majd Pécsre és Szombathelyre, hogy találkozzon az 515 519—170 706-os számú kocsival, aminek — véleménye szerint — egyik ülése mögé csúszott a jegy. Sajnos, fáradozása nem járt sikerrel. *A Déli pályaudvaron a műszaki kocsiszolgálat két dolgozója sietett a segítségére.* Felírták a számot és megígérték neki, hogy figyelik azt a kocsit.

A két segítőkész — sajnos ismeretlen vasutas — három hét múlva megtalálta a keresett első osztályú kocsit, és egyik ülése mögött a szabadjegyet is. Még azon a napon egy mozdonyvezetővel elküldték Tapolcára a tulajdonosnak.

Bognár Károly

Bántalmazták a jegyvizsgálót, bíróság elé kerülnek

Miskolc térségében is vannak jegy nélkül utazó — és az ital hatására sokszor durva, kötekedő — emberek, akik még attól sem riadnak vissza, hogy a kötelességét teljesítő jegyvizsgálónőt fenyegessék, vagy bántalmazzák. Szerencsére azonban mindig van a közelben olyan utas, aki segít megfékezni a garázdákat. Egy ilyen eseményről számolt be legutóbb Uglyai Sándor tudósítónk.

„Augusztus 18-án Miskolcról Sajószentpéterre utaztam. Sajóecseg állomás közelében a szomszéd fülkében veszekedést hallottam. Amikor odamentem, láttam, hogy a jegyvizsgálónő egy ittas fiatalemberrel vitatkozik, aki nem mutatta meg a jegyét. Közben a társa — aki addig aludt — felébredt és meg akarta ütni Komódi Ferencné, Bánréve állomás létszámába tartozó jegyvizsgálót és engem is. Én ártalmatlanná tettem és Sajóecseg állomáson kértem az ott álló Karanyicz Mihály állomásfőnök segítségét. Az ittas férfit közös erővel vittük le a vonatról, aki még akkor is szitkozódott. A két magáról megfeledkezett garázdát a helyszínre érkező rendőrség vette őrizetbe. Mint később megtudtam, ellenük — hivatalos személy elleni erőszak címén — eljárás indult."

A miskolci igazgatóság vezetője az állomásfőnököt, a jegyvizsgálót és *Uglyai Sándort* határozott megatartásukért dicséretben és jutalomban részesítette.

★

Mint értesültünk róla, ugyancsak bíróság előtt felel tetteiért az a garázda fiatal is, aki június 25-én a 434-es számú személyvonaton megütötte a szolgálatát becsülettel ellátó *Szabó Istvánné* jegyvizsgálót. Erről az esetről, amely tulajdonképpen akkor játszódott le, amikor a vonat Aszód állomásra érkezett, lapunkban *Csattanó pofonok* címen számoltunk be.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

Az *Országos Találmányi Hivatal* pályázatot hirdet a sajtó, a rádió, a televízió és a filmhíradó munkatársai részére, annak bemutatására, hogy miként szolgálja az iparjogvédelem (a szabadalom, az ipari minta, az újítás, a védjegy)

a) a műszaki fejlesztést,
b) a műszaki alkotók ösztönzését,
c) az újítómozgalom hatékonyságának növelését.

A pályázaton a következő témakörök szerepelhetnek:

— a műszaki alkotókedv felkeltése, ösztönzése,

— a műszaki alkotásokat elbírálók, hasznosítók figyelmének felkeltése; ösztönzésük a várható gazdasági előnyök mérlegelésére, felismerésére,

— a műszaki alkotás — résztvállalás a társadalmi tevékenységben, tehát a szocialista demokrácia fejlesztésének közvetett eszköze,

— a találmányok, újítások a műszaki fejlesztés hatékony eszközei,

— az újítómozgalom a szocialista munkaverseny szerves része,

— miként szolgálja a jogi szabályozás az újítómozgalom fejlesztését,

— az újítók és feltalálók IV. országos tanácskozásának hatása a szellemi alkotómunka továbbfejlesztésére,

— a műszaki újdonságok terjesztésének jelentősége,

— a KGST-országok nemzetközi iparjogvédelmi együttműködése,

— műszaki eredmények és a védjegyek összefüggései,

— a védjegy szerepe a vállalatok versenyében,

— védjegyeink a külföldi piacokon,

— az ipari minta ízlésformáló hatásai,

— az ipari formatervezés és a mintaoltalom szerepe a választék bővítésében.

Pályadíjak:

I. díj (1 db)	5000 Ft
II. díj (2 db)	3000 Ft
III. díj (3 db)	2000 Ft

A pályázatra benyújtható a sajtóban, a rádióban, a televízióban és a filmhíradóban közölt bármilyen műfajú (cikk, publicisztika, interjú, riport, glossza stb.) alkotás, amely 1974. január 1. és december 31. között jelent meg.

A zsüri tagjai az Országos Találmányi Hivatal elnöksége, a SZOT és a MUOSZ képviselői.

Beküldési határidő: *1975. január 20.*

Cím: *Országos Találmányi Hivatal „Sajtópályázat". 1370 Budapest, Postafiók 552.*

Eredményhirdetés: *1975. március 3-án.*

Országos Találmányi Hivatal

Országos döntők Balatonkenesén

Kispályás labdarúgásban az Északi Járműjavító, asztalitenisz csapatban Budapest végzett az első helyen

Az év elején közel nyolcszáz labdarúgó és mintegy kétszázötven asztalitenisz-csapat kezdte meg a versenyzést, hogy a legjobbak majd *Balatonkenesén* döntsék el egymás között a végső sorrendet.

A háziversenyek, a csomóponti és területi döntők után kispályás labdarúgásban 8, asztaliteniszben pedig 6 üzemi válogatott képviselte a terület és szűkebb pátriájuk, a szolgálati hely színeit.

Az augusztus 29. és szeptember 1. között *Balatonkenesén rendezett döntő mindkét sportágban színvonalas küzdelmet hozott.* A csapatok lelkesedésből és sportszerűségből egyaránt jelesre vizsgáztak.



Az Eszaki Járműjavító győztes csapata

Labdarúgásban az *Északi Járműjavító* csapata végzett az első helyen a *szolnoki járműjavító* előtt. A harmadik helyet a *szegedi igazgatóság* válogatottja szerezte meg.

Asztalitenisz-csapatban a *budapesti* területi bizottság válogatottja bizonyult legjobbnak. 2. a *miskolci* területi bizottság, 3. a *debreceni* területi bizottság válogatottja.

Asztalitenisz egyéniben 1. *Szabó Gábor* (Debrecen), 2. *Géczi Gyula* (Budapest), 3. *Barta László* (Miskolc), *Újházi István* (Budapest).

A döntő valamennyi résztvevője emlékplakettet kapott, a győztesek és helyezettek pedig értékes tiszteletdíjakban részesültek. Az ez évben alapított labdarúgó vándorkupát egy évig a budapesti területi bizottságon őrzik.

Sz. Gy.

MHSZ tartalékos klub alakul Ferencvárosban

A szocialista brigádmozgalom hasznosságát úgyhisszük ma már nem kell bizonygatni. Az országosan kibontakozó kongresszusi verseny eddigi eredményei és a brigádok kezdeményezései még azokat is meggyőzték, akik néhány évvel ezelőtt a vészharangot kongatták a brigádmozgalom elszürkülése miatt. Azóta többször bebizonyosodott, hogy brigádjaink nem mennek a szomszédba hasznos ötletekért és az újat teremtő ambíció sem hiányzik. Erről számolt be levelében *Hajnal Lajos*, aki ferencvárosi Gubacsi rendezőpályaudvar egyik 25 tagú brigádjának újszerű vállalásait állította példaként.

„A Ferencvárosi pályaudvar Gubacsi rendezőjének „A túr" néven ismert szocialista brigádja a kongresszusi munkaverseny tiszteletére tett pótvállalásokon kívül *júliusban elhatározta hogy részt vállal a honvédelmi nevelő és előkészítő munkából.* — írja levelében.

— Ezért áttanulmányozták pártunk erre vonatkozó 1967. júniusi és augusztus 8-i határozatait A brigád — amely a közeljövőben felveszi a második világháborúban hazánk felszabadítása közben mártírhalált halt magyar származású szovjet parlamenter, *Steinmecz Miklós* kapitány nevét — *vállalta, hogy megalakítja a ferencvárosi pályudvar MHSZ szervezetének tartalékos klubját és részt vesznek az iskolai honvédelmi nevelő munkában.*

Évente legalább két alkalommal a brigád héttagú csapatot indít a honvédelmi lövészversenyeken. A tartalékosok úszórás utóképző foglalkozásain pedig valamennyien ott lesznek. Kezdeményezték azt is, hogy az MHSZ vállaljon védnökséget a brigád felett. *Csatlakoztak a társadalmi szervek által indított ötezer órás társadalmi munkaakcióhoz is.* Pótvállalásaik között szerepelt még, hogy a pályaudvar területén húsz kilogramm, tömlőkből kiesett tömítőgyűrűt gyűjtenek össze — amivel körülbelül tízezer forintot takarítanak meg. *Ezt a felajánlást tíz kilogramm tömítőgyűrűvel sikerült túlteljesíteni.* Élenjárnak a társadalmi munkában és a balesetmegelőzésben is. A brigád tagjai — kocsirendezők, váltókezelők, váltóőrök — 50—100 kilométer távolságból utaznak munkahelyükre és vállalásaikat nehéz körülmények között, létszámhiánnyal küzdve is példamutatóan teljesítik."

A közös összefogás tehát nem volt eredménytelen. A Gubacsin dolgozó vasutasok azonban szeretnék, ha a jövőben többet törődnének munkakörülményeikkel, és a szociális létesítmények korszerűsítésével.



Augusztusban *Kaposváron* rendezték meg az országos vidéki ifjúsági, 40 lövéses légpuska és légpisztoly egyéni versenyt, amelyen a hatvani lövészklub versenyzői is részt vettek.

Légipisztoly-kategóriában a nők közül 347 köregységgel *Máthé Mária* szerezte meg az első helyet. A férfiak közül *Édes János* 326 köregységgel a negyedik lett.

★

A miskolci vontatási főnökség MHSZ-lövészklubja augusztus 24-én meghívásos lövészversenyt rendezett a Csokonai úti lőtéren. A versenyen a vontatási MHSZ, a villamosműhely és a bőcsi MHSZ csapatai vettek részt. Egyéniben első *Fekete László*, második *Veszprémi András*, a harmadik pedig *Szabó Gusztáv lett.* Mindhárman a vontatási főnökség MHSZ-klubjának versenyzői. Csapatversenyben első a bőcsi MHSZ, második a vontatás és a harmadik a villamosműhely csapata.

Értékes társadalmi munka a napközi otthon javára

Debrecen állomáson jó ütemben halad a vasúti aluljáró építése. Az építők mindent megtesznek azért, hogy az aluljárót határidőre átadják az utazóközönségnek. A több millió forint értékű beruházási munka mellett az építők társadalmi munkát is végeztek a vasutas dolgozók gyermekeinek napközi otthonában.

Az állomás szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete közreműködésével az aluljárót kivitelező. *Erdei Gyula* vezette *Lenin* szocialista brigád vállalta, hogy a napközi otthon udvarának feltöltéséhez szükséges tizennyolc köbméter homokot a helyszínre szállítják. A KISZ-szervezet fiataljai pedig felajánlották, hogy elvégzik a feltöltést.

Az értékes társadalmi munka nyomán a napközi otthon 130 kis lakója ezentúl játszásra alkalmas szép környezetben töltheti napjait.

Czeglédi Sándor

Beázik az aluljáró

Nemrég adták át rendeltetésének *Szolnokon* az új vasúti aluljárót, ami lényegesen könnyebbé teszi az utasok közlekedését. A nagy beruházással épült aluljáró azonban esős időben sok bosszúságot okoz. Az utasok augusztus 12-én is nagy meglepetéssel tapasztalták, hogy — a sűrű zápor hatására — *a mennyezetből ömlött a víz és az aluljáróban kisebb tavak keletkeztek.* Ezért több helyen csak bokáig érő vízben lehetett eljutni az induló vonatokhoz.

A különös természeti jelenség — nem sokkal a létesítmény átadása után — nem vall az építők gondosságára. Talán arra nem gondoltak, hogy a száraz nyárnak is vége lesz egyszer?

Földi József

Társadalmi munkáért tanácsi elismerés

Vésztőn, a XVI-os pályamesteri szakasz dolgozói a község fejlesztése érdekében minden évben sok társadalmi munkát végeznek. Munkaidő után már többször részt vettek az iskola és az óvoda javításában és festésében. A több mint tízezer forint értékű társadalmi munka elismeréseként a községi tanács augusztus 18-án oklevelet és emlékérmet adományozott a pályamesteri szakasz dolgozóinak.

Óvodai hozzájárulás

Új, 80 személyes óvodát adtak át rendeltetésének augusztusban, Vésztő községben. A lakosság mintegy 60 ezer forint értékű társadalmi munkával, a helyi Béke Tsz 50, a szegedi vasútigazgatóság pedig 100 ezer forinttal járult hozza az építés költségeihez.

Tanulás — segítséggel

A hatvani vasúti csomóponton ebben az évben 38 olyan dolgozó iratkozott be a II-es számú általános iskolába, akik még nem végezték el a VII. és a VIII. osztályt. A jelentkezők többsége negyven éven aluli. A tanulni vágyók részére az állomás vezetői — a létszámgondok ellenére — továbbra is sok segítséget adnak.

A szerkesztőség üzeni

Ugly-ai Sándor, Sepsi Gyula, Behán Rózsa Miskolc; Boldizsár Gyula, Tóth János Békéscsaba; Czeglédi Sándor, Halmos Sándor Debrecen; Bognár Károly Tapolca; Bódogh Mihály Dombóvár; Tóth Jánosné Felnémet; Szücs Ferenc Hatvan; Seres Sándor Kiskunfélegyháza; Földi József Szolnok: Farkas Béla Kaposvár; Hajnal Lajos Dunaharaszti: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Murányi Tibor Bánréve: Bea Ferenc Kerkenye: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Helyesbítés

Lapunk 17. számának 6. oldalán a Halálozás című hírünk értelemzavaró sajtóhibával jelent meg. A helyes szöveg a következő: „Papp István nyugalmazott felügyelő, az MVSC labdarúgó szakosztályának volt vezetője 68 éves korában tragikus körülmények között elhunyt. A köztiszteletben álló, népszerű vasutast augusztus 16-án, a miskolci temetőben hozzátartozók, barátok és sportolók kísérték utolsó útjára."

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A 34. számból: 108126/1974. Újítási verseny.

Felhívás a nyugellátások és egyéb ellátások kiegészítésével kapcsolatos tudnivalókra.

A vasútigazgatóságok munkaversenyének értékelése.

A 35. számból: 108155/1974. Energiatakarékosság a vasút területén. 110745/1974. A munkabérek kiegészítése.

A 36. számból: 108986/1974. Az 1974. év végi részesedés változó keretrészére jogosító feltételek.

110023/1974. A vasút vagyontárgyaiban dolgozóink által okozott, illetve üzemi-műszaki okok miatt bekövetkező baleseti károk értékének meghatározása.

HÍRÉR

— Vándorkiállítás. A Közlekedési Múzeumban augusztus 22-én nyílt meg a Nemzetközi Vasútegylet és a közlekedési múzeumok világszervezetének közös kiállítása, amelynek anyagát már számos európai nagyvárosban bemutatták. A 24 tablóból álló kiállításon a látogatók láthatták a világ leghíresebb vonatait, köztük az „Arany nyil"-at, a „Rajna kincsé"-t és a „Transzszibériai" expresszt.

— Évek óta jó a kapcsolat Kisterenye vasútállomás és a helyi MEZŐGÉP Vállalat dolgozói között. Gyakoriak a közös politikai vetélkedők és a sportversenyek. Legutóbb a pártszervezet, a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetők részvételével aktívaértekezletet tartottak a MEZŐGÉP mátrai üdülőjében, ahol többek között értékelték a kongresszusi munkaverseny eddigi tapasztalatait és megbeszélték a további együttműködés lehetőségeit.

— Öt és félmillió rubel értékű szerződést kötött a győri Magyar Vagon- és Gépgyár az NDK Posta Beszerzési Igazgatóságával. Az egyezmény értelmében a német posta az ötödik ötéves terv első szakaszában 70, majd később 55 vasúti postakocsit kér. A győri Magyar Vagon- és Gépgyár vasúti járműszakértői rövidesen hozzálátnak a prototípus tervezéséhez.

— Új brigád alakult. A békéscsabai szertárfőnökség dolgozói az első félévben teljesítették kongresszusi vállalásaikat. Különösen kiemelkedő munkát végzett a „Sebes György" szocialista brigád, amelynek tagjai felajánlották, hogy segítséget nyújtanak egy új brigád megalakításához. A Petőfi nevét viselő új brigád aktívan bekapcsolódott a munkaversenybe, amihez a patronálók továbbra is sok segítséget adnak.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Boest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

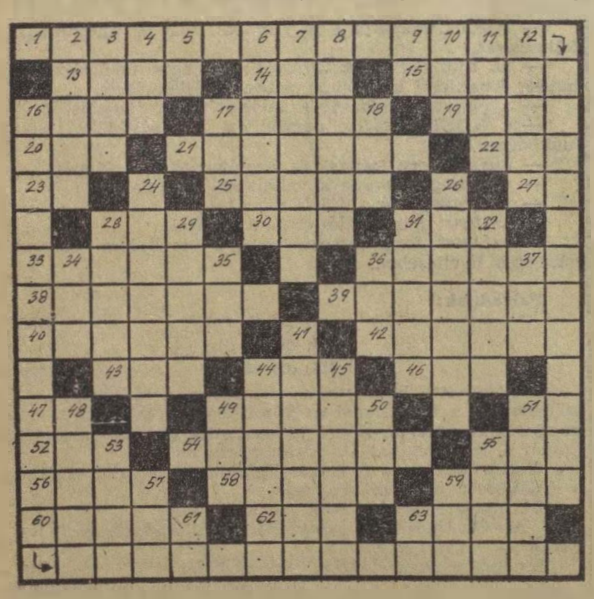
Vízszintes: 1. A szakszervezeti információ fontos célja (folytatása a függőleges 16-ban). 13. Dalam. 14. Visszakér! 15. Nem Kissé. 16. Ízletes gyümölcs. 17. Pártszervezet aktív munkatársa. 19. Papírmértéket. 20. Lista kezdete. 21. Lótenyésztő telepek. 22. Feljelentésben van. 23. Nem rossz. 25. ... gloriosus, hetvenkedő. dicsekvő. 27. I A. 28. ... culpa. 30. Területen kozák. 56. Az elem legkisebb részecskéje. 58. Végek nélkül remekel. 59. Lét. 60. Bűn. 62. Retúr közepe. 63. Ókori balkáni nép.

Függőleges: 2. Sok község nevében szereplő folyónév. 3. A harc istene a görögöknél. 4. Al..., észak-afrikai város. 5. Szamárium vegyjele. 6. Kemény kőzet. 7. A vád ellentéte. 8. Díszesek. 9. Kimondott betű. 10. E napi. 11. Kigyulladva. 12. A gólya a békát. 17. Spion. 18. Foglalt, idegen rövidítéssel. 24. Súlyos betegség. 26. Mecset melletti karcsú torony. 28. Baj, szerencsétlenség. 29. Kádas betűi keverve. 31. Szerb név. 32. Bőrcserző (ék. hiány). 34. Épületmaradvány. 35. Ilyen szó is van. 36. ...tor, összetevő, tényező. 37. Annál is messzebb. 41. A rámája. 44 Részekre bont. 45. ...osz. ókori görög filozófus. 48. Ügyeket rendez 49 A vízszintes 54. kezdete. 50. Angol helyeslés. 51. Régi ruhadarab, névelővel. 53. ...verbale, szóbeli jegyzék. 55. Magyar családnév! 57 Mettőr fele. 59. Menetrendi rövidítés. 61. Építőanyag. 63. Személyes névmás.

Beküldendő: Vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 16. Beküldési határidő: 1974. október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A munkásművelődés elősegítése. A művészeti ízlés fejlesztése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 16. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Keszthelyi Jánosné, 1011. Budapest I., Hunyadi János u. 1., Fórizs Sándorné, 4110. Biharkeresztes. MÁV-állomás, személypénztár., Szabados Éva. 2400 Dunaújváros, Római krt. 40. VI. em. 3., Dombos László. 8646. Balatonfenyves. MÁV-állomás., Csuhay István, 5322. Tiszaszentimre, MÁV-állomás.



VASUTAS CSALÁDTAGOK FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
Büfés-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Bp. V., Veres Pálné u. 26. fszt. 46.
2. **Budapesti területi Igazgatóságnál:**
Állandó munkára gépkocsivezető és rakodó-, szállítómunkást 0,8—2,5 tonnás kocsikra kedvező feltételek mellett.
Átlagjövedelem: 3000—3500 Ft.
Kiskereskedelmi pavilonjainkba (édesipari, trafikáru, hírlap, bizsutériák) kezelőket. Átlagjövedelem: 1500—2500 Ft.
Munkahelyi büfébe szakképzett boltvezetőt és eladókat.
Továbbá felszolgáló, szakács, cukrász, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkaerőkre (lehet nyugdíjas is).
Valamennyi munkakörben a munkaidő heti 44 óra.
Bérezés kollektív szerződés szerint. Ingyenes és kedvezményes utazás a dolgozó és családtagjai részére az ország vasútvonalain.
Munka- és védőruhaellátást biztosítunk.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Budapesti területi Igazgatóság Bp. V., Kálmán Imre u. 14.
Naponta délelőtt 9—12 óráig, szombat kivételével.
Telefon: 328—971, 314—993, 310—770, mellék: 4.
3. **Cukrászüzemében:**
Budapest VI., Lázár u. 1. sz. alatt azonnali felvételre keres kézilányokat és takarítónőket. Jelentkezés: a helyszínen 8—16 óráig.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. OKTÓBER 1.

A tagkönyvcsere nemcsak adminisztráció

Növekedett a bizalmiak szerepe

Fontos esemény közeledik a szervezett dolgozók életében. Tagkönyvcserére kerül sor, melynek előkészítő munkálatai egy alapszervezetnél sem ölthetnek mechanikus jelleget.

A tennivalók nem ismeretlenek. Több oldalú instrukciót kaptak már a közép- és alapszervek vezető testületei, hogy időben, felkészülten kezdhessék meg e nagy politikai jelentőségű feladat végrehajtását.

A tagsági könyvek cseréje több hónapig tartó szervezett és fegyelmezett munkát igényel. Ahol a szakszervezeti bizottságok — a központi irányelvek alapján — tartalmas, jó intézkedési tervet készítettek, ott ez a munka tervszerűen, könnyen végrehajtható. A területi sajátosságoknak megfelelően a feladatok helyes elosztása és ütemezése, a felelős személyek kijelölése és tevékenysége nem közömbös a siker érdekében.

Nagy jelentőséggel bír *a bizalmiak megfelelő politikai felkészítése is.* A szakszervezeti bizottságok titkárai, a központi irányelveket, s az ebből adódó feladatokat már ismerték, ezen túlmenően azonban a felvilágosító munkát rendszeressé kell tenni. Ha ugyanis a dolgozókkal való közvetlen beszélgetés alkalmával a tisztségviselő friss, politikai tájékozottsággal, érvgyűjteménnyel rendelkezik, könnyen adhat elfogadható válaszokat a felmerült kérdésekre.

Ő szinteség, bizalom — mindkettő kell, hogy jellemezze a légkört, amelyben a mozgalmi munkás dolgozik. Függvénye is egyik a másikának, hiszen őszintén rendszerint akkor beszélünk, ha bízunk abban, akihez szólunk. *A tagkönyvcsere során folytatott beszélgetések együttal hű tükörképét is vetítik a tagság és bizalmiak közötti kapcsolatnak, hiszen ha a dolgozók biznak a mozgalom erejében, a szakszervezeti bizottság apparátusának érdekvédelmi és érdekképviseleti tevékenységében, akkor fel is tárják őszintén panaszaikat, elmondják véleményüket.* A bizalminak tehát legyen ideje kötetlen beszélgetésre és ne csak egyszerű, adminisztrációs munkának tekintse feladatát. Ott, ahol kell, végezzen alapos elemzést és adott esetekben ne elégedjék meg felszínes válaszokkal. Tagdíjhátralékok vizsgálatánál *keresse a kiváltó okot, amely lehet a dolgozó jogos vagy vélt sérelme, közömbössége* — mindenképpen tisztázást igényel. Észrevételeit közölje a szakszervezeti bizottsággal.

A tagkönyvcserével kapcsolatos munkálatokban megnövekedett a bizalmiak szerepe. Helytállásuktól függ ebben az időszakban is, hogy a mozgalmat érintő, s a tagságot foglalkoztató kérdések, problémák vagy éppen elgondolások eljutnak-e a megfelelő helyre. Ha ebben a munkafolyamatban a bizalmiak, aktivisták ismerik politikai feladatukat, és aszerint cselekszenek is — elősegítői lesznek a dolgozókkal való őszintébb, közvetlenebb kapcsolat kialakításának.

Hangsúlyozni kell *a szakszervezeti bizottságok felelősségét.* Mint testületek, nem hagyhatják szó nélkül a bizalmiak által feltárt problémákat, üléseiken azokkal rendszeresen foglalkozni kell. Az észrevételek megvitatása mellett gondoskodniuk kell a szükséges intézkedések megtételéről is, amely szorosan hozzátartozik a mozgalmi munka pozitív értékeléséhez.

Az alapszervezet testületének hatáskörébe tartozik annak elbírálása is, hogy a 6 hónapon túli tagdíjelmaradások rendezése engedélyezhető-e? A helyi, önálló döntések hozatala érthető, hiszen a szakszervezeti bizottságok ismerik legjobban a dolgozók élet- és munkakörülményeit, s így azokat az okokat is, amelyek befolyásoló tényezők lehettek a tagdíjhátralékok keletkezésénél.

A megnövekedett hatáskör és önállóság, felelősség súlya azonban fokozott figyelmet, ellenőrzést követel. Kell ez azért is, hogy a bizalmiak, aktivisták időben és rendszeresen kapjanak segítséget munkájukhoz. *Az szb tagjaiból létrehozott operatív bizottság feladatai közé tartozik, az aktuális problémák szb-ülésen való ismertetése.* A tájékoztatások alapján — ha az nem általános megállapításokra szorítkozik — meg lehet határozni, mely területre kell még több segítséget adni. Az észrevételekre való gyors, azonnali reagálás elejét veheti későbbi bajoknak, s egyúttal erősíti a tagság bizalmát is.

Nem lehet szó nélkül hagyni a helyi agitáció és propaganda fontosságát sem. Szerves része ez a politikai munkának, elengedhetetlen követelmény a cél érdekében. *A tagság tájékoztatása a mozgalom életéről, a központi, vagy helyi intézkedésekről mindenkor szükséges.* Most, ha lehet, még nagyobb hangsúllyal kell végezni a felvilágosító tevékenységet is, hiszen nem mindennapi esemény van készülőben. Jelentősége csak akkor érthető meg igazán, ha számot vetünk a mozgalom múltjával, jelenével és beszélünk a jövőjéről is.

Ezért szükséges, hogy az alapszervek vezető testületei nagy gondot fordítsanak a szakszervezeti eredmények ismertetésére úgy, hogy közben ne titkolják el a hibákat sem. *Legyen idejük az emberekkel való közvetlen beszélgetésre* és a munkahelyi híradó, faliújság, hangosbemondó felhasználásával a tagság tájékoztatására.

A lehetőség minden üzemben, szolgálati főnökségen adott. A szakszervezeti bizottságok feladata úgy fokozni az agitációs-propaganda munka hatékonyságát, hogy a dolgozók megértsék és elfogadják a szervezeti élet, s ezen belül a közelgő esemény jelentőségét.

Pálinkás Katalin

Alkalmi kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A magyar—szovjet műszaki tudományos együttműködés 25 éves jubileuma alkalmából a KPM és a Közlekedéstudományi Egyesület szimpóziuma keretében szeptember 19-én *dr. Czére Béla* c. egyetemi tanár, a múzeum főigazgatója *„Az együttműködés eredményei a Közlekedési Múzeum és a moszkvai Politechnikai Múzeum között"* címmel előadást tartott a Közlekedési Múzeum előadótermében. Az előadás után bemutatták a jubileumra készült alkalmi kiállítást. Szeptember 15—28 között pedig magyar—szovjet közlekedési filmnapokat rendeztek.

Műszaki konferencia Szentesen

Jó a kapcsolat a vasút és a fuvaroztatók között

Az elmúlt hetekben *Szentesen* csomóponti műszaki konferenciát tartottak, melyre meghívták a csomóponthoz tartozó állomások vezetőit is. A tanácskozás résztvevőit *Papp Zoltán* állomásfőnök üdvözölte, majd részletes tájékoztatást adott az első félévi eredményekről.

Tájékoztatójában többek között elmondotta, hogy műszaki konferenciájukra először hívták meg a környező állomások vezetőit. Ezt azért tették, hogy a közös gondok megbeszélésével elősegítsék a még eredményesebb munkát. Az állomás vezetői az okok feltárásával igyekeznek lemaradásukat pótolni.

Az állomásfőnök beszámolójában szólt a vontatási főnökség munkájáról is. Megemlítette, hogy *az első félévben a tervekben előírt feladatokat teljesítették.* A tanácskozáson határozati javaslatot fogadtak el, amelyben a csomópont dolgozói fő célkitűzésnek továbbra is a kongresszusi vállalások teljesítését, a verseny népszerűsítését, valamint a vonatok menetrendszerinti közlekedtetését, a balesetmentes szolgálatot és a baleseti veszélyforrások megszüntetését tekintik.

Papp Zoltán állomásfőnök a továbbiakban elmondotta, hogy a kongresszusi munkaverseny-vállalások célja nem a számszerű eredmények további növelése volt, hanem a meghatározott tervek magasabb minőségi fokon való teljesítése. Az állomás szocialista brigádjai továbbra is fontos feladatuknak tekintik a vasút és a fuvaroztatók között kialakult jó kapcsolat fejlesztését. Ezt a célt szolgálja az a munkaverseny-szerződés is, amit augusztus elején írtak alá az állomás és a Gabonafelvásárló és Feldolgozó Vállalat Erőtakarmány gyárának képviselői. *Az év következő hónapjaiban Szentesről mintegy 12 ezer tonna gabonaféleség vár elszállításra.* E nagymenyiségű áru népgazdasági jelentősége miatt a vasut vállalta, hogy a rakodáshoz szükséges kocsikat időben kiállítja, és úgy gondoskodik a megrakott kocsik kihúzásáról, hogy ez a gyár munkáját ne akadályozza.

A gyár vállalásában a teherkocsik időbeni megrendelésére, határidőn belüli megrakására és a késetten kirakott kocsik mennyiségének bázishoz viszonyított 10 százalékos csökkentésére tett ígéretet. Az értékelésre először januárban kerül sor.

Szentesen jó eredmények születtek a személyszállításban is. Különösen a közlekedő vonatok higiéniája változott. *Tisztábbak lettek a kocsik kívül és belül egyaránt.* Valamennyi vízzel feltöltött tartályokkal, papírtörölközővel és egyéb egészségügyi felszereléssel indul útnak Szentesről.

Az állomás vezetői figyelemmel kísérik a brigádok munkáját, és a *legjobbakat kongresszusi versenytáblán népszerűsítik.* A szakszervezeti műhelybizottság által készített kongresszusi és felszabadulási vándorzászlókat pedig havonta a legjobb szocialista brigádok kapták meg.

Gellért József

Ismét Bánrévén a vándorzászló

Bánréve és a csehszlovák Lénártfalva határállomások közötti versenyben *ismét Bánréve lett az első.* Az állomás dolgozóinak járó vándorzászlót szeptemberben *Gaál Sándor*, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője adta át. Az ünnepségen megjelent a zólyomi igazgatóság helyettes vezetője, valamint Lénártfalva állomás gazdasági és társadalmi vezetői is.

A mozgó szakasz pótvállalása

Pályafelújítás társadalmi munkában

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói újabb felajánlást tettek a pártkongresszus tiszteletére. A gépesített mozgó pályafenntartási szakasz kollektívája vállalta, hogy szeptember 7-én és 8-án, szabad szombaton és vasárnap társadalmi munkát végeznek azért, hogy a *Remete* és *Sarkad* közötti 860 méteres vonalszakaszt a tervezettnél egy nappal előbb átadják a forgalomnak.

A VI-os pályamesteri szakasz dolgozóival együtt a munka során húszezer köbméter földet és 1600 köbméter bányameddőt mozgattak meg. Az árvízsújtotta területen végzett eredményes munka nyomán Sarkadra is előbb indulhattak el a cukorrépával rakott vagonok.

LAPZÁRTA UTÁN

Ülést tartott a központi vezetőség

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége szeptember 27-én — lapzárta után — ülést tartott. Az első napirendi pont keretében *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter tájékoztatóját hallgatták meg a 2031/1969. (XII. 7.) számú kormányhatározat végrehajtásáról.

Ezután a központi vezetőség megvitatta a *Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat* gazdálkodásának és szolgáltatásainak színvonaláról, valamint a vállalat dolgozói élet- és munkakörülményeinek alakulásáról készült jelentést. A két napirendi pont anyagát lapunk következő számában részletesebben ismertetjük.

KÖZLEKEDÉSI FŐISKOLA GYŐRBEN

Fock Jenő az avatóünnepségen

Szeptember 13-án ünnepélyes külsőségek között adták át a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola első létesítményeit.

Az új oktatási intézményt az idén elhunyt közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Csanádi György* kezdeményezésére helyezték Budapestről a Kisalföld fővárosába, amelynek alapjait három évvel ezelőtt rakták le. Az iskola építésére tervezett mintegy 600 millió forintos beruházásból eddig 200 millió forint értékű munkát végeztek el. Győr egyik legjelentősebb felsőoktatási intézményének átadási ünnepségét egybekötötték a tanévnyitóval, amelyen megjelent *Fock Jenő*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnöke, *Kisházi Ödön*, az Elnöki Tanács helyettes elnöke, *dr. Polinszky Károly* oktatási miniszter, *Rödönyi Károly* közlekedés és pontaügyi miniszter, *Bondor József* építésügyi és városfejlesztési miniszter, továbbá Győr-Sopron megye és Győr város társadalmi és állami szerveinek több vezető személyisége.

A festői mosoni Duna partján épült főiskola eddig elkészült létesítményeit dr. Hegedűs Gyula főigazgató mutatta be a magasrangú vendégeknek.

A pártkongresszus tiszteletére

Kommunista vasárnap Püspökladányban

A püspökladányi vontatási főnökség dolgozói és szocialista brigádjai a XI. pártkongresszus tiszteletére és az őszi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében szeptember 15-én kommunista vasárnapot tartottak.

Kotra Károly, a vontatási főnökség vezetője már reggel öt órakor ellenőrizte a javításra kijelölt kocsik beállítását, és hat órakor, amikor a dolgozók megérkeztek, a kommunista műszak valamennyi feltétele biztosítva volt. *Czibere Imre, Kárai András* és *Ordasi József* művezetőknek már csak az eligazítás és a munka irányítása jutott.

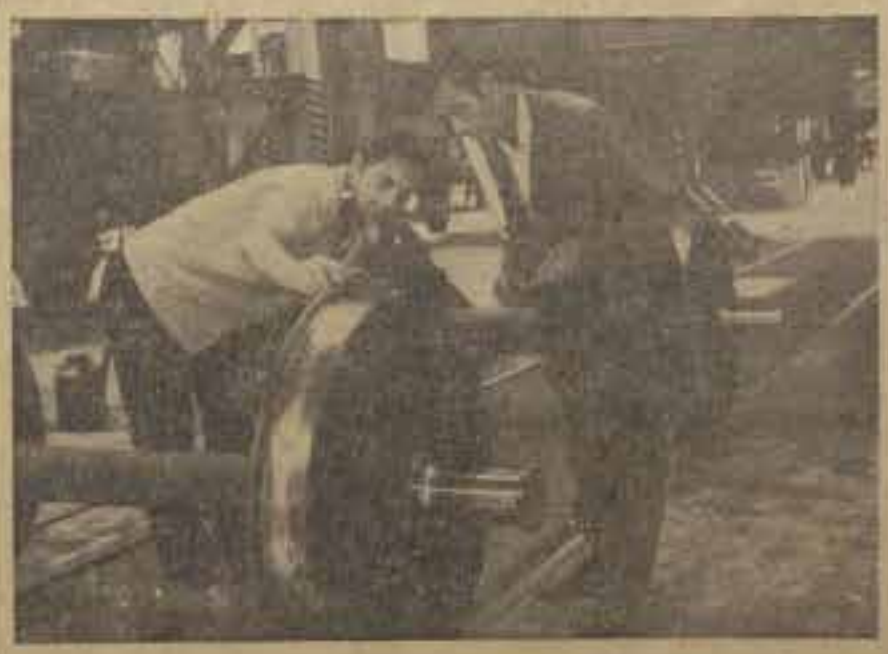
A kulturáltabb utazás érdekében a kocsiszolgálat dolgozói terven felül elvégezték nyolc négytengelyes kocsi időszakos nagytisztítását, és részt vettek a főnökség területének parkosításában is. Élenjárt a munkában *Szabó Gyuláné, Nagy Lajos, Nagy Jánosné* és *Arnót Gyuláné.*

A vasút áruszállítási feladatainak teljesítése érdekében a főnökség dolgozói elhatározták, hogy több teherkocsit javítanak meg és adnak át a forgalomnak. A kommunista vasárnapon a kocsijavító műhely 120 dolgozója 103 teherkocsi futóművének javítását és olajcseréjét, valamint négy kocsi kerékpár-esztergályozását és tíznek a csapszabályozását végezte el. A munkában élen jártak a *„Kandó Kálmán"*, a *„Vörös Csillag"* és a *„Hámán Kató"* szocialista brigádok dolgozói.

A kommunista műszakban a mozdonyjavító műhely kollektívája is aktívan részt vett. Ezen a napon három gépet tettek üzemképessé és adtak át a forgalomnak.

Ezen a vasárnapon a vontatási főnökség 190 dolgozója összesen 1140 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke több, mint negyvenezer forint.

TEHERKOCSI-JAVÍTÓ MŰHELY



Püspökladányban a vasutasnap alkalmából adták át rendeltetésének a 23 millió forint költséggel épült teherkocsi-javító műhelyt, amelyben elsősorban a kerékpárok javítását végzik. (MTI Foto Bajkor József felvétele)

Nélkülözhetetlen a mozgalmi munkában:

Tájékozódni és tájékoztatni!

AZ INFORMÁCIÓ – AZ AGITÁCIÓ EGYIK LEGFONTOSABB ESZKÖZE

A SZOT elnökségének 1967. november 27-i határozata és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének 1968. május 5-i intézkedési terve kimondja, hogy *„az információt és a tájékoztatást a szakszervezeti mozgalom vezetésének, az ideológiai harcnak és a szakszervezeti demokrácia erősítésének eszközévé kell tenni”.* E feladat megköveteli, hogy minden szinten széles körű, a tagságot foglalkoztató időszerű kérdésekkel lépést tartó információt biztosítsunk.

Az információ alapja a dolgozók véleménye, a felsőbb szervektől kapott tájékoztatók és határozatok, a gazdasági vezetőktől szerzett tájékoztatás, valamint az adott témakörrel foglalkozó elemzések, statisztikák összessége.

A tájékoztatás célja: segíteni a vezető szervek határozatainak, állásfoglalásainak ismertetését, végrehajtását, *mozgósítani a feladatok végrehajtására;* segíteni a választott szervek vezető-irányító munkáját, a dolgozók véleményének, alkotó kezdeményezéseinek kibontakozását; *megismerni a dolgozók gondjait, igényeit, javaslatait; intézkedni a problémák megoldása érdekében, tájékoztatni a dolgozókat; meggyőző, felvilágosító tevékenységet kifejteni a dolgozók véleményének, hangulatának formálása érdekében.*

Több mint „jelentés”

A szakszervezeti munkának ma már elengedhetetlen feltétele a pontos tájékozódás és a dolgozók rendszeres tájékoztatása. A jó tájékoztatás és tájékozódás eléréséhez szemléletbeli változásra is szükség van. Előfordulnak még az információt lebecsülő, vagy szerepét tévesen megítélő nézetek. Pedig *a helyesen összegezett és igényesen feldolgozott információ jelentős segítség a szakszervezeti feladatok meghatározásához, az agitációhoz, a propagandához — minden szinten.*

Eredményesen vitatkozni, érvelni, céljaink, törekvéseink mellett csak úgy lehetséges, ha ismerjük a dolgozók véleményét, ha tudjuk, hogy milyen kérdések foglalkoztatják őket. A dolgozók érzékenyen reagálnak a politikai és gazdasági eseményekre, gyakran ellentmondóan ítélik meg azokat. Nemegyszer ugyanazt az eseményt helyeslő és bíráló megjegyzésekkel is illetik. A jogos kritikai észrevételek mellett elhangzanak hibás, téves vélemények is, amelyeket a szakszervezeti szervek, az aktivisták nem hagyhatnak megválaszolatlanul.

Az információ nem elsősorban „jelentés” — amelyet az előírások szerint kötelező az illetékes szervekhez küldeni — hanem a politizálás, az agitáció fontos eszköze, egyben feltétele is. A jól szervezett információ nemcsak úgy használható fel az agitációs és propagandamunkában, hogy összegezzük a dolgozók véleményét, javaslatait, hogy az alapszervezetek azt figyelembe véve határozzák meg tennivalóikat, a szakszervezeti taggyűlések, értekezletek mondanivalóját, hanem úgy is, hogy a kialakult pozitív nézeteket támogató véleményeket széles körűen tudatosítjuk. Régen felismert törvénye a közvélemény irányításának, hogy *a dolgozók döntő többsége igazodik környezetének felfogásához,* nemegyszer akaratán, tudtán kívül azonosul azzal. Az összegyűjtött információkban nagyon sok olyan pozitív tényanyagot találunk, amelyek közzététele, terjesztése helyes irányba tereli, formálja a kételkedők, bizonytalanok hangulatát, véleményét.

A valóságot tükrözze

Az információ nemcsak a döntések előkészítésének része, hanem *a politikai nevelés sajátos formája is.* Alapvető igény, hogy *a tájékoztatás a valóságot tükrözze.* Az olyan jelzések, amelyek csak pozitív irányúak, eltorzíthatják a valóságot, és ezzel félrevezetik a választott testületeket. De a hibák eltúlzására, egyoldalúságra sincs szükség. *A szubjektivitás az információ értelmét és lényegét veszélyezteti,* mivel rossz irányba befolyásolhatja a döntéseket.

Tudott dolog, hogy *nem alakul ki mindenről közvélemény.* Vannak fontos intézkedések, amelyek az előzetes várakozás ellenére sem váltanak ki közérdeklődést. Ám ne gondolja senki, hogy ilyenkor mesterségesen kell közvéleményt gyártani. Persze az sem helyes, ha hosszabb időre szóló, fontos, a dolgozók élet- és munkakörülményeit befolyásoló intézkedések hatását nem vizsgáljuk, a dolgozóknak ezekről alkotott véleményét nem ismerjük.

A hangulatjelentések feldolgozásakor gyakran találkozunk olyan problémákkal, amelyeknek megoldása az alapszervezetek vagy a területi bizottságok feladata lenne. Ez azt bizonyítja, hogy *a leadott jog- és hatáskörökkel még nem mindenütt tudnak élni,* hiszen gyakran helyben elintézhető panasz megszüntetésére is központi intézkedést várnak.

Legyen rendszeres!

A másik, gyakran ismétlődő hiba, hogy a „lefelé” történő tájékoztatás még nem mindig és nem mindenütt rendszeres. Ezért van az, hogy több jelentés vet fel olyan kérdéseket, amelyekkel kapcsolatban már hónapokkal előbb intézkedés született, és arról testületi üléseken tájékoztatást adtak.

A rendszeres hangulatjelentés készítésére kijelölt alapszervezetekben gondot kell fordítani a *határidő* megtartására. A területi bizottságokhoz küldendő információs jelentéseket legkésőbb minden hónap 15-ig, a szakszervezeti központba pedig 20-ig kell eljuttatni.

Végezetül ismételten szeretném hangsúlyozni, hogy az információ, a tájékoztatás: *fontos része a szakszervezeti nevelő tevékenységnek* és hasznos eszköze a közhangulat vizsgálatának. Éppen ezért *a jelentések feldolgozása, az ebből adódó tennivalók kijelölése a szakszervezeti szerveknek minden szinten kötelességük.*

Magyar György

Két éve őrzik a vándorzászlót

A recsk—parádi MÁV-Volán brigád a közelmultban vette fel a „szállítási komplexbrigád” nevet. Eredményes munkájukat bizonyítja az is, hogy 1972/73-ban elnyerték az autóközlekedési vezérigazgatóság vándorzászlaját. Ez évi feladataik is nagy erőpróbát jelentenek a komplexbrigádnak, de remélik, hogy a közös összefogás eredményeként sikerül majd teljesíteni a terveket és véglegesen megtartani a már két éve őrzött vándorzászlót.

A második félévben *növelni akarják a Volán által kirakott kocsik mennyiségét.* Hatékonyabbá teszik a fuvarozási szervezést is. A brigád tagjai társadalmi munkában vállalták az állomás rakodóterületeinek tisztántartását és a balesetmentes munkát.

SZEPTEMBER 1-TŐL

Emelték a 1/2 %-os ÖTA egyes segélyeit

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 5-én tartott ülésén jóváhagyta a 1/2 százalékos ÖTA egyes segélyeinek emelését.

Az ÖTA a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítása alá tartozó biztosítottaknak és ezek igényjogosult családtagjainak részére nagy segítséget adott és ad jelenleg is rászorultságuk esetén. A segélyek összege, az adott lehetőségeken belül, évről évre emelkedik. Mindez annak eredményeként jöhet létre, hogy a vasutas dolgozók bére, különösen az utóbbi időben emelkedett, s ennek megfelelően *az ÖTA anyagi lehetőségei biztosítják a magasabb összegű segélyek fedezetét.* Az igények változása tette szükségessé a 1/2 százalékos ÖTA segélyeinek újabb felülvizsgálatát, és az alábbi segélyek lehetőség szerinti felemelését, *1974. szeptember 1-től.*

A gümőkóros és elmebeteg dolgozók részére folyamatos munkaviszonyuk tartamára tekintet nélkül, *egységesen havi 1560 Ft segélyt kell folyósítani,* a táppénzsegélyezés kimerítését követő keresőképtelenség idejére, legfeljebb azonban további egy évig, feltéve, hogy ellátást (nyugdíjat) nem állapítanak meg részükre. Ha a segélyt nem teljes hónapra, hanem csak napokra kell folyósítani, *minden olyan napra, amelyre egyébként táppénz járna, 60 Ft segélyt kell elszámolni.* (Eddig havi 1300, napi 50 Ft volt.)

Annak a dolgozónak, akl táppénzigényét már kimerítette, (gümőkór és elmebetegség eseteit kivéve) azonban az illetékes MÁV ellenőrző orvos igazolása szerint szolgálatba nem állítható, mivel egyelőre semmiféle vasúti szolgálatot ellátni nem tud, és ellátást (nyugdíjat) nem állapíthatnak meg részére, *kérelmére az ÖTA ügykezelési bizottság segély folyósítását engedélyezheti.* A segélyfolyósítás időtartamát és a segély összegét is az ügykezelési bizottság állapítja meg. A segélyfolyósítás időtartama legfeljebb egy évig terjedhet. A segély havonkénti összege nem lehet több, mint a dolgozót megillető táppénz 90 százaléka, annak a dolgozónak, akinek 3 vagy több társadalombiztosítás terhére igényjogosult családtagja van, 80 százaléka annak a dolgozónak, akinek 1—2 társadalombiztosítás terhére igényjogosult családtagja van, és 55 százaléka annak a dolgozónak, akinek a társadalombiztosítás terhére igényjogosult családtagja nincsen. *(Eddig a segély összege a dolgozót megilletett táppénz 75, illetve 50 százalékáig terjedhetett.)*

A házi ápolásban részesülő gümőkóros beteg napi táppénzét 60 Ft-ra kell kiegészíteni. *(Eddig 55 Ft volt.)*

A táppénzigényét kimerített és a 1/2 százalékos ÖTA terhére segélyezett gümőkóros és elmebeteg dolgozónak, valamint az ÖTA ügykezelési bizottság segélyezési albizottsága által engedélyezett segélyben részesülő dolgozónak *a segélyen felül a betegségi biztosítás terhére igényjogosult minden olyan családtagja után 200—200 Ft kiegészítő segélyt kell folyósítani,* akik után sem a segélyben részesülő, sem a segélyben részesülővel együtt élő feleség (élettárs) családi pótlékot nem igényelhet. (Eddig a kiegészítő segély összege havi 100—100 Ft volt.)

A kórházi ápolás alatt álló dolgozónak, ha erre az időre táppénzének 50 százaléka jár, *napi 30 Ft,* ha táppénzének 80 százaléka jár, *napi 25 Ft segélyt kell folyósítani,* függetlenül attól, hogy a táppénz kiszámításánál alapul szolgáló bér, egy napi összege kevesebb, mint a táppénz és a segély együttes összege. (Eddig a táppénz kiszámításánál alapul szolgáló bér egy napi összegénél több nem lehetett.)

A rendelkezés megjelenése előtt megállapított és folyósított segélyeket 1974. szeptember 1-től felemelt összegben kell tovább folyósítani.

TÁRSADALMI MUNKA

A miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának „Harcos” szocialista brigádja elhatározta, hogy a nemrég elhunyt munkatársuk, Takács István özvegyének segítséget nyújtanak a családi ház építésénél. A brigádtagok szabadságuk alatt a ház belső munkálataiban segédkeztek.

1974. január 1. óta

Növekedtek a társadalombiztosítási szolgáltatások

AZ ELSŐ FÉLÉVBEN tovább emelkedtek a társadalombiztosításra fordított költségek. A népesedéspolitikai határozatnak megfelelően a társadalombiztosítás szolgáltatásai *1974. január 1-ével jelentősen fejlődtek.* A 2 gyermek után járó családi pótlék összege június 1-ével került felemelésre.

A szolgáltatások fejlesztése, az igénybevétel növekedése, a családi pótlék és a GYES havi összegének felemelése, *az év első felében az összkiadásokat közel 350 millió forinttra emelték.*

Ez az összeg 15 millió forinttal magasabb, mint az 1973. év azonos időszakának kiadásai. A társadalombiztosítási ellátás minőségi fejlődése tükröződik az egy dolgozóra jutó kiadás alakulásában is, amely a két időszak közötti időben *1864 forintról 1940 forintra emelkedett.* Az említett kiadások a vasutas biztosítottak családi pótlék, táppénz, terhességi-gyermekágyi segély, gyermekgondozási segély (GYES)), gyógyszer, gyógyászati segédeszköz ellátását, valamint az egyéb társadalombiztosítási készpénz és gyógyászati szolgáltatását ölelik fel.

EGYIK LEGJELENTŐSEBB szolgáltatás a táppénz. A betegség miatt keresőképtelenné vált dolgozó keresetveszteségének pótlására *az első félévben közel 129 millió forintot fordított a vasutas társadalombiztosítás.* A táppénzkiadás az előző év azonos időszakához viszonyítva 4 millió forinttal, a táppénz-százaléktervhez képest 0,06 százalékkal nőtt. A jobb munka- és üzemszervezésnek, a magasabb szintű egészségügyi ellátásnak tulajdonítható hogy a táppénzes arányszám csak kis mértékben emelkedett.

A táppénzes helyzet javítása érdekében fokozni kell a megelőző gyógyító tevékenységet, ezen belül az üzemi gondozást, a biztonságos munka feltételének fejlesztését, a nehéz fizikai munka megkönnyítését elősegítő gépesítés szorgalmazását, a kedvezőtlen munkakörülmények felszámolását.

A szüléssel kapcsolatos szolgáltatásokon belül a terhességi-gyermekágyi segély *az előző év hasonló időszakának kiadásához mérten 1,2 százalékkal emelkedett.* Örvendetesen növekedett az elveszületések száma is. Az egy napra jutó segély összege a bérszínvonal növekedése következtében *4,14 forinttal emelkedett.* Az anyasági segély összegét a népesedéspolitikai intézkedések következtében az év első napjától jelentősen felemelték. Következményeként az anyasági segélyre fordított költség a múlt évhez képest 361 százalékkal nőtt.

A NÉPESEDÉSPOLITIKAI intézkedések következtében a gyermekgondozási segélyezésre fordított összeg *5 millió forinttal nőtt, ami 38,8 százalékos emelkedésnek felel meg.* A segélyben részesülő anyák száma 3390, ez 7,1 százalékkal több, mint egy évvel korábban volt. A dolgozók 2,1 százaléka részesül gyermekgondozási segélyben. A segély összegének emelése következtében a családoknál *az egy gyermekre jutó segély összege 650 forintról átlagosan 896 forintra emelkedett.*

A gyógyszerkiadás az előző év azonos időszakához viszonyítva 8,2 százalékkal magasabb. Az egy dolgozóra jutó gyógyszerkiadás az előző évi 227 forinttal szemben 245 forintra emelkedett. A gyógyszerköltség növekedése természetes jelenség, amelyhez hozzájárul az egészségügyi kultúra fejlődése, a betegforgalom állandó növekedése és nem utolsósorban az újabb, nagyobb hatóerejű, korszerűbb, de egyben drágább gyógyszerek forgalomba kerülése. *A több mint 65 millió forint gyógyszerkiadáshoz azonban hozzájárult a felesleges gyógyszergyűjtés is.* Ezen a téren még nem érvényesül eléggé az egészségügyi felvilágosító munka hatása.

A családipótlék-kiadás meghaladta a 114 millió forintot, de ez az összeg az előző év azonos időszakához viszonyítva 1,4 százalékkal kevesebb. Sajnálatosan, a félév során tovább csökkent a három- és több gyermekes családok száma, így az egy családra jutó átlagos gyermekszám kisebb lett. *1974. június 1-ével a kétgyermekes családok családi pótlékát 200 forinttal emelték fel.* Ennek összegszerű kihatása a második félév gazdálkodása során fog jelentkezni.

EGYÉB TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI készpénzsegélyekre 7,5 millió forintot, gyógyászati segédeszköz és egyéb gyógyászati szolgáltatásokra több mint 5 millió forintot fordított az első félévi gazdálkodása során a vasutas-társadalombiztosítás.

Dr. Gevicser Pálné



OKTATÓTISZT

28 éve a közművelődés szolgálatában

Vastag Sándorral, Kiskunhalas állomás oktatótisztjével a vasutasok művelődési otthonának ízlésesen berendezett könyvtárában találkoztam. Mint mondotta, szabadságon van, de neki a pihenést, a kikapcsolódást ilyenkor is a könyvek jelentik. 1946-tól foglalkozik rendszeresen könyvtárosi munkával. A közművelődés érdekében eddig kifejtett társadalmi tevékenységéért már több elismerést kapott. 1961-ben a művelődésügyi miniszter *dicsérő oklevelet,* ebben az évben — a 25 éves szocialista magyar könyvtárügy jubileuma alkalmából — a megye művelődésügyi osztálya *emlékplakettet* adományozott a részére. Augusztusban pedig Budapesten, a SZOT székházában vehette át a *„Szocialista kultúráért”* kitüntetést.

— A vasúti szolgálat mellett hogyan kezdődött a könyvek iránti barátsága?

— *1940-ben lettem vasutas* — kezdi a visszaemlékezést. — *Voltam forgalmi szolgálattevő, huszonkét évig menetirányító, jelenleg pedig oktatótiszt vagyok.* Kiskunhalas állomásra 1946-ban kerültem. Ekkor kezdtem el a könyvtárosi munkát, és hozzá kell tennem, hogy nagyon rossz körülmények között. Mindössze 400 kötetes könyvtárunk volt. A vasúton először 1958-ban szerveztek góckönyvtárakat, összesen ötvenkettőt. Közöttük volt Kiskunhalas is.

— Mi volt ezeknek a feladatuk?

— A kisebb szolgálati helyeket látták el könyvekkel. Ahogy gyarapodott a könyvtárunk, *mi is sok könyvet küldtünk Bajától Kiskunfélegyházáig, Kelebiától Kiskőrösig a különböző szolgálati helyekre.* Én, mint menetirányító kapcsolatot tartottam az állomásokkal és így lehetővé vált, hogy körülbelül kétezer kötet rendszeresen cserélődjön.

— A közművelődés kiszélesítésének mi volt a következő állomása?

— A tanácsi könyvtárak országos méretű fejlődése miatt a kisebb községek állomásain is megszűnt a csere. A vasúti góckönyvtárak önálló beszerzési összeget kaptak. Az éves keret először hatezer forint volt, jelenleg pedig már a duplája. A legnagyobb változás nálunk három évvel ezelőtt történt. *Akkor építették ezt a szép művelődési otthont, amelyben a könyvtár is helyet kapott. Most hétezer kötetes, 167 ezer forint értékű könyvtárunk van.* Szervezünk még egy háromszáz kötetes ifjúsági letéti könyvtárat is, ami a fiatal vasutasok olvasási igényét lesz hivatott kielégíteni.

— A könyvek iránti igény felkeltése megtisztelő feladat mindazoknak, akik hivatásuknál fogva ehhez hozzájárulhatnak. Ebben kiemelkedő szerepük van a könyvtárosoknak. Mit tesznek olvasáskultúránk fejlesztéséért, a jó könyv népszerűsítéséért?

— Könyvtárunknak 280 rendszeres olvasója van, ami harmincszázalékos olvasottságot jelent. Nagyon keresettek a klasszikusok és a mai élő magyar írók művei. *Az olvasás népszerűsítése érdekében kezdeményeztük, hogy a szocialista brigádok szerződésben vállalják: egy évben hány könyvet akarnak elolvasni. Mi pedig — a szerződés alapján — azt vállaljuk, hogy a kért könyveket rövid idő alatt beszerezzük.* Ez jó módszernek bizonyult. Azóta a könyvtár forgalma is nőtt.

A művelődési házban tizenegy szakkör működik. Megtisztelő feladatom, hogy szakirodalommal lássam el őket. Ezenkívül minden hónapban könyvkiállítást rendezünk az aktuális politikai és kulturális eseményekkel kapcsolatban. A szakkörök kiállításainak tablói mellett is ott vannak a szakkönyvek. Most például a csillagász szakkör rendezett kiállítást. Eddigi tapasztalataim alapján elmondhatom, hogy *a hárommillió forint költséggel épített új létesítmény nemcsak a szórakozásnak, hanem az olvasásnak, a művelődésnek is népszerű, kedvelt otthona lett* — mondotta befejezésül Vastag Sándor.

Kaszala Sándor

Munkaerőgondok a szegedi igazgatóság forgalmi végrehajtó szolgálatánál

A szegedi igazgatóság forgalmi végrehajtó szolgálatnál az utóbbi években egyre nagyobb gondot okoz a szükséges munkaerő biztosítása azokban a frekventált munkakörökben, amelyekben ilyen gondok országosan — más igazgatóságok területén — már sokkal korábban is jelentkeztek. A munkaerőgondok részletes elemzése azért is szükséges, mert korábban a szegedi igazgaóság — a nagyobb gócponti állomások körzetében működő ipari üzemek elszívó hatása ellenére is — létszámutánpótlását biztosítani tudta:

— a mezőgazdaságból a közlekedéshez irányuló fiatalokból,

— az igazgatóság székhelyén működő vasúti szakközépiskolából,

— az ugyanott működő vasúti főiskola nappali tagozatain végzett hallgatókból.

A vonatkiséretnél legnagyobb a létszámhiány

A munkaerő pótlása főleg azokban a munkakörökben okoz problémát, *amelyek 8 általános iskolai végzettséghez kötöttek*, s mert munkába állításuk az iskola elvégzése és munkába állíthatóság között (14—18 éves korban) nem rendezett a vasút területén. Az utánpótlás ilyen nehézségei az utazószemélyzet körében jelentkeznek elsősorban, az állomási személyzet körében pedig a kocsirendezőknél, váltókezelőknél, raktárnokoknál és forgalmi szolgálattevőknél.

A legnagyobb létszámcsökkenés a vonatkisérők körében tapasztalható. Az igazgatóság területén miközben a szolgálati vonatkilométerek aránya 1971. évtől kezdve évenként 2—3%-kal növekedett, addig a forgalmi utazó személyzet létszáma az 1971. évi 1538-ról — a folyamatos feltöltésre irányuló törekvések ellenére is — *1974. I. félév végéig 1416 főre csökkent.* A meglevő állomány életkorára is az jellemző, hogy az 50 éven felüliek aránya 16,6, a 40—50 év közöttiek aránya pedig 34,1 ez együttesen a létszám 50,7 százaléka. A vonatkísérőkből 534-en, a létszám 36,2 százaléka vidékről jár be szolgálatba. A vidéken lakók 36,7 százaléka 20 km-nél távolabb lakik a településtől, s a vidékről bejáró vonatkísérők többsége (296 fő) olyan helyen lakik, ahol őket nem lehet rövid időn belül (még küldönc útján sem) értesíteni.

Hasonló csökkenő tendencia tapasztalható a kocsirendezői és váltóőri munkakörökben is. Az állomási tolatószemélyzetnél a minimális feltételeket biztosító 490 fővel szemben 425 a tényleges létszám, míg a váltóőrök munkakörében a szükséges 813 létszámmal szemben 780 hely van betöltve, a hiány 33.

A meglevő állomány életkor megoszlása szinten kedvezőtlen, mert a kocsirendezők körében, ahol a fluktuáció a legnagyobb, a 40 éven felüliek aránya 33,6 a váltóőrök körében pedig az 50 éven felüliek aránya 26,5, a 40—50 év közöttiek aránya pedig 34, együttesen 60,5 százalék. A kocsirendezők 50.5 a váltókezelők 33,9 százaléka vidékről bejáró dolgozó.

A forgalmi szolgálattevők, a raktárnokok, valamint az állomási és vonali tartalékosok létszáma is csökkenő tendenciát mutat. Ma már az a jellemző a szegedi igazgatóság területén, hogy nemcsak a budapesti igazgatóságot kell havonta 70—80 személyzettel kisegíteni, hanem saját igazgatósági telepállomásokat is, így *Kecskemét, Kecskemét-alsó, Kiskundorozsma* és *Szeged* állomást, ahol a frekventált munkakörökben a krónikus létszámihiányokat más telepállomásról odavezényelt dolgozókkal kell pótolni.

Mint a vázolt adatok mutatják, a frekventált munkakörökben a korábbi központilag irányított létszámmegszabások, felvételi zárlatok stb. következtében *egyes időszakokban a folyamatos felvételek szüneteltek, így az idősebb korosztályok nyugdíjazás folytán nagyobb arányban válnak ki a vasúttól*, mint azt a természetes utánpótlással feltölthetnénk.

Mi az oka a munkaerőhiánynak

A létszámhiányok miatt a megnövekedett mennyiségi és minőségi követelmények nagyobb leterhelést jelentenek a meglevő dolgozók számára.

A nagyobb leterhelést a törzsgárdatagok sem veszik szívesen. A fiatal újfelvételes dolgozóknál például az első önálló beosztásra kerülő női jegyvizsgálónak minden kedve elmegy a vasúttól, *ha kezdetben mindjárt 4—5 kocsi utasainak jegyvizsgálatát és egyéb teendőket kell rábízni létszámhiány miatt.*

Az a tolatásvezető sem nagy lelkesedéssel végzi a munkáját, *aki 1+3 fő helyett azonos kereset mellett 1+1 legfeljebb 1+2 fővel végzi a menyiségileg növekvő és minőségileg egyre differenciáltabb feladatokat.* Ráadásul azt tapasztalja, hogy az újonnan beállított kocsirendezőt a kereslet-kínálat törvényei szerint ugyanolyan munkabérért vették fel, mint amelyet ő 20—25 éves gyakorlat után szerzett meg.

A következő lépés természetesen az, hogy a hosszú szolgálati idővel rendelkező tolatásvezető itthagyja a vasutat kedvezőbb és nagyobb munkabérért, ugyanakkor a fiatal kocsirendező azért lép ki, mert sem a bért nem tartja elegendőnek a veszélyekkel járó munkájáért, sem azt, hogy a vasúti szolgálatot folyamatosan, éjjel és nappal, vasárnap és ünnepnapokon egyaránt végezni kell.

Nem találják meg a számításukat

E jelentkező problémák miatt a munkakörben a létszámcsökkenést az alábbi táblázatban mutathatjuk be 1973. évre vonatkoztatva:

	nyugdíjba	kilépett	összesen	%-os arány
vonatkísérők	66 fő	118 fő =	184 fő	12,7 %
tolató szem.	50 fő	115 fő =	165 fő	32,5 %
váltókezelők	40 fő	49 fő =	89 fő	11,4 %

A kilépett dolgozók szolgálati idejének megoszlása:

	1 évig	1—5	6—10	11—15	16—20	20 felül	Össz.
Kilépett vonatk.	65	29	7	4	7	6	118
Kilépett tól. szem.	66	31	9	3	4	2	115
Kilépett váltókez.	25	11	5	3	2	3	49

E néhány adat is érzékelteti, hogy a fenti munkakörökben *elsősorban az új felvételesek, többnyire 18—25 évesek azok, akik nem találják meg számításukat a vasút területén*, s igyekeznek jobb és könnyebb munkakörülményeket és munkát biztosítani maguknak.

Sajnos, a hosszabb szolgálati idővel rendelkező vasutasaink kilépése is gyakori. A kilépett dolgozók a kilépés okaként a szabad szombatok és ünnepnapok hiányát, a folyamatos üzemelést, a környező üzemekhez képest alacsonyabb bérezést, a nagyarányú szolgálati leterhelést, s a kedvezőtlen munkakörülményeket nevezték meg.

A hiányzó létszám pótlására, a kilépettek utánpótlására *mind az igazgatóság, mind az állomások tervszerű intézkedéseket tesznek.* A helyi sajtókban és a filmszínházakban állandó hirdetésekkel törekszenek munkaerőt toborozni. A munkaügyi szervezet dolgozói személyesen keresik fel az iskolákat, a helyi tanácsokat, a nagyobb gócok környékén elterülő községeket, falvakat — inkább kevesebb, mint több sikerrel. A munkaerő-utánpótlás biztosítását segítik a szocialista brigádok és az állomások részére meghirdetett magas munkaerőszerzési jutalom is, s az eredmény mégsem megfelelő.

Dr. Susla János
a forgalmi osztály vezetője

(Folytatjuk)

Önálló női tanfolyam

Szeptemberben *Szegeden*, az újonnan alakult MÁV Oktatási Főnökség hallgatói is megkezdték a tanulást. Az oktatási főnökség életében ez volt az első alkalom, hogy tanévnyitó ünnepségre került sor. A *Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola* Győrbe való áthelyezésével lehetőség nyílt arra, hogy a megüresedett épületekben *megkezdje működését a MÁV harmadik, korszerűen felszerelt, új oktatási központja.* A tanfolyamhallgatók részére itt az eddigieknél jobb körülményeket, kényelmesebb elhelyezést biztosítottak.

A férfi forgalmi és kereskedelmi szaktanfolyam mellett *szeptembertől két újabb — 31 tagú kocsivizsgálói és egy 36 tagú női forgalmi és kereskedelmi — tanfolyam is indult.* Az önálló női tanfolyam fontos fejlődési szakaszt jelent a MÁV szakoktatásában. A budapesti és a szegedi igazgatóság területéről érkeztek a tanfolyam női hallgatói. Októbertől Szegeden újabb szaktanfolyam indítását is tervezik.

ÚJÍTÓ TECHNOLÓGUS

Húsz újítása milliós hasznot eredményezett



Földházi János technológus

A MÁV gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben dolgozik a negyvenhat esztendős *Földházi János* technológus. Eredetileg mezőgazdasági munkás volt, később Ózdon kohász, s csak alig több, mint egy évtizede, a kohóipari technikum elvégzése után, 1962-ben lépett a vasút szolgálatába. Az elmúlt években azután a gépipari technikum végbizonyítványát is megszerezte.

Az újítómozgalom gyermekkorával egy időben kezdett barátkozni az újításokkal. Akkoriban Ózdon dolgozott, mint olvasztár. Eredményes munkásságát bizonyítja, hogy szinte évente elnyerte a *„Kiváló újító”* jelvényt. 1968-ban a bronz, 1969-ben az ezüst, 1970-ben pedig az arany fokozatot kapta meg. Két ízben kapott *„Kiváló dolgozó”* kitüntetést. Jelenleg Gyöngyösön az üzem „Vasas” szocialista brigádjának tagja.

Földházi János érdeme is, hogy az a brigád, amely vasszerkezeti munkákkal foglalkozik, minden évben újból és újból eli erésben részesül. *Az újítómozgalom fellendítésére az üzemben indított újítási versenyben a „Vasas” szocialista brigád a legutóbbi értékelés során első helyezést ért el.*

Az elismerést annak is köszönhetik, hogy Földházi János, akinek húsz újítása *eddig 1 212 974 forint hasznot hozott* — újításaiért eddig több mint 70 ezer forint újítási díjban részesült —, legjelentősebb újításával a „térvilágítási csőoszlopok módosításával” 227 170 forint megtakarítást ért el. Másik, a vasúti felsővezeték-oszlopok szélrácsainak elhagyását célzó újítása a vasútnak 145 075 forintos megtakarítást eredményezett.

Négy esztendeje vezeti az üzem szakszervezetének újítási bizottságát. Ebben a minőségben végzett munkája alapján érte a megtiszteltetés, hogy *az Újítók és Feltalálók IV. Országos Tanácskozásán ő képviselte a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemet.*

Amikor a tanácskozáson elhangzottakra és az azóta eltelt időszak eseményeire terelődik a szó, Földházi János így vélekedik:

— Mint küldött, szót emeltem a közreműködők, az újítások megvalósításában fontos szerepet játszó szakemberek díjazásának visszaállításáért. Sürgettem azt is, hogy az illetékesek rendezzék végre a normaidők csökkentésére beadott újítások díjazását. Szóvá tettem, hogy a fejlesztési jellegű újításokat a fejlesztési alapból kellene fizetni.

Földházi János *„Kiváló véradó” is.* Naponta 11 órát dolgozik, hiszen az utazás, munkahelyére és onnan vissza, három órát vesz el minden napjából. Neki ez a három órája sem üres. Ilyenkor olvas. S a könyveknek nem csupán tartalmát jegyzi meg, hanem igyekszik tapasztalatot gyűjteni kedvenc időtöltéséhez, a könyvkötészet elsajátításához is.

Az újításaival összegyűjtött pénzét családi ház építésére fordította. Itt él a feleségével, négy gyermekével, szüleivel. Tisztelik, becsülik lakóhelyén ugyanúgy, mint bent az üzemben.

Gáspár Judit

Százéves énekkar

Hármas jubileumra készülnek Szolnokon

Szolnokon három évforduló megünneplésére készül a járműjavító kórusa. Dallal köszöntik a felszabadulás 30. évfordulóját, jövőre lesz 900 éves a város és ugyancsak 1975-ben jubilál az énekkar: *száz évvel ezelőtt, 1875-ben csendült fel először az ének a vasúti üzem dalosainak ajkáról.*

Az egykori „dalárda” mai utódai híven őrzik a régi hagyományokat, a dal szeretetét. Vallják, hogy a közös éneklés nemcsak szép, hanem erőt is ad a harchoz. Így volt ez régen és így van napjainkban is.

Íme, néhány epizód a kórus forradalmi múltjából: *„Nem lesz a tőke úr mirajtunk” —* énekelték 1918-ban, majd lelkesen köszöntötték 1919 márciusában a Tanácsköz írásságot.

A Horthy-fasizmus éveiben sem tudták a vasutas dalosokat elnémítani. 1942. március 15-én *Kodály Zoltán* művét, a forradalmi hangvételű *„Fölszállott a páva”* kezdetű kórusművet tűzték műsorukra, nem törődve azzal az előre látható felelősségrevonással, ami az ünnepély után be is következett.

A felszabadulast követően ismét újjáalakult a kórus és a dalosok önfeledten énekelték a szebbnél szebb munkásdalokat. Ma is büszkék arra, hogy már 1945-ben felléphettek a Magyar Rádióban.

Budai Péter vezetésével hetenként kétszer tartanak próbát és készülnek az újabb sikeres fellépésekre.

Múlt és jelen

SIKERES FOTÓKIÁLLÍTÁS DEBRECENBEN



A Közlekedéstudományi Egyesület debreceni területi szervezete több mint 200 darabból álló fotókiállítást rendezett a közelmúltban, amelyen nemcsak az országos pályázatra bekillődött díjnyertes művek szerepeltek, hanem a terület legjobb fotósainak munkáit is megtekinthették az érdeklődők. A tárlaton elsősorban dokumentációs jellegű képeket és ipari létesítmények felvételeit mutatták be, ezenkívül szabadon választott témák is helyet kaptak a tárlaton. Nagy sikert arattak Görgényi László munkái. A szerző az évek során meghirdetett országos fotó pályázatokon már harmadszor nyerte el az első díjat. Képein a vasúti munka örömeit és gondjait, a múltat és a jelent örökítette meg. Az alábbi képet a szerző a debreceni vasútállomáson készítette. Címe: Múlt és jelen.

A pihenés évei következnek



Bakó János

A közelmúltban bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták *Bakó Jánost*, a miskolci igazgatóság kereskedelmi osztályának árufuvarozási csoportvezetőjét nyugalomba vonulása alkalmából. Ebben a beosztásban 23 évig dolgozott, és ő vezette a *Zrínyi Miklós* szocialista brigádot. Ez idő alatt brigádja elnyerte a bronz, ezüst és arany fokozatot, két alkalommal pedig igazgatói dicséretben is részesültek.

Bakó János negyven évvel ezelőtt Hatvan állomáson kocsifelíróként kezdte vasúti pályafutását. Azóta a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat szinte valamennyi beosztásában dolgozott. Gazdag tapasztalatait, szaktudását átadta a fiatal munkatársaknak is. A négy évtized alatt állandóan képezte magát. Hozzáértő, szorgalmas munkáját szolgálati vezetői is elismerték. Több alkalommal kapott *Kiváló dolgozó*, egyszer pedig *Érdemes vasutas* kitüntetést. Az ifjú vasutasok nevelését szívügyének tekintette. A segédtiszti tanfolyamon több évig oktatta az árufuvarozási ismereteket. Négy gyermeke közül két fia is a vasúti hivatást választotta.

Közéleti érdeklődését, a vasút iránti szeretetét bizonyítja az is, hogy 1951-től a *Magyar Vasutas* tudósítója volt. Rendszeresen tájékoztatta a szerkesztőséget a miskolci igazgatóság területén történt eseményekről. Közös ügynek tekintette a vasút eredményeinek a népszerűsítését, amiről beszámolt az *Észak-Magyarország*, a *Déli Hírlap* és a *Népszabadság* levelezési rovatában.

A négy évtizedes, eredményekben gazdag vasúti szolgálat után most a megérdemelt pihenés évei következnek Bakó János főfelügyelőnek.

Szatmári László

Örömök és gondok Kecskeméten

Kecskemét tiszta, rendezett város. Ez a megállapítás a vasútállomásra is ráillik, ahol legutóbb a forgalmi szolgálat dolgozóival beszélgettünk a kongresszusi munkaverseny legújabb eredményeiről és a legfontosabb feladatokról. *Lőrincz Antal* állomásfőnök így fogalmazta meg az eddigi tapasztalatokat:

— A gurítóvágány üzembehelyezése új feladatok elé állította dolgozóinkat. *Rövid idő alatt el kellett sajátítani a korszerűbb kocsirendezés technológiáját, ami az eddigieknél gondosabb munkaszervezést követelt.* Dolgozóink szívesen fogadták az új technológiát, és az átállás nehézségei mellett is vállalták a kiváló főnökségi szint elérését, az éves terv túlteljesítését.

Hatékonyabb a munkaverseny

Az első féléves eredmények biztatóak. A bázisidőszakhoz képest *az elszállított áruk mennyisége 12 százalékos növekedést mutat, a kocsikihasználás pedig csaknem 3 százalékkal nőtt.*

— *Az új gurítási technológia leggazdaságosabb helyi kihasználására* — folytatta Lőrincz Antal — *Varga István váltókezelő a 17-es és a 25-ös váltók között, a foglaltsági függés megszüntetésére újítási javaslatot nyújtott be. Ennek alapján a fordításhoz szükséges idő jelentősen csökkenthető, ami a munkaerőhiány miatt különösen fontos.*

Említésre méltó a szocialista brigádok társadalmi tevékenysége is. Aktív részesei a városi versenymozgalmaknak. Ebben az évben például beneveztek a *„30 év, 30 óra”* mozgalomba, amelynek lényege az, hogy a dolgozók hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére személyenként 30 óra társadalmi munkát vállalnak. *A tapasztalatok szerint a most kibontakozott munkaverseny sokkal tudatosabb és hatékonyabb az előbbieknél,* mert a dolgozók jobban ismerik az ipar, a kereskedelem és a közlekedés gazdasági összefüggéseit.

Nagy a tanulási kedv

Ez a fejlődés összefügg a közművelődés kiszélesedésével, és a tanulás iránti igénnyel. *D. Tóth Sándor* személyzeti vezető erről ezeket mondta:

— *Az 1974/75-ös tanévre, a kihelyezett általános iskolába 43-an iratkoztak be.* A kihelyezett iskola 1970-ben indult a forgalmi szolgálat kezdeményezésére. Ez az oktatási forma azóta népszerű lett, csatlakoztak hozzá a társszolgálatok dolgozói is. *Nálunk nagy a tanulási kedv. Sokan érzik azt, hogy az általános ismeretek hiánya gátolja a korszerű technológia elsajátítását.* Örültek a dolgozók annak is, hogy három napról hat napra nőtt a tanulmányi szabadság, és az oktatási napokra egy óra fizetett munkaidő-kedvezmény jár. Az állami oktatás mellett fontos a párt- és szakszervezeti oktatás is, amelyen az állomás dolgozóinak több, mint ötven százaléka vesz részt. Az elmúlt évben hárman végezték el a marxista—leninista esti egyetemet, jelenleg pedig felsőfokú politikai oktatáson szintén hárman vesznek részt.

A pályafenntartási főnökség személyzeti vezetőjével folytatott beszélgetés során megtudtuk, hogy a kedvezmények ellenére is több gondja van a Budapestre járó tizenhét, jelenleg munkás állományban levő szakközépiskolásnak. *A konzultációk egész naposak, de az elszámolásukra nincs mód. Ezért keresetveszteség éri őket.* Lehet, hogy hamarosan kimaradnak az iskolából, pedig ezek a fiatalok képeznék a műszaki káderutánpótlást. Egyenlőre nincs megoldás...

A kilépés oka: sok a távollét

A munkaerőhiány Kecskeméten is gondot okoz. Éppen erről beszélgettünk, amikor betoppant az irodába F. A. vonatfékező, aki a munkakönyvéért jött. Elhatározását a következőkkel indokolta:

— Az új szolgálati beosztás miatt a havi, otthontól távol töltött éjszakák hatról tizenháromra növekedtek. Igaz ugyan, hogy egy-egy szolgálat időtartama 16 órára csökkent, de a hiányzó órákat pótolni kell. A forgalom ideje egy perccel sem lett rövidebb. A létszám pedig változatlan, vagy inkább kevesebb. *Ezért több szolgálatot és több éjszakát kell a családtól távol tölteni. A keresetemmel elégedett voltam. 280 órára több, mint 3000 forintot kaptam.* Most kevesebb munkabérért megyek új munkahelyre, de ott 191 óra a havi munkaidő és szabad szombat is van, az ünnep pedig valóban ünnep...

Amit F. A. elmondott, az a vasúti szolgálat nehezebb oldalát illusztrálta, de azért az előnyökről sem szabad megfeledkezni. *A korszerűsödő vasút mindinkább vonzóbbá teszi majd a szolgálatot.* A gondokkal küzdő Kecskemét azért bizakodva tekint a jövőbe, mert dolgozóinak több mint 50 százaléka olyan fiatal, akik nemcsak pénzt hozó foglalkozásnak, hanem hivatásnak is tekintik a vasutat, örömeivel és gondjaival együtt...

Fogas Pál

„Önmagunkat múljuk felül...”

Rekordforgalom volt a nyáron Orosháza állomáson

A növekvő feladatok megoldásával „birkózik” Orosháza állomás kollektívája. De vajon megbirkóznak-e a mind nagyobb követelményekkel? — Erről beszélgettünk legutóbb Orosházán *Bodnár László* állomásfőnök-helyettessel és Varga László üzemgazdásszal.

— *A rekonstrukcióra, vagyis állomásunk teljes átépítésére, korszerűsítésére várunk* — kezdte Bodnár László. — *Így érthető, hogy a legminimálisabb fejlesztési igényeink is halasztást szenvednek.*

A váltóőrök szorgalmasan állítgatják a kulcsos váltókat és bíznak abban, hogy a rekonstrukció majd az ő munkájukat is megkönnyíti. A tolatócsapatok tagjai is bíznak abban, hogy a rövidesen megkezdődő fejlesztés nyomán javulnak munkakörülményeik, Orosháza állomáson is jobb lesz a vasutas dolgozók szociális ellátása.

Üvegek milliószámra

— *Önmagunkat múljuk felül az utóbbi négy évben az áruszállítási terveink túlteljesítésében* — mondotta Varga László. — Így a múlt évben már 261 ezer tonna árut szállítottunk el, amit 18 926 kocsiba raktak be a helyi vállalatok, gazdaságok. Hogy miért ilyen magas a rakott kocsik száma a feladott árutonnához viszonyítva? — tette fel a kérdést és mindjárt válaszolt is reá: — *Mert az Orosházi Üveggyár milliószámra küldi megrendelőinek a palackot, konzervüvegeket. Ez viszonylag könnyű, de nagy térfogatú áru.*

— Azt is mondjuk el — tette hozzá az állomásfőnök-helyettes —, hogy *augusztusban fennállásunk óta először szállítottunk el több mint 29 ezer tonna árut.* S feltehető, hogy a következő hónapokban hamarosan megdöntjük ezt a „rekordunkat” is... *Új siküveggyárat is üzembe helyeznek most Orosházán.* Az új nagyüzem szállításai még minimálisak, de jelezték, ha termelésük eléri a tervezett színvonalat, naponta 20—25 kocsi lesz a feladási igényük.

— Hogyan alakul a leadási forgalom?

— *Tavaly 23 789 kocsi áru érkezett a helyi vállalatok, üzemek részére.* Ebben is az üveggyáré volt az oroszlánrész. A homokot például vonatszámra küldik Moha-rakodóról, de nagyon sok az importszóda is. Átmenő forgalmunk némileg csökkent, viszont növekszik a helyi rendeltetésű, tehát munkaigényes vonataink száma. Az M 31-es állomási tartalékunk teljes kihasználtsággal dolgozik és nem is győzte volna a munkát, ha nem segít be délelőttönként a 8699-es számú mezőhegyesi vonat gépje. *Nálunk szeptember 15-től kezdődött a cukorrépabetakarítási idény.* Attól kezdve, legalább két hónapra újabb tartalékot, egy M 28-as gépet kell beállítanunk — válaszolta az üzemgazdász.

Répavonatok Mezőhegyesre

— Erre a második tartalékra nagy szükség lesz, mert a szomszédos Székkutas állomást is nekünk kell kiszolgálni, ahol naponta egy egész vonatot raknak meg majd répával. A Hódmezővásárhelyről, Földeákról érkező szállítmányokat is innen továbbítjuk majd a Mezőhegyesi Cukorgyárba — jegyezte meg Bodnár László.

Elmondották azt is, hogy a vonatkísérőkkel együtt, akik most már két-két nagyobb létszámú brigádba tömörültek, kilenc szocialista brigád dolgozik az állomáson, 143 taggal, közöttük 33 nő. *Valamennyi brigád teljesíti a XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére tett felajánlásait.* Döntő részük van abban, hogy a nehézségek ellenére is immár ötödik éve kiválóan teljesíti feladatait Orosháza állomás. Munkájuk jelentőségét mintegy aláhúzza, hogy ma már Békéscsaba után a második helyen állnak a szegedi igazgatóság áruforgalmában. Az áruszállítás növekvő jelentősége mellett azért a személyforgalmat sem tekintik mellékes feladatnak. Ezt jelzi például, hogy a személyvonati menetrendszerűség 98 százalékos célkitűzését a múlt évben 99,39 százalékra, az idei első félévben 99,69 százalékra teljesítették.

— Munkánk színvonalának emelésében csak egy problémánk van — folytatta az állomásfőnök helyettese —, amit nem tudunk saját erőből megoldani. *A kocsitartózkodási idő csökkentése.* A kocsik érkezésétől a beállításig, majd a kihúzástól a továbbításig teljesítjük a műszaki normaidőt. A hiba a rakodóhelyen van...

— Legnagyobb szállítófelünk, az Orosházi Üveggyár, a múlt évben is mintegy 10 millió forint kocsiállásdíjat fizetett, de hasztalan, mindeddig nem tudták megoldani, jobban megszervezni a kocsik gyorsabb kirakását — vette át a szót az üzemgazdász. — A vasút számára különösen nagy tehertételt jelent, hogy elhúzódik a gyárban az idegen kocsikkal érkező szódaküldemények kirakása is.

— Megértjük — mondotta Bodnár László —, hogy ilyen magas többletköltséget nem mindig tud vállalni az üveggyár, de azért a kirakások jobb szervezését, gépesítését már ideje lenne megoldani. Rövidesen megnyílik az üveggyárban az új, hatvágányos üzemi rendezőpályaudvar. Reméljük, ez is elősegíti majd, hogy az üres és a rakott kocsikat gyorsabban megkapjuk legnagyobb szállító partnerünktől.

„Egy napot Orosházáért”

Orosháza állomás dolgozói is részt vesznek városuk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére kezdeményezett, *„Egy napot Orosházáért”* mozgalomban. Az állomás 216 dolgozója *egynapi keresetét, 19 720 forintot fizetett be óvoda-, bölcsődeépítésre.* Társadalmi munkában parkosították az orvosi rendelő előtti teret, röplabdapályát építettek és bár szerény kivitelben, de a rekonstrukcióig mindenképpen megfelelő klubszobát létesítettek az állomás nyugdíjasainak. Mint egész tevékenységében, ezekben a társadalmi munkákban való részvételével is példát mutatott az arany fokozatú jelvénnyel kitüntetett *Lokomotiv* forgalmi szocialista brigád, *Bencze László* főintéző vezetésével. A Lokomotív kollektívája egyébként arra is büszke lehet, hogy az ötödik helyet szerezte meg a szegedi igazgatóság több száz szocialista brigádjának szellemi vetélkedőjében.

L. J.

A sarkadi pályamester öt szocialista brigádja

Sóti Frigyes, sarkadi pályamester 1936-ban pályamunkásként került a vasúthoz. 1940-ben, a szakvizsgák után nevezték ki pályamesternek. Jelenleg a *Sarkad* és *Békéscsaba* közötti — mintegy 42 kilométeres — vonalszakasz tartozik a felügyelete alá. Ötven dolgozó munkáját irányítja, ami az utóbbi évek árvizei miatt még nagyobb felelősséget jelent.

Az árvizek idején sokszor éjjel-nappal dolgoztak a pályán, hogy a forgalom mielőbb megindulhasson. Az öt szocialista brigád már nyolc éve kimagasló eredményeket ért el a munkaversenyben. Pártunk XI. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére pótfelajánlást tettek. *Az árvíz okozta károk megszüntetése nem kis erőfeszítésébe került a brigádoknak.* A megrongált pályaszakaszon terven felül összegyűjtötték az anyagot és elegyengették a terepet. A pályamester vezetésével jól halad az új felépítmény elkészítése is.

Az öt szocialista brigád társadalmi munkában vállalta *Remete* és még néhány megállóhely épületeinek festését, kerítésjavítását, parkosítást és a kavicságyrendezést. *Sóti Frigyes 39 évi szolgálat után is fiatalos lendülettel és ambícióval dolgozik.* Részben ennek köszönhető, hogy a brigádok vállalásaik hetven százalékát már teljesítették.

Boldizsár Gyula

Állomás a Dráva-partján

Barcson sok fiatal jelentkezik vasúti szolgálatra

A tízezer lakosú Dráva-parti település, Barcs vasútállomása szinte ott van a folyó partján. Épp csak át kell menni a síneken, s a Dráva a túlsó oldalon már Jugoszlávia határát mossa. Az állomásépületben *Szabó József* állomásfőnökkel beszélgetünk.

— *Barcs fontos vasúti csomópont* — mondja. — *Kétszáz dolgozónk van, ebből 136-an a forgalomnál teljesítenek szolgálatot. Körültekintő szervezéssel elértük, hogy nálunk nincs munkaerőhiány.* Kocsirendezőkkel mi segítjük például Budapest-Ferencvárost és Pécsbánya-rendezőpályaudvart. Az állomáson néhány évvel ezelőtt vonatkísérő telepállomást szerveztünk. Dolgozóinkat helyben képezzük. A jegyvizsgálói munkakörben főleg nőket alkalmazunk, akikkel elégedettek vagyunk. A vasút törődik dolgozóival. Mi elmondhatjuk azt is, hogy nálunk nincs lakásprobléma.

— Mi a véleménye a fiatalokról?

— Kedvezőek a tapasztalataim. *Fegyelmezettek, lelkiismeretesek.* Az itteniek tudják, érzik, hogy milyen nagy felelősség van egy-egy emberen. A pontatlanság, a hanyagság a vasúton könnyen balesetet okozhat.

— Mit vállaltak pártunk XI. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére?

— Vállalásainkban elsődleges szerepe van a menetrendszerűség, s a kocsikihasználás javításának, továbbá a balesetmentes szolgálatnak. Az első félév eredményei alapján elmondhatom, hogy *élüzemszinten teljesítettük felajánlásainkat.* Egyik munkatársunknak, *Simon Ervin* vonatvezetőnek elfogadták a raksúlyváltóval kapcsolatos újítását, s azt most a vasút területén mindenütt bevezetik.

Szabó József már a törzsgárdához tartozik. Harminc éve vasutas, s ebből tizenkét évet Barcs állomáson töltött. A tervekről, az állomás jövőjéről is nagy lelkesedéssel beszélt.

— *Ha járt már Barcs központjában, láthatta, hogy fejlődünk. Ennek megfelelően itt is szaporodik a tennivaló.* Az új iparvállalatoknak vágányokra van szükségük. Terveink legnagyobb része ezért az iparvágány-telepítéssel kapcsolatos. A nagy feladatokat jól képzett kollektívával valósítjuk meg. *Létszámunk kétharmada szocialista brigádokban dolgozik.* Néhány szocialista brigádunk a helyben bölcsődében is vállalt társadalmi munkát. Ki kell emelni *Horváth József, Horváth Imre* és *Honfi József* brigádjainak értékes tevékenységét. Ennek a jó kollektívának köszönhető többek között az is, hogy sok fiatal jelentkezik nálunk felvételre. Mi ehhez sok segítséget adunk, és a jövőben is nagy gondot fordítunk a fiatalok nevelésére — mondotta befejezésül *Szabó József.*

Körmendy Zsuzsa

FELÚJÍTOTTÁK A DIESEL-MOZDONYT



A székesfehérvári vontatási főnökség dolgozói a XI. pártkongresszus tiszteletére vállalták az M62—110 psz. Diesel-mozdony teljes felújítását. A munkával elkészültek, s mint a képen is látható, a gép ellenőrzését és külső tisztítását végzik a brigádtagok.

(Tenta György felvétele)

Egy brigád négy hónapja

A miskolci járműjavító szállítási részlegének mindössze nyolcvan dolgozója van, de a kongresszusi versenyben mégis élen járnak. Az üzem falitábláján májusban elsőként jelentek meg a híradások és a fényképek a szinte észrevétlenül végzett társadalmi munkák eredményeiről.

A társadalmi munkák sora májusban egyik munkatársuk lakásépítésének segítésével kezdődött, majd a nyékládházi üzemi üdülőtelep területének rendezésével folytatódott. Gondosan vezetett brigádnaplójuk arról tanúskodik, hogy a fizikai és adminisztratív dolgozók *májusban összesen 1300 óra, júniusban pedig* — a kocsibontó betonozásával együtt — *elérték a 2000 óra társadalmi munkát.* A régi kocsi-cserejavító betonozását — a talaj-előkészítéssel együtt — nem egészen ezer óra alatt végezték el.

A szállítórészleg augusztusban részt vett az új faanyagtároló építésében is. Felszedték a nyolcvan esztendős vasúti síneket, elegyengették a talajt és betonutakat építettek, hogy korszerű szállító targoncákkal is megközelíthető legyen a faanyagtároló. Ezt a munkát még szeptemberben is folytatják.

A kongresszusi munkaverseny negyedik hónapjában a szállítási részleg dolgozói *már hétezer óra társadalmi munkát könyvelhettek el, amivel nagymértékben enyhítették az üzem gondjait.* Féléves eredményeik alapján a kisegítő részlegek közötti versenyben az első helyezést érték el, és elnyerték a versenykategória legjobb részlege címet is. Céljuk az, hogy a második félévben az eddigihez hasonló munkasikerekkel járuljanak hozzá Miskolc felszabadulása méltó megünnepléséhez.

A nép bizalma: parancs

A fegyveres erők napját dolgozó népünk évről évre az 1848-as győztes pákozdi csata évfordulóján ünnepli. Ezen a napon köszöntik a katonákat, a határőröket a rendőröket és a munkásőröket.

A szabadságharc hős honvédeinek pákozd—sukorói győzelme volt egyike annak, amellyel népünk példát mutatott: *Európa szabadságszerető népeinek az elnyomás elleni harcra.*

Szocialista hazánk fegyveres erői folytatói annak a nemes küzdelemnek, amiért *Kossuth* hős honvédei, *1919 vörös katonái*, a második világháború felszabadító harcainak idején pedig az elienállók, a partizánok küzdöttek, élen a munkásság, a parasztság legjobbjaival. Így volt ez 1956-ban is, amikor az ellenforradalom tobzódása idején *megjelentek az utcán az acélszürke egyenruhás dolgozók, a munkásőrök, kezükben szorítva fegyverüket*, amikor egyértelműen demonstrálták a dolgozó emberek szilárd elhatározását, elszántságát, hogy készek a munkásosztály hatalmának a szocializmus vívmányainak megvédésére.

A vasúti szolgálati helyeken, csaknem minden munkaterületen találkozunk azokkal, akik odaadással, hittel, becsülettel viselik a dolgozók legjobbjaiból kikerült elvtársi, baráti közösség egyenruháját, *a munkásőrség egyenruháját*. A fegyveres erők napján a köszöntés őket is illeti, akik munkájuk végeztével szorgalmasan tanulják a fegyverfogást, a feladataik sikeres végrehajtásához szükséges igen fontos szakismereteket. A harcostársak, a barátok, a munkatársak megemlékezése, köszöntése számukra további bizalmat, erkölcsi erőt jelent, amely mindenképpen a jobb kiképzési eredmények elérésére a szolgálat éber ellátására kötelez.

Csaknem három évtizede, hogy a hős szovjet katonák véráldozata árán szabadok vagyunk, hogy az emberiség, legpusztítóbb háborúja befejeződött, hogy békében élünk, formáljuk, alakítjuk, építjük szocialista társadalmunkat. A társadalmi átalakulással népünk politikai egységének fejlődésével, országunk gazdasági színvonalának, erejének növekedésével a kulturális — művelődési előrehaladással együtt szilárdul hazánk fegyveres ereje, amely megfelel a kor követelményeinek. Eredményeink elérésében a Szovjetunió a sok évtizedes gazdag tapasztalataival adott és ad katonai segítséget ahhoz, hogy biztos védelmi erőnk legyen, amely mindenkor kész hazánk határainak, belső rendjének biztosítására. *Ez a segítség, országunk, békénk, biztonsága, népünk bizalma kötelezi a fegyveres erők — és testületek tagjait arra, hogy méltók legyenek a bizalomra, hogy a testvéri országok a Varsói Szerződés fegyveres erőivel együtt szilárdan megvédje a szocializmust építő népek táborát.*

126 ÉVI JELENT MEG

a Munkások Újsága

Az 1848-as forradalom idejéből származó, megsárgult újságot őriz Debrecenben a *Református Főiskola Könyvtára*, amely ma már nemcsak érdekesség, hanem sajtótörténeti dokumentum is.

A diadalmas szabadságharc emlékét — úgy is mondhatnánk: a kor lelkét — azok a sajtótermékek őrizték meg leginkább, amelyekben a kortársi ítélkezések egyéni látásmódját és tanúskodó hitelességét át meg átfűti az események friss forrósága.

Az újság 1848. szeptember 29-én, a pákozdi ütközet napján került kiadásra Budapesten, s 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 türetlen híve *Kossuthnak* és *Petőfinek*.

A szeptember 29-i *Munkások Ujsága* valószínűleg már a dátum előtti napon az utcán volt, mert Táncsics a közelgő csatára mozgósít, hívja fegyverbe a szabadság védelmére a nemzetet.

Veszélyben az ország fővárosa. Ez a tudat megremegteti az emberek szívét. A hazáért aggódó forradalmár Táncsics Mihályt, az események forrósága annyira áthatja, hogy tüzes szavai harcra tüzelnek mindenkit a haza védelmére.

De hadd idézzük sorait:

„Szózat a magyarokhoz.

Magyarok! A bosszú órája ütött!: *a tovább tűrés ideje lejárt*. A német 300 esztendős hitszegése, istentelensége, nem maradhat tovább büntetlenül. A föld népe egy pár nap múlva azt mennydörgi a német fülébe: adj számot sáfár, a te sáfárkodásodról, s add ki azon gazembereket, kik tűzbe, lángba boríták az országot. *Fegyverre hát! fegyverre!* fegyveres kézzel kell számot vennünk a némettől.

... Fegyverre hát magyarok! fegyverre! kinek ereiben igaz magyar vér buzog, kinek szívében legkisebb szikrája van a becsületnek, a bátorságnak, kit Isten ép kézzel, lábbal megáldott — ragadjon fegyvert, s menjen a magyar, szabadság, a haza ellensége ellen. ... Magyarok! A győzelem a mienk!"

És győzött a nép.

Százhuszonhat éve, hogy eleink, az egyszerű kétkezi nép fiai, az összesereglett fegyverfogók, a császári seregből a magyar nép oldalára állott tisztek vezetésével győzelmet arattak a zsoldosok fölött ...

Huszonhárom esztendeje, hogy a Velencei-tó fölött magasodó pákozdi dombon fehér obeliszk áll. Rajta felirat:

„Az 1848-as honvédség pákozdi dicsőséges csatájának emlékére állította a Magyar Néphadsereg 1951. szeptember 29-én, a néphadsereg napján."

Ugróczky Mihály



A közelmúltban francia úttörők látogattak a Széchenyi-hegyi úttörővasútra, ahol három hetet töltöttek. Képünkön a francia és a magyar pajtások ismerkedése látható

Mit írnak rólunk?

A kongresszusi verseny motorjai • Fejtörés és hozzáértés

A háromezredik • Apa és fia • Munkásőr állomásfőnök

Vasutasok példaadó szolgálatáról, helytállásáról szólnak az itt következő írások, amelyeket a megyei újságok MÁV-ról készült híradásaiból válogattunk.

Az MSZMP XI. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny sikerei a legtöbb híradásban első helyen szerepelnek. Erről tudósít a szegedi lap is.

Dél-Magyarország

„Szeged állomás dolgozói, élükön a szocialista brigádokkal, legfontosabb feladatuknak tekintik a személyszállítási igények maradéktalan kielégítését, a kulturált utazás színvonalának további emelését, az utazóközönség korszerű, előzékeny kiszolgálását.

Az állomás dolgozói *áruszállítási tervüket 111,3 százalékra teljesítették*, a tervezett 48 ezerrel szemben több mint 53 ezer tonnát fuvaroztak el. Munkájuk eredményei közé sorolható az is, hogy a városban egyre szélesebb körben honosodott meg a konténeres áruszállítás.

A szocialista brigádok a felajánlott *1000 óra társadalmi munkából eddig 976-ot teljesítettek.*

A pályafenntartási főnökségen is sorra megvalósulnak a felajánlások. A vasútvonalak fenntartását, műszaki állapotának javítását vállalták, ennek megfelelően *a nagygépes pályafelújítási munkákat a tervek szerint már elvégezték.*

A szertári dolgozók helyes anyaggazdálkodással elérték, hogy a raktárakban *a tervezettnél 3,6 millió forint értékkel kevesebb anyagot tároltak*, a rakodások szorgalmazásával csökkentették a késedelmi költségeket, igyekeztek a számukra érkezett anyagokat minél előbb a raktárakba szállítani. Raktárrendezés, parkosítás, kislakásépítés, vasgyűjtés és sok minden szerepel még „elszámolásukban", 670 óra társadalmi munkaórában.

A vontatási főnökség is gazdaságosan dolgozott. Vontató járműveik *fél év alatt 1 millió 624 ezer kilométert tettek meg, ugyanakkor a főnökség 132 tonna gázolajat takarított meg, ami 310 ezer forintot ér.* A tervezettnél 1,7 százalékkal magasabb a korszerű vontató járművek tehervonati termelékenysége, csökkent viszont a vasutasok szolgálatban töltött ideje, a megfontolt vezénylés révén."

Fejér megyei Hírlap

„1961. végén kezdte el gyártani a MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem a különleges rendeltetésű normál nyomtávú vasúti kocsik első szériáját. *13 év után meghitt ünnepség keretében került sor a háromezredik vasúti kocsi átadására.* Az üzem kocsigyártó osztályának kollektívája a társosztályokkal karöltve a XI. kongresszus tiszteletére vállalta, hogy a tervezett határidő előtt egy hónappal korábban átadja a Székesehérváron gyártott vasúti kocsi 3000. darabját.

Szalay Géza, a kocsigyártó osztály vezetője elmondotta, *az elmúlt 13 év alatt 22 féle vasúti kocsi gördült ki az üzemből.* Az első években gyártott zúzottkő szállító, tejszállító, sertésszállító, halszállító kocsikon kívül különleges rendeltetésű kocsik egész sora készült. A METRO építéséhez itt gyártották a speciális metró-próbakocsit, vagy a vasúti pályaépítéshez hazánkban először gyártott gödörásó gépet."

Nógrád

Janusek Tibor mozdonyvezetőt mutatta be a megyei lap, akinek *eddig tíz újítását valósították meg.* Tavaly a hét javaslatából ötöt elfogadtak. Mit újított?

— Az egyik a mozdonyjelző-lámpák megóvására készült. Ezek a mozdonyok nem szerkocsival, hanem szénputtonyval készültek. Mikor megrakják a szénputtonyt jó darabos szénnel, sok lehullik belőle. S ha csak egy is ráesik a jelzőlámpára, összetöri. Egy törés 90 forint kárt okoz. Az újítás tulajdonképpen csak egy védőlemez volt.

— A másik újítás a kenőcsöveknél a biztonságot szolgálja. A hengerek, tolattyúk kenése nagyon fontos. Ez kenőprés útján történik. A különböző csővezetéknél nehéz volt megtalálni a hibát. Az újítással a levegővel történő ellenőrzést oldottuk meg. Ez gyors és biztonságos.

— A javaslatomra készül egy vízállás üvegvágó. Van újításom, amivel a különböző tömítések gépi vágását oldottuk meg. Korábban ezt kézzel végezték, most viszont egy szerszám befogásával géppel vágnak. Sokkal gyorsabb lett a munka — mondja Janusek Tibor.

Önmagukban nem nagy dolgok ezek az újítások. Nyitott szem, egy kis fejtörés és hozzáértés kellett megalkotásukhoz. Ilyen készség megvan Janusek Tiborban."

Népújság

Nagy Imre főintéző, a füzesabonyi állomás rendelkező szolgálattevője vasutas családból származik. Apja vonatvezető volt, 30 évet utazott a *Füzesabony—Eger—Putnok* vasútvonalon. Nagy Imréről a következőket írja a megyei lap:

„Egy-egy szolgálat alatt száz vonat is megfordul az állomáson. Ilyen nagy forgalom mellett a forgalmistára nagy és felelősségteljes munka hárul. Ezt a szép, ugyanakkor nehéz munkát évek óta jól látja el Nagy Imre, aminek bizonyítéka az is, hogy 1968-ban *kiváló dolgozó* lett, és több esetben részesült már jutalomban. *Ez évben, a 24. vasutasnap alkalmából Érdemes vasutas kitüntetésben részesült.* A mozgalmi és társadalmi munkákból is derekasan kiveszi a részét: *pártbizalmi, szakszervezeti vezetőségi tag és a Kandó Kálmánról elnevezett szocialista brigád vezetője."*

Vas Népe

Pető László kőszegi állomásfőnökről közölt szép portrét a megyei lap, aki 1957-ben, elsők között lépett a Munkásőrség soraiba, s jelenleg a háromszoros kiváló kőszegi munkásőregység tagja.

„Kőszeg állomás most csendes. *Az állomásfőnök éppen állomásbejáráson vesz részt, váltóőröket ellenőriz.* Elébe megyek, s amint megpillantom zömök alakját visszafelé ballagtában a sínek között, arra gondolok, hogy ennek a nyílt arcú, rokonszenves embernek is köszönhető, hogy legalább tizenöt határsértőjelöltnek Kőszeg lett a végállomása.

— Milyen lehetőségei vannak a vasutas határőrnek, hogy a határvédelemben ilyen kimagasló eredményt tudott elérni?

— Én magam rendszeresen ügyeleti szolgálatot tartok az érkező vonatoknál. *A kőszegi, vagy környékbeli utasokat szinte személy szerint ismerem.* Az idegenek közül — ha az embernek szeme van hozzá — nem nehéz felismerni azt, aki hátsó szándékkal érkezik, mert bármennyire is próbálja leplezni, ideges, nyugtalan, határozatlan. Nem tudja, merre menjen. Az ilyenekre önkéntelenül felfigyelünk. Nem az a célunk, hogy feltartóztassuk, vagy elfogjuk, hanem figyelmeztetjük a határőrizeti szerveket."

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

A munkásszolidaritás példája

A Nyugati pályaudvar műszaki kocsivizsgálóinak *„Jó munka"* és *„Béke"* szocialista brigádjai az elmúlt hónapban a segítőkészség és a munkásszolidaritás szép példáját bizonyították. A közelmúltban tragikus körülmények között meghalt munkatársuk, *Tóth Béla* budakalászi családi házának bővítését fejezték be, *gájd tagjai vállalták az egyedül maradt család patronálását és szabad idejükben felépítették a falakat, új tetőszerkezetet készítettek a házra.*

A gyászoló családot a műszaki kocsiszolgálati főnökség is támogatja.

Szeptember 25-től

Budapesti művészeti hetek

Az idei művészeti heteket, mint azt *Farkasinszky Lajos*, a Fővárosi Tanács elnökhelyettese sajtótájékoztatón elmondotta, a *„művészetek és az ifjúság"* jegyében rendezik meg. A rendezők ugyanis arra törekedtek, hogy ezúttal nagyobb számban jelentkezzenek a fiatalokhoz szóló művészeti alkotások, és hogy tehetségükhöz méltó feladatokat kapjanak az ifjú alkotók és előadóművészek.

A *budapesti művészeti hetek* programja bővelkedik eseményekben. Az érdeklődők 33 hangversenyt tekinthetnek meg, köztük a *Bartók-vonósnégyes* koncertjét, s *Heinz Holliger* kamaraestjét. A balettprogramban egyaránt láthatjuk az Operaház együttesének, valamint a Pécsi Balettnek legkiemelkedőbb produkcióit.

A drámaprogramba csaknem valamennyi színházunk bekapcsolódik. A filmprogram pedig egy magyar alkotás ünnepi bemutatójával kezdődik.

Bővíti a rendezvénysorozatot, egyben a főváros nemzetközi kulturális kapcsolatait számos, vendégfellépés. Budapestre érkezik a világhírű leningrádi *Akadémiai Gorkij Színház*, a rusztavi grúz *Drámai Színház* társulata. A *Kölni Operaház* vendégtársulata egy *Wágner-*, egy *Mozart-* és egy *Hindemith-művet* hoz Budapestre október közepén. Bukarestből a *Tandarica Színház* kamarabalett-együttese, Pozsonyból a *Szlovák Állami Népi Együttes* érkezik, hogy csak néhány példát említsünk a színes művészi programból.

Az egy hónapig tartó eseménysorozat szeptember 25-én kezdődött az *Erkel Színházban.*

Szocialista szerződés

A szabolcsi alma Szovjetunióba történő zavartalan szállítása érdekében szocialista szerződés jött létre a szovjet vasutak ungvári aligazgatósága, a záhonyi átrakó körzet, valamint a Hungarofruct tuzséri hűtőháza között.

NSZK-beli vasutas fiatalok

tapasztalatcsere-látogatása szakszervezetünknél

Rudi Röder würzburgi mozdonyvezető levelében kérte szakszervezetünket, hogy tegyük lehetővé egy 7 tagú ifjúsági csoport magyarországi látogatását. A csoport tagjai még nem voltak szocialista országban, és személyes tapasztalatot akarnak szerezni a magyar dolgozók élet- és munkakörülményeiről, a fiatalok helyzetéről. A szocialista Magyarország életéről jobbára csak a nyugati sajtó és a propaganda kiadványokból szereztek ismereteket.

A csoport vezetője Rudi Röder és két fiatal tagja a kommunista pártnak, kettő pedig a Kommunista Ifjúsági Szervezetnek, és valamennyien szakszervezeti tagok.

A csoport programját úgy állították össze, hogy szakmai, szakszervezeti és ifjúsági kérdésekben megfelelő tájékozódást szerezhessenek. *Megtekintették a dunakeszi járműjavítót, ahol KISZ-tagokkal is találkoztak, jártak a vasúti főosztályon, valamint a vasutas-szakszervezet balatonkenesei üdülőjében és Zánkán az Úttörővárosban.*

Érdeklődési körük elsősorban a szakmai és állami oktatásban való részvétel lehetőségeire, valamint a fiatalokkal történő foglalkozásra irányult. A találkozások során a delegáció tagjai elmondták, hogy *a Német Szövetségi Köztársaságban a fiatalok az állami képzéshez semmiféle kedvezményt nem kapnak.* A szakmunkásképzés a vasútnál három és fél éves. Csak speciális képzés folyik, ami azt jelenti, hogy a fiatalok hegesztő, marós, esztergályos, lakatos szakmunkások lehetnek, általános szakmunkásképzés nincs. Az ipari tanulók első évben anyagmozgatással foglalkoznak, törvény szerint heti 12 óra elméleti képzésben kellene részesülniük, azonban ez is elmarad. *Általános vélemény, hogy a tőkések a szakmunkástanulókat olcsó munkaerőnek tekintik* csak, és a tényleges képzésükre csak az utolsó évben fordítanak kellő hangsúlyt. A szakmunkástanulókra hozott törvényeket a tőkések nem tartják be, sem a munkaidőre, sem az elméleti oktatás szabályozására vonatkozó törvényeket.

Speciális közlekedési és vasúti felsőoktatás (főiskola, egyetem) nincs, csak műszaki egyetem. Az onnan kikerült mérnökök szakmai továbbképzése szabad idejükben történik, munkaidő-kedvezmény nélkül. *Nehéz a továbbtanulás azoknak is, akik forgalmi szolgálattevő, jegyvizsgáló, vonatvezető szakképesítést akarnak szerezni, mert tanulásukhoz semmiféle segítséget nem kapnak*, például, ha az illető 3 műszakban dolgozik, neki magának kell gondoskodni arról, hogy míg a tanfolyamon van, ki helyettesítse.

A delegáció tagjainak a dunakeszi járműjavítóban nagyon tetszett az üzemi bölcsőde. Elmondták, hogy most már Nyugat-Németországban is szükséges volna egyre több nő foglalkoztatása (a nagyarányú áremelkedések miatt) a család jövedelmének emeléséhez, *de nagy problémát jelent, hogy nincs hová tenni a gyermekeket.* Most kezdenek néhány nagyobb vasútállomáson gyermekintézmények jétesítéséhez. A delegáció egyik tagja óvónőnek készül, egy ilyen vasúti óvodába.

A delegáció tagjait fogadta *Molnár György*, szakszervezetünk titkára. Ezen a búcsú megbeszélésen *Rudi Röder* a 6 napos magyarországi tapasztalatcserét igen hasznosnak és tanulságosnak értékelte. Sok olyan dologról győződhettek meg saját szemükkel, amelyet az otthoni propaganda teljesen elferdítve, nem a valóságnak megfelelően hozott a lakosság tudomására. *Megígérték, hogy hazatérve élménybeszámolót tartanak majd az ifjúság körében, hogy a magyar nép és ifjúság életéről alkotott kép közelebb kerüljön a valósághoz.*

Kérték, hogy jövőre hasonló jellegű tapasztalatcserére ismét eljöhessen egy ifjúsági csoport.

SZEGEDI TAPASZTALATOK

Érdemes törődni a tömegsporttal

A vasutas-szakszervezet elnöksége márciusi ülésén megtárgyalta és meghatározta a szakszervezet feladatát a vasutas dolgozók testnevelésében és sporttevékenységében. E határozat alapján a jövőben fontos feladatnak kell tekinteni a vasutas dolgozók testnevelés és sport iránti igényének felkeltését, az igények kielégítését, a tömegtestnevelés még szélesebb körben való kiterjesztését.

A határozatban foglaltak végrehajtásáról beszélgettünk *Gulyás Ferenccel*, a szegedi területi bizottság kulturális és sportbizottságának vezetőjével.

Megérte a fáradozást

— Az év elején tartott sportbizottsági ülésen megvitattuk az 1974. évi tömegsportnaptárt, amely lényegében alapját képezte a TB tömegsportprogramjának — kezdte tájékoztatóját Gulyás Ferenc. — *Fő feladatként jelöltük meg a vasutas dolgozók minél szélesebb rétegének bevonását a testnevelési és sportmozgalomba.* A tömegsportversenyek decentralizált irányításával a csomópontokon sport-albizottságokat szerveztünk, azok vezetői egyben sportbizottságunknak is tagjai. Ilyen albizottság alakult Békéscsabán, Kecskeméten, Kiskunhalason, Szegeden és Szentesen.

— Milyen sportágak szerepeltek a versenynaptárban?

— *Kispályás labdarúgás, sakk, teke, asztalitenisz, atlétika, turisztika, szocialista brigádok lövészversenye, valamint a hétvégi pihenőházakban rendezendő tömegsportversenyek feltételeinek biztosítása és annak elősegítése.* A versenyek egy részét a vasutasnap, a másik részét a társadalmi ünnepek alkalmával rendeztük meg. A legnagyobb szervezést a vasutasnapi területi döntőre való felkészülés jelentette.

Mint az eredmények mutatják, megérte a fáradozást. Kispályás labdarúgásban az előselejtezőkben öt csomóponton közel 80 csapat 850 fővel vett részt. A szegedi döntőn az igazgatóság csapata végzett az első helyen. Ez a csapat a nemrégiben megtartott balatonkenesei országos döntőn is szépen szerepelt, harmadik lett. *Budavári László* személyében pedig a szegediek elnyerték a torna legjobb kapusa címet.

Tekében 42 csapat több mint 400, asztaliteniszben 60 csapat 500, míg sakkban 32 csapat 320 versenyzője képviselte az igazgatóság dolgozóit.

Kispályák társadalmi munkában

Az első félévben megrendezték az *Április 4. Kupáért* folyó versenyt, a második félévben pedig alkotmánynapi villámtornát rendeztek, majd októberben a felszabadulási jubileumi emlékversenyre kerül sor és végül a november 7-i versennyel zárják az évet.

— Hogyan támogatja a területi bizottság a tömegsportot?

— *Területi bizottságunknak a tömegsport támogatására ez évben 50 ezer forint áll rendelkezésére, ezenkívül a munkahelyi szakszervezeti bizottságok is jelentős összeget áldoznak e célra.* A fenti összegből 33 ezer forintot a vasutasnapi versenyek, a különböző kupaversenyek megrendezésére, díjak vásárlására fordítottunk. Az építési főnökség munkásszállásán lakók sportolását 5000 forinttal segítettük, a fennmaradó összeget — ahol azt igényelték — sportfelszerelések beszerzésére fordítottuk.

— *Szorgalmazzuk a sportolásra alkalmas kispályák kialakítását is,* így az elmúlt két évben társadalmi munkával Békéscsabán, a vontatási főnökség mellett egy, Szentesen három, Szegeden, a Tisza-parti Sárga üdülőtelepen egy kispályát építettünk. Jelenleg Kiskunhalason épül hasonló sportlétesítmény, amelyhez az anyagköltséget a területi bizottság biztosítja.

Lelkes aktivisták

Gulyás Ferenc ezután elmondotta, hogy a tömegsportversenyek évről évre népszerűbbek, amit bizonyít az is, hogy egyre több vasutas dolgozó sportol szabad idejében. A korábban említetteken kívül különösen nagy előrelépés történt az elmúlt két évben a tömegturisztikában. *Tavaly 48 túrán 1282 vasutas és hozzátartozója ismerkedett az ország természeti szépségeivel,* az idén is nagy az érdeklődés a kirándulások szervezése iránt.

Végezetül szólni kell azokról az aktivistákról is, akiknek nagy részük van az elért eredményekben. A sportalbizottságok tagjai közül Szegeden *Hegedüs Jenő, Krauser Andor, Faggyas László*, Szentesen *Szabó József*, Hódmezővásárhelyen *Nagy Dezső*, Kiskunhalason *Haskó Gyula*, Kecskeméten *Tóth József*, Békéscsabán *Szécsi József* lelkes, odaadó munkáját illeti dicséret. Rajtuk kívül a szakszervezeti bizottságok sportfelelőseitől és a gazdasági vezetőktől kaptak sok segítséget és támogatást.

Gellért József

FOTÓPÁLYÁZAT

„A magyar—szovjet műszaki-tudományos kapcsolatok negyedszázada"

Az idén márciusban jelent meg az MSZBT Országos Elnöksége és a Magyar Fotóművészek Szövetsége fotópályázata hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére.

A Vasúti Főosztály MSZBT-tagcsoportja és a KISZ csúcsvezetősége úgy határozott, hogy a magyar—szovjet műszaki-tudományos kapcsolatok témakörében *külön pályázatot is hirdet a vasutasok körében.*

A pályázatra beküldött anyagból októberben a MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében kiállítást rendeznek. Aki képeivel részt kíván venni a kiállításon, *ez év október 15-ig beküldheti képeit a Vasúti Főosztály MSZBT-tagcsoportja címére, 1940 Budapest VI., Népköztársaság útja 73—75.*

A képek témája felölelheti a magyar—szovjet vasutasok barátságát, együttműködését, a műszaki, tudományos, vagy gazdasági élettel összefüggő eseményeket, vagy általános, a Szovjetunióval kapcsolatos témaköröket.

A pályázat jeligés. Kérik, hogy a képeket jeligével és címmel lássák el. A lezárt borítékon a jelige, belül pedig a szerző neve, lakcíme és a kép szövege szerepeljen.

A beérkező képanyagot zsüri bírálja el. *Az első díj 1000, a második 700, a harmadik díj 500 forint.* Ezenkívül még 15 kép beküldőjét tárgyjutalomban részesítik.

ÚJ ÓVODA



A szobi vasutasok társadalmi munkája is benne van ebben az új óvodában, amelyet Szob községben a közelmúltban vettek birtokba az apróságok, köztük számos vasutas szülő gyermeke is

(Tenta György felvétele)

Kormánykitüntetés szakszervezeti munkáért

A Munka Érdemrend arany fokozata kitüntetést adományozták *Szabó Józsefnek*, a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztálya főkönyvelőjének nyugállományba vonulása alkalmából. A magas kormánykitüntetést *Gulyás János*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára szeptember 20-án ünnepélyes keretek között adta át.

Szabó József 1938-ban választotta élethivatásának a vasutat. Volt pályamunkás, vonatfékező, raktári munkás, kocsifelíró és átmenesztő. 1945-ben került a Vasutasok Szakszervezetéhez. Először munkaközvetítéssel, 1948-ban pedig a gazdasági és a pénzügyi osztály vezetésével bízták meg. 1965-től dolgozott a társadalombiztosítási osztályon, s ott nyugdíjba-vonulásáig osztályvezető-helyettesi, illetve főkönyvelői teendőket látott el.

A Hivatalos Lapból

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

A 37. számból: 110418/1974. A megszüntetett vasútvonalak mellett lakó vasutas dolgozók utazási kedvezménye tárgyú utasítás kiegészítése.

111004/1974. A tényleges vasúti alkalmazottak, nyugellátottak és ezek családtagjai arcképes igazolványának érvényesítése, valamint a háztartást vezető anyák és nővérek részére rendszeresített igazolványok kiállítása 1975. évre.

111348/1974. A kulturális és oktatási ágazatba tartozó MÁV-szervek — óvodák, nevelőotthonok, zenekari főnökségek — dolgozói munkaidejének csökkentése.

A 38. számból: 109217/1974. Utasítás a kiemelt vasutas sportegyesületek használatában levő MÁV-ingatlanok kezelésére, fenntartására és üzemeltetésére, valamint a létesítményekkel kapcsolatos egyéb kérdések szabályozására.

111584/1974. A hadkötelezettséget teljesítők érdekvédelme.

111639/1974. A gyermekgondozási segélyről szóló 3/1967. (I. 29.) Korm. sz. rendelet végrehajtásáról kiadott 3/1967. (II. 26.) MüM. sz. rendelet kiegészítése.

111641/1974. Hivatásos tiszthelyettesképzés alatt szerzett szakképzettség elismerése.

Lakáscsere

— Isaszeg régi állomásépületében levő 2 nagy szoba, összkomfortos (veteményes kert, gazdasági udvar) lakásomat elcserélném szegedi, pesti vagy Pest környéki 1 szoba összkomfortos lakásra, tényleges forgalmi dolgozóval. Érdeklődni özv. Tőke Róbertnénál, levélben lehet.

— Elcserélném Ürlő állomás felvételi épületében levő 2 szoba, félkomfortos, I. emeleti szolgálati lakásomat Nagy-Budapest területén hasonló tanácsi vagy szolgálati lakásra. Érdeklődni a helyszínen vagy Erdélyi János ny. főfelügyelő cím. n levélben lehet.

— Egy szoba komfortos, állomásépületben levő szolgálati lakásomat elcserélném kisebb méretű, lehetőleg belterületen, emeleti komfortos lakásra. Cím: Scheiner Jolán. 1133. Bpest, XIII., Esztergomi út 26-28.

Elhunyt Hontvári József

Mély megrendüléssel értesültünk róla, hogy *Hontvári József*, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottságának titkárhelyettese, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja szeptember 12-én, életének 53. esztendejében, rövid szenvedés után elhunyt.

Hontvári József elvtárs 1942-ben került a vasúthoz, Fülek állomásra. Később forgalmi szolgálattevő Budapest—Ferencváros, majd a Soroksári úti állomáson. Itt 1957-ig dolgozott. 1954-től párttag; a szakszervezeti mozgalomban 1951-től — mint termelési felelős, később pedig szb-elnök — végzett aktív társadalmi munkát. 1957-ben instruktorként került a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottságára, ahol 1967-ben titkárhelyettes lett. Közben tagja volt a szakszervezetek Pest megyei tanácsának is. A szakszervezeti mozgalom mindig lelkiismeretes, odaadó munkásának halála nagy veszteség mindannyiunk számára. Szeptember 20-án a pesterzsébeti temetőben hozzátartozók, barátok és munkatársak nagy részvéttel kísérték utolsó útjára.

A szerkesztőség üzeni

Kiss Tibor. Halmos Sándor Debrecen; Ugiyai Sándor, Sepsi Gyula, Szatmári László, Pál István Miskolc; Szücs Ferenc Hatvan; Murányi Tibor Bánréve; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Fogas Pál, Barkó Pál Szentes; Gellért József, Trenka Mátyásné Szeged: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szücs Ferenc Hatvan; Nagy Sándor Csurgó; Pataki Jenő Hatvan: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

— **Háromszázezren a közlekedésért** címmel szeptember 28-án a Közlekedési Múzeumban *Rödönyi Károly*, közlekedés- és postaügyi miniszter megnyitotta az új kiállítást, amely bemutatja azt a felelősségteljes, de szép munkát, amit a közlekedés mintegy háromszázezer dolgozója nap mint nap végez az ország vérkeringését biztosító utas- és áruszállítás érdekében.

— **Nyugdíjasbúcsúztató.** 36 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Bárdos I. István vonatvezető, aki 1938-tól dolgozott Balassagyarmat állomáson. A többszörösen kiváló dolgozót, aki sokat tett a fiatalok szakmai neveléséért, az állomás vezetői, barátok és hozzátartozók ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták a vasutas kultúrházban.

— **Ünnepség a szociális otthonban.** A miskolci vontatási főnökség Vöröskereszt-szervezete a közelmúltban bensőséges ünnepséget rendezett a Szentpéter kapui szociális otthon vasutas nyugdíjasai részére. Az uzsonnával egybekötött találkozón megjelentek a vontatási főnökség társadalmi és gazdasági vezetői, valamint a szocialista brigádok képviselői, akik ajándékot adtak át az otthon lakóinak.

— **Emberek a haladásért.** A debreceni vasutasok „Dr. Csanádi György szocialista brigád" klubja szeptemberben nagy érdeklődéssel kísért előadássorozatot rendezett. A meghívott előadók Gábor Andor író, költő és újságíró, valamint Csányi László, Kossuth Lajos közlekedésügyi miniszterének munkásságáról tartottak ismertetőt.

— **Albérlők háza.** Kommunista műszakot szerveztek szeptemberben a dunakeszi járműjavító dolgozói. Az így nyert bér összegével az üzem, a 24 lakásos fiatal házasok albérleti házának építési költségeihez járulnak hozzá.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség: 1068 Bpest. VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
Üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—619
Felelős kiadó: Gábor Márton a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk: MNB 216—11 659
Szikra Lapnyomda

Élénk sportélet a szegedi gépállomáson

A munkahelyi tömegsportnak napjainkban egyre nagyobb a jelentősége. Az aktív pihenés és a szórakozás mellett az egészség védelmét is szolgálja. Ennek fontosságát már a vasút számos szolgálati helyén is felismerték. *Ezek közé tartozik a szegedi gépállomás is.* Dolgozóik már több éve eredményesen sportolnak, és ennek köszönhető, hogy közülük néhányan minősített sportolóvá váltak.

A gépállomás kispályás labdarúgó-csapata gyakran vesz részt Szeged üzemeinek a bajnokságain. *Lázár János* és *Koncsk László* a legaktívabb játékosok közé tartozik. Népszerű az asztalitenisz is. A fehér labda kedvelői húszan vannak. A vasutasnap tiszteletére rendezett városi versenyen tíz csapat közül a második helyen végeztek. Közülük *Jármai András* a legeredményesebb.

Sok rajongója van a tekézésnek. A vasutasnapi versenyeken két csapattal indultak. Az egyik a kecskeméti országos döntőbe is bejutott. *Slajcho Pál* neves versenyzője a városi teke-sportegyesületnek is. A tizennyolc tagú sakkcsapat házibajnokságokon méri össze tudását.

A gépállomáson nyolcvan dolgozó sportol rendszeresen, ami az összlétszám 30 százaléka. A tömegsport itt a tapasztalatok szerint a jó munkahelyi közérzet megteremtésének is egyik hatékony eszköze lett.

(Fogas)

Október 20-án

Vasutas-operabérlet

A nyár folyamán szolgálati helyeinken sikeresen fejeződött be a vasutas-operabérletezés. Az 1974/75-ös évadra *mintegy 1500 bérletet újítottak meg,* illetve vásároltak dolgozóink. A bérleti előadásokon szereplő operák jó kiválasztása biztosítja az operakedvelők színvonalas szórakozását.

Az új évad első előadását október 20-án, vasárnap délelőtt 11 órakor tartják a budapesti *Erkel Színházban.* Bemutatásra kerül Verdi: *Lombardok* című operája.

VASUTAS CSALÁDTAGOK FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
Büfés-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Bp. V., Veres Pálné u. 26. fszt. 46.
2. **Budapesti területi Igazgatóságánál:**
Állandó munkára gépkocsivezető és rakodó-, szállítómunkást 0,8—2,5 tonnás kocsikra kedvező feltételek mellett.
Átlagjövedelem: 3000—3500 Ft.
Kiskereskedelmi pavilonjainkba (édesipari, trafikóru, hírlap, bizsutériák) kezelőket. Átlagjövedelem: 1500—2500 Ft.
Munkahelyi büfébe szakképzett boltvezetőt és eladókat.
Továbbá felszolgáló, szakács, cukrász, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkaerőkre (lehet nyugdíjas is).
Valamennyi munkakörben a munkaidő heti 44 óra.
Bérezés kollektív szerződés szerint. Ingyenes és kedvezményes utazós a dolgozó és családtagjai részére az ország vasútvonalain.
Munka- és védőruhaellátást biztosítunk.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Budapesti területi Igazgatóság Bp. V., Kálmán Imre u. 14.
Naponta délelőtt 9—12 óráig, szombat kivételével.
Telefon: 328—971, 314—933, 310—770, mellék: 4.
3. **Cukrászüzemében:**
Budapest VI., Lázár u. 1. sz. alatt azonnali felvételre keres kézilányokat és takarítónőket. Jelentkezés: a helyszínen 8—16 óráig.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. OKTÓBER 16.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN

A 2031. számú kormányhatározat végrehajtása és a FAVÉD Vállalat tevékenysége

Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter és Végh A. Béla igazgató beszámolója

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége szeptember 27-én ülést tartott. Az ülés elnökségében foglalt helyet *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Gyócsi Jenő* elnök, *Pánti Béla* és *Tóth Györgyné dr.* alelnök, *Gulyás János* titkár, *Turba Sándor*, a KPM főosztályvezetője, *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes.

Az ülést *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. A napirendi pontok ismertetése, illetőleg elfogadtatása után átadta a szót *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszternek, az első napirend előadójának.

További erőfeszítésekre van szükség a szociális elmaradás pótlására

A miniszter a 2031/1969. (XII. 7.) számú kormányhatározat végrehajtásáról tájékoztatta a központi vezetőséget. Mint ismeretes, a *Központi Népi Ellenőrző Bizottság* az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció és a vasutakról szóló IV. törvény alapján 1969-ben széles körű vizsgálatot tartott a vasút területén. A vizsgálat nyomán a *Minisztertanács* foglalkozott a vasút, illetve a vasutasok helyzetével és hozta meg a 2031/1969. Korm. sz. határozatot, mely előírja:

„A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium soron kívüli intézkedésekkel szüntesse meg a meglevő szociális létesítmények üzemeltetése és a higiéniai követelmények terén fennálló hiányosságokat. Ennek eredményeként a dolgozók számára, minden szolgálati helyen megfelelő tisztálkodási, étkezési, elhelyezési stb. lehetőséget kell biztosítani."

Ennek megfelelően a vasúti szolgálati helyek szociális létesítményeinél fennálló hiányosságok felmérése 1970 első félévében megtörtént. A felmérést az érdekelt gazdasági vezetők a szakszervezeti szervekkel közösen végezték és egyidejűleg a sorrendet is megállapították. *Az 1970. évi építőipari árakat figyelembe véve mintegy 355 millió forintra lett volna szükség a meglevő hiányosságok felszámolására.* Ezenkívül a Munka Törvénykönyv 1. §. (2. bek.) és a SZOT-szabályzat 9. §-ában előírtak végrehajtását is biztosítani kellett, melyek szerint új üzemek létesítése, rekonstrukció és üzembővítések esetén a szükséges szociális ellátás megkövetelt szintjét az üzemi beruházások keretében kell megvalósítani.

Az egészséges és biztonságos munkafeltételek fejlesztésére *a IV. ötéves tervidőszakra összesen 2 milliárd 411 millió forintot irányoztak elő.* Ebből 1971-ben 507 millió 474 ezer, 1972-ben 483 millió 281 ezer, 1973-ban 525 millió 90 ezer forintot használtak fel. 1974-re 451 millió 271 ezer, 1975-re pedig 444 millió 330 ezer forintot terveztek. A fentieken kívül kizárólag egészségügyi beruházásokra még 248,5 millió forint áll rendelkezésre.

Az 1974-re és 1975-re tervezett összegből 180 millió forintot költenek a MÁV Kórház rekonstrukciójára, 100 milliót a kórház gazdasági épületének, 24 milliót nővérszállásának építésére. Az új budapesti rendelőintézetre 99 millió 900 ezer forintot irányoztak elő.

A vidéki városok közül a *szegedi* rendelőintézet bővítésére 34, a *pécsire* pedig 18 millió forintot fordítanak.

Érdemes összehasonlítani a szociális beruházásokra fordított összegeket is. *A III. ötéves tervben 305 millió 747 ezer forintot használtak fel. Ezzel szemben a IV. ötéves tervben 632 millió 429 ezer forintot terveztek szociális célokra.*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Vonyarcvashegyen megnyílt a nyugdíjasok szociális gondozója

Mint lapunkban már hírt adtunk róla, szakszervezetünk elnöksége 1974. július 9-i ülésén határozatot hozott, egy időszakos szociális gondozó létesítésére. A határozat értelmében *Vonyarcvashegyen* megnyitotta kapuit az időszakos szociális gondozó, ahová október 1-én megérkeztek az első nyugdíjas beutaltak.

A beutaltak *egy hónapot töltenek el* a szép környezetben levő és minden kényelmet biztosító üdülőben. Ellátásukról, szórakoztatásukról a szakszervezet gondoskodik.

A szociális gondoskodásnak ez az új formája nagy segítséget jelent a nehéz körülmények között élő nyugdíjas vasutasoknak.

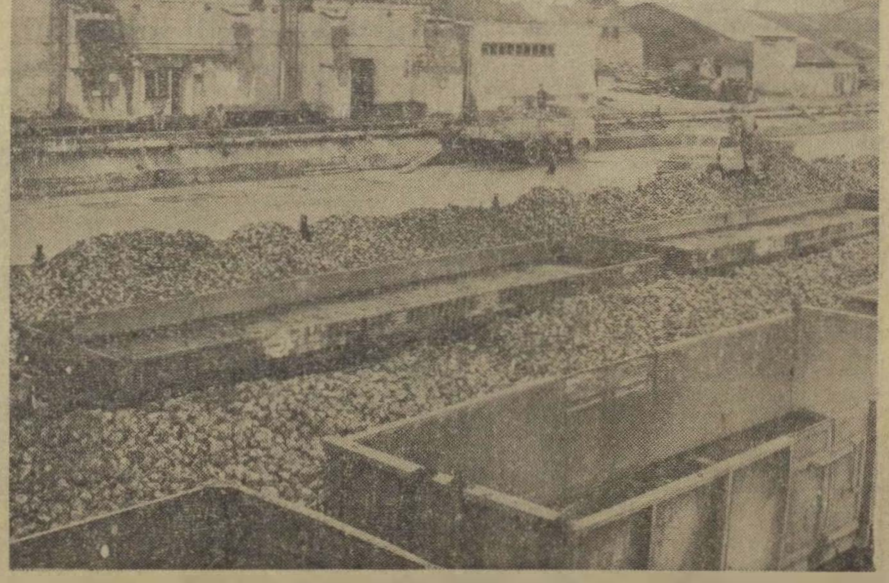
Ülést tartott az elnökség

Alig egy héttel a központi vezetőség ülése után, október 3-án ülést tartott a szakszervezet elnöksége. Ezúttal öt napirendi pont szerepelt az ülés napirendjén. Elsőnek a vasutasok jövedelmének és bérszínvonalának, valamint munkaidejének 1971—74 közötti alakulásáról készült jelentést vitatták meg. *Az elnökség a jelentést, amely gondosan elemezte, hogy hol tartunk ma mind a bérszínvonal alakulását, mind a munkaidő-csökkentést illetően, a vitában elhangzott észrevételekkel együtt elfogadta.*

Ezután a munkaidő-csökkentés bevezetéséről készült tervezet került az elnökség elé. A *Minisztertanács* 1034/1974. (VII. 4.) számú határozata szerint a közlekedési dolgozók munkaidejét 1975. január 1. és 1977. december 31. közötti időben heti 44, — havi 191 — órára kell csökkenteni. A tervezetet az elnökség a javasolt kiegészítésekkel együtt elfogadta.

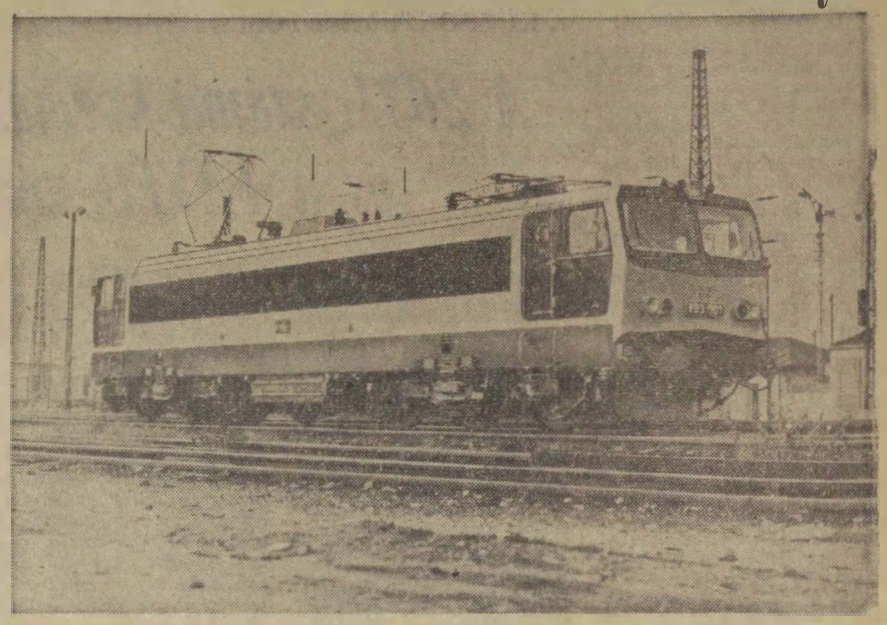
Megvitatta az elnökség a munkavédelmi agitáció- és propagandatevékenység fejlesztéséről készült előterjesztést, továbbá az általános iskolai végzettség megszervezésével kapcsolatos rendelet végrehajtásáról szóló jelentést. Az utóbbira lapunk következő számában még visszatérünk.

Végezetül elfogadta az elnökség a *Vasutasok Szakszervezete* káderhatásköri jegyzékének módosítására és az információs tevékenység továbbfejlesztésére készült javaslatot.



A cukor alapanyagának legfontosabb szállítóeszközei a vasúti kocsik és a teherautók. A kaposvári cukorgyárba folyamatosan érkeznek a répaszállítmányok. (Laczkó Ildikó felv.)

Próbaúton az 5000 lóerős villamosmozdony



A Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek közös terméke az új, tirisztoros egyenirányítós, 5000 lóerős villamosmozdony. (Fotó: Tenta György)

Az elmúlt héten a józsefvárosi pályaudvarról elindult próbaútjára *az 5000 lóerős villamosmozdony*, amelyet a Ganz—Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG készített közös vállalkozásban. A hattengelyes, 116 tonna súlyú, húsz méter hosszú vontató jármű eddig a legnagyobb, s egyben a legerősebb a magyar ipar történetében.

Az új mozdonyt a tervezők a jól bevált 3000 lóerős szilicium egyenirányítós mozdonytípusból fejlesztették tovább és természetesen több korszerűsítést végeztek el rajta. A többi között *tirisztoros vezérléssel szerelték fel*, ennek nagy előnye, hogy jobb hatásfokkal működik és egyenletesebb az indítása. Ezenkívül a mozdony alvázát úgy képezték ki, hogy később alkalmas legyen az automatikus kapcsoló berendezések használatára.

Az új géppel több tízezer kilométer utat tesznek meg a Budapest—Miskolc közötti útvonalon, majd a sikeres próbák után megkezdik sorozatgyártását.

A Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek közös vállalkozásában gyártott *2700 lóerős Diesel-villanymozdony két prototípusa lefutotta az előírt próbautat*, sőt az utóbbi időben már menetrendszerű vonatokat továbbítottak velük a dunántúli vonalakon.

A szakemberek véleménye szerint az M63 jelzésű mozdonyok beváltották a hozzájuk fűzött reményeket. *A MÁV máris 8 darab M63-ast rendelt a magyar iparól.* A vontató járművek sorozatgyártását megkezdték. A mozdonyok villamos berendezései még az idén elkészülnek a Ganz Villamossági Művekben, és jövőre kezdik meg az összeszerelésüket a Ganz-MÁVAG-ban. (s.)

Háromnegyed év alatt

267 millió utast és 96 millió tonna árut szállított a vasút

Szeptemberben a vasút *29,9 millió utast szállított.* Ezzel személyszállítási tervét 97,6 százalékra teljesítette. Hasonló arányban alakult az utaskilométer teljesítmény is. A háromnegyed év alatt elszállított utasok száma *267 millió 227 ezer.* Ez a bázishoz viszonyítva 98,6, a tervhez 98,8 százalékos teljesítménynek felel meg.

A személyszállítás minősége tekintetében a késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya az elmúlt év azonos időszakához képest 3-ról 3.80 százalékra emelkedett. Az előző hónapokhoz viszonyítva azonban lényeges javulás tapasztalható.

Az áruszállításban jobb eredmények születtek. Szeptemberben

a vasút 11 millió 267 ezer tonna árut szállított,

ami a bázishoz képest 4,9, míg a tervhez képest 5,6 százalékos emelkedést jelent. Az árutonnakilométer teljesítmény 6,8 százalékkal nagyobb a bázisidőszak értékénél.

A fontosabb áruféleségek közül az elmúlt év azonos időszakához képest jelentős, *18,4 százalék a növekedés a kavics, 27,6 százalék a műtrágyaküldeményeknél.* A belföldi rendeltetésű élőállat-szállításnál pedig 15,8 százalék az emelkedés. Mindezek ellenére egyes fontos áruféleségeknél a szállítás továbbra is késedelmet szenved. *Lényegesen meghaladta a bázisidőszak teljesítményét a cukorrépa.* Szeptemberben 15.8 százalékkal többet szállított a vasút.

Az áruszállítás nagyságára jellemző, hogy az év I—IX. hónapjában belföldi viszonylatban 2,9, az exportforgalomban 9,9, az import forgalomban pedig 11 százalékkal több árut szállított a vasút, mint az elmúlt év azonos időszakában. A tranzitforgalomban ennél is nagyobb arányú, 16.9 százalékos a növekedés. Kilenc hónap alatt

96 millió 95 ezer tonna árut fuvarozott a MÁV, a bázishoz viszonyítva 106,6, a tervhez 106,3 százalékkal többet.

A fuvarozási igények kielégítése mind belföldi, mind nemzetközi vonatkozásban nagy erőfeszítéseket kíván a vasúttól. A határállomásokon jelentkező nehézségek ugyanis jelentősen hátráltatták a vasút belső forgalmának lebonyolítását. Nagyrészt ezek következménye, hogy

a géprevárások száma 71,5 százalékkal, a vonatácsorgások száma 19 százalékkal haladta meg az elmúlt év azonos időszakának számát!

E kedvezőtlen adatok éreztették hatásukat a teherkocsik átlagos fordulóidejének alakulásában is, amely mintegy 7,9 százalékkal nőtt az elmúlt év azonos időszakához képest.

A tehervonati villamos- és Diesel-mozdonyok napi hasznonkilométer teljesítménye csökkent a bázisidőszakhoz viszonyítva.

A teherkocsipark kihasználásánál kedvező, hogy az átlagos statikus terhelés *a berakásnál 24,69 tonna volt*, ami a bázishoz viszonyítva 4,6 százalékos emelkedést mutat.

A szállítási igények növekedése továbbra sem csökken.

A mezőgazdasági szállítások közül továbbra is

nagy feladatot jelent a cukorrépa-forgalom zavartalan lebonyolítása.

Az év végéig előreláthatóan nő az exportszállítási igény, de várhatóan nagyobb lesz a tranzitszállítások volumene is.

A vasút legfontosabb feladatai közé tartozik a szállítási igények kielégítése. Ennek érdekében tovább kell javítani az operatív üzemviteli tevékenységet, s a fuvaroztatókkal való kapcsolatot a hét végi berakások és kirakások elvégzésének szorgalmazása érdekében.

Október 25—26-án

Budapesten tanácskozik a vasutas fiatalok országos parlamentje

Az ifjúsági törvény vonatkozó határozata alapján a vasút vezetése a társadalmi szervekkel egyetértésben *1974. október 25—26-ra összehívta az országos vasutas ifjúsági parlamentet.* Az országos parlament mintegy betetőzése lesz annak a 223 üzemi, szolgálati főnökségi és 11 középszintű parlamentnek, amelyet ez évben tartottak.

A vasút vezetése ezen a tanácskozáson válaszol az ifjúsági parlamenteken felvetődött olyan kérdésekre, problémákra, mint például a fiatalok lakáshelyzete, a törzsgárdaszabályzat módosítása, a továbbtanulás, az üzem- és munkaszervezés, a munkaidő-csökkentés, a beilleszkedés és pályakezdés.

A fiatalok küldöttei ezenkívül tájékoztatást kapnak a vasút ötödik ötéves tervének várható szállítási és üzemi feladatairól.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN:

A 2031. számú kormányhatározat végrehajtása és a FAVÉD vállalat tevékenysége

(Folytatás az 1. oldalról.)

Intézkedik a kormányhatározat a MÁV üzemi területén, állomási, illetve felvételi épületben levő, úgynevezett készenléti lakások rendeltetésszerű felhasználásáról is. *Eszerint ezeket a lakásokat kizárólag aktív szolgálatban álló, olyan dolgozók elhelyezésére szabad felhasználni, akiknek a helyben lakásához fontos szolgálati érdekek fűződnek.*

A kormányhatározat megjelenése után a munkaköri szolgálati lakásokat kizárólag az utasításban előírtak szerint, a szolgálati ellátásra alkalmas aktív dolgozók részére utalták ki. A jóhiszemű használó — nyugállományba vonultak, vagy más munkakörbe kerültek — által elfoglalva tartott munkaköri szolgálati lakások felszabadítására *cserelakás felajánlásával, vagy térítés fizetésével nyílt lehetőség.* E kérdés megoldását általában a tanácsi szervekkel együttműködve végezték, amelyek a tanácsi bérlakásra, a lakás létesítési költségeinek teljes, vagy egy részének átadása ellenében biztosítanak bérlőkiválasztási jogot. Az átadott keretösszeg mértéke szabad megállapodás tárgyát képezte. *A tanácsok korábban hajlandók voltak a létesítési költség egy részének átadása ellenében biztosítani a bérlőkiválasztási jogot, ma azonban már csak teljes létesítési költség átadása ellenében van erre lehetőség.* A lakásárak emelkedése folytán ez az összeg legtöbb esetben meghaladja a 400 ezer forintot.

Sajnos, a jelenleg érvényes 1/1974. (I. 9.) MT. sz. rendelet a szolgálati lakások bérlői részére — *ha saját házat épít — nem teszi lehetővé a térítés megfizetését, ami kedvezőtlen a vasút számára.* Ez akadályozza a munkaköri szolgálati lakások felszabadítását, ezért szorgalmazzuk a rendelet megváltoztatását.

A dolgozók lakásépítésének támogatása a *MÁV kollektív szerződésben* került szabályozásra.

A lakásépítéssel kapcsolatos problémák elsősorban Budapesten jelentkeztek, ezért a fővárosban növelték a támogatást. Rákospalotán 1970-ben nagyobb volumenű vállalati bérlakás építése kezdődött. *Eddig 196 lakás átadása történt meg* és további lakások építése van folyamatban.

A budapesti igazgatóságon lakásépítő szövetkezetet szerveztek, egyelőre 130 szövetkezeti lakás felépítésére. További lakásépítések lehetőségeinek megteremtését a Vasúti Főosztály napirenden tartja. A dolgozók lakásépítésének támogatása a kormányhatározat megjelenése, különösen az MSZMP X. kongresszusa határozatai alapján, fejlődést mutat.

Míg 1969-ben 4 millió 587 ezer forintot fordított a MÁV a lakásépítkezés támogatására, addig 1973-ban már 62 millió 68 ezer forint került felhasználásra, *1974-ben pedig erre a célra már 90 millió áll rendelkezésre.* A növekvő ráfordítások ellenére megállapítható, hogy ez az összeg is kevés, nincs lehetőség valamennyi kölcsön iránt benyújtott és indokolt kérelem kielégítésére.

A Vasúti Főosztálynak további erőfeszítéseket kell tenni, a kormányhatározat hatékonyabb végrehajtására.

A határozat e pontjának végrehajtása tervszerűen és folyamatosan történik.

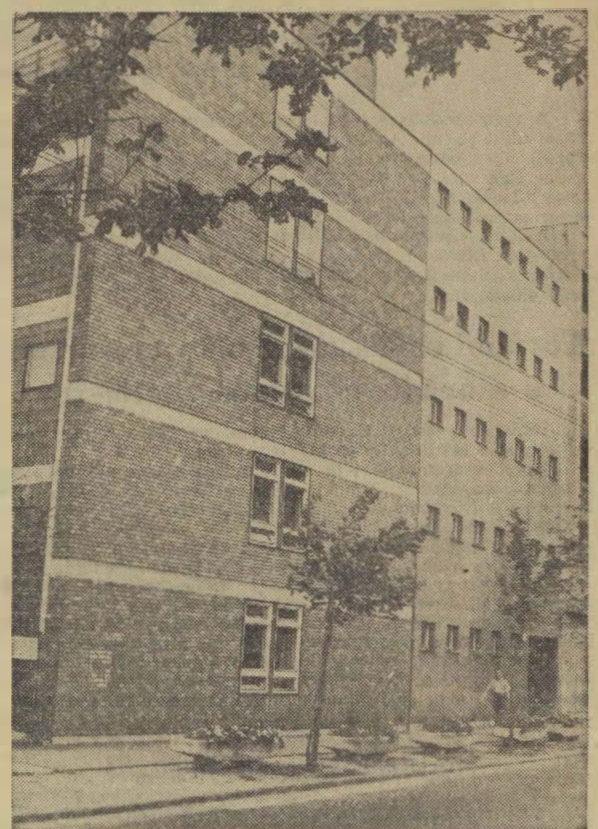
A miniszter az írásos tájékoztató szóbeli kiegészítőjében a vasutasok élet- és munkakörülményeinek alakulását pozitívnak ítélte meg. Ugyanakkor rámutatott, hogy *a szociális ellátás színvonalának növelése érdekében a rétegeket érintő feladatokat is meg kell oldani. Fokozottabban kell gondoskodni a nőkről, a fiatalokról, a nagycsaládosokról, a nyugdíjasokról.* Segíteni kell a pályakezdők beilleszkedését.

Amikor tehát megállapítjuk, hogy a kormányhatározatnak az a része, amely a bérszínvonal emelésére vonatkozik — teljesítve lett, ugyanakkor erőteljesen hangsúlyozni kell, hogy *ez a kereseti színvonal nem a törvényes munkaidőhöz, hanem a tényleges foglalkoztatás mértékéhez igazodik,* ami *Az is nagyon intő jel, hogy ma már a rokkantsági nyugdíjba vonulók száma magasabb a nyugdíjkorhatárt elérőkénél.*

seny hálózati célkitűzéseiben is megfogalmaztuk.

Ehhez kapcsolódik a dolgozók lakásépítésének vállalati támogatása is, ami a vasúton különösen szorosan összefügg a munkaerő biztosításával. A korábbi években felépített vasutaskolóniák és a szolgálati lakások rendszere tradicionálisan is azt bizonyítja, hogy a szociális gondoskodáson túl csak így van lehetőség a megfelelő munkaerő helyhez kötésére.

A budapesti nagy pályaudvarok krónikus létszámhiánya is azt mutatja, hogy *az eddiginél bátrabb és célratörőbb elhatározásra van szükség a lakásépítési formák megválasztásában és támogatásában.* El kell érnünk, hogy az állami, a vállalati és a dolgozók erőforrásainak összefogásából meghatványozódjanak a vasutas lakásépítkezések és azok a kiemelt munkáslakásépítés keretébe tartozzanak, hogy az



A budapest-kelenföldi munkásszálló modern épülete.
(Tenta György felvétele)

A túlzott igénybevétel károsan érinti a vasutasokat

A kormányhatározat végrehajtásáról készült tájékoztató feletti vitában *Gulyás János* titkár, a szakszervezet vezetése nevében fejtette ki véleményét.

— *A határozat megjelenése óta eltelt idő megfelelő lehetőséget ad arra, hogy áttekintsük a megtett utat, megvizsgáljuk a végrehajtás érdekében tett intézkedéseket és azok eredményeit* — mondotta. — De nemcsak az idő múlása teszi indokolttá a határozat végrehajtásának értékelését, hanem elsősorban annak időszerűsége. A vasúti közlekedésben napjainkban előállott helyzet ugyanis arra figyelmeztet, hogy ha nem teszünk további intézkedéseket a kormányhatározat által érintett kérdésekben, akkor az öt év előtti állapotok a létszámhelyzetet illetően megismétlődhetnek.

A vasúti közlekedéssel szemben támasztott követelmények évről évre nagyobbak. *Az idén várhatóan annyi árut szállít el a vasút, amennyit az 1980-as évekre terveztek.* Még a modernizálást, rekonstrukciókat, vonalak, állomások megszüntetését figyelembe véve sem

— *Ezeket a mindenki számára kézzelfogható eredményeket nem szabad lebecsülni, mert kétségtelenül jelentős előrelépést biztosítottak* — hangsúlyozta. — Ugyanakkor reálisan kell látni, hogy a kereseti színvonal emelkedése nem tette vonzóvá a vasúti munkát, csupán az elvándorlás ütemét csökkentette valamelyest. Ennek oka abban keresendő, hogy a kereseti színvonalnak ezt az emelkedését a vasutas dolgozók:

— *állandóan csökkenő létszám mellett.*

— *túlfeszített, intenzívebb munkával, túlmunkával;*

— *a heti pihenőnapok és az évi biztosított szabadság kiadása körüli bizonytalanság, illetve annak elmaradása mellett;*

— *továbbra is lényegesen rosszabb munkahelyi körülmények között érték el.*

A népgazdaság más területein foglalkoztatott dolgozókhoz viszonyítva, a vasutasdolgozók által elért kereseti színvonalhoz több tízezer embernél havonta átlagosan 20—22 óra többletmunkaidő tapad. Hangsúlyozottan kell kiemelni azt a fokozott balesetveszélyt, amit ezek a körülmények rejtenek.

A túlzott igénybevételből eredő kereseti lehetőségek a dolgozók egy részénél és egy ideig ösztönzőleg hatnak. *A magas keresetek hajszolása mellett átmenetileg háttérbe szorul a felelősségteljes munkához szükséges pihenőidő iránti igény.* Ez — a baleseti veszélyen túl — károsan érinti az összvasutasság érdekeit is. A túlmunka és a heti pihenőnapon végzett munka díjazására kifizetett jelentős bérösszegek ugyanis a dolgozóknak csak egy csoportját érintik. De ezek az emberek is egy idő múlva elfáradnak, vagy már elfáradtak. Nem véletlen, hogy ilyen munkakörökben évről évre magasabb a betegszázalék. *Az is nagyon intő jel, hogy ma már a rokkantsági nyugdíjba vonulók száma magasabb a nyugdíjkorhatárt elérőkénél.*

eltorzítja és csökkenti a megtett intézkedések jelentőségét.

Arra kell tehát törekednünk, hogy a kormányhatározat által megindított bérpolitikai célkitűzések töretlen megvalósítása és továbbfejlesztése mellett, csökkenjen a dolgozók tényleges foglalkoztatása és közelítse, illetve érje el a törvényes munkaidőt. *Együttesen oda kell hatnunk, hogy a munkaidő-csökkentés 1975. január 1-én a vasút minden területén egyszerre bevezetésre kerüljön.* Jobb vezénylési rendszerrel, munkaidő-beosztással el kell érni, hogy az inproduktív idők csökkenésével a munkaidő-csökkentés ne csak deklaráció, hanem tényleges munkaidő-csökkenés legyen.

Az egy főre jutó átlagkereset meghaladja a 33 ezer forintot

A kormányhatározat 3. pontja előírja: „*Az éjszakai, valamint a túlórában végzett munka díjazása tekintetében — a már rendelkezésre bocsátott keret felhasználásán túl — a vasutas dolgozóknál is fokozatosan el kell érni a népgazdaság más területein érvényesülő gyakorlatnak megfelelő szintet.*"

A kormányhatározat megjelenését követő időszakban a vasutasok helyzetének javítása érdekében több intézkedésre került sor. Így például 1970-ben a kormányintézkedés, valamint a bértömeggazdálkodásra való áttérés révén adódó lehetőség együttesen történő felhasználása eredményeként *március 1-től a forgalmi személyzetnél bevezetésre került a túlórák díjazása és sor került az éjszakai pótlék rendezésére.*

A tájékoztató a továbbiakban a vasutasok bérezésének alakulásával, a forgalommal kapcsolatos egyes munkakörökre alkalmatlanná vált dolgozók helyzetének rendezése érdekében kiadott utasítás végrehajtásával, s egyes munkakörök szakosításával foglalkozott. Arról, hogy az elmúlt években milyen bérintézkedésekre került sor a vasútnál, mindenki előtt ismert. Egy összehasonlítás azonban mégis ide kívánkozik. *Míg 1969-ben a teljes munkaidőben foglalkoztatottaknál 24 209 forint volt az egy főre jutó évi átlagkereset, addig ez ebben az évben várhatóan 33 256 forint lesz.*

Választ adott a tájékoztató arra is, hogy milyen intézkedések történtek a vasút felső-, közép- és alsófokú szakoktatásának továbbfejlesztésére.

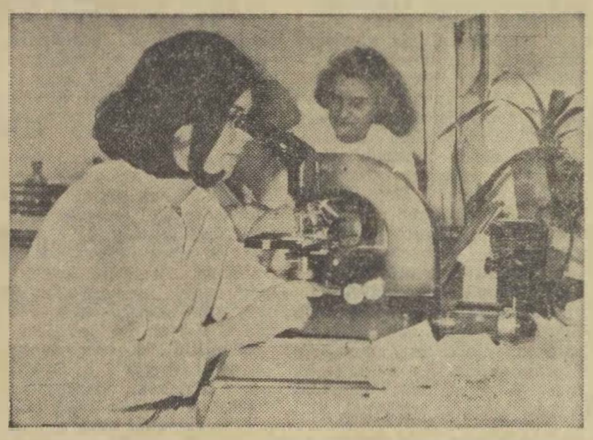
A MÁV Vezérigazgatóságának intézkedési terve ezzel kapcsolatban az alábbiakat foglalja magában:

— az anyagi, erkölcsi munkabecsülés fokozása érdekében az építési és pályafenntartási szakterületeken a pályaépítő és -szerelő munkások munkáját szakmásították. továbbá rendszeresítették a vasútépítő és karbantartó szakmunkásvizsgát;

— szabályozták a társadalmi ösztöndíjak adományozását, az ösztöndíjasokkal való foglalkozást, részükre nyújtható utazási kedvezményt;

— intézkedés történt a hegesztő szakmunkások továbbképzésére és minősítésére;

— egységes adatszolgáltatási rendszert vezettek be a továbbtanuló államvasúti dolgozókról;



Korszerű műszerek a MÁV Kórház laboratóriumában.
(Laczkó Ildikó felvétele)

— összefoglaló szabályozást készítettek az általános iskolai végzettség megszerzésével kapcsolatos intézkedésekről, egyidejűleg szabályozták az általános iskolai oktatásban résztvevőket megillető kedvezményeket;

— rendszeresen meghatározták a vasúti jellegű szakközépiskolai tanulók év végi kötelező szakmai gyakorlatát;

— egyszerűsítették és szabályozták a felsőfokú iskolai végzettséget igénylő munkakörökre előírt vizsgakövetelményeket, meghatározták a szakközépiskolákban szerzett érettségi munkakörökre vonatkozó kényesítő hatályát;

— a MÁV szaktanfolyamokra történő berendelés feltételeit az iskolai végzettség függvényében és a gyakorlati idő csökkentésével párhuzamosan szabályozták;

— rendszeressé tették a „B"- és „C"-kategóriás vezetőképzést.

Folyamatban van a középfokú oktatási intézményeknek a tanácsok hatáskörébe való átadása, valamint az államilag elismert szakmunkásképzés fokozatos bővítése.

A szociális beruházásoknál a szükségletekből kell kiindulni

A kormányhatározat által érintett másik fontos kérdéscsoport, a munkakörülmények és munkahelyi szociális ellátottság színvonalának emelésére vonatkozó megállapításokról a következőket mondotta:

— *Amint az előterjesztésből kitűnik, felhasználásra kerültek azok az összegek, amelyek a munkavédelmi, egészségügyi, a szociális, illetve a lakásépítés vállalati támogatására terveztek.* Ezek az összegek azonban nem bizonyultak elegendőnek arra, hogy a kormányhatározat által kifogásolt állapotok megszűnjenek, illetve hogy ezen a téren lényeges fordulat következzen be. Az időközben bekövetkezett áremelkedések miatt nem realizálódtak a tervezett célkitűzések.

A kormányhatározattal megegyezően *változatlanul azt tartjuk, hogy a munkaerőhelyzet alakulását elsősorban a munkakörülmények, a munkahelyi légkör és a munkahelyi szociális ellátottság színvonala meszemenően befolyásolja.* A jövőben nem elsősorban a munkabér, hanem a szociális és munkakörülmények fogják befolyásolni a munkába lépők elhatározását munkahelyük megválasztásában. Ezért átfogó lépéseket kell tenni a kormányhatározatban foglaltak maradéktalan érvényesítésére.

Az ötödik ötéves tervben a szociálpolitikai intézkedéseknél, a szociális beruházásoknál a szükségletekből kell kiindulni. A legszigorúbban biztosítani kell, hogy a gazdasági célkitűzésekkel egyenrangú feladatnak tekintsék a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, egészségvédelmi feltételeinek állandó javítását, a munkabiztonság növelését, a szociális és kulturális ellátottság színvonalának fokozását. Ezt egyébként a kongresszusi versenyben is megfogalmaztuk.

Az egyéb kérdéseket illetően *Gulyás János* kitért arra, hogy a forgalommal kapcsolatos egyes munkakörök további ellátására egészségügyi okokból alkalmatlanná vált dolgozók bércsökkenésének ellensúlyozásáról a 123263/1970. 1. D. sz. vállalati utasítás intézkedik. Méltányolja a forgalomban eltöltött felelősségteljes éveket és ugyanakkor ösztönzést is ad a magasabb képesítés megszerzésére. A munkaviszony tartama alatt a 80 százalékos keresetkiegészítés olyan arányt biztosít, ami elfogadhatóan szolgálja mind az egyén, mind a társadalom érdekeit, majd így folytatta:

— *Nem érvényesül viszont a kormányhatározatnak az a része, amely előírja, hogy ilyen esetben a nyugdíj megállapításánál is azt a jövedelmet vegyék alapul, amelyet a dolgozó — ha ez számára előnyösebb — eredeti munkakörében elért volna.* Ennek biztosítására megjelent ugyan a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóságának a 200—4/1971. (Tb. k. 3.) sz. utasítása, de megfelelő — a bércsökkenés ellensúlyozásához hasonló — végrehajtási rendelkezés hiányában ez ideig egyetlen esetben sem került sor az alkalmatlanná válás előtti keresetek alapul vételével történő nyugdíj megállapítására. *A Társadalombiztosítási Főigazgatóság 1971. évi utasítása a Hivatalos Lapban a mai napig sem jelent meg.* Haladéktalanul ki kell adni az egységes utasítást.

A kormányhatározat 7. pontja tartalmazza a szakoktatás javításával kapcsolatos előírásokat, a szakemberképzés fontosságát.

A jelentésben felsorolt intézkedéseken túl *nagyon fon-*

(Folytatás a 3. oldalon.)

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN:

A 2031. számú kormányhatározat végrehajtása és a FAVÉD Vállalat tevékenysége

(Folytatás a 2. oldalról.)

tosnak tartjuk a 14—18 éves fiatalok iparitanulószerű kiképzését forgalmi és kereskedelmi munkakörökre. Ez a több éve vajúdó kérdés korántsem megnyugtatóan rendezett. Az ügy — ismerve a létszámhelyzetet — nem tűr halasztást. Az egyes munkakörök betöltéséhez szükséges szakvizsga-követelmények jelenlegi elavult rendszerén késlekedés nélkül változtatni kell.

Több alkalommal szóvá tettük: *a jelenlegi munkaerőhelyzetben nem lehet megkövetelni, hogy a dolgozó kinevezéséhez több olyan szakvizsga letétele legyen előírva, ami a munkakör betöltéséhez nem szükséges.*

A 2031-es kormányhatározat végrehajtásáról szóló miniszteri tájékoztatót a központi vezetőség a vitában elhangzott kiegészítésekkel együtt elfogadta.

Dinamikus fejlődés jellemzi a FAVÉD Vállalatot

A központi vezetőség ezután megvitatta a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat gazdálkodásának és szolgáltatásai színvonaláról, valamint a vállalat dolgozói élet- és munkakörülményeinek alakulásáról készült jelentést. *Végh A. Béla* igazgató rövid bevezetőjében elmondotta, hogy a vállalat elsődleges feladata a népgazdasági, ezen belül a MÁV igényeinek kielégítése, a telítési tevékenység mellett a faipari gyártás dinamikus fejlesztése, műszaki fejlesztéssel, a nehéz fizikai munka gépesítésével, jó munkaszervezéssel a termelés hatékonyságának emelése, a vállalat anyagi alapjának egyidejű bővítésével a dolgozók jövedelmének növelése.

Hogy ezeknek a követelményeknek miként tett eleget a vállalat, azt jól szemléltetik azok az adatok, grafikonok, amelyek az írásos jelentésben találhatók. *A MÁV és a posta igényeit a vállalat évről évre kielégíti, telített és egyéb termékekben egyaránt.* A telítési kapacitás ennek ellenére a negyedik ötéves terv első három évében csak 50 százalékos volt. Elsősorban az okoz a vállalatnak problémát, hogy a telítési igények nem egy időben jelentkeznek a faanyagbeszerzés idejével, hanem lényegesen később.

Ami a faipari gyártást illeti, jóval gyorsabb ütemben fejlődött a tervezettnél. Ezáltal a vállalat maradéktalanul megvalósította középtávú tervének azt a célkitűzését, hogy a kieső telítési tevékenységet faipari gyártással pótolja. Az elmúlt években nagy változások következtek be a faipari gyártás összetételében. A régi, hagyományos termékek — rakodólap, hajópadló — helyett új profilokkal jelentkeztek. *Uj termékeik közül különösen keresettek a falburkolatok, a térelválasztók és előszobafalak, a kerti garnitúrák és radiátorburkolatok, de nagy az érdeklődés a kétféle típusú moduleleмekből álló faházaik iránt is.*

A vállalat a gyártmányszerkezet változásán túlmenően növelte félkészgyártási tevékenységét. *Rönkből parkettát és bútorlécet gyártanak, az utóbbit exportra.* A MÁV részére gyártanak rinfúzalapokat, továbbá vasúti kocsik fenék- és oldalelemeit.

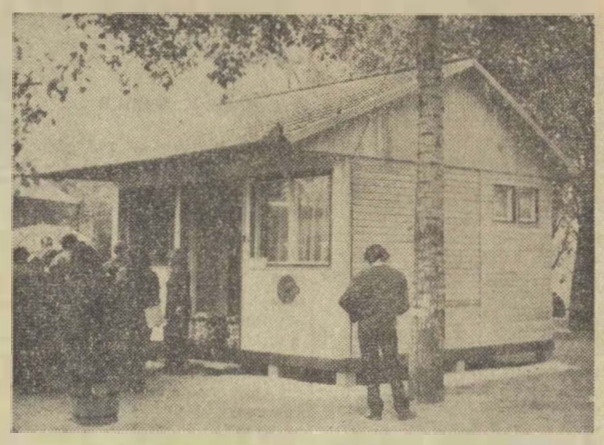
Új faipari termékeikkel nemcsak a belföldi kiállításokon arattak sikert, hanem a *Klagenfurtban* 1972 óta rendszeresen megrendezésre kerülő osztrák faipari vásáron is. A nemzetközi kapcsolatok szélesítése és a vállalat termékeinek megismertetése céljából 1973-ban *Stockholmban* is bemutatták termékeiket, ez év őszán pedig *Nürnbergben* vesznek részt kiállításon.

A vállalat Budapesten a lakossági igények kielégítése érdekében szolgáltató és kiskereskedelmi egységet létesített a *Vasvári Pál utca 8. szám alatt.* Az üzlet forgalma ez évben ugrásszerűen megnövekedett. *Míg a múlt év második felében 1,7, az első félévben 3 millió forintot forgalmazott a kiskereskedelmi egység.*

Az írásos jelentés részletesen foglalkozik azokkal az eredményekkel, amelyeket a vállalat önállóvá válása óta értek el. Az utóbbi négy évben kétszer részesültek *Miniszteri dicséretben*, s ugyancsak kétszer nyerték el a *Kiváló Vállalat* címet. Ezek az elismerések is híven tükrözik a vállalat dinamikus fejlődését, ami nemcsak a termelésben elért eredményekben, hanem a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásában is jól lemérhetők. A gazdasági és mozgalmi vezetők különösen nagy erőfeszítéseket tettek a nehéz fizikai munka megszüntetése érdekében. *1972-ben a Központi Szállítási Tanácstól 10 millió forint támogatást kaptak* rakodógépekre és a gépek működésének előfeltételét biztosító szilárd burkolatú utakra. Ezenkívül saját forrásból is milliókat fordítottak a fizikai munkát helyettesítő gépek vásárlására.

A rakodás gépesítésével a dombóvári, püspökladányi és a tokodi üzemben a munkakörülmények ugrásszerűen megjavultak. Valamennyi üzemben korszerűsítették, átépítették a melegedőket, öltözőket, mellékhelyiségeket. *A püspökladányi üzemben 1972-ben 3,6 millió forint beruházással új, minden igényt kielégítő szociális épületet hoztak létre.*

Hosszan lehetne sorolni azokat a kedvező változásokat, amelyek a vállalat életében a legutóbbi években bekövetkeztek. Különösen a három üzemben mérhető le, hol tartanak ma az egykor kizárólag csak telítéssel foglalkozó munkások.



Az őszi BNV '74-en bemutatott „Panni" B—20 típusú faház *(Laczkó Ildikó felv.)*

A vezetők jól gazdálkodnak a rendelkezésre álló eszközökkel

A vállalat igazgatójának szóbeli kiegészítője után a vitában a vasutas-szakszervezet vezetése nevében ezúttal is *Gulyás János* titkár mondta el véleményét.

— *A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat gazdálkodásáról, szolgáltatásainak színvonaláról, valamint a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásáról szóló jelentés tapasztalataink szerint megfelelően tükrözi a valóságos helyzetet* — kezdte hozzászólását *Gulyás János.* — A jelentés részletesen vázolja azokat az állapotokat, amelyek a termelési eszközök és a munkakörülmények színvonalában az önálló vállalattá alakulás utáni első években fennálltak és azokat az erőfeszítéseket, melyeket a már-már szanálás előtt álló vállalat jelenlegi színvonalának elérése érdekében tettek.

A vállalat megmentéséhez, tartós jövedelmezőségének biztosításához két alapvető igényt kell kielégíteni:

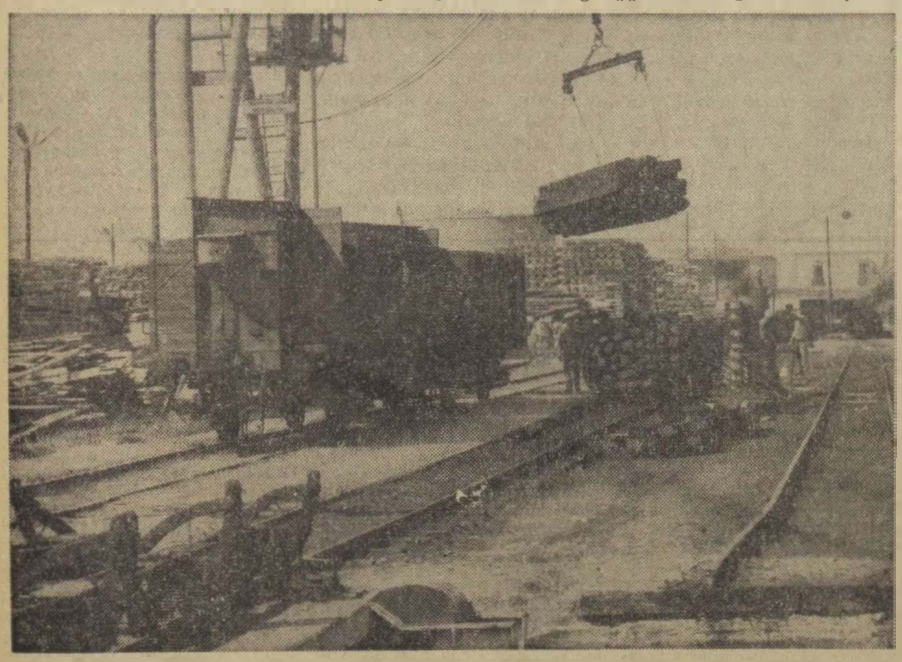
— *a központi forrásból, beruházás útján biztosítani a technikai színvonal emelését, gyorsítani a nehéz fizikai munka gépesítését, és*

— *alkalmassá tenni a vállalat vezetését az új, megnövekedett feladatok ellátására.*

Az eredmények azt mutatják, hogy mindkét feltételnek jórészt eleget tettek. A vállalat a népgazdaságtól anyagi támogatást kapott ahhoz, hogy fordulatot érjenek el a munkaeszközök és munkafeltételek korszerűsítésében. Ugyanakkor *a vezetők is alkalmasnak bizonyultak arra, hogy kivezessék a vállalatot a talpraállóshoz közel álló állapotokból.* Az új körülményeket, illetve lehetőségeket jól ismerték fel és megfelelően gazdálkodtak a rendelkezésükre bocsátott anyagi eszközökkel. Ezt jól példázzák azok az új termékféleségek, melyek gyártásával változtatásokat eszközöltek a vállalat hagyományos profiljában, bővítették a vállalat hazai és külföldi piaci kapcsolatait. A profilváltoztatáson belül említésre méltónak tartjuk, hogy a lakosság közvetlen szükségleteinek kielégítését is szem előtt tartják. Mindezt az mutatja, hogy a vállalat vezetésében jelentős fordulat következett be, melynek eredményeként az egész kollektíva megelégedésére örvendetes változás állt be a vállalat életében.

— A vázolt eredmények nem jelentik, hogy a vállalat jelenlegi helyzete problémamentes, hogy az előttük álló feladatok megoldása terén ma ne lennének gondok, kívánnivalók — folytatta. — A jelentésből is kitűnik, a munkahelyeken pedig kézzelfoghatóan érzékelhető, hogy *a folyamatos ütemű termelés hiánya, a telítési kapacitás időszakonkénti kihasználatlansága, az alapanyag biztosítása, illetve szállítás terén mutatkozó ingadozások károsan befolyásolják mind a vállalat termelési eredményeit, mind a dolgozók kereseti viszonyainak alakulását.*

A vállalatvezetés és a társadalmi szervek erőfeszítéseket tesznek arra, hogy a termelőeszközök kihasználása és a folyamatos alapanyagellátás biztosításával a minimálisra csökkentsék a károsan ható tényezőket. A dolgozók azonban érthető okokból még hatékonyabb intézkedéseket, további javulást várnak a vállalat munkájában.



A daru a vagonba emeli a telített talpfákat. A háttérben a nyers, „konzerválásra" váró talpfák sorakoznak. **(MTI fotó: Bajkor József)**

A szegedi tb napirendjén:

a vontatási szolgálat baleseti helyzete

A vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága legutóbbi ülésén a vontatási szolgálat munkavédelmi tevékenységével foglalkozott. Megállapították, hogy az elmúlt évhez viszonyítva sokat javult a baleseti helyzet. Néhány szolgálati helyen, *Szegeden* és *Békéscsabán* azonban a nagyarányú rekonstrukció miatt a biztonságos és egészséges munka feltételei átmenetileg nem kedvezőek.

Ez év hét hónapjában az igazgatósághoz tartozó vontatási főnökségeken *34 baleset történt, ami 1193 munkából kiesett napot okozott.* 1973. azonos időszakához viszonyítva az idén tizennéggyel kevesebb baleset volt.

A területi bizottság foglalkozott a vontatási szakszolgálat szociális létesítményeinek az állapotával is. *Egyes szolgálati helyeken korszerűtlenek a szociális létesítmények.* Lényeges javulást az V. ötéves terv elejére tervezett rekonstrukció hoz majd. Ezzel egy időben számos munkakörülményt megváltoztató intézkedésre is sor kerül.

A területi bizottság munkavédelmi bizottsága a beszámoló előtt a szakszervezeti bizottságok munkáját is vizsgálta. Elsősorban arra kerestek választ, hogy eredményesen gyakorolják-e jogaikat a biztonságos munka ellenőrzése során, és élnek-e a jogaikkal a baleset-megelőzés érdekében hozott intézkedések előtt. A tapasztalat kedvező volt. A szakszervezeti bizottságok törődnek a dolgozók egészségével, rendszeresen foglalkoznak a balesetek megelőzésével, amelynek fontos része a fegyelem megszilárdítása is.

Sziládi Sándor

Budapesten ülésezett

a Nemzetközi Vasútegészségügyi Szövetség

Az 1948-ban Brüsszelben megalakult *Nemzetközi Vasútegészségügyi Szövetség* (UIMC) célja, olyan tudományos együttműködés, amely előmozdítja a vasutak dolgozóinak egészségügyi ellátását, az utazóközönség egészségvédelmét.

A munka összehangolására 3 évenként kongresszust rendeznek, ennek előkészítő konferenciáját *szeptember 24—26 között, Budapesten tartották.*

A budapesti konferencián 20 európai ország képviselői jöttek össze, rajtuk kívül eljöttek *Japán* és *Zaire* vasútegészségügyi szakemberei is.

A konferencián ülésező tudományos munkacsoportok foglalkoztak a zaj-, a mérgező anyagok és a fáradtság vasúti kihatásaival és az utazóközönség egészségügyi komfortjának kérdéseivel. A tudományos eredményeket egy koordinációs bizottság készítette elő a szövetség soronkövetkező római kongresszusára, melynek munkájában a három választott tagvasút közül a *Magyar Államvasutak* is részt vesz.



A Nemzetközi Vasútegészségügyi Szövetség (UIMC) részvevőinek tanácskozása Budapesten, a vasúti főosztályon.

Gulyás János ezután arról beszélt, hogy a munkakörülményeket jelentősen megváltoztató beruházások hatására ugrásszerűen javultak a dolgozók életkörülményei is.

— Mi sem bizonyítja jobban a megváltozott körülményeket, mint az, hogy 1970-hez viszonyítva a vállalat dolgozóinak bérszínvonala évi átlagban 11,5, jövedelemszínvonala pedig 15,2 százalékkal növekedett — emelte ki. — Ezzel a bér-, illetve jövedelemszínvonal-emelkedéssel népgazdasági szinthez viszonyítva is megfelelő helyet biztosítottak a vállalat dolgozói számára és lényegében pótolták a korábbi évek lemaradását.

A bérpolitikai intézkedéseken túlmenően a beruházások üteméhez igazodóan javult a dolgozók szociális ellátásának színvonala is. *A vállalat vezetőinek és társadalmi szerveinek a dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő tevékenységét tudatos törekvés jellemzi.* A vállalat eredményes működésének biztosítása szempontjából a dolgozókról való fokozott gondoskodást, munkakörülményeik állandó javítását a vezetők éppen olyan elengedhetetlen feltételnek tekintik, mint a gazdálkodás körébe tartozó bármely más kérdést.

Ezt a szemléleti felfogást azért tartjuk indokoltnak kiemelni, mert, sajnos, még nem általánosan jellemző a gazdasági vezetők tevékenységére. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a termeléssel és általában a gazdálkodással kapcsolatos kérdések indokolatlanul elvonják a gazdasági vezetők figyelmét a dolgozókról való gondoskodásról. Emiatt a munka- és szociális körülményekkel való foglalkozás több helyen háttérbe szorul. *A Fatelítő Vállalatnál folytatott gyakorlatot helyesnek és a lehetőségekhez képest kielégítőnek tartjuk.* Reméljük, hogy ezen a téren a jövőben még további eredményeket tudnak felmutatni.

A vállalatvezetés munkájának, a szakszervezet tevékenységének egyik fokmérője az is, hogy a dolgozók foglalkoztatását, a törvényesség betartását illetően itt merült fel a legkevesebb probléma. *A vállalat gazdasági és társadalmi vezetőinek külön érdeme, hogy a töretlen és kiegyensúlyozott fejlődés biztosítása mellett, az útkereséssel járó gondokat, a növekedés nehézségeit túlnyomórészt saját hatáskörükben és lehetőségeik felhasználásával, a külső szervek különösebb foglalkoztatása nélkül oldották meg.*

Eredményeik legfőbb forrása hogy a vezetők élvezik a vállalat dolgozóinak bizalmát és támogatását. Élvezik, mert közvetlen kapcsolatot tudtak kialakítani. Figyelembe veszik a dolgozók véleményét, érvényesül az üzemi demokratizmus. Jó az üzemi légkör, magukénak érzik a vállalat eredményeit és gondjait.

A központi vezetőség a FAVÉD Vállalat tevékenységéről készült jelentést, az igazgató szóbeli kiegészítőjével és a vitában elhangzottakkal együtt elfogadta.

KÖRÜLTEKINTŐ MUNKÁVAL

185 ezer tagkönyv cseréje vár a vasutas alapszervezetekre

Két hónap telt el azóta, hogy szakszervezetünk elnökségének intézkedési terve a tagkönyvcsere végrehajtásával kapcsolatban ismeretessé vált a szakszervezeti aktivisták és bizalmiak előtt. A tagkönyvcsere tervszerű elkészítéséhez, a SZOT által kiadott általános útmutató mellett, a szakmai sajátosságoknak megfelelő, kiegészítő irányelvek kiadására is sor került. *Az operatív bizottságok és adminisztratív munkacsoportok már hetekkel ezelőtt megkezdték munkájukat.* A feladatok végrehajtására az év hátralevő napjai állnak rendelkezésre.

Az előkészítő munka első ütemét tulajdonképpen a szeptemberben végrehajtott tagdíjbesorolások alkalmával kellett elvégezni a bizalmiaknak, és az alapszervezetek operatív bizottságainak. Ez alkalommal a tagdíj-lemaradásokat és korábbi szabálytalan aláfizetéseket kellett felmérni a tagnyilvántartó kartonok és tagkönyvek egyeztetése alapján.

Az előkészítő időszak tennivalói

Az előkészítő szakaszban a tagdíj-lemaradások és a korábbi tagdíjaláfizetések rendezése a legfontosabb feladat. A jelentősebb tagdíjlemaradások eseteit a szakszervezeti bizottság — ha eddig nem tette — haladéktalanul tárgyalja meg és szükség esetén a vezetőség tagjai is folytassanak közvetlen beszélgetést a tagokkal az elmaradás okairól. Célszerű, ha az év végéig teljesítendő tagdíjrendezés ütemét is egyeztetik.

A SZOT határozata a tagkönyvcsere feltételeként írta elő, hogy *új tagkönyvet csak az a tag kaphat, akinek a tagdíjfizetése rendezett.* Ezalatt pedig a besorolás szerinti tagdíjfizetést kell érteni. *A besorolástól eltérő tagdíjfizetés szabályellenes aláfizetésnek minősül.* Az ilyen eseteket rendezettnek csak akkor lehet elfogadni, ha a tagdíj-aláfizetés következtében kiesett rész-tagdíjösszeget megfelelő címletű bélyeggel rendezik. Ha az aláfizetés miatti tagdíjkiesések együttes összege nem egyezik meg valamely tagdíjosztály értékével, akkor felkerekítéssel kell megállapítani a rendezési bélyegcímletet.

Az aláfizetés rendezése céljából vásárolt bélyeget a legutóbbi hónap bélyege mellé csak a bizalmi, vagy gazdasági felelős ragaszthatja be. Ilyenkor a bélyegre — érvénytelenítés céljából — rá kell írni: *„aláfizetés-rendezés"*. E bejegyzést a bizalmi lapon és a tag kartonján ugyancsak fel kell jegyezni.

A tagdíjrendezés sajátos esetei közé tartozik, ha valaki hivatalos, tartós külföldi munkavállalás, kiküldetés vagy tartalékos katonai szolgálat miatt tagdíjfizetési kötelezettségének nem tudott eleget tenni.

A szabálytalan tagdíjfizetést mindenütt rendezni kell

Az említett esetekben, mivel az érintett tagok keresettel rendelkeznek, *semmi esetre sem lehet 3 forintos tagdíjbélyeggel rendezni a tagdíjfizetést,* hiszen ez jogtalan előnyt jelentene a keresetük alapján megfelelő osztályba sorolt tagdíjat fizető többi dolgozóval szemben. *Ilyen esetben a korábban 3 forint címletű bélyeggel történt tagdíjfizetés szabálytalan aláfizetésnek minősül,* és azt a külföldre távozás, illetve katonai bevonulás előtti osztályos tagdíjbesorolásnak megfelelően kell rendezni. Részükre az új tagkönyv átadása természetesen csak visszaérkezés után történik.

Bíróságok által szabadságvesztésre ítélt dolgozók — amennyiben a szakszervezeti bizottság a tagságuk folyamatosságát engedélyezi — a *büntetés letöltése után 3 forintos jogfenntartó bélyeggel rendezhetik tagdíjelmaradásukat,* azokra a hónapokra, amelyek alatt keresettel nem rendelkeztek.

A tagkönyvek és a kartonok egyeztetése közben találkozhatunk olyan esettel is, amikor a tagkönyvben olyan tagdíjbélyeg van beragasztva, amely az alapszervi tagkartonon nyilvántartásban azért nem szerepelt, *mert a bélyeget nem az illetékes bizalmitól, illetve szakszervezeti bizottságtól vették, hanem szabálytalanul, ismeretlen forrásból szerezték be.* Ahol ez előfordult, ott a bizalmielszámolás segítségével és a tag személyes meghallgatása útján ezt feltétlenül tisztázni kell. Amennyiben megállapítást nyer, hogy a vitatott bélyegek ismeretlen forrásból származnak, *a tagdíjfizetést szabálytalannak kell minősíteni, a tagkönyvben így bekerült bélyegeket meg kell semmisíteni és a hiányt pótolni kell.* Egyidejűleg az alapszervezet részéről megfelelő intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a kilépett tagok, elhalt dolgozók, nyugdíjba ment, de tagságukat fenn nem tartó tagok tagkönyvéből kiszedett bélyegek beszerzési lehetőségét felszámoljuk. Az ilyen illegális bélyegszerzési lehetőségek teljes mértékben kizárhatók, ha az alapszervezet, a bizalmiakat minden esetben az előírt bizalmilapon számoltatja el a tagdíjbevételekről, ezek alapján pontosan vezeti a tagkarton-nyilvántartást.

Mikor kell kiállítani az új tagkönyveket?

A tagdíjelmaradás folyamatos rendeztetése mellett kell megkezdeni az új tagkartonok kiállítását is. Előbb a személyi adatváltozások rögzítésére szolgáló adatlap, valamint a régi karton és tagkönyv alapján azokat a tagkartonokat kell kiállítani, akiknél nincs és nem várható tagdíjelmaradás nem várható kilépés, vagy áthelyezés stb.

Mindaddig, amíg a helyes adatokat tartalmazó új tagkarton — melyre a korábbi két évben kapott segély, üdülőjegy dátumait is természetesen át kell vezetni — kiállítva nincs, *nem célszerű az új tagkönyveket kiállítani,* mert ez munkatöbbletet eredményezhet és növelheti a rontott tagkönyvek számát.

A vitatható eseteket utoljára kell hagyni, mert tagdíjelmaradással a negyedik negyedévben is találkozhatunk. A túl korai kiállítással járó tagkönyvrontás veszélyének csökkentése érdekében a szakszervezeti központ, illetve területi bizottságok csak október végén — november elején küldik ki a tagkönyveket az alapszervezetek részére, mivel így is bőséges idő áll majd rendelkezésre az új tagkönyvek kiállításához.

A besorolás és tagkönyvegyeztetés után a szakszervezeti tag részére kötelezően visszaadandó tagkönyveket decemberben kell újból a bizalmiak útján beszedni, amikor már a decemberi bélyegek is bekerülnek a tagkönyvbe. *A régi és új tagkönyveket a januári tagdíjfizetéskor a bizalmiak fogják átadni a szakszervezeti tagok részére* az erre a célra rendszeresített nyomtatványokon történő átvétel elismerése mellett.

Az 1945 előtti szakszervezeti tagok tagkönyvüket a kiadott központi irányelveknek megfelelően az alapszervezet szerint illetékes területi bizottságnál kapják meg.

A nyugdíjasok tagkönyvét is felül kell vizsgálni

A nyugdíjas szakszervezeti tagoktól, minthogy náluk tagdíjbesorolás nincs — s a jogfenntartó bélyeget 3—6 vagy több hónapra előre is megveszik — *a tagkönyveket csak egy esetben szükséges beszedni.* Ezt már most meg lehet kezdeni azoktól a tagoktól, akik a tagdíjfizetést korábban az év végéig rendezték. Az összeszedés után a tagkarton és tagkönyv egyeztetését itt is szükséges elvégezni, nehogy ismeretlen forrásból származó bélyegeket is legalizáljon a nyugdíjas csoport vezetősége, mert ezáltal jogtalan előnyöket biztosítanának a becsületes tagokkal szemben.

Minthogy a nyugdíjasok tagkönyvének felülvizsgálásánál is találkozhatunk a korábbi tényleges szolgálati időre visszanyúló osztályos tagdíjelmaradással, és ezek pótlása nélkül új tagkönyv nem adható ki, a pótlások zökkenőmentes és gyors megoldása érdekében *a nyugdíjas csoportok is vásárolhatnak az OTP-től osztályos tagdíjbélyeget.* Ilyen esetekben azonban az osztályos tagbélyegek árát előre kell beszedni a nyugdíjas tagtól.

A tagnyilvántartás és tagkönyvek egyeztetése adminisztrációs tevékenységnek tűnik, de több annál, ezért az operatív bizottságoktól, a patronálóktól, a helyi szakszervezeti aktivistáktól körültekintő munkát igénvel.

Juhász Tibor

Tudósítóink írják:

A kongresszusi verseny élharcosai a szocialista brigádok

A szerkesztőségbe érkező levelek között hétről hétre nagy számban találkozunk olyanokkal, amelyekben a XI. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyről adnak tájékoztatást, levelezőink, tudósítóink. Most ezekből állítottunk össze egy csokorra valót.

Előtérben a minőségi munka

A Nyíregyházi pályafenntartási főnökség vezetője, *Kisvárdai István,* a sok elfoglaltsággal, nagy felelősséggel járó irányító munka mellett is szentelt időt arra, hogy a kongresszusi munkaversenyben elért eredményekről beszámoljon szerkesztőségünknek.

Főnökségünk dolgozói jó eredményeket értek el a kongresszusi munkaverseny első félévében — írja bevezetőjében. — *A harmincegy szocialista brigád 354 tagja arra törekszik, hogy a munka minősége is javuljon. Ezt bizonyítja többek között a gépi vágánymérés első félévi eredménye is. A hagyományos vágányon egy kilométeren 15, a hézagnélküli vágányokon pedig 1,6 volt a hibapontok száma, ami kiváló eredménynek számít.*

A szocialista brigádok felajánlásainak értéke 814 ezer forint, ebből 120 ezer forint társadalmi munkából származik majd. A pótfelajánlások eddig már 201 ezer forint megtakarítást eredményeztek. A dolgozók munkájának termelékenysége 112 százalék volt.

Alkotmányunk 25. évfordulójára a szocialista brigádok vállalták, hogy Nyíregyháza állomáson egy 120 tonnás vágányhídmérleget augusztus 30 helyett augusztus 18-ra készítik el. A vállalást teljesítették, *a hídmérleget így tizenhárom* nappal korábban adhatták át rendeltetésének. A célkitűzések megvalósításában aktívan vesznek részt a fiatalok is. Ebben az évben négy fiatal technikus versenyez a *Kiváló ifjú technikus,* hat dolgozó pedig a *Szakma ifjú mestere,* illetve a *Kiváló ifjú szakmunkás* címekért.

A Dózsa György brigád példát mutat

Szentes állomás *Dózsa György* szocialista brigádja is lelkesen dolgozik a munkaverseny sikeréért — írja *Barkó Pál.* — A brigád a VIII. pártkongresszus ülésszaka idején alakult és *több mint egy évtizede aktív kezdeményezői a versenynek.* Az egykori ifjúsági brigád tagjai azóta nemegyszer bizonyították, hogy a szocialista brigádmozgalom nagy erőt képvisel.

A Dózsa brigád ebben az évben is jó eredményekkel járult hozzá Szentes állomás munkájához. *Első féléves teljesítményük alapján az első helyen állnak a túrok közötti versenyben.* Nem lebecsülendő az sem, hogy ebben az évben még nem történt baleset náluk. Jól szerepeltek a szocialista brigádok kulturális vetélkedőjén is: *az igazgatósági döntőn a legjobb forgalmi brigádok között a negyedik helyet szerezték meg.* Ők azonban nemcsak a szakmai-politikai és kulturális munkában mutatnak jó példát, hanem a közélet más területén is. A közelmúltban például a brigád tizenöt tagja Szentesen, a Rákóczi úti óvodában végzett jelentős társadalmi munkát. Az udvaron hulladékanyagokból babaházat építettek, ezen kívül ülőpadokat, gyermekszékeket, asztalokat is készítettek a kisvasinyek számára.

Fellendült az újítási verseny

Szűcs Ferenc tudósítónk Kisterenyéről, a vontatási főnökség kongresszusi versenyéről küldött beszámolót:

A kisterenyei vontatási főnökség 17 szocialista brigádja már az első félévben túlteljesítette a pártkongresszus tiszteletére tett vállalások időarányos részét. Az újítási verseny is fellendült. A dolgozók hat újítási javaslatot nyújtottak be és ugyanennyi vár elfogadásra.

Az ifjúsági versenymozgalom keretén belül 34 fiatal pályázik a *Szakma ifjú mestere* és a *Kiváló ifjú munkás* címre. A különböző szellemi vetélkedőkön is jól szerepeltek. A fiatalok ezért 21 ezer forint jutalmat kaptak.

A gondok közül elsősorban a körfűtőház bejárati kapuit kell említeni, amelyek már nem zárhatók és a hideg nehezíti a mozdonylakatosok munkáját. Az igazgatóság 360 ezer forintot adott erre a célra, de sajnos, kivitelezőt eddig még nem találtak. Pedig igyekezni kell, mert közeleg a tél és a műhelyben dolgozók egészségét nem szabad kockáztatni.

A vállalások értéke: 300 ezer forint

A *MÁV Debreceni Építési Főnökségen* szocialista brigádvezetői értekezlet keretében értékelték a főnökség munkáját, és meghatározták azokat a feladatokat, amelyek a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny sikeres végrehajtása érdekében szükségesek — tudósítja szerkesztőségünket *Halmos Sándor.*

A termelési terv teljesítését és a termelékenységi mutató jelentős túlteljesítését az tette lehetővé, hogy a főnökség területén korszerű vasútépítő gépekkel dolgoznak. *A kimagasló eredményekben benne van valamennyi dolgozó és szocialista brigád fáradtságot nem ismerő munkája,* akik nem egy esetben vállalták és vállalják a többlet feladatok végrehajtását. Vágányzáras munkánál munkaintenzitásuk fokozásával járulnak hozzá a vasútforgalom lebonyolításához.

A főnökség dolgozói és szocialista brigádjai egyöntetűen csatlakoztak a kibontakozott kongresszusi és felszabadulási versenymozgalomhoz. *Vállalásaik értéke közel 300 ezer forint.* Először a II. építésvezetőség cselekedett. Kommunista szombat keretében *138-an 1104 társadalmi munkaóra alatt 187 728 Ft termelési értéket hoztak létre.* A gépállomás dolgozói — 20 brigád 215 fővel — 1700 társadalmi munkaórát ajánlott fel, melynek forint kihatása 58 000 Ft. A felajánlás 80 százalékát már teljesítették. Ezen kívül az I. kerületi tanács felkérésére parkosítási munkálatokban is aktívan vették ki részüket.

A főnökség öt ifjúsági brigádjának munkája is példamutató. A fiatalok közül ez évben 16-an a *Szakma ifjú mestere,* 18-an a *Kiváló ifjú szakmunkás,* 4-en *Kiváló ifjú munkás* elismerésben részesültek. 13 fiatal pedig a Kiváló ifjú mérnök, közgazdász, technikus címért indított versenybe nevezett.

Kommunista szombat

A mátészalkai vasúti csomópont szervezésében szeptember 28-án a XI. pártkongresszus tiszteletére *Záhony állomás átrakóján kommunista szombatot tartottunk,* melyen huszonhat szocialista brigád 226 fővel vett részt — olvastuk *Erdei László* szb-titkár levelében.

Harminchárom széles kocsi rakományát raktuk át százöt normál vagonba. A végzett munka értéke 17 142 forint. Ezt az összeget az *„Egy üzem egy iskola"* mozgalom keretében a mátészalkai 5. sz. óvoda felszerelésére fordítottuk.

A szegedi területi bizottság felkészült a tagkönyvcserére

A tagkönyvcsere — mivel úgyszólván mindenkit érint — nemcsak egyszerű adminisztrációs munka, hanem fontos politikai és szervezési feladat is, amely egyben további jelentős lépést hoz a mozgalmi életben. A feladat minél eredményesebb végrehajtása érdekében — *a szegedi területi bizottság már augusztus 9-én tanácskozásra hívta meg az szb-titkárokat, gazdasági felelősöket és az önálló nyugdíjas alapszervezetek vezetőit.* Ezen a tanácskozáson a TB munkatársai tájékoztatást adtak a tagkönyvcserével kapcsolatos tudnivalókról, a gyakorlati végrehajtás módjáról. Ennek köszönhető, hogy a szakszervezeti bizottságoknál azóta serény munka folyik, megkezdődött a tagsági könyvek felülvizsgálata. E munkát a szakszervezeti bizottság tagjaiból alakult operatív bizottságok végzik.

A szegedi területi bizottság területén *60 operatív bizottság alakult.* Munkájuk nagyságát jól érzékelteti az a tény, hogy közel 19 ezer szervezett dolgozónak kell a tagkönyvét felülvizsgálni, egyeztetni a tagnyilvántartással, s az időközben beállott változásokat előjegyezni.

A felülvizsgálat során fokozottabb gondot fordítanak arra, hogy a tagdíjfizetés rendben legyen. *A felmérések alapján 515 tagnak van kisebb-nagyobb tagdíjhátraléka,* melynek rendezése igen fontos feladat, hiszen új tagkönyvet csak az kaphat, akinek tagdíjhátraléka nincs.

Az előkészítő munka során az operatív bizottságok *felkeresik azokat is, akik nem tagjai a szakszervezetnek.* Igaz, számuk csekély, mindössze 1,5 százalék, de egyéni beszélgetéssel, meggyőző politikai munkával minél többet szeretnének a szakszervezet tagjai közé bevonni.

A tagkönyvcsere zökkenőmentes lebonyolításához *a TB munkatársai és tagjai is nagy segítséget adnak.* Az operatív bizottságokat egymás közt felosztották, azok munkáját — ha kell a helyszínen is — tanácsokkal, útmutatásokkal segítik. A szeptember, októberi havi taggyűlések megtartásához kiadott irányelveknél pedig napirendi pontként javasolták felvenni a tagkönyvcserével kapcsolatos tájékoztatást.

Az eddig eltelt rövid idő eredményei is igazolják, hogy a szegedi területi bizottságnál felkészültek a tagkönyvcserére.

(gellért)

ALKALMI RAKODÓMUNKÁSOK

Száztizenhárom széles kocsit raktak ki

Az üzemi pártbizottság felhívására a debreceni csomópont 10 szolgálati főnökségéről *szeptember 14-én 851 vasutas utazott Záhony állomásra,* azzal a céllal, hogy a napot vagonátrakással töltik.

A végzett munkáért járó bért az *„Egy nap Debrecenért"* mozgalom javára ajánlották fel, amelyet Debrecen város sportkombinátjának építésére és egy ifjúsági park létesítésére fordítanak.

A Záhony állomáson végzett munka eredményes volt. *A debreceniek 113 széles nyomtávú kocsiban szállított árut raktak át. 205 normál kocsiba.* Az átrakott súly közel 4000 tonna volt, ami csaknem 3 tehervonat szerelvényének felel meg. A munkában résztvevők között több mint 10 olyan brigád volt, akiknél az átrakási érték, illetve a munkabér összege az 1000 forintot meghaladta. De olyan brigádok is voltak, akik 60 tonnánál több árut raktak át. Közülük *Szentmiklósi Sándor, Szabó József* és *Szatmári Géza* brigádját kell kiemelni. *Antal Csaba, Dombi Lajos, Lakatos Dezső* brigádja pedig a foszfát átrakásában jeleskedett.

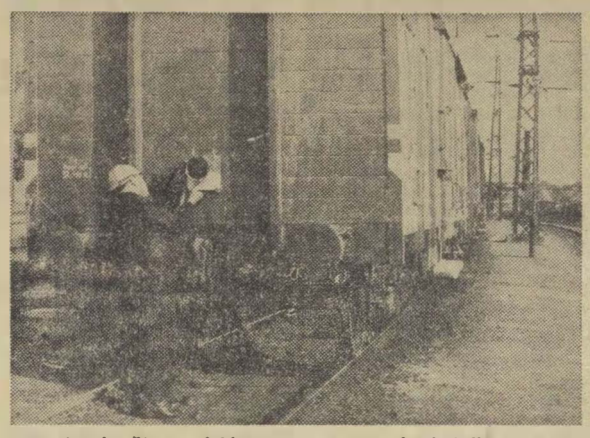
Ezen a szombaton 110 brigád dolgozott Záhonyban, ebből 19 női brigád, és 3 nyugdíjas brigád volt, akik szintén jó eredményt értek el. A munka befejezése után a pártbizottság titkára és a gazdasági vezetők köszönetüket fejezték ki a végzett munkáért.

A TÉRFELVIGYÁZÓ VÁLTÓT ÁLLÍT

A ferencvárosiak állják a „sarat"

A harmadik negyedévben 407 ezer elegytonnával több árut szállítottak mint a bázis időszakban

Sűrű egymásutánban érkeznek, indulnak a tehervonati szerelvények *Budapest—Ferencváros Nyugati* rendezőjében, ahová *Agoston Gábor*, az szb termelési felelőse kalauzolt el bennünket. A fogadó vágányok bejáratánál, a III-as őrhelyen éppen csak bemutatta *Kun II István* térfelvigyázót, a „C" túr aranykoszorús jelvénnyel kitüntetett szocialista brigádjának vezetőjét, az már szaladt is tovább.



Helyére került a zárlámpa is. Most már indulhat a szerelvény.

(Laczkó Ildikó felv.)

Sok a géprevárás

— *Azonnal jövök!* — kiáltotta. s visszaintett a kezében tartott vörös jelzőszálóval. — *Csak beállítom a vágányutat az 1072. számú vonat részére.*

Vártattak a váltók, azután újabb iramodás, szinte futólépésben. Egy kapcsolás az őrhelyen levő félautomata jelzőberendezésen, s amikor már az M 62 126-os gép eldübörgött mellettünk hosszú „K"-szerelvényét vontatva Tatabánya felé, néhány szót válthattunk a szocialista brigádvezetővel.

— *Nagyon kevesen vagyunk, ezért végzek most váltóőri munkát. Reggel óta ez már a harmadik beosztásom* — mondta Kun II István. — Huszonegyen dolgozunk ebben a vonatforgalmat lebonyolító brigádban. Igyekszünk mindenben segíteni egymást, hogy balesetmentesen végezhessük a munkánkat, amely az utóbbi hónapokban különösen megnövekedett.

— Talán nem is volna olyan nagyon nehéz ez a munka — jegyezte meg mellettünk Ágoston Gábor —, ha nem volna annyi géprevárás...

— Ez igaz — bólintott rá a brigádvezető —, hiszen mi hiába sietünk a szerelvények összeállításával. A munka kész, azután a „nyakunkon" marad... *Sajnos nem ritka a 10—17 órás géprevárás sem. Az itt ácsorgó kész vonatok pedig csak elveszik a helyet az újabb, már összeállított, vagy éppen bejáratra váró szerelvényektől.* Látja azt a V43-as gépet itt szemben? — kérdezte, s igenlő fejbiccentésünkre már folytatta is: — *Órák óta itt van, de nem érünk vele semmit, mert lejárt a mozdonyvezető szolgálata.* Csak akkor küldhetünk vele vonatot, ha megjön a váltás.

— Adódtak itt már nehezebb helyzetek is a közelmúltban — mondta Ágoston Gábor. — Magam is láttam, amikor az egyik gépet győri személyzete itt a mellettünk levő vonatfogadó „B" vágányon állította le, mert letelt a szolgálatuk. *Megértjük, biztosan fáradt volt a mozdonyvezető, de mégsem vasutashoz méltó cselekedet, ha ilyen helyen lehúzza az áramszedőt.* Még csak 15—20 percet kellett volna várnia, hogy fogadja a rendező. Nem ezt tette, s ezzel sok mozdonyvezető társát hozta nehéz helyzetbe, akik Kelenföldön, meg Budaörsön vártak engedélyre, mert amíg itt állt, nem fogadhattunk újabb vonatokat.

Harc a másodpercekért

Vasúthálózatunk szíveként lüktet Ferencváros. Az egész hálózatra nézve meghatározó, ahogy itt dolgoznak, helytállnak a vasutasok a 600 hold kiterjedésű állomás száznál több vágányának „rengetegében".

Most, az őszi forgalom idején különösen kemény munka folyik a gurítókon — szinte a másodpercekért.

A Nyugati gurító irányító tornyában a „C" túr elegyfeldolgozó szocialista brigádjának három tagjával találkoztunk. A széles ablakon át figyelték a dombról legördülő kocsikat. *Lukács István* és *Kollár József* két-két vágányféket kezelt, *Széplaki József* pedig az integra dominó berendezés asztala mellől az irányvágányokhoz vezető váltókat állítgatta.

— *Lemegy itt ma előttünk 28—29 szerelvény, mire végetér a szolgálatunk* — mondotta Széplaki József. — Nincs megállás reggel 7 óra óta. Csupán 5—10 percet pihenhetünk egy-egy „fogás" között, amíg a mozdony felér a dombra az újabb gurításra váró szerelvénnyel. *Nem panaszként mondom, mert számomra ez már természetes, de ma is háromszor nekifogtam az ebédemnek, mire befejezhettem.*

Most azért is nehéz az asztalkezelő dolga, mert a kocsik vezérlését közvetlen irányítással kell végeznie. A programberendezést javításra vitték.

— Igazán nem panaszkodhatunk, amíg olyan szép napos időt kapunk, mint a mai — jegyezte meg *Lukács István*. — A múlt héten bezzeg alaposan „megizzasztott" bennünket a sok eső és már az őszi köd is megjelent az ablakunk előtt.

Ködlámpák a gurítóban

— *Pedig a köd a gurító réme...* — szólt *Kollár József*. — *A fehér gomolyagban csak mint sötét árnyak suhannak el olyankor előttünk a kocsik. Nagyon nehéz a vágányfékek kezelése, de még nehezebb a saruzás. Javaslatunkra most ködlámpákat szereltetett fel az állomásfőnökség a gurítópálya megvilágítására. Eddig úgy tapasztaltuk, hogy segítenek a ködlámpák, bevált ez a fejlesztés.*

Deák Etelka vezeti az elegyfeldolgozó brigádot. Tíz éve dolgozik a pályaudvaron, mozgékony, s talán nem túlzás, ha azt mondjuk, hogy univerzális ember. *Vele együtt többen is vannak ebben a 17 tagú brigádban, akik soha nem a beosztást nézik, hanem a munkát végzik lelkesen, becsülettel.* S Deák Etelka arról „álmodik", hogy egyszer végre stabil brigádja lesz.

— Az itt dolgozók gyakori cserélődése miatt már kétszer kellett újjászervezni a brigádunkat — mondta. — Ezért van az, hogy bár összességében igen eredményesen dolgozunk, még alig „jegyeznek" bennünket az állomáson... A legnagyobb bajt, hogy kevesen vagyunk. *Én már nem is emlékszem, mikor volt szabadnapom és az időn még szabadságon sem voltam.* Persze, azért jól jön a több kereset és szeretek itt dolgozni, mert ez igazán nem unalmas.

— A munka mellett mit végzett eddig az idén a brigádja? — kérdeztük.

— Sajnos, még nem túl sokat, de azért már volt mit feljegyezni a naplónkba — felelte. — Jártunk a Közlekedési Múzeumban. Segítettünk egyik brigádtagunk, *Antal Lajos* családi házának építésében. Forgalmi épületünk előtt szép virágoskertet létesítettünk. *Vettünk vasutasbérleteket, így mi is eljutunk a József Attila és az Erkel Színház előadásaira,* Sajnos, kevés a szabad időnk, így többre még nem futotta...

A törzsgárdára lehet számítani

A létszámhiány, s a növekvő forgalom újabb és újabb próbára teszi a ferencvárosi kollektívát, s különösen az állomás derékhadát: *a törzsgárdát.* Ha nehezen is, de megbirkóznak a feladatokkal. Erről tanúskodik, hogy például *a harmadik negyedévben 8000 kocsival és 407 ezer elegytonnával szállítottak el többet, mint a múlt év azonos időszakában.* Kiemelkedő eredményként értékelhető, hogy a TEEM vonatoknál vállalt 93 százalékos menetrendszerűséget 94,95 százalékra teljesítették és állomási hibából nem adódott késés ezeknél a vonatoknál.

— *Havonta átlagosan 130—140 „vendégmunkás", vagyis olyan vasutas dolgozik nálunk, akit más igazgatóságról, állomásról vezényelnek hozzánk.. Nagyon sokat köszönhetünk nekik, bár létszámunk még velük sem teljes.* Többségük már olyan jól dolgozik, hogy bízvást számítható állomásunk törzsgárdájához — mondotta *Berendi Tibor* főfelügyelő, állomásfőnök. — Állomásunk vezetése a munkaszervezés javításával segíti elsősorban a szocialista brigádok kongresszusi versenyfelajánlásainak teljesítését. *S azt hiszem, arra különösen büszkék lehetünk, hogy a szervezési intézkedések kezdeményezése nagyon gyakran sarusoktól, kocsirendezőktől, termesterektől indul ki.*

Lőrincz János

KISKUNHALAS ÁLLOMÁSON

Kevés a vágány, sok a vonat

Az őszi hónapokban sok múlik a forgalmi szolgálattevők rátermettségén

Kiskunhalason az állomásfőnöki iroda reggel kilenckor mindig zsúfolt. A kis dohányzóasztal mellett a társadalmi és gazdasági vezetők foglalnak helyet, hogy beszámoljanak az elmúlt nap eseményeiről és megbeszéljék a legfontosabb teendőket. Az „eligazítás", ahogy ők nevezik, most ősszel különösen fontos, mert a kocsi-kihasználásnak és az áruk gyors továbbításának megnőtt a jelentősége.

Szállítási ankét

Egyik szeptemberi napon, amikor Halason jártunk — a főnök távollétében — *Iványi Károly* állomásfőnök-helyettes tartott eligazítást. A vezénylőtiszt és a kereskedelmi főnökhelyettes jelentései után az állomás feladatait, gondjait a következőképpen foglalta összesze:

— *Az őszi csúcsforgalom minden évben nehéz helyzet elé állít bennünket. S mivel az elmúlt hónapban három kitérőcsere is volt, a vágányzárak nehezítették a tranzitforgalmat.* A forgalmi szolgálattevők rátermettségén, ügyességén múlott, hogy mennyire gazdaságosan használták ki vágányaikat. Ez pedig nagyon fontos, hiszen munkánk 80 százalékát az átmenő forgalom jelenti.

— Az állomás eredményes munkáját a rakodás is befolyásolja. Mi erről a tapasztalat?

— *A vállalatok naponta csak 14—15 vagont kérnek. Sajnos, sok gondot okoz, hogy az érkező kocsikat a címzettek nem a rakodási időn belül ürítik ki.* Különösen éjszaka és a munkaszüneti napokon van ez így. Mi látjuk el üres kocsikkal *Baja, Kelebia, Kiskunmajsa* állomást is, ezért nagyon fontos a vállalatokkal való együttműködés javítása. Ennek érdekében szeptember 10-én — a város vállalatainak képviselőivel közösen — szállítási ankétot tartottunk.

A résztvevők a szombati és a vasárnapi rakodások megszervezéséről tanácskoztak. Elmondották többek között, hogy *az állomáson hamarosan átadják az új térvilágító berendezést, amelynek segítségével éjszaka is balesetmentesen lehet rakodni.* A vállalatok és az állomás képviselői több értékes javaslatot tettek. Szó volt a daru jobb kihasználásáról, a kocsik pontos beállításának a jelentőségéről és az akadozó hűtőkocsi-ellátásról is, ami sok esetben késlelteti az exportot.

Túlteljesítik a vállalásokat

Az állomás terveinek félévi eredményeiről *Gendur Pálné* üzemgazdász tájékoztatott. Elmondotta, hogy a berakandó árutonnatervet 102,12 százalékra, a tehervonat-közlekedési tervet pedig 62,3 százalékra teljesítették. *Az utóbbinál a lemaradást a vonatkésés és a sok gépre várás okozta.* Kedvezően alakult viszont a kocsitartózkodási idő, a 97,6 százalékos célkitűzést 100,5 százalékra teljesítették.

— Az éves tervek teljesítéséért sokat tesz az állomás 22 szocialista brigádja — mondotta *Gajda György*, a szakszervezeti bizottság titkára. — Jól példázzák ezt a kongresszus tiszteletére tett felajánlások. A vonatkísérők *Petőfi* szocialista brigádja például vállalta a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetésének 98 százalékos teljesítését, az utasok pontos tájékoztatását, továbbá két újítási javaslatot, amiből egyet már fel is terjesztettek elbírálásra. Programjukban szerepel még a jugoszláv vasutasokkal történő együttműködés kiszélesítése, a baráti kapcsolatok ápolása. A forgalmi szolgálat kétszeres aranykoszorús *Petőfi* brigádja a vonatközlekedtetési terv egyszázalékos túlteljesítését ajánlotta fel. A vonatkísérők *Gagarin* szocialista brigádja pedig a szabadkai vasutasokkal való jobb együttműködést határozta el.

Ésszerűbb munkaszervezéssel

A 22 szocialista brigád 270 dolgozója ezer óra társadalmi munkát is vállalt a város *Felszabadulási emlékparkjának* építésénél. Ebből augusztusban már 600 órát teljesítettek.

Az állomás kongresszusi felajánlásai közül érdemes megemlíteni még azt is, hogy *az augusztusi értékelésig 5169 tonna árut raktak be, ami 1973 hasonló időszakához viszonyítva 101,3 százalékos teljesítményt jelent.* Sajnos, Kiskunhalason is növeli a gondokat a munkaerőhiány, amit ésszerűbb munkaszervezéssel, a kongresszusi felajánlások megvalósításával igyekeznek ellensúlyozni. Jó garancia erre a szocialista brigádok állandó kezdeményezése és a társszolgálati ágak között kialakult segítő együttműködés.

Kaszala Sándor

Fizikai munkán a Zrínyi-brigád

Egy verőfényes szeptemberi napon asszonykezek szorgoskodtak *Rákosliget megállóhelyen.* A peron és a kerítés közötti sávon magasra nőtt, sűrű gazzal birkóztak. Már távolról felűnt, hogy nem pályamunkához szokott kezek forgatják a kapát.

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség műszaki és adminisztratív dolgozókból álló *Zrínyi Ilona* női szocialista brigádjának tagjai serénykedtek a megállóban. *Zsikó Istvánné* felépítményi vonalkezelőtől, a brigád vezetőjétől csakhamar megtudjuk: *miért cserélték fel az íróasztalt fizikai munkával ezen a napon?*

A XVII. kerületi tanács levélben kereste meg a főnökséget a megálló peronjainak elhanyagoltsága miatt. A levél nyomán a főnökség vezetője utasítást adott a rendbehozásra. Igen ám, de nem volt kivel, mert még a legszükségesebb pályamunkák elvégzéséhez sincs elegendő ember. A Zrínyi brigád, amely ebben az összetételben 1972 óta dolgozik együtt, *ekkor határozta el, hogy társadalmi munkában egy teljes napot dolgoznak a megállóhelyen.*

Hogyan lehet a hivatali munkaidő alatt, társadalmi munkát végezni? — kérdezhetné valaki.

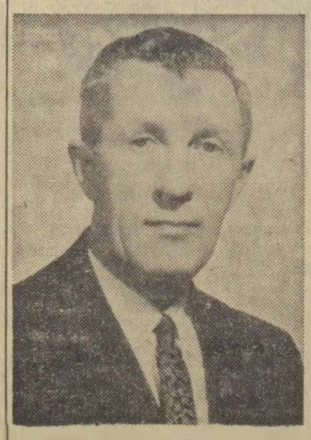
Úgy, hogy a napközben el nem végzett hivatali munkát, a munkanapló felülvizsgálatát, az átszegelési terv elkészítését az állagstatisztika elvégzését *esténként, otthon pótolják.* Valamennyien olyan munkakörben dolgoznak, amelyben megvan erre a lehetőség. *Zsikó Istvánné* mint felépítményi vonalkezelő 3 pályamesteri szakaszt kezel, *Szalánci Gabriella* szakmérnök, *dr. Kovács Istvánné* állagstatisztikus, *Fodor Györgyné* műszaki előadó, *Barek Istvánné* alépítményi vonalkezelő, *Nagy Józsefné* műszaki rajzoló, Fótos Mariann adminisztrátor.

A Zrínyi brigádnak nem ez volt az első olyan vállalása, amivel a főnökség létszámhiányból adódó gondjain igyekeztek enyhíteni. Zsikóné gyakran részt vesz Fkg-szabályozásnál és éjszakai vágányzáraknál. A brigád tagjai is többször vállalkoztak már soron kívüli munkára, őrhelyek tisztítására. *Nemcsak a szakvonali munkában állnak helyt és vállalnak többletfeladatot, kiveszik részüket a társadalmi munkából is.* A brigádvezető a főnökség szakszervezeti bizottsága számvizsgáló bizottságának elnöke, Kovács szakszervezeti bizalmi, pártvezetőségi tag, Fodorné szakszervezeti politikai oktatást vezet.

A *Rákosliget megállóhelyen* vállalt fizikai munkán a nehéz, sarabolószerszámok feltörték az irodai munkához szokott női tenyereket, de az asszonyok nem adták fel, amit vállaltak, ezúttal is teljesítették.

Z. S.

Fél évszázad „egyenruhában"



Varga József

Ötvenéves találkozón vett részt szeptember 13-án a székesfehérvári járműjavítóban az a hat nyugdíjas vasutas, akik 1924. szeptember 13-án kerültek tanoncként a vasúti műhelybe. *Valamennyien 46 évi szolgálat után vonultak nyugalomba a forgalmi szolgálattól. Közülük hárman mint nyugdíjasok ma is a vasútnál dolgoznak.* A járműjavító gazdasági és mozgalmi vezetői a kedves vendégeknek kijáró szeretettel fogadták, majd az üzemlátogatás után megvendégelték őket.

★

Varga József egyike annak a hat vasutasnak, aki ötven esztendőt szolgált a MÁV-nál. Az ő gyermekkori álma is, mint annyi más kisfiúnak akkoriban, a mozdonyvezetés volt. Tizennégy évesen lett géplakatostanonc, szomorú áron. Édesapja meghalt az I. világháborúban és mint hadiárvát felvették. Amikor felszabadult, *Nagykanizsára* került, onnan *Zalakomárra* — akkor *Komárváros* volt — kezdő forgalmistának. Később szolgált *Balatonfenyvesen*, majd *Dinnyés* állomáson. 1940-ben állomásvezetői vizsgát tett, így lett harmincéves fejjel *Bácson* állomásvezető. Ezután *Polgárdi* következett, majd *Várpalota*, ahonnan 13 esztendő után *Fehérvárra* helyezték, betegsége miatt belső ellenőrnek, balesetvizsgálónak. Innen ment nyugdíjba, de nem tudott pihenni. Visszament Székesfehérvár állomásra és jelenleg is ott dolgozik.

— *Egyszer azt mondtam, ha újra kezdeném, ugyanezt tenném, vasutas lennék. Nagyon szép hivatás ez. Ma sem értem, hogy a vasúttól miért idegenkednek az emberek. Sokan azt mondják, hogy nincs vasárnap, húsvét és karácsony. Ez így igaz. Én mégis maradtam fél évszázadon át. Aki egyszer megszereti a sínek világát, nem tud megválni a vasúttól.* Igaz, az álmom, hogy mozdonyvezető leszek, nem valósult meg. Nem vezettem mozdonyt, mindig irodában dolgoztam. Embereket neveltem, kollektívák munkáját irányítottam. A várpalotai állomásfőnöki évekre úgy emlékszem, mint életem fénykorára. Akkoriban Palotát a fiatalok állomásának nevezték. A kétszázötven dolgozó közül kétszáz ifjú volt — így vallott önmagáról, s a vasúti hivatásról — majd így folytatta:

— *Nekem a vasút ma is az életem. Belebetegednék, ha nem csinálhatnám.* Amióta nyugdíjas vagyok, nagyon sok kirándulást szerveztem. Jártunk külföldön, hazai tájakon. A fővárosban fordulunk meg a leggyakrabban. A Parlamentbe nemsokára újból elmegyünk néhányan. Eddig, közel négyezer vasutast és hozzátartozóját vittem fel Budapestre.

Varga József ma is rendszeresen bejár az állomásra. Teszi a dolgát, mikor mit kell, de tudja, hogy aki felett eljár az idő, annak egyszer át kell adnia helyét a fiataloknak. Ez az élet rendje. Azt állítja: *fiatalabb fejjel könnyebb a kor követelményeit követni, azoknak eleget tenni.* Szerinte a vasút forradalmi átalakulásának jó szolgálói, irányítói lesznek a most belépő, vagy már egyenruhában dolgozó fiatalok.

★

Varga József négy esztendőt töltött pályája kezdetén a székesfehérvári járműjavítóban. Szeptember 13-án társaival, *Gulrich Béla. Kopácsy Ferenc, Lapos István, Nagy János, Tóth Béla* nyugdíjasokkal együtt emlékplakettet kapott. De talán nem is ennek örül annyira. Az a nagyszerű érzés, hogy ötven esztendő távlatából sem feledkeztek meg az egykori mozdonyvezető-tanoncról, aki azóta is hűséges maradt a vasúthoz.

Kovalcsik Katalin

Munkaerőgondok a szegedi igazgatóság forgalmi végrehajtó szolgálatánál (II.)

A vasút ma már egyáltalán nem vonzó a fiatalok körében. Nemcsak azok idegenkednek, akik a vasutasok életét nem ismerik, hanem a legfőbb utánpótlásunkat képező szakközépiskolákból és felsőfokú intézeteinkből is egyre kevesebben lépnek a MÁV kötelékébe. Pedig a szaktantárgyakat többségükben vasutas dolgozók tanítják az iskolában.

E sorok írójának több ízben — mint érettségi elnöknek — volt alkalma a középfokú vasutas technikusok körében meggyőződni arról, hogy az itt érettségizettek többségét a bonyolult és kötelező szabályozások, utasítások sokasága, az abban való teljes jártasság megszerzése, a nagy felelősség, az állandó tanulás és vizsgáztatás kényszerűsége inkább elriasztja, mint megszeretteti a diákokkal a vasúti szolgálatot. Érdekes módon közülük a vasúton maradó 10—15 fiatal is arra törekszik, hogy orvosilag lecsoportosíttassa magát és ne a forgalmi, hanem a kereskedelmi szakszolgálathoz kerüljön.

Az első akadályok a felvételnél jelentkeznek

Elképzelhető, milyen riasztó képet kapnak azok az új felvételre jelentkező fiatal dolgozók a vasútról, akik csak akkor ismerkednek meg a lehetőségekkel, amikor felvételre jelentkeznek. *Közlik velük a kereseti lehetőségeket, de mindjárt azt is, hogy a felvétel érdekében milyen akadályokat kell leküzdenie.* Többek között ilyennek tekinthető az orvosi vizsgálat is.

Mostanában rendkívüli testi felépítettségű munkaerőnek kell lennie, aki az első akadályon átesik. A számok legalábbis ezt mutatják. *1973-ban kocsirendezőként felvételre jelentkezett 305 újfelvételes közül 92 —, több mint 30 százalék — orvosilag nem felelt meg.* Általában hasonlóak az arányok a vonatkísérőnek és váltókezelőnek jelentkező újfelvételesek körében is.

Ha ezen az akadályon átmennek a gyorsított felkészítés, a forgalmi utasítások alapos megtanulását jelenti az újfelvételes számára. A nyolc általánost végzetteknek a tanulás gyakorlatából kiesve ez nem egyszerű feladat. Többségükben olyan ijedelem támad, hogy mindjárt kilépnek, vagy később a vizsga előtt, vagy a gyakorlati munka megismerése során teszik ezt, *mert a nagyarányú leterhelést, nem tartják arányban állónak a kapott bérezéssel.* Mint mondják, más ágazatban nem kell tanulni, vizsgázni.

Az 1—5 év közötti szolgálati idővel rendelkező kilépők magas száma is azt mutatja, *hogy a vasútnál meglevő munkakörülmények nem megfelelőek,* különösen a fentebb már felsorolt munkakörökben.

A fiatalok és a régi dolgozók a végrehajtó forgalmi szolgálatot az alábbi okok miatt tartják nehéznek:

— a folyamatos forduló szolgálat népszerűtlen;

— a végzett munka fokozott veszélyekkel jár, veszélyességi pótlék a tolatásban részt vevők részére nincs megállapítva;

— az éjszakai szolgálatért fizetendő pótlékot kevésnek tartják;

— az élet- és vagyonbiztonság megóvása rendkívül fokozott figyelmet, fizikai és szellemi leterhelést jelent;

— szigorú a fegyelem, a munkát utasításszerűen kell végezni;

— a kötelező oktatások és évenkénti vizsgáztatások, valamint az alkalmazandó felelősségrevonások, kártérítések az egyéni, a kisebb közösségi és társadalmi érdekek között ellentmondásokat teremtenek;

— a korszerűtlen szociális létesítmények, a bölcsődék, óvodák, napközik, munkásszállók, lakások hiánya az ellentmondásokat nem oldja fel;

— elégedetlenséget okoz, hogy a vidékről bejárók az egyébként is hosszú szolgálati időn túl jóval meghosszabbodott idő után vagy idő előtt kénytelenek hazatérni, vagy onnan szolgálatba indulni;

— a vidéken lakók vonatjai általában nem a vasutasok szolgálati idejéhez alkalmazkodnak, így kénytelenek közúti járművekkel, saját költségükön szolgálatba járni, s térítést nem kaphatnak. *Az utazószemélyzet több ízben 3—6 órát vár hazautazásra.*

Mit kell tenni a munkaerőhelyzet javításáért?

A munkaerőhiány problémáit a Vasutasok Szakszervezete szegedi területi bizottsága is vizsgálta és elemezte, s a szükséges segítséget a szakszolgálati vezetőknek messzemenően megadja.

Szakszolgálati szempontból a segítséget két irányból kellene megtenni:

— *saját intézkedések útján, valamint a felsőbb (vezérigazgatósági) szervek intézkedései során.*

Saját intézkedéseinkkel:

— tovább fokozhatjuk a fiatalok körében a munkaerőtoborzást. Ennek során a vasutas KISZ-szervezetek segítségét is kérjük az iskolák látogatása és a vasutas utánpótlás biztosítása érdekében;

— a munkaerőszerzésre vonatkozó jutalmazások körét kiterjesztjük s adott esetekben a vasúton kívülálló személyek ilyen irányú jutalmazásának lehetőségét is megvizsgáljuk *(szabadjegyek, vagy pénzjutalom);*

— munkaerőre vonatkozó hirdetéseinket színesebbé, vonzóbbá tesszük;

— a szakvonali vezetők és társadalmi szervek bevonásával vizsgáljuk a fiatalok részére kedvezőbb munkahelyi légkör kialakításának lehetőségeit;

— a női munkaerők felvételét a jegyvizsgálói és vonatvezetői munkakörökre fokozott mértékben kiterjesztjük;

— folyamatos szervezési intézkedések keretében az állomások munkáját kívánjuk egyszerűsíteni, hogy a felszabaduló munkaerőt a munkaerőhiányos helyekre irányítsuk;

— a korengedéllyel nyugdíjba vonuló — főleg utazószemélyzet körében a visszamaradással kapcsolatban felvilágosító propagandát végzünk, esetlegesen 100—300 Ft havi jutalmazással törekszünk a továbbszolgálásukat elősegíteni.

Legyen a bérpótlék is ösztönzőbb!

A vezérigazgatóságtól sürgősen igényelhető intézkedések körét az alábbiakban látjuk célravezetőnek:

— *a 14—18 éves fiatalokat toborzással a nagyobb gócállomásokon szakmunkástanulóként kellene foglalkoztatni a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál is.* Ha ezt intézményesítenénk és meghatározott kiképzési rendszert, oktatást, vizsgáztatást írnánk elő számukra, 18 éves korunkra kész szakemberek állnának rendelkezésre.

— a vasúti jellegű szakközépiskolák 2. vagy 3. évfolyamától kezdve *ösztöndíjjal kellene biztosítani a vasutas középkáderek utánpótlását.* A bérezést a frekventált munkakörökben már a felvételnél ösztönzőbbé kell tenni, a vizsgák megszerzését is díjazni kellene.

A bérpótlékot szintén ösztönzőbbé kellene tenni:

— a szombat-vasárnapi pótlékot mielőbb be kell vezetni, az éjjeli pótlékot pedig fel kellene emelni:

— a vidékről közúton bejáró dolgozók részére közlekedési pótlékot kellene rendszeresíteni, vagy az autóbuszjegyet részükre térítésként kifizetni;

— az 1—5 éves szolgálati idővel rendelkezők kilépési arányának csökkentése érdekében *szükséges lenne már az első ötéves időszak után őrzsgárdafokozatot bevezetni;*

— a jelenleg spontán megnyilvánuló munkaerőszerzés helyett, az új munkaügyi apparátusokon belül munkaerőszerző csoportokat (ügyintézőket) kellene létesíteni s erre a feladatra specializálni munkájukat.

Az idő sürget

A sajtóban, rádióban és televízióban az ipar és mezőgazdaság egyes szakágazatai is sokat foglalkoznak a munkaerő-utánpótlás és megtartás módszereivel, s egyes megnyilvánulásokból az tűnik ki, hogy nagyobb anyagi áldozatok hozatalától sem zárkóznak el a munkaerő biztosítása érdekében. Ugyanezt a vasút is megtehetné.

A felsorolt intézkedések többnyire közvetlenül, de közvetett módon is alakíthatják a munkaerő-utánpótlás kedvezőbb megoldását. A forgalmi és kereskedelmi végrehajtó szolgálatban megnyilvánuló és egyre veszélyesebb arányokat öltő létszámcsökkenés miatt az érintett munkakörökben dolgozók leterhelésének csökkentése, a növekvő szállítási feladatok balesetmentes és minőségi szintű végzése, és az utánpótlás tervszerű biztosítása érdekében *egyre sürgetőbb és átfogóbb* intézkedésekre van szükség.

Dr. Susla János,
a forgalmi osztály vezetője

VÁLASZOLUNK MUNKAÜGYI KÉRDÉSEKRE

Hogyan kell biztosítani a 36 órás vasárnapi pihenőidőt?

Simon Emán vámosgyörki dolgozó a *Népszabadság* szerkesztőségéhez írt levelében a vasárnapi 36 órás pihenő biztosítására vonatkozó szabályokról kért felvilágosítást, amelyre a közérdeklődésre való tekintettel ezúton is válaszolunk.

Az 1974—75. évre kötött *MÁV kollektív szerződés 35. §. 2/a. pontja szerint,* a forduló szolgálatban foglalkoztatott dolgozók heti pihenőnapja a szolgálati helyen kifüggesztett váltási rendben kijelölt, illetve — ahol ilyen van — az üzemszünetekkel biztosított szolgálatmentesség. *A kollektív szerződés ugyanezen a helyen a 3. bekezdésben úgy rendelkezik, hogy a dolgozó részére havonként egy 36 órás vasárnapi pihenőt kell biztosítani, melyből a váltási rendtől függően, legalább 17, illetve 18 órának vasárnapra kell esnie.* Ennek kiadásától a szolgálati főnök csak a dolgozóval történt megegyezés alapján térhet el.

Ezeknek a szabályoknak az egységes értelmezése és betartása érdekében a *MÁV Hivatalos Lapja* 1973. évi 17. számában jelent meg az *„Egyes munkaügyi szabályok értelmezése és végrehajtása"* című 105 208/1973. I. D. számú utasítás.

Ez az utasítás, amely egyben állásfoglalást is jelent részletesen megmagyarázza a fenti szabályok betartásának lehetőségeit és módját. Így például előírja, *hogy a rendszeresen ismétlődő közbevatkozásokkal automatikusan biztosított heti pihenőnapok közül egynek tartalma olyan 36 óra legyen, melyből legalább 17 óra vasárnapra esik.* Ennek biztosításától csak a dolgozó bizonyítható beleegyezése alapján szabad eltérni. A dolgozónak az erre vonatkozó beleegyező nyilatkozatát 3 évig meg kell őrizni.

Levelében azt írja, hogy munkahelyétől olyan választ kapott, miszerint *„az is. szabad vasárnap, ha vasárnap reggel 7-kor telik le a szolgálat vagy ha este 19 órára megyek".* Ebből megállapítható, hogy a fenti szabályokat csak akkor hajtják végre helyesen, ha a szolgálat letelte (vasárnap reggel 7 óra) *után* vagy a szolgálat felvétele (vasárnap este 19 óra) *előtt* a dolgozónak legalább *36 óra* pihenőideje van. Ebben az esetben a kollektív szerződés 35. §. 3. bekezdésében előírt vasárnapi pihenőt — mivel abból 17, illetve 18 óra valóban vasárnapra esik — kiadottnak kell tekinteni. Ha viszont a fenti váltási időpontok előtt vagy az után, a dolgozónak csak a fordulója szerinti 24 óra pihenője van, akkor a kérdéses vasárnapi pihenőt nem lehet kiadottnak tekinteni.

Ezek után külön kérdésként merül fel levelében is, hogy *melyik időpont* minősül heti pihenőnapnak akkor,

— *ha kijelölték a 36 órás vasárnapi pihenőt és azt ki is adták;*

— *ha a kijelölés ellenére a dolgozót igénybe veszik;*

— *ha nem jelölték ki a vasárnapi pihenőt.*

Abban az esetben, ha a szolgálati vezető kijelölte a 36 órás vasárnapi pihenőt, a heti pihenőnap 24 órája a kollektív szerződés 35 § 2. bekezdésében foglaltak szerint *a szolgálat leteltét követő 12 órai napi pihenő utáni 24 óra.* Ha a kijelölés ellenére a dolgozót 24 órai pihenő után igénybe veszik (pl. vasárnap reggeli váltástól hétfő esti váltásig van kijelölve a 36 órás vasárnapi pihenő és a dolgozót hétfőn reggel fordulója szerint igénybe veszik, úgy hétfő reggeltől az esti váltásig eltöltött időre *a heti pihenőnapon végzett munka pótléka (100 százalék) megilleti.*

Ha a dolgozói belegyezés hiánya ellenére sem jelölte ki a szolgálati főnök a 36 órát magában foglaló vasárnapi pihenőt, *akkor a hónap utolsó vasárnapja minősül annak.* Ebben az esetben a dolgozó (fordulója szerint) a vasárnap reggeli, a vasárnap esti és a hétfő reggeli váltástól teljesített szolgálatra jogosult a heti pihenőnapon végzett munka pótlékára.

Vasútüzemorvosok tanácskoztak Szegeden

A szegedi és a debreceni MÁV területi egészségügyi központok rendezésében szeptemberben egész napos vasútüzemorvosi konferenciát tartottak *Szegeden,* a MÁV munkásszálló kultúrtermében. A két egészségügyi központ főorvosai, üzemorvosai és asszisztensei részvételével megtartott szakmai továbbképzés jellegű tanácskozást *dr. Romhányi István,* a szegedi területi egészségügyi központ igazgató-főorvosa nyitotta meg, majd azt követően öt előadás hangzott el.

A szegedi konferencia előadói a vasútegészségügy egy-egy területén végzett felmérések eredményeiről és tapasztalatairól számoltak be. Az előadások keretében szó volt a vasútüzemorvosok igénybevételével kapcsolatos felmérésekről: az onkológiai gondozás helyzetéről, jelentőségéről és az ezzel kapcsolatos további feladatokról; a záhonyi vasutasok körében végzett cardialis-szűrés tapasztalatairól, az újfelvételes női dolgozók nőgyógyászati alkalmassági vizsgálatának eredményeiről, valamint a vasútalkalmassági vizsgálatok szegedi tapasztalatairól.

Ez utóbbi téma jelentőségét növeli az a tény, hogy 1974. január 1-től Szegeden és Debrecenben — kísérleti jelleggel — decentralizált pszichológiai laboratóriumokat hoztak létre. *E laboratóriumok felállításával lehetővé vált, hogy a vasúthoz jelentkezők alkalmassági vizsgálatát a budapesti Pályaalkalmassági Intézet helyett e két városban végezzék el.*

A szegedi vasútigazgatóság területén ez az intézkedés az év első felében 330 újrafelvételest érintett.

A szegedi eredmények igazolták a korábbi elképzeléseket, melyek szerint hét-nyolc napról egy napra csökkent a munkába állítás ideje, ami a vasút munkaerő-gazdálkodása szempontjából sem jelentéktelen.

NAPIRENDEN:

A fegyelmi eljárások gyakorlati kérdései



Dr. Kisrákói Tibor, a MÁV Vezérigazgatóság igazgatási és jogi szakosztályának helyettes vezetője megnyitja a tanácskozást.

A *MÁV Vezérigazgatóság igazgatási és jogi szakosztálya* szeptember 18-án értekezletet tartott a vasútigazgatóságok állandó fegyelmi vizsgálói részére a debreceni igazgatóságon. A tanácskozáson megvitatták többek között a vasút és az egyes igazgatóságok munkafegyelmi helyzetét.

A résztvevők elmondták tapasztalataikat *a forgalmi balesetekkel kapcsolatos mulasztásokról, az ittasságról, az igazolatlan távollétről és a társadalmi tulajdont károsító cselekményekről.* Ismertették a fegyelemsértő magatartások jellemző okait, valamint a munkafegyelem és a társadalmi tulajdon védelmének érdekében tett intézkedéseket. Részletesen foglalkoztak a fegyelmi eljárás törvényességének gyakorlati kérdéseivel is.

Az értekezletet vezető *dr. Kisrákói Tibor,* az igazgatási és jogi szakosztály vezetőjének helyettese *kiemelte a miskolci és a debreceni igazgatóságnál alakult fegyelmi csoportok eredményes munkáját.* Megállapította, hogy a csoportok tevékenysége jelentősen segítette a fegyelmi eljárás egyöntetűségét, a törvényesség érvényesülését és növelte a fegyelmi intézkedések hatékonyságát.

Az értekezleten sok hasznos javaslat és hozzászólás hangzott el, amelyekre dr. Kisrákói Tibor adott választ, majd befejezésül összefoglalta az igazgatóságok legfontosabb feladatait a hatékonyabb fegyelmi ügyintézést illetően.

Miskolcon 185 vasutas tanul általános iskolában

A miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya már több éve eredményesen foglalkozik a nyolc osztályt el nem végzett dolgozók beiskolázásával. Ezt a fontos szervező munkát az indokolta, hogy az elmúlt években az igazgatóság területén dolgozó vasutasok közel 36 százaléka nem rendelkezett a nyolc általános iskolai végzettséggel.

A közös összefogás eredményeként 1973-ban 541 dolgozó jelentkezett továbbtanulásra, akik közül *492-en eredményes vizsgát tettek, 192-en pedig befejezték a nyolc általános iskolai tanulmányaikat.*

Sikeres volt az 1974/75. tanévre történő beiskolázás is. A 185 jelentkező közül 36-an az 1—2., 22-en a 3—4., 27-en az 5—6, 46-an a 7. és 54-en a nyolcadik osztályba iratkoztak be.

A miskolci igazgatóságon szervezték meg először a speciális forgalmi-kereskedelmi tanfolyamot is. Erre a kilenchónapos szakmai tanfolyamra a nyolcadik osztály elvégzése után jelentkezhetnek a dolgozók. Ebben az évben már a debreceni és a szegedi igazgatóságtól is küldtek ide hallgatókat.

Ugiyai Sándor

Életet mentő véradók

A *MÁV Szentesi Építési Főnökség Gépállomásán* 1971-ben spontán kezdődött a véradás. 1972-ben már 22 véradót tartottak nyilván. Azóta 64 személy vett részt a véradásban. Közülük többnek különösen ritka vércsoportja van. *Ők mindig, minden időben rendelkezésre állnak egy-egy sürgős műtétnél.* Ők az életet jelentik a reménytelen helyzetben levők számára.

A véradó-mozgalomban az önkéntes jelentkezéseken, a plakátok felhívásán kívül a szervezésnek is fontos szerepe van. *Szabó I. Zoltán* m. főintézőre méltán mondhatjuk, hogy a munkahely véradó csoportjának a mozgatója. Sokat tesz a szervezésben.

A gépállomás a véradó napokon szolgálatmentességet biztosít, a munkatársak pedig helyettesítik egymást a munkában. A szentesi építési főnökség véradói nem várnak nagy elismerést, szerény emberek. Emberszeretetből váltak véradókká is.

Munkahelyükön és munkahelyükön kívül egyaránt tisztelet övezi őket.

Fogas Pál

Köszönet a megemlékezésért

A *miskolci vontatási főnökség* szakszervezeti bizottsága a közelmúltban baráti találkozót rendezett a szociális otthon vasutas nyugdíjasai és családtagjai részére. A bensőséges hangulatú ünnepségért és megemlékezésért köszönetünket fejezzük ki.

(A szociális otthon MÁV nyugdíjasai)

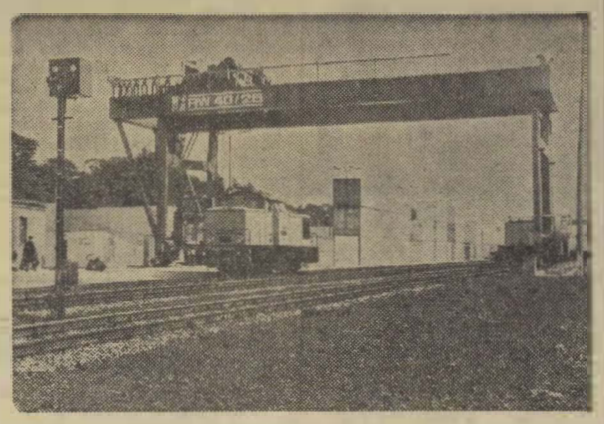
25 éves a Német Demokratikus Köztársaság

A DEUTSCHE REISBAHN 290 MILLIÓ TONNA ÁRUT SZÁLLÍTOTT AZ ELMÚLT ÉVBEN

A fasiszta Németország leverését követően a Szovjetunió az általa megszállt keletnémetországi területeken a jaltai és a potzdami értekezleten elfogadott megállapodásoknak megfelelően támogatásban részesítette mindazokat az antifasiszta erőket, amelyek készek voltak részt venni a demokratikus német állam megteremtésében.

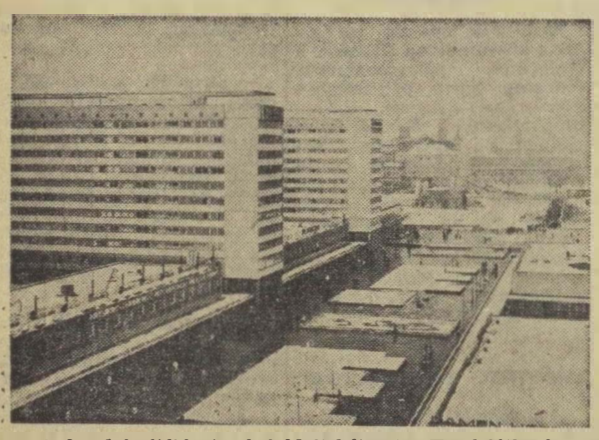
Az antifasiszta, demokratikus nemzeti egység megteremtéséből *Németország Kommunista Pártja* vállalta a fő részt. Később az NKP és az NSZDP egyesülése révén létrejött *Német Szocialista Egységpárt* olyan nemzeti erőközpontot teremtett Németországban, amely a munkásosztály hatalmát testesítette meg. A nyugati megszállási övezetekben szabadon tevékenykedő reakciós erőket mindez rémülettel töltötte el. Az ország keleti területein végbement demokratikus változások láttán a német burzsoázia növelte erőfeszítéseit az ország kettészakítása érdekében. 1949 őszén a nyugati hatalmak segítségével megalakult a bonni kormány, ami egyértelmű volt Németország politikai kettéosztásával.

A *Német Szocialista Egységpárt* ezt követően Németország gazdasági, politikai egységének helyreállításáért, a békeszerződés megkötéséért, a megszálló csapatok kivonásáért, a nemzeti önállóság demokratikus alapon való létrehozásáért szállt síkra, de kezdeményezése süket fülekre talált. A *Német Néptanács* és a demokratikus koalíció pártjai 1949. október 5-én közös határozatban szólították fel a Néptanácsot, hogy alakuljon át ideiglenes népi kamarává és hozza létre a *Német Demokratikus Köztársaságot*. Két nap múlva, október 7-én hivatalosan létrejött az NDK.



Az NDK korszerűen felszerelt konténer-pályaudvarain gyorsan halad a munka

A változás kézzelfogható jelei



A drezdai sétáló utca baloldalt két Inter Hotel látható (Karl-Heinz Gurnich felv.)

Először 1955-ben jártunk a Német Demokratikus Köztársaságban. Drezdában, a főpályaudvarról kilépve, még mindenütt romokat láttunk és nem tudtuk, merre keressük a várost. Most, 1974 szeptemberében gyönyörű, szökőkutakkal, virágágyakkal, padokkal övezett, hotelekkel, lakóházakkal, elegáns üzletekkel keretezett sétálóutca vezet a városközpontba.

Akkor meglátogattuk a Keleti-tenger melletti *Rostockot* is. Kis halászhajón jártunk a *Warnow*-öbölben. Ma már az NDK-ban épült első 10 000 tonnás teherhajó is múzeum. Ahol akkor még Rostock mellett mocsaras rét terült el, ma már hatalmas tengeri kikötő látni és a kikotort, homokkal feltöltött területen Rostock új, 20—23 ezer lakosú városrészeit építették fel.

Akkor *Warnemündében*, a tengerparton egy világítótorony állt, ma közelében ott emelkedik az olyan fiatalok száma, akik először lépnek munkába, vagy az olyan háztartásbeli nők száma, akik a kereső tevékenységet folytatók soraiba lépnek, s lehetőségük nyílik arra, hogy takarékoskodjanak. Folyamatos feladatról van tehát szó, amelyhez a *világtakarékossági nap* jó lehetőséget biztosít.

A világtakarékossági nap jó alkalom arra is, hogy egyéni számvetést készítsünk gazdálkodásunkról. Ennek alapján kiderül, hogy a rendelkezésre álló jövedelemből hogyan élünk, hogyan gazdálkodunk, mennyit gyarapodtunk egy év alatt. S ha rájövünk arra, hogy nem a „tervelőirányzat" szerint alakult a családi gazdálkodás, még mindig van lehetőség egy újabb előirányzat készítésére. Teljesítésének legfőbb feltétele: *a takarékos, beosztó életmód, amely egyet jelent az anyagi biztonsággal és a jobb életkörülményekkel.* Az egyéni és családi tervek valóra váltásához kitartó és rendszeres takarékosságra van szükség.

Az Országos Takarékpénztár a legkülönbözőbb betételhelyezési formákat kínálja fiatalnak és idősnek egyaránt. Vonatkozik ez elsősorban a kamatozó, a nyeremény- vagy a gépkocsinyeremény-betétkönyvekre, vagy akár a 14—30 évesek takarékossági formájára: *az ifjúsági takarékbetétre.* Ezenkívül igen sokrétű hitelezési tevékenységet is folytat. Saját otthon megteremtéséhez segíti kölcsönnel azokat, akik a szükséges készpénzt takarékosság útján előteremtik. De igen sokan veszik igénybe az áruvásárlásra és egyéb célokra rendszeresített kölcsönöket is.

Az ez évi jubileumi világtakarékossági napon mindenkinek érdemes elgondolkodnia a takarékoskodásról.

Világvárosi városközpont

Szeptember 24-én, délelőtt, két héttel a negyedszázados jubileum előtt, a *Berlin Szálló* halljában találkoztunk régi barátunkkal, *Karl-Heinz Gumnich* újságíróval, az NDK utazási irodájának sajtófőnökével. Ezúttal az ő vendégei voltunk és abban a megtiszteltetésben részesültünk, hogy a főváros legszebb és legnagyobb szállójában kaptunk helyet.

Utoljára akkor jártunk Berlinben, amikor az „Alex"-en egyik oldalon még földgyalúk, buldózerek bontották a régi, romos épületeket, hogy helyet csináljanak az újnak. Ekkor a tér másik oldalán már ott állt a tizenöt emeletes *Pedagógusok Háza*, mellette a *Kongresszusi Csarnok*. Velük szemben pedig épülőfélben volt az új *Centrum áruház* és a *Berlin Szálló*.

Most már úgy néz ki az NDK fővárosának legforgalmasabb tere, ahogy a tervezők megálmodták. A szálló főbejáratával szemben új középületek egész sora. Elől az *Utazási Iroda* palotája, mögötte, a tér végében pedig a *Sajtóház*.

Sétára indulunk. A szeptember végi felhős, szeles idő ellenére is forgalmas a tér.

—Hogy tetszik a mi „Alex"-ünk? — kérdezte barátunk.

Nem volt szükség a vendég udvariasságára ahhoz, hogy azt válaszoljuk! *Csodálatos!*

Mert valóban az, akkor is, ha a tágas téren sétálva, vagy a TV-torony Panoráma-éttermében, szédítő magasból szemléli az idegen az új városközpontot. Miközben elfogyasztottuk ebédünket és kortyolgattuk teás csészényi fekete kávénkat, óhatatlanul is szóba kerül a negyedszázad alatt megtett út, amelynek az, amit eddig láttunk, csak a fejlődés külső jelei.

A töretlen fejlődésé, amely során 25 év alatt, 1949 és 1974 között *az ipari termelés harmincszorosára, a nemzeti jövedelem hatszorosára nőtt*, ahol a termelékenység a mezőgazdaságban ötszörös növekedést mutat. Ahol ma már minden ötödik családnak van autója, minden másodiknak mosógépe, és a családok háromnegyedének TV-készüléke és hűtőszekrénye van. *Pedig a megtett út nem volt sima. Az 1961 júniusáig nyitott berlini határ mintegy 100 milliárd márka kárt okozott az NDK-nak*, ugyanannyit, amennyit 1949 és 1961 között 13 és legutóbb 3 év alatt beruházásra fordítottak.

Három év alatt több mint 300 ezer lakás épült, egymillió ember, minden ötödik család új lakásba költözött. *1973-ban már túlhaladta a termelés a 200 milliárd márkát.* Ma már az NDK is ott van az ENSZ-ben, több mint 100 állammal van diplomáciai kapcsolata és a világ 10 legnagyobb ipari állama közé tartozik.

Tervszerűen halad a vasút korszerűsítése

Az NDK népgazdaságának fejlődésével arányban korszerűsödik a vasút is, amelyre évről évre nagyobb szállítási feladatok hárulnak. *A DR az elmúlt évben 290 millió tonna árut szállított.* Ebből 50 millió a határállomásokon át bonyolódik le.

A főváros és a vidéki nagyvárosok, *Lipcse, Drezda, Halle, Magdeburg, Rostock, Karl-Marx-Stadt* és a többi ipari centrum vonzáskörzetében óriási az elővárosi- és hivatásforgalom. Csupán Drezdában naponta 200 ezer utas érkezik vagy indul vonaton. Mivel ebben a nagy városban még nincs *S-Bahn*, bevezették a ritmikus elővárosi forgalmat. Ez azt jelenti, hogy csúcsforgalomban 15, egyébként 30 percenként indítják az emeletes kocsikból álló elővárosi vonatokat.

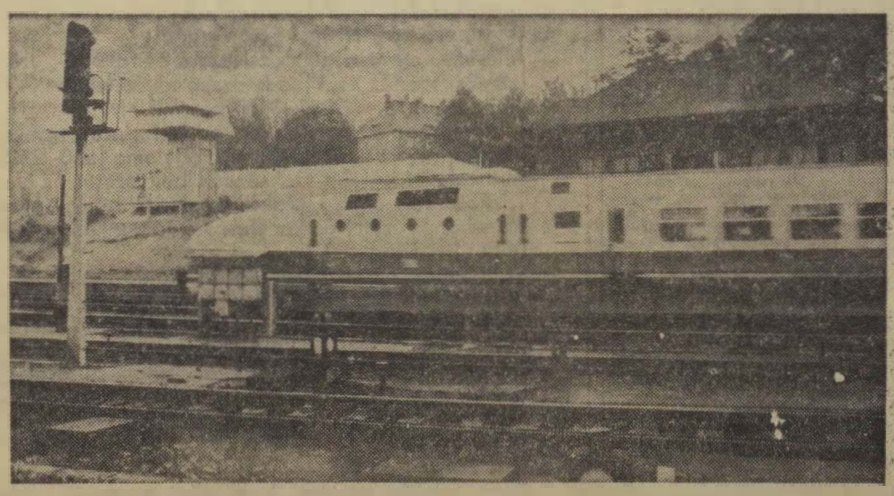
Hasonló a helyzet más nagyvárosokban is, *sőt Berlinben, Lipcsében, Halle-ban, Magdeburgban és Rostockban még gyakrabban közlekednek az S-Bahn szerelvényei.*

A vasút korszerűsödése lemérhető a vonó- és vontatott járművekén, a pályaudvarokon és a fővonalakon is. Az anyagi erőket elsősorban azokra a vonalakra, pályaudvarokra koncentrálják, amelyeknek meghatározott szerepük van az export—import- és tranzitforgalomban. Hogy csak egy példát említsünk:

Az NDK legnagyobb déli határállomásán, Bad Schandaunál naponta 30 tranzitvonat lép ki és 32 lép be. Az észak—déli irányú nemzetközi személyforgalom pedig teljes egészében itt halad át. Nem véletlen, hogy *Bad Schandau* és *Drezda* között már a hatvanas években megépítették a második vágányt, *jövőre pedig csehszlovák. segítséggel megkezdik a vonal villamosítását.* Az állomások és a térközök automatizálása folyamatban van.

A tervek szerint a következő ötéves tervben Drezda és Berlin között is sor kerül a vonal villamosítására. Addig vegyes vontatással, Diesel- és gőzmozdonyokkal bonyolítják le a forgalmat.

Visi Ferenc
Hauser Imre



Nagy sebességgel robog a Neptun-expressz Warnemünde felé

ÚTRAVALÓ

A nyárban aranyló mezőkön át
hozott haza a rohanó vonat.
S nem láttam már a fénylő kaszákat,
az ember-nyávó hajlongásokat.
Kombájn előtt négy-öt kasza-rendnyi
búza dőlt és a gépből hullt a mag
a vontató pótkocsijára, hullt, mint
napfényben gyöngyöző zuhatag.

S íme: itthon friss kenyérrel vártak
vendég-asztalnál a jó rokonok.
Panaszuk nincs; de tudom, testükben
mennyi fáradtságot rakott a dolog, —
serkentette és hajtotta őket
e kenyér miatt, amely már élet.
S útravalóul becsomagolnak
rejtve, titkon egy kicsi bőséget.

Fazekas Lajos

OKTÓBER 31.

A világtakarékosság napja

A *világ takarékpénztárai* fél évszázaddal ezelőtt, 1924-ben Milánóban tartott értekezletükön elhatározták, hogy minden év októberének utolsó munkanapján megrendezik a *világtakarékosság napját.* Magyarországon is ezen a napon — immár tíz esztendeje — a sajtóban, rádióban, televízióban több szó esik a takarékosságról, a takarékpénztár tevékenységéről. A takarékpénztár, a takarékszövetkezetek és a posta ünnepi ügyfélszolgálatot tartanak, és ezen a napon társadalmi és tömegszervezetek bevonásával összegezik a lakosság takarékoskodásának eredményeit.

A *világtakarékosság napja*, a fél évszázados nemzetközi és az egy évtizedes magyar jubileum jó alkalom arra, hogy számot adjunk a lakosság betétállományának alakulásáról. Ugyanakkor lehetőséget kínál arra is, hogy az összesített adatok segítségével a társadalom széles rétegének figyelmét felhívjuk a takarékosság jelentőségére és hasznosságára.

A múlt év hasonló időszakában *a lakossági megtakarítások összege megközelítette a 60 milliárd forintot, most elérte a 68 milliárdot.* Az egy főre jutó megtakarítás csaknem 6500 forint, vagyis 1973 hasonló időszakához képest maidnem 900 forinttal emelkedett. Hadd említsünk meg még egy jellemző adatot: *országunkban jelenleg 4 millió 800 ezer betétkönyv van forgalomban.* Ez arról tanúskodik, hogy a magyar családok mindegyikének van takarékbetétkönyve.

E néhány adat távolról sem jelenti azonban azt, hogy a takarékosság gondolatának népszerűsítésére már nem kell további erőfeszítéseket tenni. Folyamatos feladat ez, hiszen például évről évre

MÁV

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.

A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségi, illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:

kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés kezelőnek,
vonatfékezőnek,
női dolgozókat:
forgalmi szolgálattevőnek,
személypénztárosnak,
jegyvizsgálónak.

A budapesti pályaudvarokon, elsősorban Budapest-Ferencváros és Rákosrendező állomáson kiemelt bérezést korszerű munkásszállást biztosítunk.

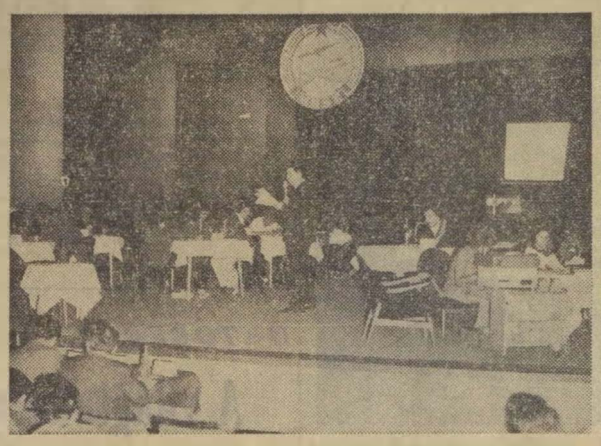
Várjuk a vasutas dolgozók hozzátartozóit, barátait, ismerőseit bármely budapesti, illetve lakhelyéhez legközelebb eső állomáson.

Hét járműjavító üzem honvédelmi vetélkedője Debrecenben

A debreceni járműjavító üzem *Kerekes András* vezette tűzikovács brigádja 1973-ban honvédelmi vetélkedőre hívta az üzem többi szocialista brigádjait. Felhívásukra nyolcszázan jelentkeztek. A szervezők akkor határozták el, hogy a versenyfelhívást eljuttatják az ország többi járműjavító üzeméhez is. A szocialista brigádok csatlakoztak a versenyhez, és sorra rendezték meg üzemeikben a vetélkedőket, amelyeken összesen nyolcezer brigádtag vett részt. Az üzemek közötti versenyt — amelyre az előző vetélkedők legjobbjai nevezhettek — *szeptember 28-án rendezték meg a debreceni járműjavítóban.* A nemes honvédelmi vetélkedőt pártunk közelgő XI. kongresszusa, valamint Debrecen felszabadulásának 30. évfordulója és a fegyveres erők napjának tiszteletére szervezték.

A versenyen hét járműjavító üzem egy női, egy férficsapattal, továbbá egy férfi egyéni versenyzővel vett részt. Az MHSZ aktivistái gondos munkával készültek a nagy küzdelemre, biztosították a versenyzés feltételeit. *Az izgalmas vetélkedő nagyszámú közönség előtt kezdődött a DVSC lőterén,* ahol a résztvevők lövészetben és ügyességi számokban versengtek. A technikai számok után az üzem művelődési házában került sor a szellemi vetélkedőre, amit *Husi József,* a művelődési ház igazgatója vezetett.

A férfi csapatverseny első helyezettje a szolnoki járműjavító, második a miskolci járműjavító, harmadik pedig a debreceni járműjavító lett. A női csapatok közül első helyen a debreceni járműjavító végzett, második a miskolci, harmadik a szolnoki járműjavító.



A szellemi vetélkedő résztvevői a járműjavító kultúrtermében

A férfi egyéni küzdelemben *1. Hajkó János* (Miskolci járműjavító), *2. Pongor Tibor* (Debreceni járműjavító, *3. Kovács János* (Landler járműjavító).

A díjakat a zsűri elnöke, *Nagy János,* a város MHSZ-titkára, a debreceni járműjavító üzem vándorserlegét pedig *Kálmán Mihály,* az üzem pártbizottságának a titkára adta át.

Vértesi Lajos

Debreceni példa

Anyagilag is segítik a sokgyermekes családokat

A Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Bizottsága nőbizottságának kezdeményezésére — egyetértésben az igazgatóság vezetőjével — a központi támogatáson kívül anyagi segítségben részesítették a nagy családos szülőket, hogy ily módon járuljanak hozzá a gyermekek tanszereinek költségeihez.

Az igazgatóság tanácstermében szeptember 19-én rendezett ünnepségen megjelent *Volosinovszki János,* a területi bizottság titkára és *Békési Rezső,* az igazgatóság helyettes vezetője. *Volosinovszki János* kedves szavakkal méltatta a sokgyermekes édesanyák fáradságos munkáját, *majd 22 nyolc vagy annál többgyermekes családanya részére személyenként 800 forintot — összesen 70 000 Ft-ot adtak át.*

A szülők nevében *Isi Gyuláné* 14 gyermekes családanya mondott köszönetet a segítségért.

Elveszett a pénztárca, megtalálta a jegyvizsgáló

Esztergomból Lábatlan-alsóra utazott szeptember 18-án a 3534-es számú vonattal *Göbjös Miklósné,* szolnoki lakos, aki csak másnap vette észre, hogy pénztárcáját és benne az arany nyakláncot a vonaton felejtette. Azonnal Esztergom állomásra utazott, és ott nagy örömére visszakapta értékeit. Dicséret illeti ezért a vonaton szolgálatot teljesítő *Bucolits István* jegyvizsgálót, mert a pénztárcát, talált tárgyként ő adta le az állomáson.

A szerkesztőség üzeni

Vértesi Lajos, Halmos Sándor Debrecen; Pál István, Ugiyai Sándor, Kisvárdai János, Sepsi Gyula Miskolc; Szücs Ferenc Hatvan; Tóth Tibor Kiskunhalas; Sziládi Sándor Szeged; Szuromi Istvánné Oroszlány; Szabó László Dabas; Pacz József Curtici; Kisvárdai István Nyíregyháza; Szentiványi Lajos Sajószentpéter; Csősza István Bp. Nyugati pu.; Erdei László Mátészalka: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Aranyos Gyuláné Püspökladány; Petrik László Hódmezővásárhely; Botka István Sárbogárd; Fülöp Árpád Záhony; Rajz Andor Bp.; Drotárcsik Ágostonné Nyíregyháza; Markos József Zalaegerszeg; Káldi Zoltán Somogyszob; özv. Pálla Ferencné Fertőszentmiklós; Szücs Ferenc Hatvan; Szabados Gábor Bp. Ferencváros: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivalalos Lapból

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

A 39. számból: 111201/1974. Egyenruhák munkaruhák fogyasztói (kiskereskedelmi) árának módosítása.

A 40. számból: Sor- és tartalékos katonákra vonatkozó munkaügyi jogszabályok jegyzéke.

Jelentkezési felhívás a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem Közgazdasági Továbbképző Intézetének 1975. év január hóban induló szakközgazdászképzésre.

Lakáscsere

— Kiskunfélegyházi 2 szoba komfortos, loggiás, gázfűtéses, tanácsi kezelésű (volt MÁV szolgálati) lakásomat elcserélném szegedi hasonlóra. Cím: Nagy József 6100 Kiskunfélegyháza, Fürst Sándor u. 11. A/13.

— Egy szoba komfortos, állomásépületben levő szolgálati lakásomat elcserélném később méretű, lehetőleg belterületen, emeleti komfortos lakásra. Cím: Scheriner Jolán, 1133 Budapest, XIII.., Esztergomi út 26—28.

— Elcserélném Üllő állomás felvételi épületében levő 2 szoba, félkomfortos, I. emeleti szolgálati lakásomat Nagy-Budapest területén hasonló tanácsi vagy szolgálati lakásra. Érdeklődni a helyszínen vagy Erdélyi János ny. felügyelő címén levélben lehet.

Nyugdíjas búcsúztató Dabason

Kedves ünnepséget rendeztek a közelmúltban Dabason, a terézvárosi pályafenntartási főnökség XI-es pályamesteri szakaszának dolgozói. Három munkatársukat: *Szórád Péter* előmunkást, *Zsidi György* sorompóőrt és *id. Szabó István* pályamunkást búcsúztatták nyugdíjba vonulásuk alkalmából. A XI. pályamesteri szakasz kollektívája nevében *Walter Jenő* főpályamester köszönte meg az idős vasutasok példamutató, több évtizedes munkáját.

Névadó ünnepség

Szeptember 22-én *Lökösházán,* a tanács dísztermében tartották a curtici közös határállomáson szolgálatot teljesítő *Kotrocó Gergely* kereskedelmi dogozó *Zoltán* nevű fiának névadó ünnepségét, amelyen megjelentek és átadták ajándékukat az állomás Kossuth szocialista brgiádjának a tagjai is.

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—873
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk: MNB 216—11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Vetélkedő a felszabadulási vándorserlegért.** A szegedi igazgatóság KISZ-bizottsága felszabadulásunk 30. évfordulója tiszteletére vetélkedősorozatot hirdetett a KISZ-alapszervezetek részére a felszabadulási vándorserlegért. A vetélkedő első két fordulójából az igazgatóság KISZ-alapszervezete került ki győztesen.

— **MÁV—Volán brigádok közös kirándulása.** Balassagyarmat állomás és a Volán 2. számú balassagyarmati üzemegységének szocialista brigádjai a közelmúltban autóbuszkiránduláson vettek részt. Az egynapos program során a résztvevők Visegrád, Nagymaros és Esztergom nevezetességeit tekintették meg.

— **Magyar vasutasok Kassán és Losoncon.** A hatvani vasúti csomópont társadalmi és gazdasági vezetőinek öttagú delegációja is részt vett a szeptember második felében Kassán tartott csehszlovák vasutasnapi ünnepségeken. A háromnapos program keretében közös brigádértekezletre is sor került. A losonci ünnepségeken a balassagyarmati csomópont küldöttsége képviseltette magát.

— **Brigádértekezlet.** Kisterenye állomás Április 4 szocialista brigádja brigádértekezleten értékelte a kongresszusi munkaverseny eddigi eredményeit, köszöntötték Petre Józsefet, az állomás szakszervezeti bizottságának titkárát — egykori brigádtagjukat — abból az alkalomból, hogy 36 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonul.

— **Szellemi vetélkedő.** Balassagyarmaton, a város üzemei, vállalatai és intézményei szocialista brigádjainak részére szellemi vetélkedősorozatot rendeznek. A döntőn Balassagyarmat állomás Landler Jenő szocialista brigádjának öttagú csapata nyerte el az első díjat, a vele járó hatezer forint vásárlási utalvánnyal. A csapat bejutott a területi döntőbe is, amelyet Salgótarjánban rendeznek meg.

— **Véradás.** A miskolci vontatási főnökség Vöröskereszt mintaszervezete az elmúlt hónapokban négynapos önkéntes véradást szervezett, amelyen 624 dolgozó összesen 210 liter vért adott térítésmentesen.

— **Kommunista vasárnap.** Oroszlány állomás Gagarin szocialista brigádja az elmúlt hónapban kommunista vasárnap keretében harminc nyitott teherkocsit javított meg. Ezzel nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy a vasárnap három műszakban rakodó bányakocsi-szükségletét az állomás biztosítani tudta.

A FEGYVERES ERŐK NAPJÁN

Kitüntetések, elismerések kiemelkedő honvédelmi munkáért

A szegedi igazgatóság MHSZ-szervezete, a munkásőrség, a katonai szállítási és szervezési osztály, a 4. sz. katonai szállítási igazgatóság közös rendezésében szeptember 28-án Szegeden, a *MÁV Petőfi Sándor Művelődési Házban* emlékeztek meg a fegyveres erők napjáról.

Az ünnepséget *Remes Jenő,* az igazgatóság MHSZ Tartalékos Tiszti Klubjának titkára nyitotta meg, majd *Annus István,* az igazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának vezetője mondott ünnepi beszédet. Megemlékezésében méltatta a fegyveres erők napjának jelentőségét, az üzemi honvédelmi munka fontosságát.

Az ünnepi beszéd után kitüntetések, előléptetések és jutalmak átadására került sor. A *„Honvédelmi Érdemérem"* 20 éves fokozatával tüntették ki *Horváth Józsefné* felügyelőt, Békéscsaba állomás, 15 éves fokozatával *Tóth M. Tibor* tanácsost, Kiskunhalas állomás, 10 éves fokozatával *Krisch Vilmos* főfelügyelőt, *dr. Simándi István* tanácsost a MÁV Igazgatóság és *Máté György* főtanácsost, a szegedi MÁV Nevelőotthon dolgozóját. A *„Kiváló MHSZ Munkáért"* kitüntetés bronz fokozatát nyújtották át *Bálint Dezsőnek* és *Hoffmann Lászlónak.*

★

A *fegyveres erők napja* alkalmából Hatvanban, *Kovács Kálmán* állomásfőnöknek több éves kimagasló honvédelmi tevékenységéért a Magyar Honvédelmi Szövetség a *„Kiváló MHSZ-munkáért"* érem arany fokozata kitüntetést adományozta. A megtisztelő elismerést Szabó Sándor, a város MHSZ-titkára adta át.

NAGYKANIZSA:

Öregfiúk labdarúgó-mérkőzése a magyar—román sportbarátság jegyében

A *Zalaegerszegi TE* vendégeként szeptember második felében néhány napig hazánkban tartózkodott egy erdélyi sportküldöttség, amely *Nagykanizsára* is ellátogatott és barátságos labdarúgó-mérkőzésen vett részt, a vasutasok *Ady Endre* úti sporttelepén.

A munkaidő alatt kezdődött találkozón ugyan gyér volt az érdeklődés, a zöld gyepen azonban ez mit sem zavarta azokat a lelkes öregfiúkat, akik összemérték tudásukat.

A végig sportszerű, baráti légkörű találkozón élvezetes küzdelem folyt. A kétszer is vezető kanizsai vasutas „öregek" ellen *a vendégek rászolgáltak a 2:2 arányú döntetlenre.*

A mérkőzés után az Utasellátó étteremben, a fehéraszttal mellett tovább szövődtek a baráti szálak. A vendégek sportzászlókkal és jelvényekkel lepték meg *Jakabfi József* csapatvezető „legénységét", sőt a kanizsiakat jövő évi székelyudvarhelyi kirándulásra és visszavágó mérkőzésre hívták meg.

Tihanyi István

KERESZTREJTVÉNY

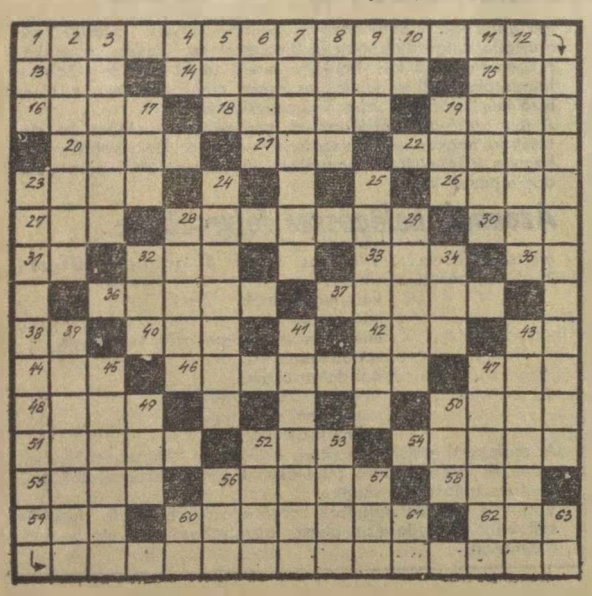
Vízszintes: 1. A vállalati munkaügyi döntőbizottságok munkájának összehangolására, ellenőrzésére alakuló szervek. 13. Becézett női név. 14. Időtartam, haladék (latin). 15. A Bakony egyik csúcsa. 16. Találja. 18. Ha pofon üti, ezen üti. 19. Iskola, iskolás nyelven. 20. Fekete törökül. 21. Központi Ellenőrző Bizottság. 22. Borsod megyei település. 23. Férfi név. 26. Áruselejt vagy veszteség. 27. Kubai államférfi. 23. Két személynek is családi neve. 30. Keret nagyobbik fele. 31. Hangtalanul sír. 32. Piros németül. 33. Török méltóság. 35. Vita közepe. 36. Ókori nép. 37. Ő hiszi. 38. Kötőszó. 40. Bemutatóra szóló kötelezvény. 42. Nem ezt. 43. Éneklő hang. 44. Vissza: termés. 46. Fondorlattal rébeszéli. 47. A vízszintes 44. fordítottja. 48. Borsod megyei község. 50. Rosszabb az intőnél. 51. Se égen, se földön. 52. Téli csapadek, névelővel. 54. Bástya az egri várban. 55. A Duna mellékfolyója, Münchenen keresztül folyik. 56. Híres lóverseny. 58. Újság. 59. F. C. C. 60. A spanyol kommunista párt elnöke (fon.). 62. Régi súlymérték.

Függőleges: 1. Római 1049. 2. Választók nevében választ. 3. Isztambul egyik városrésze. 4. Kimondott betű. 5. Após, régiesen. 6. Ritka férfinév. 7. ...Paolo (1397—1475) olasz festő, ötvös. 8. E-vel a végén görög mitológiai alak. 9. IV. Béla által letelepített nép. 10. Német elöljáró szó. 11. Távcső szemlencséje. 12. ... Galileo, olasz természettudós. 17. Tejtermék. 19. Lapos. 23. A vasúton októberben ül össze. 24. Régi, nemes veretű. 25. Hátsó-indiai folyó. 28. Energiát mozgási energiává átalakító gép. 29. Bűvölő. 32. Fogoly. 34. Női hang. 39. Román államférfi. 41. A Föld legnagyobb sivatagja. 43. ... Charles (1845—1922) Nobel-díjas francia orvos. 45. Történelmi helység Baranya megyében (ék. hlány). 47. Kikötőváros az USA-ban. 49. Görög törzs. 50. ...abilitálni, becsületét visszaadni. 52. Erre épül a felépítmény. 53. Visszarúgó! 56. Bia betűi keverve. 57. Hírlapban „olvasható". 60. Határrag. 61. Ital páratlan betűi. 63. Azonos betűk.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 23. **Beküldési határidő:** 1974. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A tagság véleményét, javaslatát eljuttatni a vezető szervekhez.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 18. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Falucskai Benjamin, 8500 Pápa, állomás. Kováts Judit, 8192 Hajmáskér Dózsa u. 9. Ladányi Károly, 3292 Adács, József Attila u. 12. Kálmán László 2683 Acsa állomás. Szántó Erzsébet, 6380 Hévíz, Honvéd u. 14.



VASUTAS CSALÁDTAGOK FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
Büfés-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Bp. V., Veres Pálné u. 26. fszt. 46.
2. **Budapesti területi Igazgatóságánál:**
Állandó munkára gépkocsivezető és rakodó-, szállítómunkást 0,8—2,5 tonnás kocsikra kedvező feltételek mellett.
Átlagjövedelem: 3000—3500 Ft.
Kiskereskedelmi pavilonjainkba (édesipari, trafikáru, hírlap, bizsutériák) kezelőket. Átlagjövedelem: 1500—2500 Ft.
Munkahelyi büfébe szakképzett boltvezetőt és eladókat.
Továbbá felszolgáló, szakács, cukrász, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkaerőkre (lehet nyugdíjas is).
Valamennyi munkakörben a munkaidő heti 44 óra.
Bérezés kollektív szerződés szerint. Ingyenes és kedvezményes utazás a dolgozó és családtagjai részére az ország vasútvonalain.
Munka- és védőruhaellátást biztosítunk.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Budapesti területi Igazgatóság Bp. V., Kálmán Imre u. 14.
Naponta délelőtt 9—12 óráig, szombat kivételével.
Telefon: 328—971, 314—933, 310—770, mellék: 4.
3. **Cukrászüzemében:**
Budapest VI., Lázár u. 1. sz. alatt azonnali felvételre keres kézilányokat és takarítónőket. Jelentkezés: a helyszínen 8—16 óráig.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. NOVEMBER 1.

A vasút vezetése példamutató helytállást vár a fiataloktól

URBÁN LAJOS VEZÉRIGAZGATÓ BESZÁMOLÓJA AZ ORSZÁGOS VASUTAS IFJÚSÁGI PARLAMENTEN

Október 25-én, tíz óra harminc perckor, lapunk zártakor nyitották meg a vasutas fiatalok országos parlamentjének másfél napos tanácskozását az építők szakszervezete székházának kongresszusi termében. A parlamenten 284 küldött és 218 meghívott vett részt.

A vasutas fiatalok országos parlamentjét *Szücs Zoltán*, vezérigazgató-helyettes nyitotta meg és üdvözölte a tanácskozás valamennyi részvevőjét. Az elnökségben foglalt helyet többek között *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára, *Gábor Zoltán*, a KPM pártbizottságának titkára, *Ritter Attila*, a KISZ Központi Bizottság munkatársa; *dr. Révész Péter*, az Állami Ifjúsági Bizottság szakreferense, *Kiss László*, a KISZ KB intéző bizottságának vezetője, *Kummer István*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának képviselője, *Kápolnai György*, a VI. kerületi KISZ-bizottság titkára.

Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes megnyitója után vörös nyakkendős úttörővasutasok virágcsokrokkal köszöntötték a parlament elnökségében helyet foglalt vendégeket. Utána *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója tartotta meg beszámolóját az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtásáról.

— *A Magyar Államvasutak vezetése — társadalmi szervezeteinkkel együtt — nagy jelentőségű eseménynek tartja, hogy a vasutas fiatalok legjobbjaival, közöttük a GYSEV, az Utasellátó, a Fanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat fiataljaival ilyen fórum keretében találkozhat* — kezdte beszédét. — A vasutas fiatalok első országos parlamentje olyan időszakban ülésezik, amikor a feladatok, a problémák, a lehetőségek és a követelmények mindegyikében csúcsforgalom van a vasútnál. *Éppen ezért azt várjuk az ifjúsági parlamenttől, hogy megfelelően értékelje a több mint három év óta szervezett keretek között folyó ifjúságpolitikai munkát.* A parlament állásfoglalása, az itt elhangzott észrevételek, javaslatok a jövőre nézve meghatározói lehetnek az ifjúságpolitikai feladatok kialakításának. Ezeken túlmenően gazdasági feladataink végrehajtásának problémáival és a jelenlegi szállítási helyzet értékelésével is foglalkozni kívánunk.

Ebben a nehéz helyzetben, amikor a népgazdaság szállítási igényeinek kielégítése rendkívüli intézkedéseket követel, különösen fontos, hogy a vasút tovább fokozza teljesítményeit. Úgy gondolom tehát, hogy *van miről tanácskoznunk*, és ha jól használjuk ki a parlament lehetőségeit, feltétlenül eredményre jutunk problémáink, gondjaink megoldásában, és lehetőségeink még jobb kihasználásában.

Ha érdemi vonatkozásban értékeljük a megtartott parlamenteket, általánosságban véve valamennyi elérte kitűzött célját *még akkor is, ha egyes szolgálati helyeinken adódtak problémák a szervezést, a megjelenést és az aktivitást illetően.* Örvendetes viszont az, hogy a nagyobb szolgálati helyeken, csomópontokon, a vállalatoknál — különösen az Utasellátónál —, ahol a fiatalok létszáma és aránya is nagyobb, *szinte minden parlamentet jónak értékelünk.* Hasonlóan jól bonyolódtak le a vasútigazgatósági parlamentek is, mert azokat a tárgyilagosság, a helyzet reális elemzése, a jogok és kötelességek helyes értelmezése jellemezte. Ezen túlmenően megfogalmazásra kerültek azok a további feladatok, amelyek a munkák színvonalasabb végrehajtását biztosítják.

A parlamentek eredményességét bizonyítja az is, hogy a felmerült problémák döntő részét helyileg meg lehetett, vagy meg lehet oldani. *A fiatalok nagy felelősséggel foglalkoztak a vasút helyzetével, a konkrét helyi feladatokkal.* A munka- és üzemszervezés problémái szinte minden parlamenten a fő kérdések között szerepeltek. A szociális helyzet javítása, a lakáskérdés, az oktatás színvonalának fokozása ugyancsak valameny-

(Folytatás a 2. oldalon.)

Október forradalmi útmutatása

Századunk kétségkívül legjelentősebb történelmi eseménye a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom.* Az orosz proletariátus győzelme az emberiség történetének legfényesebb diadala. Bebizonyították, hogy a forradalmi munkásosztály sikerrel küzdhet az imperialista háború ellen, azt polgárháborúvá, forradalmi háborúvá változtathatja. Megmutatták, hogy lehetséges a forradalom győzelme kezdetben egy országban is.

57 év alatt átalakult a világ arculata. Új erőviszonyok keletkeztek. *A szocialista országok a Föld területének 26 százalékára terjednek ki, s határaik között él a világ lakosságának több mint 35 százaléka.* Leáldozott a gyarmatbirodalmak korszaka. Nincs messze az idő, amikor a félévszázada még a legkilátástalanabb elnyomás alatt élő nemzetek utolsó képviselői is elnyerik függetlenségüket.

A félévszázad történelmi meghatározója visszavezethető 1917 októberére. *Az Októberi Forradalom gyökeres fordulatot jelentett az emberiség történetében.* Megnyitotta a proletárforradalmak és a gyarmati forradalmak korszakát. Olyan súlyos csapást mért a kapitalizmus világrendszerére, hogy alapjaiban megrendítette azt. Létrejött a forradalmak nemzetközi bázisa, amely létének első pillanatától kezdve a szocializmusért, a haladásért, a nemzeti felszabadulásért, a függetlenségért, és a békéért küzdő erők legfőbb támasza, segítője.

Dekrétum a békéről! Ez volt az újdonsült hatalom első kiáltványa a világhoz. És a béke azóta is a szovjet külpolitika alapelve. Ez az a szó, amely ma is minden haladó ember leghőbb vágyát jelenti szerte a világon.

Október óta már több ízben forgott veszélyben a világ békéje. A második világháború a legnagyobb áldozatot éppen a Szovjetunió népeitől követelte. *De a szovjet nép leküzdötte a két világháború okozta szörnyű rombolást és pusztítást.* Nemcsak a társadalmi haladásban tett szert élenjáró szerepre, hanem a gazdasági fejlődés üteme, a tudományos haladás tekintetében is. Az emberi viszonyoknak, a társadalmi kapcsolatoknak minden korábbitól gyökeresen új formáját alakította ki, létrehozva a kizsákmányolástól mentes, a társadalmi tulajdonon és elvtársi együttműködésen alapuló szocialista viszonyokat.

A szocializmus és a kommunizmus építése során szerzett gazdag, a gyakorlat próbáján igazolt tapasztalataival továbbfejlesztette a forradalmi elméletet, amellyel minden nép számára megkönnyíti az utat saját felszabadulásához, új életének formálásához.

A szovjet példa gyakorlati ereje tette a szocialista eszmét korunk legnépszerűbb eszméjévé. Október változatlanul korszerű tanulsága az a lenini stratégia és taktika, amelyet 1917 február és október közötti történelmi szakasz során alkalmaztak az orosz forradalmárok. A bolsevikok mindig az adott helyzethez és erőviszonyokhoz, az ellenség és a szövetségesek magatartásához mérték taktikájukat. A forradalom lenini taktikájának legfőbb tényezője: *együtt lépni a való élettel.* Ez a tétel ma is áll, napjainkban is helyes.

Abból a lenini tanításból, hogy a szocialista forradalom nem győzhet egyszerre az egész világon, hanem csak egy vagy egynéhány országban, következett, hogy a szocialista forradalom szakaszos fejlődésével kell számolni. A szocialista forradalom felfelé ívelését, egyik-másik országban való győzelmét a forradalom apálya követheti, amely nem teszi lehetővé az újabb rohamokat a kapitalizmus ellen. Ezt az időszakot erőgyűjtésre, újabb győzelmek előkészítésére lehet és kell felhasználni.

Abból, hogy a szocialista forradalom először csak egy országban győzedelmeskedett, hogy a szocialista forradalom szakaszosan fejlődik, következik, hogy *a szocialista államoknak a kapitalista országokkal való békés egymás mellett élés hosszú korszakára kell berendezkedni,* annak minden következményével együtt.

Napjainkban sokan beszélnek a forradalmi folyamatok stagnálásáról. Ebből kiindulva hajlamosak helytállónak elfogadni a forradalmi folyamatok végleges megrekedéséről szóló eszmefuttatásokat is. Pedig ha valaki a forradalmi folyamatok mozgását és eredményeit hosszabb távon vizsgálja, *feltétlenül arra a következtetésre kell jutnia, hogy a forradalom ügye — ha más formában és módon is, mint korábban — feltartóztathatatlanul halad előre.* Korunkban három nagy forradalmi erő van, mely egymást segítve és kiegészítve fejlődik, s a sikerek újabb és újabb állomásaira jut el: *a szocialista világrendszer, a nemzetközi munkásosztály és a nemzeti felszabadító mozgalom.*

A három nagy forradalmi erő együttes harcának eredményeként a világon olyan új helyzet kezd kialakulni, melyre a szocializmus, a haladás híveinek nagy figyelmet kell fordítaniuk. Az új helyzet azt jelzi, hogy elérkeztünk a forradalmi folyamatok fejlődésének olyan állomásához, amikor a mennyiségi eredmények minőségbe csapnak át, amikor az országok egész sora lép a szocialista fejlődés útjára, vagy teremti meg a későbbi szocialista átalakulás feltételeit.

Senki sem állíthatja, hogy a kedvező nemzetközi fejlődésben kizárt a megtorpanás, a visszaesés. Ez éberséget, határozottságot követel a forradalom erőitől, hogy idejében leleplezhessenek és visszautasíthassanak minden olyan kísérletet, amely a hidegháború időszakába akarja visszaszorítani a világot.

57 év alatt a forradalmi folyamat óriási utat tett meg. Sikerei vitathatatlanul bizonyítják: *az Októberi Forradalom eszméi ma is elevenen élnek, és nap mint nap testet öltenek a gyakorlatban.* Nincs olyan erő, amely megfordíthatná az e világtörténelmi eseménnyel elindított forradalmi folyamatokat.

Dunakeszi járműjavító:

Háromszintes munkásszálló

A *dunakeszi járműjavítóban* október 21-én ünnepélyes külsőségek között került sor az újonnan épült munkásszálló átadására. A bensőséges ünnepségen az építőket az üzem dolgozóit, vezetőit és a meghívott vendégeket *Révay Sándor*, a járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára üdvözölte, majd *Kardos Tibor*, a 10. szakosztály vezetője mondott beszédet. A 13 millió forintot meghaladó költséggel épült, háromszintes munkásszálló kényelmes, minden igényt kielégítő berendezésével, kulturális lehetőségeivel, jelentősen elősegíti az ott elhelyezett ipari tanulók színvonalas ellátottságát.

Az új intézményben 42, egyenként 4 ágyas szoba, két betegszoba, a földszinten klubszoba, emeletenként zuhanyozó, mosdó és televízióval felszerelt társalgó áll 178 lakójának rendelkezésére.

Az ünnepség végén a járműjavító szakmunkás-utánpótlásában jelentős szerepet játszó létesítmény felépítésében kiemelkedő munkát végzett dolgozóknak *Kardos Tibor* szakosztályvezető pénzjutalmat, *Bakó Károly* üzemigazgató Kiváló dolgozó kitüntetéseket adott át.

Szőnyi Lajos

A negyedik negyedévre

Negyvenhárommillió forint külön jutalom

Népgazdaságunk fejlődése, valamint a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok javulása folytán a tranzitforgalom nagy méretű növekedése következtében a vasúton szállítandó áruk mennyisége évről évre emelkedik. Az 1974. évi feladatokat ismerve. *előreláthatóan 6—7 millió tonnával több áru elszállításával kell számolnunk az eredeti tervhez képest.*

A vasutas dolgozók eddig is becsülettel helytálltak a már rendszeresen jelentkező többletfeladatok végrehajtásában, amit bizonyít, hogy az év eddig eltelt hónapjaiban a szállítási volumen jóval meghaladta a bázishónapokét.

A hátralevő két hónapban a vasútra háruló feladatok igen nagyok. Az előzetes információk és számítások alapján *a negyedik negyedévben mintegy 32—33 millió tonna árut kell elszállítani.* Így az igazgatóságoknak, szolgálati főnökségeknek — az összhálózati érdekek figyelembevételével — még nagyobb öntevékenységgel, kezdeményezőkészséggel kell segíteniük az üzemviteli munka valamennyi fázisát.

A párt és a kormány, elismerve a vasutas dolgozók helytállását, terven felüli munkáját, az 1974. évi bérszínvonalfejlesztési intézkedéseken felül *az évvégi feladatok végrehajtásáért külön bérjutalomban részesítette a vasutas dolgozókat.* Ez, valamint a bérgazdálkodási eredmények, mely a vasutas dolgozók eddigi jó munkája alapján jött létre, lehetőséget biztosítanak az októberben, novemberben és decemberben végzett munka külön jutalmazására. *A negyedik negyedévben hálózati szinten 43 millió forint külön bérjutalom kifizetésére kerül sor.*

A jutalmazási keretösszegeket a vasútigazgatóságok bontják le a szolgálati főnökségekre *Jutalmazásban — egyéni elbírálás alapján — az utazószemélyzetet, a fordulószolgálatot ellátó forgalmi és a forgalom vitelével szorosan kapcsolódó munkásállományú dolgozókat kell részesíteni.* A jutalmazás feltétele a jó és eredményes munka, a becsületes helytállás a szállítási feladatok rendkívüli szakaszában.

A vasútigazgatóságok részére rendelkezésre bocsátott

(Folytatás a 3. oldalon.)

Tegyünk meg mindent a szállítási igények kielégítéséért

NAGYAKTIVA-ÉRTEKEZLET A MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁG KULTÚRTERMÉBEN

A vasutas-szakszervezet elnöksége és a Vasúti Főosztály pártbizottságának kezdeményezésére október 18-án nagyaktíva-értekezletre került sor a MÁV Vezérigazgatóság kultúrtermében. Az értekezleten a vasút és a szakszervezet vezetőin kívül ott voltak az igazgatóságok és a területi bizottságok vezetői, az igazgatóságok és a nagyobb csomópontok pártbizottságának titkárai, a vasúti üzemek gazdasági és mozgalmi vezetői, valamint a nagy állomások, vontatási főnökségek vezetői. Egyszóval mindazok, akik beosztásuknál fogva funkciójuknál fogva legtöbbet tehetnek a szállítási feladatok végrehajtásáért.

A tanácskozás elnökségében foglalt helyet *Szabó Antal* főtitkár, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Győrfi József*, az MSZMP KB munkatársa, *Balogh Pál*, az MSZMP Budapesti Pártbizottságának munkatársa, *Gábor Zoltán*, a KPM, *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Az aktívaértekezletet *dr. Pethes Imre* nyitotta meg, majd *Urbán Lajos* ismertette a vasút eddig elért eredményeit, továbbá azokat a gondokat, amelyek az őszi hónapokban megnövekedett szállítási feladatok miatt a vasútra nehezednek.

— *A vasút feladata a népgazdaság személy- és áruszállítási igényeinek kielégítése* — mondotta bevezetőjében. A személyszállítás a legközvetlenebbül érinti a lakosság érdekeit, szoros összefüggésben van pártunknak, kormányunknak a dolgozók, az egész nép életviszonyainak szüntelen javítására irányuló politikájával, ezért gazdasági vonatkozásai mellett, elsősorban politikai kérdés. *A vasút, a vasutasság társadalmi megíté-*

(Folytatás a 3. oldalon.)



Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója beszámolóját tartja (Laczkó Ildikó felvétele)

A vasút vezetése példamutató helytállást vár a fiataloktól

URBÁN LAJOS VEZÉRIGAZGATÓ BESZÁMOLÓJA AZ ORSZÁGOS VASUTAS IFJÚSÁGI PARLAMENTEN



Szorgalmasan jegyzetelnek a fiatalok

(Folytatás az 1. oldalról.)

nyi parlamenten a viták középpontjába került.

Külön figyelemmel kísértük a parlamenteken elhangzott javaslatok érdemi elintézésének sorsát. Most arról adhatok számot, hogy a vasútigazgatóságok, a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok a javaslatok érdemi elintézésében, illetve azok megválaszolásánál, *a 30 napos határidők figyelembevételével intézkedéseket hoztak.* A vasútigazgatókat mindezekről — a parlamentre való felkészülés keretében —, külön is beszámoltattam. Az igazgatóságok munkáját e téren jónak minősítem, de ezzel együtt a feladatokkal történő állandó foglalkozást külön hangsúlyozni kívánom.

A munkahelyi parlamentek sikeres lebonyolítása nem valósulhatott volna meg a szakszervezeti szervek és a KISZ-szervezetek aktív segítsége nélkül. Voltak olyan szolgálati helyek, ahol a KISZ-szervezetek különösen nagy segítséget nyújtottak az előkészítés, a szervezés és lebonyolítás fázisában egyaránt. Kiemelném *Budapest-Ferencváros*t, valamint a *dombóvári* csomópont KISZ-szervezeteinek ilyen irányú tevékenységét.

A MÁV vezetése részéről ezúton mondok köszönetet a pártszervezetek munkájáért, amit az ifjúságpolitikai határozatok végrehajtása érdekében kifejtettek. Politikai irányító tevékenységük hozzájárult ahhoz is, hogy gyümölcsöző együttműködés és munkamegosztás alakult ki a Központi Bizottság határozata és az ifjúsági törvény végrehajtása terén.



Urbán Lajos vezérigazgató

Alapvető feladat a fiatalok beilleszkedésének segítése

Az általános ifjúságpolitikai feladatokkal kapcsolatban a vezérigazgató kiemelte, hogy legfontosabbnak tartja a fiatalok munkahelyi beilleszkedésének segítését, a fiatalok nevelését és vasutassá válásának meggyorsítását.

— *Két okból is hangsúlyozni szeretném a kérdés jelentőségét* — mondotta. — Egyrészt a vasút munkaerő-ellátottságának biztosítása minden vezetőre fokozottabb kötelezettséget és felelősséget ró, hiszen *az új munkaerő döntő többsége a fiatalokból tevődik ki.* Pályakezdő fiatalokból, akikkel meg kell ismertetni, meg kell szerettetni a vasúti munkát. Segíteni kell, hogy a kollektívába beilleszkedjenek és minél előbb teljes értékű dolgozók lehessenek. Másrészt a beilleszkedéssel egyidejűleg a nevelés, a gondolkodási mód formálása, a szakmai képzés segítése pedig állandó, folyamatos és hosszabb távú feladat.

A munkahelyi és területi ifjúsági parlamentjeink mindegyike foglalkozott ezekkel a feladatokkal. Ebből azt állapítjuk meg, hogy élő, mai problémával állunk szemben, amelynek megoldása, jobbá tétele sokoldalú feladatot jelent. A munkahelyi beilleszkedés segítését törvény és végrehajtási utasítás szabályozza, mely formai jellegű, éppen ezért kellő tartalommal megtölteni nem könnyű.

A vasúti munka sokrétű, veszélyes és nagy fegyelmet igényel. A munkakörülmények, a munkarend nem vonzó, a mai munkalehetőségek az országban ettől jobbat is kínálnak. *Alapvető fontosságú tehát a beilleszkedés igazi értelemben vett segítése, a jó munkahelyi légkör kialakítása.* Érezni kell a fiatalnak, hogy foglalkoznak vele, átsegítik a kezdeti nehézségeken — különösen az önálló szolgálatra történő beosztások alkalmával lehet ezáltal a fiatalok önbizalmát növelni.

— *Az a megállapításunk, hogy a vezetők egy része eléggé szűken értelmezi a munkahelyi beilleszkedés segítését és csak egyes elemeivel foglalkozik.* Elintézettnek tekinti ezt néhány perces, egyszeri beszélgetéssel. Pedig hosszabb távú, céltudatos tevékenységről van itt szó, amelyhez szív, lélek és emberszeretet kell.

Munkaerőhelyzetünkön csak úgy tudunk kedvezőbben változtatni, ha az első lépéstől kezdve céltudatosan foglalkozunk fiataljainkkal. *Nem bábáskodásról van itt szó és a fiatalok sem ezt várják.* A szocialista embertípus kialakítását, a munkára való nevelést társadalmunk alapvető követelményeként írja elő számunkra, amely a vezetőktől és az idősebb dolgozóktól is — kötelezettségeik mellett — *némi áldozatkészséget is kíván. Erre szeretném az itt levő vezetők figyelmét külön is felhívni.*

Az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtásával kapcsolatban a személyzeti és kádermunkáról elmondotta, hogy már a korábbi években is értünk el eredményeket a fiatalok felkészítését, előrejutását, vezető beosztásba történő beállítását illetően, de a gyakorlatban mutatkozó problémák elemzésekor bizonyos fokú szemléletbeli hiányosságokkal még mindig lehet találkozni.

— *A káderutánpótlásként figyelembe vett fiatalokat tervszerűen készítjük fel a megfelelő ismeretek elsajátítására* — folytatta. — *Központilag intézkedtünk, hogy ezeket a fiatalokat fokozatosan be kell vonni a vezetőképzésbe.* Ebben az évben kísérleti jelleggel szerveztük meg a kádertartalékok részére a speciális tematikájú vezetőképző tanfolyamot, amelyet — a szerzett kedvező tapasztalatok alapján — a jövőben is folytatni kívánunk. A fiatalok előtt álló perspektívát szeretném érzékeltetni azzal a figyelemreméltó eredménnyel is, mely szerint *1972 óta megbízott vezetők 40 százaléka 35 éves, illetve ennél fiatalabb.*

A vezető, irányító munkakörök betöltésére alkalmas fiatalok, továbbá a fizikai munkások beiskolázásához a *közeljövőben kiadásra kerülő vezérigazgatói utasítás már konkrétan szabályozza a fiatalokkal történő foglalkozást, előrehaladásuk rendszeres segítését, az ahhoz szükséges feltételek megteremtését.*

A területi jellegű ifjúsági parlamenteken több olyan kérdés is felvetődött, amelyek megoldásához felsőbb intézkedésekre van szükség. Ilyen az az igény, *hogy az iparitanuló-időt a vasút ismerje el a törzsgárda szempontjából beszámítható időnek. A vasutas-szakszervezettel egyetértésben ez megvalósítható.* Már a jövő évtől kezdve a törzsgárda-elismerések adományozásánál figyelembe veszik az iparitanuló-éveket akkor, ha a fiatal a szakmunkás-bizonyítvány megszerzése után — egy éven belül — a vasútnál helyezkedett el.

Ugyancsak több hozzászólás foglalkozott a törzsgárda-elismerés olyan irányú módosításával, hogy az első fokozat 5 évi szolgálati idővel kezdődjön. *Mint mondotta, a törzsgárda-szabályzat ilyen irányú módosítását nem tervezik, de nem zárkóznak el az elől, hogy az ötévi szolgálati idővel rendelkező fiatalok valamilyen elismerésben részesüljenek.*

Budapesten több mint 600 lakás építését tervezik

A tényleges katonai szolgálatra bevonult fiatalok menetkedvezményének meghagyásával kapcsolatban a következőket válaszolta:

— Az a véleményünk, hogy a szociális szempontokon túlmenően a vasútnak külön érdeke, hogy a leszerelendő katona ismételten a MÁV-nál, illetve korábbi munkahelyén találja meg számítását. Ehhez a nála levő zöld arcképes igazolvány a munkahellyel való kapcsolatot is ébren tartja. *Ha más szervek részéről nincs akadálya a kérés teljesítésének, egy hónapon belül intézkedünk arra vonatkozóan, hogy a tényleges katonai szolgálatra bevonuló vasutas fiatalnak maradjon birtokában a zöld arcképes igazolvány.*

A fiatalok lakáshelyzetének problémáival is sokat foglalkoztak a szolgálati helyeken és a területi jellegű ifjúsági parlamenteken. Bár ez a probléma az írásos beszámolóban is nagy teret kapott, a vezérigazgató ennek ellenére beszámolójában is kitért rá. Ezeket mondotta:

— A lakásépítési alap képzését jogszabályok írják elő. Erre a célra a vállalati eredmény alapján képzett *fejlesztési alap 25 százaléka és a lakóépületek utáni amortizáció 100 százaléka fordítható,* — ennél fogva behatárolt a fejlesztése. Abban az esetben, ha a MÁV vállalati gazdálkodása kedvezőbben alakul, nyilvánvalóan a lakásépítési alap növelhető. Dolgozóink érdekeltsége a többletteljesítmény létrehozására tehát ezzel is fokozható.

Az üzemvitellel kapcsolatos feladatok, továbbá a személyzetpolitikai és szociális kérdések megoldásához elengedhetetlenül szükséges, hogy megfelelő számú lakással rendelkezzünk. Ennek keretében — mindenekelőtt — *a Budapesten jelentkező munkaerő-gondoknak* a lakásépítés útján történő megoldását kívánjuk fokozottan szorgalmazni.

Rákospalotán 130 szövetkezeti lakás építésére *lakásépítő szövetkezet* szervezése folyamatban van. Előrehaladott tárgyalások folynak további 500 lakás felépítésére, amelyhez a megfelelő terület — ugyancsak Rákospalotán — rendelkezésre áll. Az itt felépítésre kerülő telepszerű, többszintes lakásokban *elsősorban a munkáscsaládok és munkásfiatalok olyan feltételek mellett juthatnak majd lakáshoz, amelyek jövedelmi és szociális viszonyaikhoz képest nem jelentenek számukra túlzott megterhelést.*

Vidéken is törekszünk a tanácsokkal való jobb kapcsolat kialakítására annak érdekében, hogy minél több dolgozónk jusson tanácsi bérlakáshoz, tanácsi értékesítésű lakáshoz, vagy vehessen részt munkáslakás vásárlásában, amelyhez államunk is külön támogatást ad.

A vasutas dolgozók lakáshelyzetének javítása, a szociális igények fokozottabb kielégítése *a vasút vezetésének és a szakszervezetnek állandó feladatát képezi* — az eddigi eredményekből, a vázolt célkitűzésekből ezeket bizonyára érzékelik. Hogy a további előrehaladás tervszerűbben folytatódjon, a közelmúltban alakítottuk ki a vasút szociálpolitikájának fő irányát és külön intézkedési tervet dolgoztunk ki a népesedéspolitikai határozatok végrehajtására. Ezek tartalmazzák azoknak a jogos igényeknek a céltudatosabb kielégítését, amelyeket a fiatalok a munkahelyi és területi parlamenteken több helyen felvetettek. Ilyenek: *a gyermekintézmények fejlesztése, munkásszállások, üzemegészségügyi feltételek javítása, lakásépítési támogatások rendszerének fejlesztése, stb.*

Fontos helyet kapott a beszámolóban az oktatás és a kiképzés rendszere, melyről a vezérigazgató a következőket mondotta:

— *A vasút sajátosságainak figyelembevételével jól fogtunk hozzá és eredményesen valósítjuk meg az oktatási reform irányelveit, célkitűzéseit.* Az oktatási színvonal az igényeknek megfelelően lépést tart a követelményekkel. Különösen a középfokú képzés szakosítása, a munkástovábbképzés szervezett, folyamatos vitele minőségi változást jelent. *Nem mondhatók el ezek a megállapítások egyértelműen a kötelező, rendszeres külszolgálati oktatásról, annak ellenére, hogy e téren is folyamatos a fejlődés.*

Nincs ok aggodalomra

Terveink szerint — és ennek gyakorlati végrehajtását megkezdtük — *körzetesített gócponti külszolgálati oktatást valósítunk meg.* Ez azt jelenti, hogy a mostani 230 szolgálati hely helyett 40—45 helyen tárgyilag, személyileg jól felszerelt oktatótermeket létesítünk, amelyekben korszerűen folyik majd a külszolgálati oktatás. Úgy gondolom, hogy az öt évre tervezett korszerűsítés ezeket a problémákat is megoldja.

Foglalkozott még a beszámoló a kinevezési rendszer korszerűsítésével, a munka- és üzemszervezéssel, az egyes vasúti munkakörök szakmásításával. Az utóbbival kapcsolatban elmondotta a vezérigazgató, hogy *az nem bérkérdés, mert ezekben a beosztásokban a vasutasok ma már megkeresik azt az összeget, amelyet általában a szakmunkások.* A szakmásítás, illetve a szakmunkástanulói képzés a munkaerő-utánpótlási gondokon segítene. A forgalmi végrehajtó munkakörökben ugyanis csak 18 éven felüli dolgozó foglalkoztatható. Főleg olyan munkavállalók jelentkeznek ezekbe a beosztásokba, akik előzetes szakmai ismeretekkel nem rendelkeznek. *Ha a 14—18 év közötti fiatalokat fel lehetne venni a vasúthoz — mint forgalmi szakmunkás-tanulókat — akkor számítani lehetne arra, hogy később, amikor a 18. életévüket elérik, már mint szakemberek állnának a vasút rendelkezésére.*

Körvonalazta a beszámoló a GYSEV-nél, az Utasellátónál, valamint a Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalatnál foglalkoztatott fiatalok helyzetét is. Mint mondotta, a vállalatoknál az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtására tartalmas intézkedési tervet készítettek. Ennek alapján végzett tevékenységüket a minisztérium is jónak értékeli.

A vezérigazgató a továbbiakban a vasút általános helyzetével, majd a kedvezőtlen időjárás miatt kialakult nehézségekkel foglalkozott. Felhívta a figyelmet, hogy *bár nagyon sok gonddal, nehézséggel kell megbirkózni, nincs ok pesszimizmusra, a vasút egésze eddig jól dolgozott, kiemelkedő teljesítményeket értünk el, amelyeket a felsőbb szervek, a párt és a kormány is messzemenően elismert.* A jelenlegi helyzetben fokozottabb feladat hárul a vasútra, mint korábban s a megnövekedett követelményeknek csak jobb munkával, több áldozatvállalással tudunk eleget tenni.

— A Magyar Államvasutak egésze, a vasút gazdasági és társadalmi vezetése azt várja most a fiataloktól, hogy ugyanolyan lendülettel vegyék ki részüket munkahelyeiken a feladatokból, mint eddig. Legyenek példamutatóak az esetenként jelentkező rendkívüli nehézségek megoldásánál, adjanak segítséget a szolgálati vezetők részére a kiadott intézkedések végrehajtásához. Tanuljanak, képezzék magukat, mert a fejlett technika, az üzemvitel korszerűsítése egyre több fiatalt igényel.

Meggyőződésem, hogy a vasutas fiatalok — elsősorban Önök, mint a fiatalok küldöttei — helyesen értékelik eddigi tevékenységünket és alkotóan járulnak hozzá munkánk eredményes vitelához. A MÁV Vezérigazgatósága nevében elsősorban ehhez kérem a vasutas KISZ-szervezetek mozgósító tevékenységét és az Önök példamutatását — fejezte be beszédét *Urbán Lajos* vezérigazgató.

A beszámoló után megkezdődött a vita, melyről — s a parlament további eseményeiről — lapunk következő számában tájékoztatjuk olvasóinkat.

Visi Ferenc



Az ifjúsági parlament résztvevői a beszámolót hallgatják
(Laczkó Ildikó felvételei)

Tegyünk meg mindent a szállítási igények kielégítéséért

NAGYAKTÍVA-ÉRTEKEZLET A MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁG KULTÚRTERMÉBEN

(Folytatás az 1. oldalról.)

lésének, megbecsülésének elsődleges tényezője a személyszállítási szolgáltatások színvonala, az e tekintetben végzett munka. Éppen ezért a személyszállítás állandóan figyelmünk középpontjában áll, a vele kapcsolatos feladatok megoldása munkánk egyik kiemelten fontos részét alkotja.

A mai aktívaülésen, mindamellett, hogy egy pillanatra sem feledkezünk meg a személyszállításról, döntően az áruszállítással kell foglalkoznunk. Ennek oka az, hogy az áruszállításoknál rendkívül nehéz, feszült helyzet alakult ki, amelynek megoldása az egész vasutasság tevékeny közreműködését követeli. Jelenlegi üzemi helyzetünk legfőbb *jesítmények 5,9 millió tonnáber végéig az áruszállítási teljesítmények 5,9 millió tonnával, 6,6 százalékkal haladják meg az előző év hasonló időszakát, 5,7 millió tonnával, 6,3 százalékkal a tervezett előirányzatot. Még nagyobb a növekedés árutonnakilométerben, ahol a bázishoz képest 9 százalékkal teljesítettünk többet.*

A szállítási igények gyors ütemű növekedése — ha eltérő mértékben is — mind a belföldi, mind a nemzetközi szállításoknál tapasztalható. *A belföldi szállításoknál szeptemberig 2,9, az exportszállításoknál 9,9, az importnál 11, a tranzitnál pedig 16,9 százalékkal növekedtek a teljesítmények a bázishoz képest.* A nemzetközi szállítások szempontjából kiemelt szerepet betöltő Záhony körzetében az import 9 százalékkal, a tranzit pedig 38 százalékkal növekedett.

A többletteljesítmény a nyereséget is növeli

A vezérigazgató ezután röviden vázolta, miként alakultak a szállítási igények az elmúlt időszakban, majd így folytatta:

— 1974-ben a vasútnak várhatóan — és ezt most már elég pontosan láthatjuk — 128—129 millió tonna árut kell elszállítania. Ez kereken 12—13 millió tonnával, tehát több mint 10 százalékkal magasabb az 1970 évben elszállított árumennyiségnél. Ez a felfutás azonban nem oszlik meg arányosan a négy esztendő között. Ennek nagyjából egyhatoda 1971—72-ben, egyharmada 1973-ban és a fele 1974-ben következett, illetve következik be. Figyelembe véve az 1975. évi előirányzatokat, a vasút összesen mintegy 30 millió tonnával, 5,1 százalékkal több árut szállít, mint a IV. ötéves terv előirányzata.

A továbbiakban részletesen taglalta: *mi idézte elő az áruszállítás ilyen nagymérvű felfutását, és mit tett a vasút a növekvő igények kielégítése érdekében.* Kitért a vezérigazgató arra is, hogy a rohamosan növekvő teljesítmények mellett hogyan alakultak a vasutasok élet- és munkakörülményei, különös tekintettel a szociális helyzetre és a jövedelemszint emelkedésére. E tekintetben figyelemre méltó a negyedik ötéves tervben bekövetkezett kedvező változás.

A szállítások növekedésével kapcsolatban párhuzamot vont a hatvanas évek végén jelentkező igényekkel. Azokban az években a vasút szállítási teljesítményei a korábbiakhoz viszonyítva azonos, vagy alacsonyobb szinten alakultak. Ezzel szemben 1973-ban és még fokozottabban áll ez 1974-re, lényegesen megváltozott a helyzet. *A teljesítmények ugrásszerűen növekedtek. S abban az esetben, ha az idén a vasút 128 millió tonna árut szállít — a jelek szerint ennél többet is szállíthat —, a jelenlegi anyagi érdekeltségi rendszer a múlt évivel szemben legalább háromnapi bérnek megfelelő többletnyereség kifizetését biztosítja.* A 128 millió tonnán felül elszállított minden millió tonna többletszállítás további egynapi bérnek megfelelő nyereségrészesedés kifizetését teszi lehetővé. Egyet azonban világosan látni kell: az eddig elért eredmények csak úgy fokozhatók, ha az év hátralevő időszakában külső körülmények a szállítást nem akadályozzák, s ha a vasutasok jó munkája, szervezőkészsége legyőzi a felmerülő nehézségeket.

Legfontosabb feladat az elegyáramlás gyorsítása

— A vasút vezetése tudatában van annak, hogy a kialakult helyzet rendezése sürgős intézkedéseket követel minden szinten — hangsúlyozta az előadó. — Olyan intézkedéseket, amelyek rövid és hosszabb távon is hathatósan segítik a szállítási feladatok teljesítését, a jelenleginez hasonló feszültségek elkerülését. Mi úgy ítéljük meg, hogy az év hátralevő időszakában a vasútra háruló szállítási feladatok az eddigieknél kedvezőbb időjárási viszonyok mellett elvégezhetők. *Alapfeltétele azonban az, hogy mindenütt a hálózati érdekeknek kell alárendelni a helyi érdekeket. A fő feladat az elegyáramlás meggyorsítása.* Ennek érdekében egyik legfontosabb teendő a külföldi és belföldi partnerekkel való együttműködés fokozása.

A szervezési intézkedésekre az adott helyzetben különösen nagy figyelmet kell fordítani. *A szervezetlenség, a rendszertelen munka csak fokozhatja az egyébként is nehéz helyzetet*, ami azzal a következménnyel járhat, hogy azt sem teljesítjük, amire egyébként képesek vagyunk.

A legfőbb tennivaló most az, hogy az eddig tett intézkedéseket összekapcsoljuk a vasutas dolgozók mozgósításával, lelkesítésével. Egész népgazdaságunk intenzív fejlődéséről, ennek elősegítéséről vagy fékezéséről van szó. Ezen belül az olyan ható tényezők, mint a XI. pártkongresszus tiszteletére és hazánk felszabadulása 30. évfordulójának méltó megünneplésére kezdeményezett munkaverseny is sok százezer tonnával növeli a szállítási igényeket. A vasutasoknak egy válaszuk lehet erre: *mindent meg kell tenni a megnövekedett igények kielégítése érdekében.* A feladatok rendkívül nagyok, és sürgősek. Elvégzésük fokozott helytállást követel vezetőktől és beosztottaktól, s a mozgalmi szervektől egyaránt.

Mindnyájunk előtt nyilvánvaló, hogy a szállítási feladatok megoldása rendkívül fontos politikai kérdés is. Ezért nem nélkülözhetjük a pártszervezetek, szakszervezeti szervek, KISZ-szervezetek hathatós segítését, szervező és .ozgósító munkáját. Eddig is éreztük, tapasztaltuk sokirányú segítőkészségüket, ezekben a hónapokban pedig különösképp szükség van erre. *Azzal a kéréssel fordulunk a vasutas kommunistákhoz, a KISZ-fiatalokhoz, a vasút valamennyi dolgozójához, hogy munkájukkal segítsék elő gazdasági feladataink megoldását.* Meggyőződésünk, hogy együttes erőfeszítésekkel, a vasutasok helytállásával, mint a felszabadulás óta eltelt időszakban mindig, ezúttal is becsülettel eleget teszünk a vasútra háruló szállítási feladatoknak — fejezte be beszédét *Urbán Lajos* vezérigazgató.

A munkát okosan kell szervezni!

A beszámoló után az aktívaértekezlet részvevői közül többen kértek szót. Valamennyi felszóláló arról biztosította a vasút vezetőit, hogy a szolgálati helyek dolgozóira lehet számítani, csak okosan, jól kell a munkát szervezni. Különösen elengedhetetlen a mozdonyok, jobb kihasználása, ami egyúttal az utazószemélyzet teljesítményeinek javulását is feltételezi. Ezekről a problémákról szólt *Szabó Antal* főtitkár is. Rámutatott: *addig nem tudunk előbbre jutni, amíg olyan problémák nehezítik munkánkat, amelyek nagy része szervezetlenségből fakad.* Különösen megengedhetetlen, hogy a legkorszerűbb villamos és Diesel-mozdonyok fél napokat ácsorognak, a legjobb mozdonyvezetők szolgálati ideje rezsiutazásokkal telik el.

A főtitkár arra is felhívta a részvevők figyelmét, hogy a negyedik negyedévben rendelkezésre álló nagy összegű jutalmakat igazságosan azok között osszák szét, akik a legtöbbet nyújtják ebben a nehéz időszakban.

V. F.

1975. január 1-től

Minden vasutasra kiterjesztik a heti 44 órás munkaidőt

Szakszervezetünk vezető szervei évek óta megkülönböztetett figyelemmel foglalkoznak a vasutasok munkaidejének csökkentésével. Az erőfeszítések eredményeképpen az elmúlt öt évben több alkalommal sor került a törvényes munkaidő csökkentésére.

Először 1968—1969-ben az építőipari jellegű munkaterületeken heti 44 órára, 1970-ben a forduló szolgálatot ellátó dolgozók havi törvényes munkaideje 240—252 óráról — napi nyolc — 210 órára csökkent. Ezt követően 1972-ben a Tudományos Kutatóintézet, a Tervező Intézet, az Adatfeldolgozó Főnökség és a Beruházási Felügyelőség dolgozóinál, 1973-ban pedig az államigazgatási dolgozókkal együtt, a Vasúti Főosztály dolgozóinak csökkent heti 44 órára a munkaideje.

A kormány megadta a lehetőséget

Ezekkel az intézkedésekkel egyidejűleg szakszervezetünk álláspontja az volt, hogy a heti 44 órás munkaidő általánossá tétele és a vasúti közlekedés valamennyi munkakörére történő kiterjesztése a közeljövőben elkerülhetetlen.

Tisztában voltunk azzal is, hogy e cél elérése érdekében *nem várhatunk minden segítséget felülről*, hanem a magunk részéről is meg kell tenni a szükséges intézkedéseket. Ezért tevékenységünk arra irányult, hogy:

— a belső erőforrások maradéktalan feltárását, a munkaidő-csökkentés önerőből történő megvalósítása érdekében már az előkészítés időszakában elvégezzük;

— központi támogatást kizárólag csak ott igényelünk, ahol arra feltétlenül szükség van, ahol saját erőből várhatóan nem kerülhet sor a rövidített munkaidőre való áttérésre;

— a hetj 44 órás munkaidő már 1974 negyedik negyedévében, legkésőbb azonban 1975 január elsejével bevezetésre kerüljön *és nem lépcsőzetesen, hanem egyszerre valamennyi munkakörben*, ahol addig a munkaidő heti 48 óra volt.

A végleges álláspont kidolgozása a *Minisztertanács* határozata előtt huzamosabb időt vett igénybe. Az volt azonban a célunk, hogy lehetőleg minden lényeges kérdést tisztázzunk, hogy a végrehajtás egységesen és minél gyorsabban kezdetét vehesse. *Ezért a szakszervezet állandóan napirenden tartotta a munkaidő-csökkentést.* Az elnökség napirendjén több alkalommal is szerepelt a különböző alternatívák és lehetőségek módozatainak megvizsgálása.

Ilyen előzmények után a Minisztertanács 1034/1974 (VII. 4.) számú határozata — amely előírja, hogy a közlekedési dolgozók munkaidejét *1975. január 1. és 1977. december 31. közötti időben heti 44 (havi 191) órára kell csökkenteni — nem ért bennünket sem váratlanul, sem felkészületlenül.*

Az előzetes várakozásnak megfelelően a kormány lehetőséget adott arra, hogy 1975. január 1-től megkezdhessük a rövidített munkaidőre való áttérést. Ugyanakkor lehetővé tette azt is, hogy a vasúti közlekedés dolgozóinál (MÁV és GySEV) *a munkaidő-csökkentés bevezetésének évében erre a célra 130 millió forint bértöbbletet használhassanak fel.*

A végrehajtó szerveken a sor

A szakszervezet és a vasút vezetése úgy döntött, hogy a kormány adta lehetőség felhasználásával *1975. január 1-től minden olyan munkaterületre és munkakörre kiterjeszti a heti 44 órát, ahol eddig a munkaidő heti 48 óra volt.* Ez a munkaidő havi 191, illetve évi 2300 órának felel meg. *Ez az intézkedés mintegy 75 500 dolgozót érint.*

A munkaidő-csökkentés zökkenőmentes bevezetésére *most a végrehajtó szerveken a sor.* Ahhoz, hogy ez 1975 január 1-től biztosítható legyen és zavarok sehol sem keletkezzenek, az szükséges, hogy az év hátralevő részében a vasútigazgatóságok, a szolgálati főnökségek és a szakszervezeti szervek minden olyan részletkérdésre kiterjedően felkészüljenek, ami várhatóan előfordulhat.

E kérdések kidolgozásánál, minden szolgálati főnökségnél figyelembe kell venni, hogy az érintett dolgozók közül *csaknem 29 ezer főnél a munkaidő-csökkentést többletidőszám és bér igénybevétele nélkül, vagyis önerőből lehet megvalósítani.* Ide tartozik valamennyi alkalmazott állománycsoportú és az állandó nappalos beosztású forgalmi dolgozók, továbbá a munkásállomány egy része, valamint az utazók és a fordulós beosztású dolgozók kis hányada. *Ahol annak feltételei biztosíthatók, ott minden erő és lehetőség felhasználásával arra kell törekedni, hogy önerőből valósítsák meg a munkaidő-csökkentést.*

Többlet létszámmal vagy túlmunkával

Az így kieső munkaidő-alap önerőből történő pótlása az érintett szervektől nagy erőfeszítéseket kíván. Biztosítani kell, hogy a megfelelő munka- és üzemeszervezési intézkedések, a technológiai folyamatok megváltoztatása, a várható műszaki fejlesztések, létszámmegtakarítás hatása minél eredményesebben érvényesüljön.

Az alkalmazotti állománycsoportú és az állandó nappalos beosztású dolgozóknál, munkásoknál *a két hétre eső 88 óra munkaidőt* — a más területeken kialakult gyakorlathoz hasonlóan — *úgy kell ledolgozni, hogy kéthetenként egy szabadnaphoz jusson a dolgozó.*

Az előzetes számítások azonban azt mutatják, hogy a munkaidő-csökkentés általánossá tételét *minden igyekezetünk ellenére sem lesz lehetőségünk csupán önerőből megvalósítani.* A frekventált munkakörökben ugyanis — ahol jelenleg is létszámhiány van — belső szervezési intézkedésekkel és műszaki fejlesztéssel ezidő szerint nem lehet annyi munkaidő-alapot pótolni, mint amennyire a munkaidő-csökkentéshez szükség lenne. *Ezt jelenleg csak többletlétszám alkalmazásával lehetne megoldani.* Mivel erre nem lehet reálisan számítani, a kieső munkaidő-alapot várhatóan csak túlmunkával lehet pótolni. Ebbe a kategóriába tartoznak az utazók, a forduló-szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozók és a munkások többsége. *Ez a létszám több mint 46 ezer főt tesz ki.*

Ezeknél a dolgozóknál tehát a jelenlegi heti 48 órának megfelelő és a bevezetésre kerülő heti 44 órás csökkentett munkaidő közötti különbség minden valószínűség szerint túlmunkában fog jelentkezni.

A túlmunkáltatás pedig ellentétben áll mind a vasút, mind a dolgozók érdekeivel. Az egyes dolgozók, s csoportok túlmunka díjazására fordított jelentős összegek miatt nincs megfelelő lehetőség a rendes, a törvényes munkaidőre eső díjazás magasabb mértékű felemelésére. Ugyanakkor ez az állapot *az érintett dolgozók egy részénél egészségtelenül ösztönzi a túlmunkáltatáshoz fűződő egyéni érdekeket, ami fokozott balesetveszéllyel, és egészségromlással jár.* Ennélfogva a túlmunkáltatás hálózati szinten minden dolgozóra nézve káros. Ezért a munkaerő-gazdálkodást illetően minden érdekelt szervnek és dolgozónak *az a legfőbb feladata, hogy a túlmunka csökkenjen.*

Ennek érdekében az utazószemélyzetnél kéthetenként lehetőleg — a heti pihenőnapokkal együtt — *egy-egy szabadnapot kell biztosítani.* A fordulószolgálatot teljesítő dolgozóknál pedig — ahol annak feltételei biztosítottak — vagy a négybrigádos vagy más olvan alkalmas váltási rendet kell kidolgozni és bevezetni, amellyel a tényleges foglalkoztatás mértéke a törvényes munkaidőhöz igazodik.

Csodákra nem várhatunk

Ezenkívül olyan célszerű változtatásokat kell eszközölni a munka- és technológiai folyamatokban, a menetrendben, az elegytovábbításban, általában a forgalom szervezésében, szabályozásában, az irányításban és a lebonyolításban, ami a vasút előtt álló feladatok megoldását, az új csökkentett munkaidő feltételei között is biztosítani tudja.

Ezzel kapcsolatban hangsúlyozottan fel kell hívni a figyelmet az üzemi szakszolgálatok felelősségére. Az elmúlt néhány hónap tapasztalatai azt mutatják, hogy *nem lehet egyik oldalon a munkaidőt csökkenteni, a munkaidő beosztását korszerűsíteni és ugyanakkor a másik oldalon a munkáltatás feltételeit változatlanul hagyni.* Az 1968—69-es évektől elindult és egymás után fokozatosan megvalósult munkaidő-csökkentési intézkedések következtében minden esetben változtatni kellett a munkáltatás rendszerén is. Ez most sem történhet másképpen. *Csodákra ezúttal sem várhatunk.* Ennek ellenére a termelésirányítás vonalán egyelőre csupán negatív előjellel, a foglalkoztatás felső határának felemelése iránti igénnyel találkozunk, *ami teljesen ellentétes tendencia korunk követelményével, a várt és a kormány intézkedéseivel.*

Negyvenhárommillió forint külön jutalom

(Folytatás az 1. oldalról.)

összeg célirányos felhasználására nagy gondot kell fordítani. *A szolgálati főnökségek részére megállapított összeokben kifejezésre kell jutni a főnökség szerepének a megnövekedett teendők ellátásában, továbbá a feladatok mennyiségi és minőségi teljesítésének.* Ebből következik, hogy nagyobb egy főre jutó összeget érdemel az a főnökség, amely meghatározóan kulcsfontosságú helyet foglal el az igazgatóság és a hálózat szállítási teljesítményeinek lebonyolításában. Természetesen nem hagyhatók figyelmen kívül azoknak a mutatóknak teljesítése sem, amelyek kifejezik a munka minőségi színvonalát.

A szolgálati helyek vezetői a szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben állapítják meg a különjutalom felosztásának irányelveit. *Az egyenlősdit lehetőleg kerüljék.* Az a brigád, vagy az a dolgozó nyilvánvalóan többet érdemel, aki az őszi forgalom nehéz feladataiból többet vállal, többet dolgozik, s a szolgálatot balesetmentesen látja el.

A jutalom személy szerinti megállapítása találkozzon a dolgozók igazságérzetével, ne okozzon feszültséget a dolgozók egyes csoportjai vagy egyes személyek között.

Október 1-től

Ötven százalékkal felemelték az éjszakai pótlékot

Az éjszakai szolgálat nehézségének elismerését jelenti az az intézkedés, amely *1974. október 1-től lépett hatályba, s az éjszakai pótlék összegét 50 százalékkal felemelte.* Az eddigi 20 helyett 30 forintot, a 16 helyett 24 forintot kapnak egy éjszakai szolgálat után a vasutasok. Ennek arányában emelkedik a részben éjszakai szolgálatot teljesítők egy órára eső éjszakai pótléka is.

Az éjszakai pótlék felemelése fokozott anyagi megbecsülését jelenti a vasútnál elkerülhetetlen éjszakai munkának. Bizonyára mindenki egyetért azzal, hogy az éjszakai munka nehezebb mint a nappali, így jogosnak ismerhető el: *aki éjszaka dolgozik, erre az időre 25—30 százalékkal nagyobb keresethez jusson, mint a nappali időszakban.*

Az éjjeli pótlék felemelésének *éves bérkihatása csaknem 50 millió forint.* Ezzel az intézkedéssel az érintett dolgozók személyenként és havonta 80—100 forinttal több keresethez jutnak.

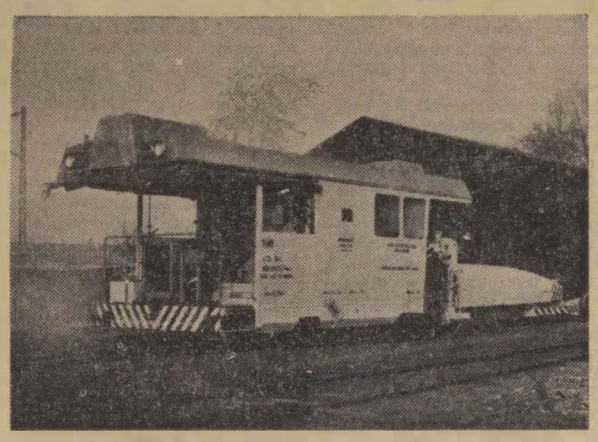
Ötszörös kiváló üzem

A pályafenntartási gépgyártás fellegvára

LÁTOGATÁS A MÁV GÉPJAVÍTÓ ÜZEMBEN

Váratlanul érkeztünk, így első találkozásunk nem jöhetett létre, mert egy prágai műszakfejlesztési intézet főmérnökét fogadta *Lehoczky Kálmán*, a MÁV Gépjavító Üzem igazgatója. A baráti országból érkezett vendég az itt készült elektronikus vezérlésű vágányirányító gép prototípusát tanulmányozta.

— *A MÁV részére korszerű pályafenntartási nagy- és kisgépeket gyártunk* — kezdte a beszélgetést az igazgató, aki harmincnegyedik esztendeje dolgozója ennek az üzemnek. — Ha már itt tartunk, hadd mondjam el, hogy a nagygépeket tekintve hidraulikus vezérlésű aláverő, elektromos vezérlésű rostáló, mechanikus rázótömörítő, hidraulikus aljköztömörítő és hidraulikus vezérlésű kitérő-aláverő gépeket készítünk. A felsoroltakon kívül benzinmotoros és elektromos síncsavar-behajtó, fűrész-, fúró- és talpfafúró, továbbá sínprofil köszörülő kisgépek és egyéb eszközök gyártásával foglalkozunk.



A gépjavító egyik gyártmánya az ágyazattömörítő (Laczkó Ildikó felvétele)

Munkásból igazgató

Lehoczky Kálmán igazgató egyébként *1940. április 8-án lépett be az üzembe, mint hegesztő-lakatos.* 1948-ban letette a technikumi érettségit, majd elvégezte a műegyetem gépészeti karát, *s 18 éven át mint főmérnök dolgozott.* Három éve áll az üzem élén.

— *Nagy utat tettünk meg ebben a félévszázados üzemben az utóbbi másfél évtized alatt* — folytatta. — *1958-ban lényeges profilváltozás történt, mert eddig a MÁV-pályafenntartás részére csupán a váltók, kitérők, útátjárók és egyéb pályafenntartási berendezések gyártása volt a feladatunk.* A megnövekedett pályafenntartási és építési munkálatok azonban a korszerű építőgépek mielőbbi nagy mennyiségben történő gyártását tették szükségessé. Az egykori profil természetesen üzemünk átállásával nem tűnt el, azt a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem vette át.

Az igazgató elmondta, hogy az üzem nemcsak gyártással és kivitelezéssel foglalkozik. Feladatai közé tartozik, hogy az építési és pályafenntartási szakosztály részére műszakfejlesztési feladatokat oldjon meg. *Ez azt jelenti, hogy az üzem szellemi termékek előállítását is végzi.* A szerkesztői részleg szerkesztette és tervezte az itt gyártásra kerülő termékeket, s e szellemi munka jegyében történik a prototípusok kivitelezése is, amelyet sorozatgyártás követ.

A MÁV Gépjavító két részlegből áll. A budapesti, Tatai úti központi telep munkáját kiegészíti a szegedi részleg tevékenysége. *E két helyen összesen 825 fő dolgozik.*

20 millió forint beruházásokra

A nagy kiterjedésű telepen építők lázas munkáját láthattuk. A szociális létesítmények állapota eléggé elhanyagolt volt, s ezért építenek egy korszerű épületet fürdővel, mosdókkal, konyhával, orvosi rendelővel. *A 20 millió forintos beruházás tovább javítja az élet- és munkakörülményeket.* A múlt évben új csarnokba költözhetett a központi daraboló műhely, s most épül egy új festőműhely. Az új létesítmények átadására a tervek szerint a jövő év végén kerül sor.

Az üzem évi termelési értéke 120 millió forint. Nagyrészt speciális munkát végeznek, amely nem jár nagy anyaghányaddal; inkább munkaigényességet kíván. 1956 óta öt ízben lett *Kiváló üzem*, s az idén az 1973. évi teljesítménye alapján *vezérigazgatói dicsérő oklevelet* kapott.

— *Minden bizonnyal ez évben is teljesítjük tervünket* — mondotta —, *s ebben jelentős része van egyre szélesedő szocialista brigád és nagyon eredményes újítómozgalmunknak.* Huszonhét szocialista brigádunknak 229 tagja van, s a múlt évi jó munkája eredményeként a *Nyári* nagygépszerelő lakatos brigád elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet is. A brigádvezető emellett kéthetes szovjetunióbeli jutalomüdülést kapott a Vasúti Főosztálytól.

A Nyári brigádhoz hasonlóan még három arany fokozatú brigád dolgozik az üzemben, összesen 31 fővel. Nyolc brigád az ezüst és tizennégy brigád a bronz fokozatot érte el.

Kiváló újítók törzsgárdája

— Külön kell szólni kiváló újítóinkról — folytatta az igazgató. — Nagyszerű törzsgárda alakult ki, s ezek tagjai között *Major Miklós* osztályvezető, *Diós József* technológus, *Sándor István* termelésirányító, *Vereczkei Lajos* meós, *Bagi Barnabás* műszerész, *Schäffer József* lakatos csoportvezető, *Varga Mihály* villanyszerelő művezető és *Vajta József* termelési osztályvezető arany fokozattal rendelkezik, hatan az ezüst, tizennyolcan a bronz fokozat tulajdonosai.

A MÁV Gépjavító a magyar vasút fontos üzeme. Különleges feladatainak teljesítése elképzelhetetlen lenne a politikai és társadalmi szervek harmonikus együttműködése nélkül. A jó üzemi légkör megszilárdításában Lehoczky Kálmán nagyszerű segítőtársakra talál *Kovács Károlyban*, a pártszervezet titkárában, aki egyben a tmk osztályvezetője, *Plestyák Istvánban*, a szakszervezeti bizottság titkárában. *Hegedűs György* KISZ-titkárra, aki technikusi végzettsége ellenére produktív munkát kért és vállalt a villanyszerelő részlegben, hogy gyakorlati tudását gyarapíthassa, szintén számíthatnak a vezetők.

A gépjavító dolgozóinak húsz százaléka nő, közülük ketten vezető beosztásban tevékenykednek: *Vörös Lászlóné* 15 éve a pénzügyi osztály vezetője, *Bárdi Róbertné* három éve a számviteli osztály élén áll. Jól foglalkoznak a fiatalokkal is: a dolgozók 30 százaléka KISZ-fiatal, akik sorából a generációs örségváltás során több jó képességű művezető került ki.

Maros László

A VASUTASOK EGÉSZSÉGÉRE VIGYÁZNAK

Kettős jubileum a MÁV Közegészségügyi Intézetnél

Negyven és huszonöt év, két mérföldkő egy intézet életében. Ezt a kettős évfordulót ünnepelték október 8-án a *MÁV Közegészségügyi Intézet* dolgozói *Zalakaroson* a MÁV Gyógyházban. A jubileumi ünnepségre az intézet nyugdíjas, volt munkatársait is meghívták.

Az intézet munkatársai között sokan vannak, akik 25 éve ugyanazon a munkahelyen dolgoznak. Ezek a törzsgárdatagok az ünnepség keretében kitüntetést kaptak. *Dr. Tari Endre*, a Vasútegészségügyi Igazgatóság igazgató főorvosa 8 dolgozónak adott át *vezérigazgatói dicséretet*, és öten kaptak igazgató főorvosi dicséretet.

A MÁV Közegészségügyi Intézetet 40 évvel ezelőtt hozták létre, mint a vasút *„ivóvízvizsgáló" laboratóriumát*, mely az országban az első vállalati higiénés intézet volt. Az ünnepi beszédet *dr. Páter János* egyetemi tanár tartotta, aki 40 évvel ezelőtt a megteremtője és 30 éven keresztül a vezetője volt ennek a laboratóriumnak. Az ő vezetése alatt fejlődött a kezdetben négy munkatársból álló laboratórium, több mint 100 fős intézetté, országos hatáskörű szervvé.

A vízvizsgálatok mellett ma már igen széles skálájú vizsgálatokat végez a MÁV Közegészségügyi Intézet. *Ők végzik a munkahelyek munkaegészségügyi és ergonómiai vizsgálatait, az ártalmas munkahelyeken dolgozók szűrővizsgálatait. Mérnek gázt, port megvilágítást, zajt.* Az ivóvíz bakteriológiai vizsgálatai mellett vizsgálták a vasúti pályák, a vasúti kocsik bakteriológiai és parazitológiai viszonyait.

A MÁV Közegészségügyi Intézethez tartozik az 1958-ban munkába állított *„mozgó laboratórium"*, amely tervszerűen járja az országot. kezdetben. mint mozgó tüdőszűrő állomás több mint 500 000 vasutast vizsgált, *kiemelve közülük 515 olyan aktív tbc-s beteget, akik betegségükről nem tudtak.* Ma a mozgó laboratórium a munkaegészségügyi szűrővizsgálatok bázisa. Ott volt ez a mozgó laboratórium az árvizeknél, amikor rendkívüli körülmények között, mint önálló bakteriológiai és kémiai laboratórium segített az árvíz sújtotta területek egészségügyi szanálásában.

1949. október 1-én jelent meg a rendelet, amely a MÁV higiénikus orvosi szolgálatot életre hívta. 25 évvel ezelőtt a pályaorvosi szolgálat megszűnésének évében a pályaorvosok higiénés munkáját a MÁV kerületi orvosok vették át. 18 kerületi orvos kezdte meg működését, hozzájuk csatlakoztak a fertőtlenítő járőrök országosan, mintegy 50 fő. *Ma már 20 MÁV egészségügyi felügyelő, 12 közegészségügyi-járványügyi ellenőr, 4 egészségőr és 50 szakképzett fertőtlenítő látja el a MÁV területén a higiénikus munkát, vigyázva a vasutasok egészségére.*

Ha van répa, a cukorgyári iparvágány sohasem üres

— *Mindjárt jön a főnök elvtárs, csak ebédelni ment* — mondja a hetven esztendős *Jászberényi János* bácsi, aki már tíz éve nyugdíjas, s most kocsifelíróként dolgozik a répakampány idején.

Lukonics József tartalékos állomásfőnökre valóban nem sokáig kellett várni.

Sokáig gondot okozott a létszámhiány

— Nehéz volt a felkészülés — kezdte a beszélgetést. — A kampány időszakára plusz huszonhárom fő személyzet szükséges. „Visszalmádkoztuk" a nyugdíjasainkat is: *kell az ember.* Igaz, kaptunk kisegítő erőt Érd-Alsó állomásról a cukorrépakampány idejére. Sokat jártunk a tanácshoz is, segítsenek rajtunk.

Szeptember elsején megjött az első répaszállítmány, harmadikán pedig már megkezdte a termelést a gyár. *Lukonics József* csak február óta helyettesít Ercsiben, de *Szilágyi Jánosnak*, az állomás párttitkárának szavai szerint fél év alatt is nagyon sokat tett az állomásért.

— *Megszokiam a tartalékos életet* — magyarázza —. *Bárhová kerülök, arra törekszem, hogy baleset ne legyen, s menjen a munka. Sajnos mostanában a legtöbb gondot a létszámhiány okozza.* Azok a fiatalok, akik mégis vállalják a vasútnál dolgozás kötöttségeit, általában szorgalmasak, felelősségteljesek. Egyikükkel, *Szabó Ferenccel*, a minap beszélgettem. Amikor belépett hozzánk, kikötötte, hogy ha nem tud tovább fejlődni, akkor kilép. És én ezt az alapállást messzemenően megértem, hiszen egy pálya kezdésénél a perspektíva az egyik leglényegesebb dolog, ha valaki tényleg komolyan veszi azt, amire vállalkozik. Másik fiatal kollégánk, *Tőkei István* váltókezelő szintén előbbre akar lépni, szolgálattevő szeretne lenni.

— *Mi ezzel a kis gárdával megpróbálunk mindent, hogy megfeleljünk a követelményeknek. Szeretném úgy „átadni" az állomást az új főnöknek, hogy ne legyen kétséges előtte: mindent megtettünk annak érdekében, hogy a cukorrépakampány alatt az állomás hibájából ne legyen fennakadás.*

Kocsirendezők Pusztaszabolcsról

Nem sokkal azután, hogy ez a beszélgetés elhangzott, Ercsi állomáson elfoglalta helyét az uj főnök, *Nyerki Lajos* személyében. Számára nem volt ugyan teljesen ismeretlen ez a munka, hiszen Sárbogárd, ahol 1955-ben a vasútat elkezdte, majd Szabadegyháza, amelynek főnöki irodáját cserélte fel Ercsivel, szintén kivette részét a répatovábbításból. A személyzet, a dolgozók megismerése, munkaköri beosztásuk felülvizsgálata, a létszám kiegészítése, a munka megszervezése volt az új főnök legelső dolga.

A kocsirendező gárda hánytalanul megvolt: *minden répakampány idején Pusztaszabolcs állomásról kapnak kilenc vasutast.* Most is megkapták őket, hármasával dolgoznak túronként, nagy hozzáértéssel. Ha van répa, a cukorgyári iparvágány sosem üres, ha pedig készterméklkel vagy répaszelettel rakott kocsit kapnak, már húzzák is ki a szénkesfehérvári vontatási főnökségnek a kampány idejére idevezérelt 424-es géppel.

A kereskedelmi részlegnél a nyolc nyugdíjassal együtt összesen húsz személy áll a répakampány lebonyolításának szolgálatában. *Sikerült alkalmas nyugdíjasokat találni olyan fontos posztokra, mint a számfejtő-raktárnok, darabszámláló raktárnok, mérlegelő raktárnok.* Olmozó bárcázónak is beállítottak három nyugdíjast, kocsifelírónak pedig két ügyes háziasszonyt tanítottak be, szinte órák alatt.

A megnövekedett munka megkívánta a szolgálat átszervezését is. Különösen jól sikerült a darabszámlálók tevékenységének átszervezése, olvanformán, hogy *ennek a gárdának tagjai az eddigi 14 óra helyett már csak napi 8 órát dolgoznak.* Az egyik, még üres olmozó-bárcázó helyre pedig egy állomási takarítónőt állítottak be. Az ő munkáját átmenetileg a málházók vállalták arra az időre, amíg új takarítónőt nem szereznek.

Az új főnök derülátó

Az új főnök derülátó és úgy véli, hogy a sok nehézség, a kocsihiány, az esős idő ellenére, a kiegészített és átszervezett gárda képes lesz elvégezni a munkát.

Sajnos eddig nem igen tudták megmutatni, mire képesek, mert az októberben csaknem szüntelenül zuhogó eső miatt nem gyűlt a répa az átvevőhelyeken és *alaposan megcsappant a rakottkocsi-befutás.* Október első harmadáig, a nehézségek ellenére átadott 2451 kocsiban 50 ezer tonna répával szolgálták ki a gyárat. Október 21-ig csupán 2895-re növekedett az összes befutott répáskocsik száma. Tehát az ütemtervhez viszonyítva alig növekedett a beszállított répamennyiség. *Legalább napi 80—100 vagon répára lenne szükség, ehelyett sok ha 30—40, legfeljebb 50 rakott kocsi érkezik.*

Az erőfeszítésre különben állandóan jó példát mutat az állomás két forgalmi szocialista brigádja: *Vörös Sándor* forgalmi szolgálattevő és *Józsa II. Györgyné* vezetésével, akit ugyan most szülési szabadsága tartama alatt *Markovics László* helyettesít a brigád élén. A két brigád tagjainak a répakampány idejére rendkívül megnehezült szolgálata mellett még arra is van ereje, hogy társadalmi munkában önkéntes áruvédelmi szolgálatot tartson. *Erre azért van szükség, mert a cukorral rakott vagonok csábítóan hatnak a dézsmálókra.*

Körmendy Zsuzsa
Szász Ferenc

Hogyan készültek fel a tagkönyvcserére?

Beszélgetés a debreceni déli pályafenntartási főnökség szb-titkárával

A debreceni déli pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságánál a közelmúltban arra kerestük a választ: hogyan készültek fel a tagkönyvcserére és milyen előkészületeket tettek a sikeres lebonyolítás érdekében.

Az operatív bizottság aktívan dolgozik

— Szakszervezeti bizottságunk II. félévi munkatervének megfelelően már az augusztusi szb-ülés napirendjén szerepelt a tagkönyvcserével kapcsolatos teendők megvitatása — mondotta *Donka József*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *A felsőbb szervek által kiadott irányelvek alapján megalakítottunk egy öttagú operatív bizottságot és augusztus végén kiadtuk intézkedési tervünket a műhelybizottságoknak, főbizalmiaknak és a bizalmiaknak, majd külön értekezleten is tájékoztattuk őket.* Az operatív bizottság azóta aktívan dolgozik, s eddig háromszor adott számot a munka állásáról a szakszervezeti bizottság előtt.

— Megtörtént-e már a tagdíjbesorolás?

— *Megtörtént. A főnökség létszáma 586, ebből mindössze 9 fő nem tagja még a szakszervezetnek. Sokat foglalkoztunk velük, de felvilágosító munkánk nem vezetett eredményre.* Szervezettségünk így is 98,1 százalékos. A tagdíjbesorolást illetően sem volt probléma. Ha figyelembe vesszük, hogy főnökségünk 18 pályamesteri szakaszra oszlik, s munkaterületünk is rendkívül szétszórt, a bizalmiak jó munkáját is tükrözik az eddig elért eredmények.

A szolgálati vezetők példát mutatnak

— Milyen tapasztalatokat szereztek a tagkönyvek felülvizsgálata során?

— Intézkedési tervünk alapján a tagkönyvek felülvizsgálatát már a bizalmiak megkezdték. Amikor a szakszervezeti bizottsághoz azokat beküldték, *mellékelték, ki, milyen tagbélyeggel hátralékos, ki mely év, mely hónapjában nem fizetett a besorolásnak megfelelő tagdíjat.* Ezután a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse személyesen vizsgálta át a tagkönyveket. A névsor alapján elbeszélgettünk a tagdíjhiányos tagokkal. *A beszélgetés eredményeként mindnyájan ígéretet tettek a pótlásra.* Sokan közülük már beváltották ígéretüket. Hangsúlyozni kívánom, hogy összesen egy tagunk volt, aki 10 hónap elmaradással rendelkezett, de az is rendezi tagságát december 31-ig, a többieknél 1—3 hónap elmaradásokról volt csak szó. Ezek is általában a szétszórtságunkból eredtek, nem a dolgozók hibájából.

— Miben látja a szervezettség kedvező alakulását?

— *Elsősorban a jó agitációs, propagandamunkában. Nálunk mintaszerű a párt-, a gazdasági és a szakszervezeti vezetés együttműködése.* A mi vezetőink példamutatóan agitálnak a dolgozók között. Szeretném megemlíteni *Fülöp Gábor* pályafenntartási főnököt vagy *S. Nagy Lajos*, *Papp József* pályamestereket, de folytathatnám a névsort másokkal is, akik felelős gazdasági munkájuk közben sohasem felejtik el felhívni a dolgozók figyelmét a szakszervezettel szembeni kötelezettség teljesítésére. Másodszor a műhelybizottságok, főbizalmiak, bizalmiak lelkiismeretes munkájának köszönhető a szervezettség kedvező alakulása.

Gondos munkával

— Hol tartanak az új tagkartonok kiállításával?

— *Úgy tudom, már rendben vannak* — válaszolta Donka József, majd kiment az irodából és *Nagy Andrásnéval*, a szakszervezeti bizottság gazdasági felelősével tért vissza, hónuk alatt nagy köteg tagkartonnal.

— *Írógéppel állítottam ki a kartonokat* — mondta Nagyné — *így egységes lesz, s nekem is könnyíti a munkámat.*

Példásan tisztán, hibátlanul kiállítva sorakoztak a kartonok. A gazdasági felelős fáradságot nem ismerő munkáját, felelősségérzetét, rendszeretetét dicséri a gondos munka.

A debreceni déli pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának eddig végzett munkája arról tanúskodik, hogy lelkiismeretesen foglalkoztak a tagkönyvcsere előkészítésével.

T. B.

Egy nyugdíjas váltókezelő visszaemlékezései

A felszabadulás szentesi emlékeiből

A KORA ŐSZ vészterhes napokkal köszöntött 1944-ben Szentesre. Bár a *2. ukrán front* páncélosai szeptember 18-án Battonyánál átlépték hazánk határait és megkezdődött a Tiszántúl felszabadítása, Szentes ekkor még nem tartozott ebbe a körzetbe. A vasútállomáson német parancsnokság rendelkezett. A vasutasoknak még a németek adták az utasításokat. A rugalmas elszakodásban, a taktikai visszavonulásban és a végső győzelemben, a csodafegyverekben már egyre kevesebben hittek. A vasutasok talán legkevésbé. A megnövekedett hadiforgalom és a nyugat felé áramló erőltetett tempójú szállítás bizonyító jelei voltak a vereségnek.

A szentesi vasutasok közül néhányan itthon várták az új Magyarország megszületését. *Tekulics József* felvigyázó váltókezelő is azok közé tartozott, akik nem hagyták el városukat. Példamutatóan végigszolgálta a felszabadulás előtti és utáni nehéz hónapokat. *Becsületesen végzett vasutas élet után ment nyugdíjba a munka frontjának közkatonája.* Jó munkáia elismeréseként háromszor kapott Kiváló Dolgozó kitüntetést.

Tekulics József visszaemlékezéseinek epizódjai egy-egy mozaik kocka, amelyből kibontakozik a 30 év előtti kép, majd a Szentesen újra megindúló vasúti élet.

OKTÓBER ELEJÉN az események gyorsan követték egymást. A német egységek lázas sietséggel hagyták el a várost, majd megjelent a hadműveleti kormánybiztos felhívása Szentes kiürítésére. A vasutasokra egyre nehezebb szolgálat nehezedett.

Október 8-án pattanásig feszültté vált a helyzet. A front közelsége bizonytalansággal töltötte el az itthon maradtakat. Kora délután, 14.30 órakor gördült ki Szentesről Csongrád felé az utolsó vonat. *Tekulics József is ezzel távozott, de Csongrádnál leugrott, nem ment tovább.* A németek még egy maradandó névjegyet hagytak maguk után. A hatalmas detonáció jelezte a csongrádi híd felrobbantását.

Tekulics Józsefet Csongrádon érte a felszabadulás. *A szoviet parancsnokságtól igazolványt kapott, majd csónakkal átkelt a Tiszán és Szentesen szolgálatra jelentkezett.*

Szentesen a repülőtérnél a pusztulás képét mutatta az a 200 méteres vasúti pályaszakasz, amely azt jelezte, hogy itt csak volt vasút. A visszavonuló német harckocsik szántották fel a pályát. A rokkantan álló víztoronyból is ömlött a víz, mintegy siratva a pusztulást. A felborult vasúti kocsik tették teljessé az állomáson a szomorú látványt.

A Tisza és a Körös hídjainak használhatatlansága miatt ebben a hadműveleti övezetben *Szentes vált a szovjet hadsereg utánpótlási vonalainak utolsó állomásává.* Románián keresztül érkezett a hadianyag.

EGY IDEIG A STRANDNÁL levő pontonhidakon történt az utánpótlás szállítása és az átkelés a túlsó partra. Közben a város minden építőkéje lakója az épülő tiszai cölöphídnál dolgozott. Amint a híd elkészült, következett a teherpróba. Hat talpfával rakott vagont toltak a hídra. *Tekulics József* és néhai *Váradi Illés* voltak a vonatkísérők. Ettől kezdve még néhány vasutassal a hadianyagot szállító szerelvények állandó kísérői lettek. A súlyos szerelvények alatt nyöszörgött a fahíd. Minden út életveszedelemmel járt a rendkívül veszélyes pályaszakaszon.

A szovjet parancsnokság többször elismerte a bátran helytálló vasutasok munkáját. Élelemmel is ellátták őket, ami nagyon jól jött, mert hónapokig nem kaptak fizetést.

A front néhány hónap múlva elvonult. Mostoha és siralmas körülmények között, de megindult a személyforgalom a szomszéd városokba. Ez már a békés új élet kezdete volt.

A MUNKA ISMERT és ismeretlen hősei bizonyították, hogy mily roppant erővel bír az emberi élniakarás, amely a romokból is feltámad. Szentes felszabadulásának és az azt követő időszaknak a vasút volt a legmozgalmasabb központja.

Fogas Pál

Otthonról hozott szerszámokkal

Négy napi munkával elkészültek az első szegedi mozdony javításával

1944. október 10-e. Erre a dátumra, most, harminc év múltán is, sokan emlékeznek még a Szeged környéki vasutasok közül. *Mezőhegyes* állomásra ezen a napon érkezett az első, szovjet katonákat szállító szerelvény. A magyar vasutasok itt végre ismét megkezdhették a munkát.

Október 11-én megérkezett Mezőhegyesre az orosz állomásparancsnok is *és megindult a forgalom Orosháza felé.* Ez azt jelentette, hogy a vonatokat a tűzvonalig kellett továbbítani. A veszély azonban nem törte meg a vasutasok igyekezetét. Egyre többen jelentkeztek szolgálatra, hogy ezzel is segítsék, közelebb hozzák a győzelmet. *Október végén már Mezőhegyes és Makó között is közlekedtek személyvonatok.* A makói vasutasok mentőbrigádja megkezdte az Apátfalva és Csanádpalota között kilőtt mozdonyok javítását és segítettek a felrobbantott Maros-híd roncsainak a kiemelésénél, részt vettek a szükséghíd építésében. Harminc év után is jól emlékeznek ezekre az eseményekre a ma már őszülő hajú vasutasok. Október 11-én, Szeged felszabadulásának a napján a szovjet csapatokat felrobbantott hidak, ég felé meredő, szétszaggatott vasúti sínek, felborult vasúti kocsik, leszerelt üzemek szomorú látványa fogadta.

A legfontosabb teendő a vasút újjáépítése volt. Szovjet műszaki tisztek irányításával kezdték el a vasutasok a vágányok helyreállítását és a mozdonyok javítását. *A szegedi rendezőpályaudvar, a fűtőház, a szertár és a kocsijavító műhely dolgozói több ezer óra munkát végeztek.* A fűtőház megrongált, üres falai között csak egy 301-es, üzemképtelen mozdony állt. A vasutasok otthonról hozott szerszámokkal kezdték a javítást, *és négy nap múlva már füstölt az „első" szegedi mozdony.*

Október 28-án megalakult a vasutasok szabad szakszervezete, decemberben pedig a szegedi fűtőház üzemi bizottsága. 1945 májusának első napjaiban megkezdhette munkáját a kommunista párt vasútüzemi alapszervezete is. Az 1945. június 26-i nagygyűlésen a szegedi fűtőház dolgozói már három üzemképes mozdonyt és 150 javított kocsit adtak át a forgalomnak. Hamarosan Algyő felé is elindult az első vonat.

Sziládi Sándor

SZAKSZERVEZETI POLITIKAI OKTATÁS

A szombathelyi területen 3556-an kezdték meg a tanulást

Négy megye — *Győr-Sopron, Veszprém, Vas és Zala* — szakszervezeti politikai oktatásának megszervezése, előkészítése volt a feladata a szombathelyi területi bizottságnak. Az új oktatási évben 142 propagandista irányításával 3556 hallgató kezdte meg a tanulást.

— Hogyan történt a hallgatók kiválogatása? — érdeklődtünk a területi bizottságon.

— *A pártszervezetekkel, KISZ-szervezetekkel közösen végeztük ezt a munkát* — tájékoztatott *Östör Gizella*, a kulturális és sportbizottság vezetője. — Azok, akik nem tagjai a pártnak vagy a KISZ-nek, többnyire a szakszervezeti politikai oktatásban vesznek részt. Arra ügyeltünk elsősorban, hogy a szervezésnél ne legyenek átfedések, *vagyis, ne akarja a párt-, a KISZ- és a szakszervezet is ugyanazt dolgozót a saját oktatásába bevonni.* Ugyanakkor arra is gondot fordítottunk, hogy lehetőleg minden vasutas részt vegyen a politikai képzésben.

— Milyen elvek szerint válogatták ki a propagandistákat?

— *Figyelembe vettük a politikai felkészültséget, a propagandistamunkában korábban szerzett gyakorlatot, a mozgalmi iskolai végzettséget és az általános műveltséget.* A propagandisták többsége évek óta végzi ezt a munkát, tehát nagy tapasztalattal rendelkezik. Egyre növekszik azoknak a száma, akik magas szintű marxista képzést kaptak. De az általános műveltség szempontjából is kielégítő a propagandisták felkészültsége.

— Kik készítették föl a propagandistákat az új oktatási évre?

— A propagandisták képzését a szakszervezetek megyei tanácsai végzik, de — egyeztetve elképzeléseinket a négy megyével — *évek óta külön foglalkoznak a vasutas propagandisták képzésével. A felkészítésüket területi bizottságunk vállalta magára.* Abból indultunk ki, hogy így jobb lehetőség van a vasutasokat érintő speciális problémák megvitatására, mint abban az esetben, ha mondjuk a MEDOSZ propagandistáival közösen történne a felkészítés. Jobban érvényesíteni lehet a területi bizottság elképzeléseit, és különösen a *„Munkahelyi élet időszerű kérdései"* szemináriumi vezetőinek tudunk többet nyújtani.

A propagandistákat szeptember végén 4 napos tanfolyamra hívták össze. A tanfolyamon a területi bizottság vezető munkatársain kívül előadást tartott *Elek Tibor*, a városi pártbizottság propaganda- és művelődési osztályának vezetője. *Bognár Ferenc*, a SZOT Nemzetközi Osztályának helyettes vezetője.

A területi bizottság megszervezte az oktatás ellenőrzését is. *Ahol ötnél több csoport működik, ott oktatási bizottságokat hoztak létre, amelyeknek módszertani segítségnyújtás és az ellenőrzés a feladata.* Rajtuk kívül az oktatási körök foglalkozásait a szakszervezeti bizottságok titkárai, a területi bizottság mellett működő agitációs és propagandabizottság társadalmi aktivistái és a felsőbb szakszervezeti és pártszervek képviselői is látogatják.

Az oktatási anyagot a propagandisták és a hallgatók megkapták. S mivel az előkészítés körültekintő, alapos volt, nem maradhat el a siker a végrehajtásban sem!

Kőhidi László

A párthatározat nyomán

Közművelődésről tanácskoztak Miskolcon

A miskolci területi bizottság kultúrnevelési és sportbizottsága október 17-én munkabizottsági értekezleten tárgyalta meg a klubbal rendelkező 9 szakszervezeti bizottsága kulturális-nevelő munkáját.

A tapasztalatokat brigádvizsgálat alapján összesítették, s ezeket az értekezleten részletesen ismertették. Az alapos munkát tükröző beszámoló jelentésből kitűnt, hogy a vizsgált állomások, a miskolci járműjavító és a gyöngyösi kitérőgyártó üzem, valamint a vontatási főnökség szakszervezeti bizottságai *megértették az MSZMP Központi Bizottsága közművelődéssel kapcsolatos március 19—20-i ülésén hozott határozatát és helyesen látják az abból adódó feladatokat.*

Az eddigi eredmények azt mutatják, hogy a szolgálati főnökségek gazdasági és mozgalmi vezetőinek jó együttműködése következtében megnövekedett a különböző kulturális rendezvények látogatottsága és fokozódott az érdeklődés az egyéni és csoportos továbbképzés iránt is. *Emelkedett a klubokban megtartásra kerülő szakszervezeti politikai iskolák, ismeretterjesztő előadások részvevőinek száma* és nagy fellendülés mutatkozott a könyvtárak látogatottságát illetően is.

Jó módszernek bizonyultak a szocialista brigádok részére tavasszal megrendezett szellemi vetélkedők. Ez alkalomból olyan dolgozók is érdeklődtek, különböző szépirodalmi és szakmai könyvek iránt, akik korábban nem tartoztak az olvasók közé. Az év első felében a kikölcsönzött könyvek száma már elérte a múlt évi átlagszintet.

A pozitív eredmények mellett a brigádvizsgálat feltárta a hiányosságokat is. *Megállapította, hogy a klubbal rendelkező szakszervezeti bizottságoknak a jövőben nagyobb gondot kell fordítaniuk egy-egy réteg igényeit kielégítő kulturális program szervezésére.* Jó példa erre a miskolci járműjavító, ahol az ifjúság részére külön foglalkozásokat, játékos vetélkedőket szerveznek, a nők részére pedig szabás-varrás, hímzőtanfolyamot indítottak.

A kulturális nevelőmunkát több helyen gátolja az is, hogy a honos állomáson levő szakszervezeti bizottságok koordinációs tevékenysége nem kielégítő. *Így fordulhat elő, hogy a klub programját a társszolgálatok dolgozói nem ismerik.*

A továbbiakban a munkabizottság tagjai, a vizsgált terület tapasztalatai alapján, meghatározták azokat a soronkövetkező feladatokat, amelyek a hiányosságok megszüntetése érdekében szükségesek.

Pálinkás

Gazdag program várja a fiatalokat

A szombathelyi járműjavító ifjúsági pinceklubjának vezetősége az elmúlt hónapban ismét változatos, érdekes programot készített a fiatalok részére.

Szeptember 22-én — a kőszegi fehérneműüzem KISZ-bizottságának a meghívására — részt vettek a szüreti karneválon és a várban rendezett szüreti bálon.

Érdekes és tanulságos volt az eddig már hatodszor megrendezett szovjet—magyar baráti est. Legutóbb a *Lett Köztársaság* fővárosából, *Rigából* érkeztek a vendégek. Az 1400 tagú kollégiumi Komszomolbizottság titkárnője, *Teréza Dubenye* munkájukról és életükről beszélt a fiataloknak. Az ismerkedés közben sor került a kölcsönös ajándékozásra is.

A baráti találkozót tréfás játékok, táncok és népdalénekelés tette igazán hangulatossá.

A klub vezetői egészségügyi előadásról is gondoskodtak. Meghívásukra *dr. Horváth József* szülészfőorvos tartott filmvetítéssel egybekötött, közérdekű előadást. Az elmúlt hónapban a klub vendégei voltak *a kőszegi fehérneműüzem KISZ-fiataljai.* A KISZ KB április 17-18-i határozatainak megvitatása után a vendégeket a járműjavító nyelvbeat együttese szórakoztatta. Másnap a *Styl Ruházati Vállalat* KISZ-alapszervezetének tagjai is ellátogattak a klubba, amelynek célja tapasztalatszerzés volt. Ötleteket, tanácsokat kértek egy náluk hamarosan megnyíló klub programjához.

Jeltelen sír a kabai tőhatárban

Erre a szomorú történetre még gyermekkoromból emlékszem. 1944. októberét írtak akkor. A harcok Debrecen körül folytak. Mi tanyán laktunk, Kabától hét kilométerre a tőhatárban. Ott vártuk szorongva a háború végét. Édesapám mély, „L" alakú bunkert ásott a tanya udvarán, fölé pedig kukoricaszárból készített álcát. A háború vihara elől a család oda menekült.

A vidék általában csendes volt. Csak egy-egy eltévedt dzsippkocsi, vagy repülőgép zavarhatta néha a nyugalmat. A háború zaját messziről hallottuk. Egy napon azonban a tanya melletti kukoricásból fegyverropogás zaja törte meg a környék csendjét. Mi valamennyien a frissen ásott bunkerba rohantunk, és egy kis nyíláson át figyeltük, hogy mi történik odakint. Hamarosan a tanya udvarán termett egy furcsa öltözetű, vékony fiatalember. Hosszú köpenye széle a csizmája sarkáig ért. Ilyen közelről akkor még nem hallottunk géppisztolyropogást. Édesapám szólalt meg először:

— Orosz katona. Maradjatok nyugodtan — mondta, és kibújt a rejtekhelyről. Mi nagyon megijedtünk, hogy valami baja történik. Apám az első világháború idején Volhiniában volt, ezért tudott egy pár szót oroszul. A jövevény német katona után érdeklődött. Lassan mi is előjöttünk, és körülálltuk. A szokatlan külsejű fiú köpenyén akkora két zseb volt, mint egy-egy tarisznya, színültig tömve tölténnyel. Karján dobtáras fegyver lógott. Vizet kért. Édesapám megjegyezte, hogy nem éhes, de édesanyám azért beszaladt a házba valami ennivalóért. Apámnak lett igaza, a katona nem fogadott el élelmet. Megivott egy bögre vizet, aztán leült egy fatönkre és a dobtárba nyugodtan berakta a töltényeket. En tizenkilenc, az öcsém tizenhét éves volt akkor. A katona egy-két évvel lehetett idősebb nálunk. Barátságos, kedves fiú volt, ezért az ismerkedés könnyen ment, de két szóval mindent elrontottam. Valamit én is akartam mondani, ezért bátortalanul, a fegyverére mutatva megjegyeztem: „masin pistol." Mintha villám csapott volna belé, rámkiáltott: „Nyemc!?" Édesanyám beszaladt a házba a családi fényképért és tisztázta származásomat. En megszeppenve mosolyogtam, a katona pedig jóízűen nevetve — olyan gyorsan, ahogy jött — el is tűnt a kukoricásban.

Alighogy elment, a közeli köves úton megjelent egy német páncélautó, tetején nehézgéppuskával. A katonák tekintetükkel a határt pásztázták. Megijedtünk, hogy észreveszik a magányos kiskatonát. Szerencsére nem történt semmi. A németek lehúzódtak a közeli dűlőútra és vártak. Néhány órával később egy szitakötőhöz hasonló repülőgép húzott el a tanya fölött, egészen alacsonyan. Abban a pillanatban megszólalt a nehézgéppuska, és a gép lángolva zuhant a szomszédos földekre. Mi a padlásra menekültünk, és onnan néztük, hogy mi történik. A páncélautó a lelőtt repülőgéphez rohant, és a katonák a lángok között a pilótát keresték, de nem találták. Ezért beszaladtak a szomszédos tanyákhoz is. Kis idő múlva észrevettük, hogy a repülőgép közelében levő szárkupacból sántikálva előbújik a pilóta, és beszalad a kukoricásba. Nem tehettünk semmit, csak izgultunk érte, mert édesapánk ránkparancsolt:

— Meg ne mozduljatok, mert a németek agyonlőnek!

A német páncélautó továbbra is az égő roncsok mellett cirkált, aztán amikor a lángok csillapodtak, a kukoricás melletti búzatarlón folytatta útját. Mi a padlásról ismét észrevettük a pilótát, ahogy átvánszorgott a kövesút túloldalán levő kukoricásba. Sajnos a németek is észrevették és tüzet nyitottak rá. Amikor a pilóta összeesett, a holtteste közelében cigarettára gyújtottak a németek, aztán kis idő múlva közömbösen továbbálltak.

Ez már késő délután történt, és apám nem engedett ki bennünket a tanyából. Gyorsan este lett. A napi izgalomtól alig tudtunk elaludni. Másnap reggel, amikor fölébredtünk, ismét nyugalmas csönd ölelte körül a tanyát. A pilóta mozdulatlan alakja még ott feketéllett a tarlón. Az öcsémmel ástunk neki sírt a kövesút mellett, ott temettük el, ahol hősi halált halt. Még emlékszem köpenye gombjain az ötágú csillagokra. Ma már a kabai tőhatárban, jeltelen sírja felett a Vörös Csillag Téesz gépei dübörögnek.

Dr. Szabó Miklós

Megjelent a Népszava Évkönyv

Örömmel értesítjük olvasóinkat, hogy ízléses kiállításban, gazdag tartalommal ebben az évben is megjelent a NÉPSZAVA Évkönyv.

Az évkönyv tartalmából:

— Gyarapodásunk három évtized tükrében;
— életutak a három évtizedből;
— a Népszava külföldi tudósítóinak élménybeszámolója a Szovjetunióról, Vietnamról, Jemenről, Etiópiáról, Hollandiáról;
— Mona Lisa utazásai;
— családtervezés, de hogyan?
— 30 év, 30 művész;
— novellák, versek,
— a munkás jogvédelme;
— hasznos tudnivalók: adóról, illetékről, vásárlási tanácsadó;
— kisbabákról, kismamáknak;
— a tudomány és a rák csatája. 10 kérdés — 10 válasz a nagy ellenségről;
— a tizedik labdarúgó VB krónikája.

A Népszava Évkönyv október 15-től kapható a hírlapárusoknál. Ára 15 Ft.

Sportolóink nemzetközi mérlege:

a férfiak a 17., a nők az 5. helyen végeztek

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) a Szocsiban október 7—12. között tartott kongresszusán elkészítette az elmúlt kongresszus alapján a nemzetek helyezési sorrendjét. Ezek szerint *a magyar férfi vasutas sportolók 28 nemzet közül a 17. helyen végeztek.*



Sokakban felmerülhet a kérdés: *a tavalyi 3. helyről miért estünk le a 17.-re?* A népi demokratikus államok vasutas sportolóin kívül megelőztek bennünket olyan országok is, amelyek korábban mindig mögöttünk végeztek, például *Franciaország*, a *Német Szövetségi Köztársaság, Svédország, Ausztria, Norvégia, Finnország, Svájc, Belgium, Nagy-Britannia.*

A helyzet korántsem olyan aggasztó, mint az első látszatra tűnik. A magyar sportolók ugyanis a 7 versenyszámból csak kettőben vettek részt. Nem szerepeltünk az alábbi sportágak versenyein: *északi si, alpesi si, kézilabda, úszás és futball.*

Az első két sportág hazánkban a természeti adottságok miatt jelentéktelen. Kézilabdában nincs olyan vasutascsapat, amelyik eredményesen képviselhetne bennünket. Az úszóversenyen azért nem vehettünk részt, mert az USIC versenyszabályai szerint csak tényleges vasutas vagy vasutasfeleség, illetve vasutas szülők gyermeke indulhat. *Egy úszócsapatot kitevő ilyen versenyzőnk nincs. A futballcsatározásokat 10 éve tartó mérkőzéssorozat után az idén értékelték, mert csak most jutottak el a döntőig.* Ebbe a versenyszámba annak idején nem neveztünk.

Ezek után nem kell szégyenkeznünk a helyezésünk miatt. Annál is inkább nem, mert abban a két számban, amelyben részt vettünk, nem szerepeltünk rosszul. Az NSZK-ban rendezett asztaliteniszversenyen a magyar csapat az első helyen végzett. Színeinket itt a BVSC csapata képviselte, *Gergely, Börzsei, Rózsás, Harangi* összeállításban.

A csapatverseny megnyerése mellett a férfi egyesben: 1. *Börzsei.* 3. *Gergely és Rózsás.* Férfi párosban: 1. *Rózsás, Harangi,* 2. *Börzsei, Gergely.* Ezenkívül *Börzsei Csókével* (MÁVTI) nyerte a vegyespárost is.

A másik verseny, amelyen részt vettünk, a könnyűatlétika volt, amelyet Olaszországban rendeztek. Itt 16 nemzet versenyzői közül *a 9. helyet szereztük meg.*

A nemzetek sportversenyében előttünk végzők mind legalább 3—4 versenyen részt vettek. Sőt, az első helyet elért Szovjetunió és a második helyezett Bulgária mind a 7 versenyen képviseltette magát.

A női versenyek alapján szintén sor került a nemzetek sorrendjének megállapítására. Erről tudni kell, hogy a nőknél — az aránylag kevés verseny miatt — csak 4 évenként értékelnek. *Magyarország az 5. helyen végzett, 77 ponttal.*

Egy versenyen — úszásban — már a közölt okok miatt nem vettünk részt. Ha ebben a versenyszámban indulni tudtunk volna, s az induló 11 nemzet közül legalább a 7. helyen végez a csapatunk, akkor megnyertük volna a nemzetek versenyét. A minden számban induló, első helyen végzett csehszlovák csapat pontszáma ugyanis csak 89 volt.

A kongresszuson összeállították az 1975. évi versenynaptárt is. Jövőre aránylag kevés — mindössze négy — sportágban kerül sor nemzetközi versenyre.

A férfi kosárlabdacsapatok *Lengyelországban* (Wroclaw) találkoznak, szeptember 2—8. között. A női kosárlabdázók versenyére *Romániában* (Bukarest) kerül sor, június 18—25-ig. A férfi teniszezők a *Szovjetunióban* (Donyeck) adnak találkozót egymásnak, május 23—31 között. *Ezekre a versenyekre mi is neveztünk.*

Nem veszünk részt a *Bulgáriában* tartandó férfi röplabdatornán, megfelelő képességű csapat hiányában.

Az USIC legutóbbi kongresszusáról még el kell mondani, hogy azon a szervezet 28 éves fennállása óta első ízben választottak elnököt népi demokratikus országból. Ezt a tisztséget ugyanis 1976-ig *Frantisek Vála*, a csehszlovák vasutasszakszervezet elnöke tölti be. A főtitkár ismét *dr. Herbert Schartl*, Ausztria képviselője lett. Magyarország képviselője ismételten tagja lett a 11 tagú elnökségnek.

1975-ben az elnökségi ülést Olaszországban, a kongresszust a Német Demokratikus Köztársaságban tartja a szervezet.

VASUTASSIKER

az országos repülőmodellező-bajnokságon

A Nyíregyházán rendezett országos repülőmodellező-bajnokságon jól szerepeltek a *Budapesti MÁV Modellező Klub* versenyzői. A rádiórányítású vitorlázómodellek kategóriájában a 49 induló közül 982 ponttal *Takács Béla* második helyezést ért el. *Krizsma Gyula* negyedik, *Simon István* ötödik lett.

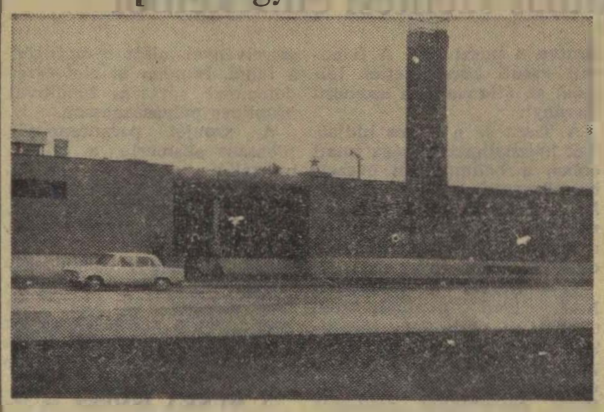
Ebben a kategóriában a csapatversenyt a Budapesti MÁV Modellező Klub nyerte, 2619 ponttal. A körrepülőmodellek kategóriájában *dr. Egerváry Géza* 2046,3 pontos teljesítményével az első, *Weinwurm Géza* pedig a második helyet szerezte meg, 1952,9 ponttal. Csapatversenyben szintén a klub versenyzői nyertek, 5274,1 ponttal.

Légpuskalőteret építettek a Szegedi MÁV Nevelőotthonban

A *Szegedi MÁV Nevelőotthon* ifjúsága évek óta jó munkát végez az MHSZ klubokban. A modellezők, rádiósok, eredményeit megyeszerte, sőt azon túl is ismerik. A nevelőotthon 33 minősített modellezője ez évben 6 első, 6 második és 6 harmadik helyezést ért el. A rádiósokat is dicséret illeti, 18-an általános rádiós, 12-en pedig HM rádiótávírász vizsgát tettek le sikeresen. Az ott szerzett tudásukat a vasútnál is hasznosíthatják majd.

Az MHSZ-munka kiszélesítésére *az otthon ifjúsága megalapította a lövészklubot is.* Az önerőből, a nevelőotthon vezetése és tanári testülete támogatásával társadalmi munkával négy *lőállásos légpuska-lőteret építettek maguknak*, amelyet 1974. szeptember 20-án bensőséges házi ünnepség keretében avattak fel. Az avató beszédet és az első lövést *Várszegi János*, a szegedi vasútigazgatóság MHSZ-titkára tartotta, illetve adta le. Ezzel a nevelőotthon közel 300 fiatalja birtokba vette az új lőteret, amely méltón szolgálja a honvédelmi előképzést, és az ifjúság szabad idejének hasznos eltöltésére is lehetőséget nyújt.

Ötszáz adagos üzemi konyhát kaptak a győri vasutasok



A nemrég átadott ötszáz adagos üzemi konyha épülete

Győr-Sopron megye Szakszervezeti Tanácsa tavaly májusban tárgyalta a megye vasutas dolgozóinak élet- és munkakörülményei javításával kapcsolatos tennivalókat. Erre a fontos témára az elmúlt napokban tért vissza az SZMT A megbeszélésen *Tóth János* vasútigazgató számolt be az azóta eltelt másfél év alatt elért eredményekről.

A múlt év óta a többi között átalakították *Hegyeshalom* állomás orvosi rendelőjét, ugyanott a XII. és a XV. pályamesteri szakasz dolgozóinak tisztálkodási, öltözködési lehetőséget biztosító helyiségeket adtak át ez év júliusában, *határidő előtt 3 hónappal.* Ugyancsak elkészült *Győr* állomás kocsivizsgáló lakatosainak pihenését, tisztálkodását szolgáló külön helyisége is.

A napi 500 adagos üzemi konyhát és a 100 személyes fekete-fehér öltözőt október 14-én adták át a győri vasutasoknak.

MŰSZAKI KÖNYVKIÁLLÍTÁS

a budapesti igazgatóságon és Dunakeszin

A budapesti vasútigazgatóság közlekedéstudományi egyesülete és műszaki könyvtára október 17—19. között rendezte meg a műszaki és közgazdasági szakkönyvek kiállítását az igazgatóság kistanácstermében, amelyet *dr. Telek János* igazgatóhelyettes nyitott meg. A kiállításon bemutatott mintegy 500 könyv között természetesen ezúttal is voltak újdonságok. A többi között a sokak által keresett *Műszaki lexikon* első két kötete, a *Rádió és televízió évkönyve*, valamint *Kulcs a számítógépekhez* című könyvek. A kiállítás látogatói a két nap alatt több mint 180 kötetet vásároltak. Különösen a matematikai és kibernetikai tárgyú művek voltak kelendők.

A műszaki könyvnapok országos eseménysorozatához csatlakozott a dunakeszi járműjavító is. Az üzem *József Attila* művelődési központjában a helyi kiállítást október 18-án *Kalmár János* főmérnök nyitotta meg. Az üzem gazdasági és társadalmi vezetőin kívül megjelentek a megnyitón a műszaki klub tagjai, a szocialista brigádvezetők és több brigádtag is. A könyvvásárlási lehetőséggel egybekötött kiállításon *nagy érdeklődést keltett a hét kiadó közel nyolcvan új kiadású műszaki könyve.* A gépészet, az anyagmozgatás, a közlekedés, az üzemszervezés, az elektronika, a műanyagipar és még több iparág tudományos ismereteit, módszereit reprezentáló egyhetes kiállítást több száz érdeklődő tekintette meg.

A műszaki könyvnapok keretében *Miskolcon* tudományos előadássorozatot rendeztek az igazgatóság kultúrtermében, a Tiszai pályaudvaron és az építési főnökség tanácstermében.

A Hivatalos Lapból

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

A 41. számból: 110 842/1974. Fordítási, dokumentációs munkák szabályozása és elszámolása.

A 42. számból: 13/1974. (VI. 30.) MüM. A Munka Törvénykönyve költségvetési szerveknél történő végrehajtásáról szóló 14/1967. (XI. 9.) MüM. számú rendelet módosításáról.

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Szeged; Radányi György, Szombathely; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Pál István, Ugilyal Sándor, Szatmári László, Miskolc; Czegledi Sandor, Debrecen; Végh Gyula, Rákosrendező; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szücs Ferenc, Hatvan; Szönyi Lajos, Dunakeszi, Fogas Pál, Szentes: Petrik László, Hódmezővásárhely; Rajna Józsefné, Dombóvár: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Tóth Tibor, Kiskunhalas; Vona István, Kál; Földi József, Szolnok: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Lakáscsere

— Elcserélném Tatabánya-Újvárosban levő 2 és félszobás, összkomfortos, tanácsi rendeltetésű, telefonos lakásomat 2 szoba összkomfortos budapesti lakásra. Telefon: 32—91 (KPM) Érdeklődni munkaidőben lehet.

— Kiskunfélegyházi 2 szoba komfortos, loggiás, gázfűtéses, tanácsi kezelésű (volt MÁV szolgálati) lakásomat elcserélném szegedi hasonlóra. Cím: Nagy József 6100 Kiskunfélegyháza, Fürst Sándor u. 11. A/13.

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 13—77
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest, VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 539
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Teljesítették a pótfelajánlást.** A nógrádkövesdi XII-es és a balassagyarmati XIII-as pályamesteri szakasz dolgozói a kongresszus tiszteletére pótfelajánlást tettek. Elhatározták, hogy Magyarnándor vasútállomás harmadik vágányának 350 méter hosszú sínpárját a tervezett fenntartási munkák mellett — lassú jelek és vágányzár nélkül — kicserélik. Az ezer órát igénybe vett pótvállalást teljesítették.

HATAN TANULNAK. *Nógrádkövesd állomáson hatan vannak, akiknek hiányzik a nyolc általános iskolai végzettsége. Az idén úgy határoztak, hogy — az állomás vezetőinek segítségével — megkezdik a tanulást.*

— **Szocialista brigádok kezdeményezése.** Eger állomás szocialista brigádvezetői elhatározták, hogy a negyedik negyedévet munka- és egészségvédelmi negyedévvé nyilvánítják. Felhívásukhoz csatlakoztak az Eger—Putnok közötti és a füzesabonyi vonal szolgálati helyeinek a dolgozói is. A munka- és egészségvédelmi negyedév célja a balesetek megelőzése, a vasutasok egészségének fokozottabb védelme.

— JUTALOM A TISZTASÁGÉRT. A debreceni igazgatóság a közelmúltban értékelte a szolgálati helyek tisztaságára, parkosítására vonatkozó célkitűzések teljesítését. A legtisztább, legszebb szolgálati helyek között 16 400 forint jutalmat osztottak ki. A legeredményesebbek közé tartozik Egyek, Csenger és Derecske vasútállomás.

— **Névadó ünnepség Szerencsen.** Október 3-án Szerencsen hármas névadó ünnepséget rendezett a vontatási főnökség KISZ-bizottsága. Major Károly, Maczkó András és Bányai István gyermekeit a főnökség társadalmi szervezeteinek vezetőin kívül köszöntötte a szerencsi Hunyadi János általános iskola énekkara is.

— VÉRADÓK KÖSZÖNTÉSE. *A dombóvári vontatási főnökségen október 9-én köszöntötték a főnökség több mint száz önkéntes véradóját. Az ünnepségen a véradóállomás és a városi Vöröskereszt-szervezet 32 véradónak adott tárgyjutalmat, a vontatási főnökség vezetője pedig tizenkettőnek pénzjutalmat.*

— **Vonatvezetői tanfolyam.** Hatvan állomáson nagy a tanulási kedv, különösen a szakmai tanfolyamokat kedvelik. Az utóbbi hónapokban több fiatal jelentkezett például a vonatvezetői tanfolyamra. A legutóbbin október első felében tíz fiatal vizsgázott, közöttük négy női dolgozó is van. Decemberig Hatvanban egy újabb vonatvezetői tanfolyam befejezését tervezik.

VASUTAS CSALÁDTAGOK FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
Büfés-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Bp. V., Veres Pálné u. 24. fszt. 46.
2. **Budapesti területi Igazgatóságánál:**
Állandó munkára gépkocsivezető és rakodó-, szállítómunkást 0,8—2,5 tonnás kocsikra kedvező feltételek mellett.
Átlagjövedelem: 3000—3500 Ft.
Kiskereskedelmi pavilonjainkba (édesipari, trafikáru, hírlap, bizsutériák) kezelőket. Átlagjövedelem: 1500—2500 Ft.
Munkahelyi büfébe szakképzett boltvezetőt és eladókat.
Továbbá felszolgáló, szakács, cukrász, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkaerőket (lehet nyugdíjas is).
Valamennyi munkakörben a munkaidő heti 44 óra.
Bérezés kollektív szerződés szerint. Ingyenes és kedvezményes utazás a dolgozó és családtagjai részére az ország vasútvonalain.
Munka- és védőruhaellátást biztosítunk.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Budapesti területi Igazgatóság Bp. V., Kálmán Imre u. 14.
Naponta délelőtt 9—12 óráig, szombat kivételével.
Telefon: 328—971, 314—933, 310—770, mellék: 4.
3. **Cukrászüzemében:**
Budapest VI., Lázár u. 1. sz. alatt azonnali felvételre keres kézilányokat és takarítónőket. Jelentkezés: a helyszínen 8—16 óráig.

FAVED

FALBURKOLATOK,
LAMBÉRIÁK,
LAKBERENDEZÉSI TÁRGYAK,
FAANYAGVÉDŐ SZEREK

BEMUTATÓTEREM ÉS SZAKÜZLET:
BUDAPEST VI., VASVÁRI PÁL U. 8.

TELEFON: 425—381.

NYITVATARTÁS: 10—18 ÓRÁIG.
SZOMBATON: 10—15 ÓRÁIG.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

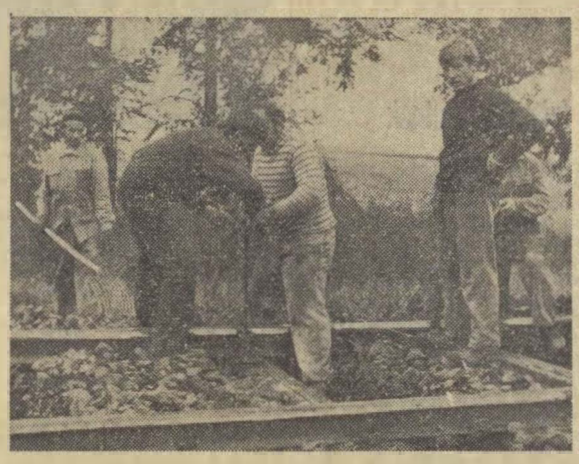
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. NOVEMBER 16.

A pártkongresszus tiszteletére

Akik már a pótvállalásokat is teljesítették

A kongresszusi munkaverseny eddigi eredményei azt bizonyítják, hogy a szocialista brigádok, munkáskollektívák vállalásai nem megalapozatlan ígéretek voltak csupán, hanem megfontolt, szilárd elhatározás, amelyek megvalósítása egyre inkább reális valóság lesz. *A szolgálati helyek dolgozói az őszi csúcsforgalom és a kedvezőtlen időjárás okozta gondok miatt méginkább szívügyüknek tekintik felajánlásaik mielőbbi teljesítését.* Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy számos szocialista brigád már a harmadik negyedév végére túlteljesítette tervét. Erről tájékoztatták szerkesztőségünket tudósítóink is.



Talpfacsere a győr—hegyeshalmi vonalon

Teherkocsi-javítás terven felül

Pál István írja Miskolcról: „A miskolci járműjavítóban szocialista brigádvezetők tanácskozásán a fő téma a kongresszusi munkaverseny eddigi eredményeinek értékelése volt. Az üzem dolgozói vállalták a teherkocsik javításának, az alkatrészgyártásnak és a vasúti berendezések karbantartásának 2 százalékos túlteljesítését. *Az eredmény a várakozást is felülmúlta, mert október közepére már 3 százalékos túlteljesítésről adhattak számot. Ez azt jelenti, hogy a felajánlott 160 vasúti kocsi kijavításán kívül még újabb 120-at tettek üzemképessé, és adtak át a forgalomnak.*

Az őszi csúcsforgalom miatt megnövekedett kocsiszükséglet kielégítése érdekében elhatározták, hogy a javítási időt tíz százalékkal csökkentik. Október közepére ezt is sikerült túlteljesíteni, mert 657-tel több kocsikapacitást biztosítottak."

Vasárnapi műszak a konzervgyárban

Czeglédi Sándor, Debrecen állomás szocialista brigádjainak az áruszállítási feladatok teljesítése érdekében tett erőfeszítéseiről számolt be. A brigádok terven felül háromszázalékos túlteljesítésre tettek ígéretet, de sajnos, szeptemberben — a szombat és vasárnapi rakodás hiánya miatt — lemaradás mutatkozott. A forgalmi és a kereskedelmi szolgálat dolgozói ezért elhatározták, hogy vasárnapi rakodással pótolják a lemaradást a Debreceni Konzervgyárban. A társadalmi munkában negyvenhatan vettek részt. Az eredmény: *15 vasúti kocsiba 254 tonna árut raktak be.* Ezzel a teljesítménnyel nemcsak a saját szállítási tervüket teljesítették, hanem a konzervgyár exportkötelezettségeit is, mert a tizenöt vagon áru címzettje a Szovjetunió volt.

Kicseréltek 3000 talpfát

A győri pályafenntartási főnökség szocialista brigádjainak munkaversenyéről kaptuk az alábbi tudósítást: „A pft. főnökség szocialista brigádjai a Győr—Hegyeshalom közötti vonalon október 17-re (a gépesített munka kezdetére) *háromezer talpfát cseréltek ki. Ezzel a teljesítményükkel a brigádok már a kongresszusi pótvállalásukat is teljesítették.* A háromezer talpfa kicserélését esős, hűvös időben végezték, mégis naponta, a páronként szokásos 8—9 helyett 11—12 talpfát cseréltek ki. Dicséret illeti ezért az eredményes munkáért az I. számú gépesített mozgó szakaszhoz tartozó »Gagarin«, valamint az Asztalos János, továbbá a XIII. és a XIV. szakaszokon dolgozó »Radnóti«, illetve »Hunyadi« szocialista brigádok tagjait."

Hoffmann József, a Veszprémvarsány állomás szakszervezeti bizottságához tartozó állomások dolgozóinak eredményes kongresszusi munkaversenyéről tudósított:

Veszprémvarsány állomás három szocialista brigádja — írja levelében — *a kocsitartózkodási idők csökkentésében ért el jó eredményeket.* Augusztusban például 30 vonat 428 kocsijánál 2,3 órát takarítottak meg. A kongresszusi munkaverseny eddig eltelt időszakában 6,7 órával csökkentették a kocsitartózkodási időt. A brigádok a pályafenntartás részére már 206 óra társadalmi munkát is végeztek.

Pannonhalma állomáson a *Béke* szocialista brigád az

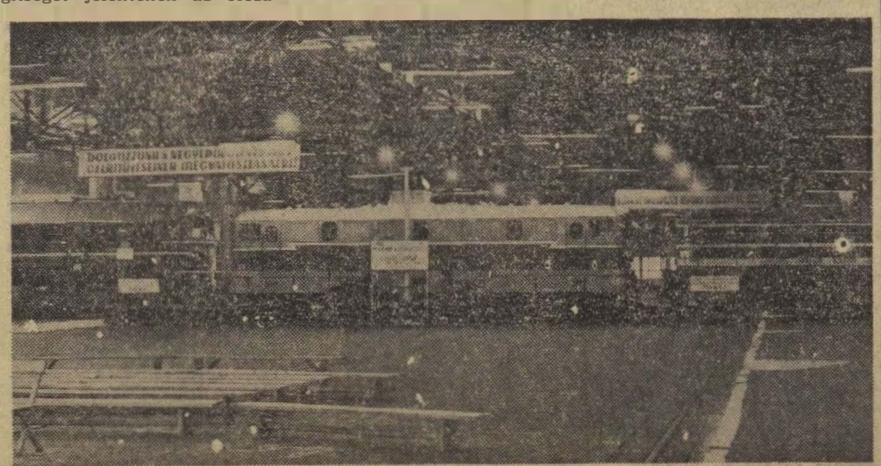
(Folytatás az 5. oldalon)

Az Északi járműjavítóban

Terven felül három mozdonyt adtak át a forgalomnak

Terven felül három felújított mozdonyt adtak át november 5-én az Északi járműjavítóban. A szocialista brigádok kezdeményezésére az üzem dolgozói a felszabadulási és a kongresszusi munkaverseny keretében két nagy teljesítményű Diesel- és két villamosmozdony nagyjavítását ajánlották fel.

Az első mozdonyt már augusztusban átadták a forgalomnak. A határidő előtt átadott mozdonyok nagy segítséget jelentenek az országos szállítási gondok enyhítésében. A november 7-i ünnepséggel összevont mozdonyátadáson *Harmati Sándor,* az Országos Béketanács alelnöke méltatta a Nagy Októberi Szocialista Forradalmat, majd *Görbicz Sándor* igazgató átadta a gyáregységek versenyében legjobb eredményt elért kismotorjavító üzemegységnek, valamint a Diesel-mozdonyjavító osztálynak a vándorzászlót. Az üzem 73 dolgozója *kiváló dolgozó* kitüntetést kapott.



A terven felül elkészült három mozdony a szerelőcsarnokban.

Az esős októberi időjárás akadályozta a ki- és berakást

A vasút szállítási teljesítménye:

30,5 millió utas és 10 millió 981 ezer tonna áru

Októberben a vasút *30,5 millió utast szállított.* Ezzel személyszállítási tervét 2,7 százalékkal túlteljesítette, a bázisidőszakhoz viszonyítva azonban kismértékű, 1,1 százalékos csökkenés tapasztalható.

Egyrészt a nagy forgalom, másrészt a rossz időjárás hatására a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésére jellemző mutatók, sajnos, kedvezőtlenül alakultak. *A személyszállítás minőségének romlását mutatja, hogy a késési arány a megelőző 3,8 százalékról 6,5 százalékra emelkedett.*

A vasút októberi

áruszállítási teljesítménye 10 millió 981 ezer tonna volt.

Az áruszállítás nehézségeit növelte az esős időjárás, amely erőteljesen kihatott a vasútüzem menetére, különösen akadályozta a ki- és berakási munkát. *Így az árutonnában mért tervteljesítés csak 98 százalékos. A bázishoz viszonyítva is hasonló arányú, 98,6 százalékos teljesítést ért el a MÁV.* Változatlanul nagy szállítási igény jelentkezett a kavics- és műtrágyaküldeményeknél, amelyeknél az elszállított árumennyiség 36 százalékkal, illetve 25 százalékkal haladta meg a bázisidőszakot. Mindezek ellenére a kavics- és kőküldeményeknél az igények kielégítése továbbra is gondot okozott.

Az áruszállítás forgalmankénti összetételében változatlanul

az export 18,9 és a tranzitforgalom 16,5 százalékos emelkedése számottevő

a tervhez való viszonyítás alapján.

A csapadékos időjárás közepette a fuvarozási igények kielégítése csak nagy erőfeszítések árán volt biztosítható. Jellemző, hogy az időjárás javulása után fokozatosan javult a vasút szállítási munkája is. *Különösen jó eredmény született a hálózaton levő idegen kocsik számának csökkentésében.* Kedvező változás történt az üzemviteli helyzetben, amelyre többek között jellemző, hogy a hónap végén

a napi gépre várások száma a korábbi átlaghoz képest csaknem a felére csökkent,

és javult a tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetése is.

A kedvező időjárás hatására a közeli napokban a szállítások intenzitásának fokozódására lehet számítani. *Különösen vonatkozik ez a cukorrépa-, kő- és kavicsküldemények, az export és importszállítások ugrásszerű növekedésére.* Kedvező időjárási körülmények esetén ezek a megnövekedett igények kielégíthetők.

Fontos feladat az elegyáramlás meggyorsítása, a rendezőpályaudvarokon és határállomásokon a torlódás megakadályozása, a fuvaroztatók és a vasút jó együttműködésének biztosítása. Intézkedéseinket össze kell kapcsolni a vasutas dolgozók mozgósításával, amely a népgazdaság részéről jelentkező igények kielégítésének legfőbb biztosítéka.

Godisa és Abaliget állomás közelebb került egymáshoz

Határidő előtt átadták a forgalomnak a 11 km hosszú új vonalszakaszt

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 57. évfordulójának előestéjén *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes átadta rendeltetésének a *Godisa—Abaliget* között épült, csaknem 11 kilométer hosszú új vonalszakaszt. Az átadási ünnepségen megjelent *Czégény József,* az MSZMP Baranya megyei bizottságának titkára, *Neubauer József,* a Szakszervezetek Baranya megyei Tanácsának vezető titkára, *Wieder Béla,* a pécsi Városi Tanács elnöke.

Kinczli József, a pécsi területi bizottság titkára, bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a most átépített állomásköz a fővonal legkedvezőtlenebb és vontatási szempontból legkritikusabb szakasza, mert 7 kilométer hosszban 300 méter, illetve ennél kisebb sugarú ívek voltak itt és a pálya lejtviszonyai sem feleltek meg a korszerű sebességi követelményeknek.

Ismeretes, hogy ezen a vonalon már korábban megnyílt az új alagút és már akkor megszűnt a forgalom a két völgyhídon is, melyet az új pálya nyomvonala elkerült. *Az építők ebben az állomásközben több, mint 1 millió köbméter földet mozgattak meg és számos műszaki akadállyal kellett megküzdeniük.*

A festői vidéken vezető vasútvonal az orfűi és a Bükkösdpatak völgyében kanyarog és az építőknek nagyarányú vízrendezési munkákat is kellett végezniük, nehogy — áradás esetén — e patakok vize megrongálja a vasúti fővonalat.

Az új vonalszakaszon nincsen szintbeni vasúti—közúti keresztezés, ezt alul-, illetve felüljárók segítségével oldották meg.

A vonal átépítése után az egyébként költséges tolószolgálat megszűnt, mert az új pálya lejtviszonyai lehetővé teszik, hogy bármilyen terhelésű szerelvényt a vonatgép továbbítson ebben az állomásközben is. Az új vonalvezetés azt is lehetővé tette hogy *Godisa és Abaliget 1100 méterrel „közelebb" került egymáshoz,* enyhivel rövidebb ugyanis a kanyarok átvágásával a vonal hossza ebben az állomásközben.

A tervek szerint a vonal megépítését *ez év végéig kellett volna befejezni, azonban a tervezők és kivitelezők között olyan szocialista együttműködési szerződés született, melyben vállalták, hogy a vonalszakaszt november 7-ig, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 57. évfordulójáig átadják rendeltetésének.* A vasútépítés terveit a MÁVTI mérnökei készítették igen magas szinten, a munka generálkivitelezője a MÁV Dombóvári Építési Főnöksége volt.

Külön ki kell emelni azt a segítséget, amit a vonal megépítéséhez és határidő előtti való átadásához néphadseregünktől kaptunk. Vasútépítő katonáink „harci" feladatként fogták fel ezt a munkát és kiváló teljesítményeikkel segítettek ahhoz, hogy a nagyforgalmú pécsi fővonalon meggyorsuljon a közlekedés.

A vonal átadási ünnepségén *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes és *dr. Szabó Tibor,* a pécsi vasútigazgatóság vezetője jutalmakat adott át az építési munkában élenjáró vasutasoknak, katonáknak, és a közreműködő építési vállalatok legkiválóbb dolgozóinak.

Bermann István

Hasznos kezdeményezés

Nyolc vontatási főnökség szoros együttműködésre lépett

„Közös gondok megbeszélése, a jó módszerek átadása" — talán ezt lehetne mottóul adni annak a rendkívüli tanácskozásnak, amelyet október 31-én a MÁV nyolc nagy vontatási főnökségének — *Dombóvár, Miskolc, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Pécs, Székesfehérvár, Szentes* és *Szombathely* — főnökei, illetve vezető mérnökei részvételével tartottak *Székesfehérváron.*

A KTE területi szervezetének, a székesfehérvári vontatási főnökségnél működő vasútgépészeti csoportja, *Mezei István* vontatási főnök kezdeményezésére indította ezt az ankétsorozatot, amelynek az a célja, hogy az illetékesek időnként — minden alkalommal más-más főnökségen találkozzanak *és az eddigieknél még szorosabban együttműködve kicseréljék a tapasztalatokat, átvegyék egymástól a jó módszereket.* Az első megbeszélés az ismerkedés jegyében zajlott le. Ez az összejövetel is bizonyította, hogy e kezdeményezésnek van létjogosultsága, mert a részvevők az értekezlet megkezdése után nemcsak hozzászóltak Mezei István megnyitó beszédéhez, hanem számos olyan gondot említettek a vontatás területéről, amelyeket az előírások, szabályok ésszerű módosításával könnyebben meg lehetne oldani. Így például elhangzott, hogy szükséges a mozdonyok szerszámainak jelenlegi készletezéséből adódó viták rendezése, illetve a szerszámok kezelésére vonatkozó szabályok felülvizsgálata.

A tanácskozáson szó esett még a vezetőképzésről és az újításokról. Többen rámutattak, hogy a főnökségek nem minden esetben értesülnek egymás újításairól, pedig ezeknek kölcsönös átadása rendkívüli mértékben gyorsíthatná a mozdonyok javítási munkálatait. Ezért az elkövetkező tanácskozásokon ezekről is rendszeresen tájékoztatják egymást.

Végül abban is megállapodtak, — hogy a következő alkalommal — *3 hónap múlva Miskolcon* — ismertetik a jövő évi tervüket és mindenki beszámol az azóta született eredményekről.

(Séra)

Legyen a vasút a fiatalok második otthona

MIRŐL BESZÉLTEK A FELSZÓLALÓK AZ ORSZÁGOS VASUTAS IFJÚSÁGI PARLAMENTEN?

Mint arról lapunk november 1-i számában már beszámoltunk, október 25-én és 26-án ülésezett a vasutas fiatalok országos parlamentje az építők szakszervezete székházának kongresszusi termében. Mivel a parlament lapzártakor kezdte meg munkáját, csak *Urbán Lajos* vezérigazgató beszámolóját ismertettük. Ezúttal néhány kiragadott hozzászólás és a vitazáró alapján beszámolunk az ifjúsági parlament további eseményeiről.

Törődjünk többet a pályakezdőkkel!

A szegedi igazgatósághoz tartozó fiatalok nevében kért szót *dr. Lakatos Lajosné*, az igazgatóság anyaggazdálkodási osztályának csoportvezetője. Mint szakszervezeti tisztségviselő, részt vett több ifjúsági parlamenten, amelyeken a szegedi igazgatósághoz tartozó fiatalok vitatták meg helyzetüket. Ezekről a tanácskozásokról a következőket mondta:

— *A fiatalok érzik és értékelik a róluk történő gondoskodást. Kedvezően nyilatkoztak bérezésükről, anyagi elismerésükről. Hasonló a véleményük a továbbtanulási lehetőségek bővüléséről is.*

Ezután kapcsolódva a vezérigazgató beszámolójának ahhoz a részéhez, mely szerint 1975. január 1-től bevezetésre kerülő 44 órás munkahét végrehajtásához újabb 4500 dolgozó foglalkoztatására lesz szükség, hozzászólását így folytatta:

— *Rendkívül fontosnak ítélem meg a pályakezdő fiatalok fogadását. Szovjet üzemekben elterjedt, hogy a munkába álló fiatalokkal a legjobban dolgozó szocialista brigádok, a legkiválóbb újítók, a legtapasztaltabb reszortvezetők foglalkoznak.* A vasútnál is alkalmazni kellene ezt a jól bevált módszert. A hosszú szolgálati idővel rendelkező vasutasok saját példájuk ismertetésével segítsék a vasúthoz kerülő fiatalok mielőbbi beilleszkedését. Célszerűnek tartanám, ha a beilleszkedés módszertanával, a nevelés kérdéseivel, a jó tapasztalatok közreadásával a *Magyar Vasutas* is többet foglalkozna.

Ezután arról szólt, hogy a honvédséghez bevonuló fiatalokkal való foglalkozás egyik formája, hogy — a vasúthoz tartozás jelképeként — maguknál tarthatják a zöld arcképes igazolványt, ez azonban még nem minden. A KISZ és a szakszervezet teremtse meg az állandó kapcsolatot. Látogassák meg a katonai szolgálatot teljesítő vasutas fiatalokat és időnként a szolgálati főnökség is fogadja őket.

Kazai Lászlóné raktárnok (Berente szénpályaudvar) már a hozzászólása elején elnézést kért, hogy elsősorban a negatívumokról kíván szólni:

— *A vezetők közömbösek a fiatalok problémái iránt* — mondotta. — *Nekem is ez a tapasztalatom és az általam képviselt fiataloké is.* Helytelen álláspont az, hogy a dolgozó a munkában csak a munkára gondoljon. Ha a fiatalnak a magánéletben gondjai vannak, emberileg lehetetlen, hogy ezek ne hassanak ki a munkára is. *A jó szolgálati vezetőnek ilyenkor nem a szocialista öntudat emlegetésével kell jönni, hanem érdeklődni kell a fiatal gondjai felől.* Ha a vezetők mindenütt így foglalkoznának a dolgozókkal, érthetően javulna a munkahelyi légkör. A szolgálati vezető ne csak hatalomnak tekintse a beosztását. A dolgozó kétkezi, vagy szellemi munkájával segíti a vasutat, a vezetőknek és a különböző intézményeknek pedig az egyéni boldogulás elősegítése legyen a feladata, ez legyen a szolgálata. Az írásos beszámolóban több helyen találkoztam a következő megfogalmazással: „*...utasításaink rugalmas és célszerű alkalmazása a szolgálati vezetők feladata.*" A kérdésem: — mi történik akkor, ha a szolgálati vezető nem tud, vagy nem akar rugalmasan és célszerűen intézkedni?

A gépek üzemeltetése szakképzett fiatalokat kíván

Hasonló kérdésekkel foglalkozott hozzászólásában *Ács Péterné* műszaki főintéző, a budapesti igazgatóság személyzeti ügyintézője.

— *A vasútnál jelenleg a pályakezdők, vagyis az öt évnél kevesebb szolgálati idővel rendelkezők száma 25 ezer. Ez a tekintélyes létszám is megköveteli, hogy tudatosan és tervszerűen foglalkozzunk az új felvételesekkel.* Vannak már olyan szolgálati főnökségek, ahol a kezdő fiatal először minden esetben a főnökség vezetőjével találkozik, aki elmondja a jogokat és kötelességeket, és ismerteti a vasút helyét, szerepét a népgazdaságban. Ezután átadja a fiatalt az oktatónak, és időnként a patronálókat beszámoltatja, a patronált fiatal által elmondottak alapján pedig ellenőriz. Ezek a tapasztalatok még nem általánosak. Sok helyen a fogadás formális. A fiatalok érzik azt, hogy az idősebb szakik mellett legalább négy évig „*nem lehet labdába rúgni*".

A hozzászóló ezután több javaslatot tett, többek között azt, hogy a fiatalok munkahelyi bevezetését rendszeresen vállaló és eredményes munkát felmutató dolgozókat kezeljék megkülönböztetetten.

Kapin Zoltán szocialista brigádvezető, a záhonyi átrakókörzet fiataljait képviselte a tanácskozáson.

— *Nálunk az átlagos életkor 35 év* — mondotta. — *Egy olyan szocialista brigádnak vagyok a vezetője, amely a gépek karbantartását végzi.* Ezeknek a gépeknek a darabonkénti beszerzési értéke 80 ezer forint. Mi védnökséget vállaltunk és ennek keretében biztosítjuk a ránk bízott gépek üzemeltetését, karbantartását. A XI. pártkongresszusra és hazánk felszabadulásának 30. évfordulójára kibontakozott munkaversenyben mi is részt veszünk. Vállalásaink teljesítése biztosítottnak látszik.

— *Elért eredményeink mellett vannak gondjaink is* — folytatta. — *Miért nem kapunk megfelelő fontosságot a vasút szervezetében? A gépek üzemeltetése egyre több szakképzett munkás foglalkoztatását igényli. Ennek ellenére a főnökség létrehozása óta művezetőképzésre nem volt lehetőség.*

A hozzászóló javasolta, hogy szervezzenek tapasztalatcsereutakat a Szovjetunióba és a határos szocialista országokba. Úgy véli, hogy sok hasznos tapasztalatot lehetne ily módon átvenni és átadni.

Reális vélemények, mértéktartó törekvések

Felszólalt a vitában *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára is:

— *Szakszervezetünk ifjúsági bizottsága értékelte a parlamentek tapasztalatait és a felszólalók javaslatait megküldtük a vezérigazgató elvtársaknak. Örömmel állapítottam meg, hogy ezeket fel is használják az értékelés elkészítésénél* — mondotta, majd így folytatta:

— A szakszervezet elnöksége úgy érzi, hogy a vasút gazdasági és mozgalmi vezetése a lehetőségek határain belül jól foglalkozik az ifjúsági törvényből rá háruló feladatokkal. A vasutas ifjúság is érti, hogy nemcsak azt kell nézni, mit kap, hanem azt is: *mit ad, hogy miképpen teremthetjük meg a feltételeket az ifjúság jogos követeléseinek kielégítéséhez.*

A fiatal küldöttek véleménye, javaslata nemcsak a vezérigazgató számára tanulságos, nemcsak neki szólnak, hanem a vasút valamennyi gazdasági vezetőjének, a szakosztályvezetőtől a pályamesterig, továbbá a szakszervezeti mozgalom tisztségviselőinek, s a KISZ-vezetőknek.

Úgy tapasztaljuk, hogy a vélemények reálisak, a törekvések mértéktartóak és ha van helyenként az ifjúságra jellemző türelmetlenség, ennek csak őszintén örülhetünk. *Természetes dolog, hogy a vasutas ifjúság, a munkás ifjúság, a fiatal műszakiak kritikusan nézik a régit, az elavultat és vonzódnak az újhoz, a korszerűhöz.*

A vasutas fiatalok tisztában vannak azzal, hogy a vasút olyan üzem, ahol a forgalmat éjjel-nappal, ünnepeken és vasárnap biztosítani kell. De látják és tudják azt is, hogy őket is megilleti a 44 órás munkahét, jövedelemcsökkenés nélkül. Több pihenőidejük lesz, kulturáltabb lesz az életük, ugyanúgy, mint más vállalatok dolgozóinak. Arra kérem az ifjúsági mozgalom, az ifjúsági szövetség vezetőit, tegyenek többet azért, hogy még eredményesebben tudjuk mérni a vasútnál a fiatalok élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos problémákat, együttesen lépjünk a vasút anyagi lehetőségeit reálisan figyelembe véve ezeknek a kérdéseknek a megoldásában.

Molnár György befejezésül arról szólt, hogy az ifjúsági parlamenteken elhangzottakat a szakszervezet tovább elemzi és felhasználja a vasutasok szakszervezetének IX. kongresszusára való felkészülés során.

A vasút előtt nagy feladatok állnak

A vitában elhangzottakra *Urbán Lajos* vezérigazgató adott választ.

— *Az elmúlt években jogosan elmarasztaltak bennünket, hogy elöregedett a vasút. Mint a számok igazolják, javult a fiatalok aránya. Napjainkban csaknem 40 ezer 30 éven aluli fiatal dolgozik a vasútnál és ha hozzászámolom a magam korabelieket, akkor ez a létszám 50—60 ezer, csaknem a fele a dolgozók összlétszámának.*

Korábban az is elhangzott, hogy a vasútnak nincs jövője. A Minisztertanács újabb és újabb határozatokat hoz a szállítás — és ezen belül a vasút — fejlesztésére. Ez is bizonyítéka annak, hogy *a vasút előtt rendkívül nagy feladatok állnak.* Nyugodtan kijelenthetem, hogy a vasút ma újjászületését éli. Van-e perspektívánk, lesz-e mit tenni 1980-ig és utána? Biztosíthatok mindenkit, hogy lesz mit tenni.

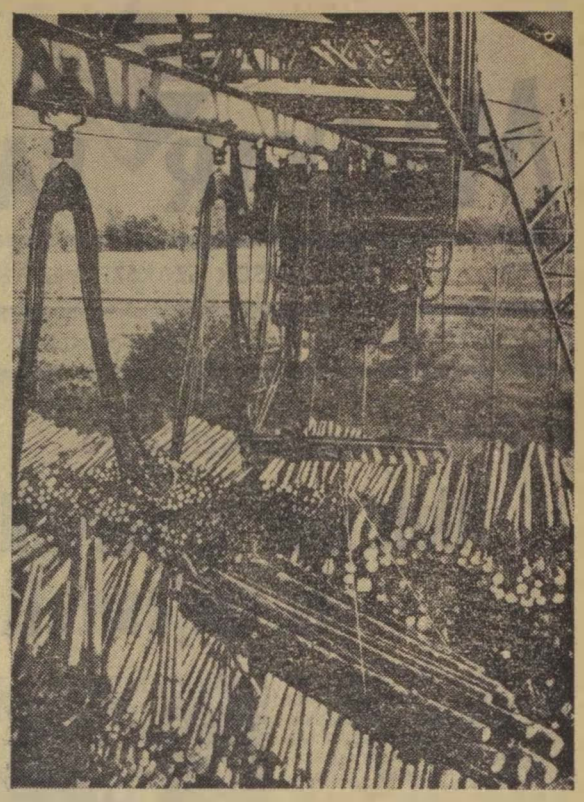
— Az ifjúsági parlament központi témája volt a munkahelyi beilleszkedés kérdése — állapította meg a vezérigazgató. — Majdnem minden hozzászóló érintette ezt a kérdést. *Néhány területen, közte az üzemvitelnél most sincs meg az üzemmérnök igazi feladata, de az alacsonyabb beosztásokban is találhatók hasonló gondok. Ezen a jövőben feltétlenül javítani kell.*

A fiatalok oktatásával kapcsolatban arról szólt, hogy a cél a munkahelyi képzés megoldása. A záhonyi hozzászólásra válaszolva, mely szerint nem megoldott a művezető képzés a rakodásgépesítésnél, elmondta, hogy *a képzés megoldására 27 millió forint költséggel szakközépiskolát létesít a vasút Nyíregyházán.* A vezérigazgató a továbbiakban kifejtette:

— Jó dolog, hogy ma már a bérekkel keveset foglalkoznak. Ez is mutatja, hogy azok a helyükön vannak. *Ez nagy előny, mert így a fő figyelmet a szociális ellátás javítására lehet fordítani.* A pályafenntartási szakaszok munkáját 15 éve ismerem. Őszintén meg kell mondani, hogy a szociális ellátás, valamint a munkakörülmények terén alig változott a helyzet. Itt sürgős tennivalókra van szükség. A pályamunkások szociális körülményeit feltétlenül meg kell javítani.

A vezérigazgató befejezésül megköszönte a felszólaló fiatalok észrevételeit, javaslatait, s arra kérte a tanácskozás részvevőit, hogy visszatérve szolgálati helyeikre, dolgozzanak tovább is példamutatóan, az idősebb vasutasokkal együtt kövessenek el mindent a vasút előtt álló szállítási feladatok maradéktalan teljesítése érdekében.

K. L.



Az MSZBT Országos Elnöksége és a Magyar Fotóművészek Szövetsége áprilisban országos fotópályázatot hirdetett hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére. A MÁV Vezérigazgatóság Magyar—Szovjet Baráti Társaságának Tagcsoportja és a KISZ csúcsvezetősége úgy határozott, hogy a fotópályázat magyar—szovjet kapcsolatok bemutatása témakörében külön pályázatot is hirdet a magyar—szovjet műszaki-tudományos együttműködési megállapodás 25. évfordulója tiszteletére.

A pályázat első díját Laczkó Ildikó „Faátrakás Záhonyban" című fotója nyerte.

NOVEMBERI EMLÉK

Forgalmi iroda — tológombok, csengők.
halkan surrogó készülékek, színes irányfények.
Vonatvezető menetrendet nézett menetleveléhez.

Tárcsa zörrent a lány kezében,
vörös-sapkásan, vidáman szaladt ki a térre.

Odakint a vonattal
ünnepélyesen komoly emberek
fenyőkoszorúkba fonott virágaikkal
útra keltek múltat idézni,
gyertyafényben
felejteni fájó emlékeket.

A lány fiatalon, karcsún
indulási parancsot adott.
A vonat messze vitte tőle a bánatot...

Ő még nem ismerte sós ízét a könnynek!
Még nem tudta mit susog a szomorúfűz
az ünnepélyesen komoly embereknek.

Gondos Mihály

A sérelmeket időben kell orvosolni

A tagkönyvcsere előkészítésének tapasztalatai a miskolci vontatási főnökségen

A csaknem kétezer dolgozót foglalkoztató *miskolci vontatási főnökségnél* is sínre tették már, s nagyobb zökkenők nélkül, egyenletesen halad a szakszervezeti tagkönyvcserével kapcsolatos munka. A bizalmiak feltérképezték a tagság helyzetét, megállapították és jelentették a tagdíjelmaradásokat. Az operatív bizottság tagjai felelősséggel vizsgálják a 6 hónapon túli hátralékok okait és állásfoglalásukkal segítik a vitás ügyek rendezését. Az összesített számadatok azt mutatják, hogy a tisztségviselők az elmúlt hetekben meggyőző, felvilágosító munkát végeztek. Szeptember hónapban, a hátralékok rendezése címén, közel tizenkétezer forintot fizettek be, *s ugyanebben a hónapban a szervezett dolgozók aránya 99,2 százalék volt.*

Régi problémák

A munka során, régi problémák kerültek felszínre. Köztudott dolog, hogy beosztásuk miatt az utazószemélyzettel nehéz a kapcsolattartás. Ezt bizonyítja az a tény is, hogy a főnökségen *a 6 hónapon belüli tagdíjelmaradások, főként az utazóknál jelentkeznek és mintegy 380 dolgozót érintenek.* Nem jobb a helyzet a 6 hónapon túli elmaradások esetében sem. A 46 tagdíjhátralékos közül ugyanis 16 az utazókból adódik. *s ebből is 12 dolgozó olyan, aki több év óta nem fizetett tagdíjat.*

Miből keletkeztek a több éves hátralékok?

A miskolci vontatási főnökség utazó létszámába tartozó dolgozók közül tizenketten azért nem fizettek hosszú idő óta szakszervezeti tagdíjat, mert munkájuk során sérelem érte őket. *Egy kocsivizsgálót például italozás miatt meghatározatlan időre kocsilakatosnak helyeztek át.* Alacsonyabb munkakör, vélt sérelem, rendezetlen tagság. Egy másik dolgozó munkaköri beosztásához szükséges szakvizsgán elégtelen osztályzatot szerzett. A következmény itt is: *alacsonyabb beosztás, vélt sérelem, növekvő tagdíjhátralék.*

Vélt sérelmek miatt

A konkrét eseteket lehetne sorolni tovább, de szükségtelen szót szaporítani. A tények, a számok elgondolkoztatóak. Adódik a kérdés: *hogyan fordul elő, hogy olyan dolgozók, akik régebben szakszervezeti tagok voltak, éveken keresztül jogos vagy vélt sérelem miatt, kirekesszék magukat a mozgalmi közösségből?* Vajon a szakszervezeti bizottság annak idején, a meggyőző szó erejével próbált-e hatni a „sértett" emberek helytelen szemléletének megváltoztatására; s ha ez nem sikerült, az ilyen dolgozók hogyan maradhattak mégis évek hosszú során tagként nyilvántartásban?

A kérdésre csak egyenes válasz adható: *a beszélgetések megtörténtek ugyan, de nem voltak elég meggyőzőek, mélyrehatóak.* Azt, hogy annak idején a kitartó politikai nevelőmunkát idő, alkalom vagy akarat hiánya gátolta-e, ma már nem tudni. A példák azonban önmagukért beszélnek. Mutatják az időben való érvelés, nevelés szükségességét, amelynek elmulasztása miatt sajnos évek kellettek ahhoz, hogy egy-egy panaszos belássa: *nem a mozgalom hibáztatható a számára kedvezőtlen intézkedésért.*

Meggyőző érvekkel

A tagkönyvcserével kapcsolatos munka a miskolci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága részére is hasznos tapasztalatokat hozott.

Megmutatta egyrészt: milyen nagyszerű eredményeket lehet elérni közösen, összefogással jó szolgálati helyeken, de intő példaként jelezte azt is, hogy nagyobb áldozatvállalással, több aktivitással kell foglalkozni a nehezebb „esetekkel", területekkel. *Tanulság arra is, hogy a kudarcba való beletörődést, a közömbösséget száműzni kell.* Az emberek tudatát formáló nevelőmunka során újra és újra fel kell venni a harcot és meggyőző érvekkel, szavakkal vagy tettekkel, időben kell cselekedni mindaddig, míg célt nem érünk.

Csak a sérelmekre, panaszokra való azonnali, gyors reagálás segíti elkerülni az olyan helytelen szemlélet és gyakorlat kialakulását, amely sérelemért okkal vagy ok nélkül, de mindenképpen tévesen, egyes személyek helyett a mozgalom egészét hibáztatja.

Pálinkás Katalin

Kitüntetett propagandista



Negyedszázada mint pályamunkás kezdett a vasútnál. Később raktári munkás lett a Nyugati pályaudvaron. Önmagával szembeni igényessége azonban többre ösztönözte. Érettségizett, majd letette a vasúti szakvizsgákat. Töretlen akarattal, szigorú következetességgel tanult tovább. Levelező tagozaton elvégezte a MÁV Tisztképzőt is.

Tanulási kedve továbbra sem csökkent. 1963-ban beiratkozott a marxizmus-leninizmus esti egyetemre és 1969-ben a szakosítók elvégzése után diplomát kapott.

Vasúthoz való hűségét jelzi, hogy 25 éve ugyanazon az állomáson teljesít szolgálatot. A 8 általánostól a diplomáig vezető utat úgy tette meg, hogy munkáját állandóan megelégedésre végezte.

A tanulás, továbbképzés mellett azonban nem feledkezett meg a társadalom által megkövetelt munkától sem. A felszabadulás után MADISZ, majd később DISZ-titkár, 1964—68-ig a kereskedelmi főnökség pártalapszervezetének titkára volt.

A szakszervezeti politikai tömegoktatás kezdetétől mint propagandista tevékenykedik. Az esti egyetemen tanultakat jól kamatoztatja a dolgozók politikai, világnézeti nevelésében.

Kimagasló propagandista munkáját *„Szakszervezeti munkáért”* oklevéllel ismerték el. Hat évi propagandista munka után 1968-ban vezetőpropagandistává lépett elő. Felelőssége tovább fokozódott, hisz már propagandisták felkészítését kellett végeznie. Ezen a poszton sem okozott csalódást. Sőt *Szécsényi József* régebbi kitüntetései mellé november 7-re megkapta a *„Szakszervezeti Munkáért”* kitüntetés ezüst fokozatát.

(Tóbiás)

Az elmúlt tanévben

2000 vasutas tanult általános iskolában

A szakszervezet elnöksége október 3-i ülésén tárgyalta az általános iskolai végzettség megszerzésével kapcsolatos rendelet végrehajtásának tapasztalatait.

Az előzményekhez tartozik, hogy az 1971-ben megjelent kormányhatározat végrehajtására korábban már születtek elszigetelt intézkedések, de ezek nélkülözték a mozgalmi szervek és a szakvonali vezetés összehangolt tevékenységét, s így nem hozták meg a várt eredményt. *Gyökeres változás csak azután következett be, amikor 1973-ban a szakszervezet és a vasúti főosztály közös intézkedési tervet és a dolgozókhoz szóló felhívást bocsátott ki.*

A végrehajtásra vonatkozó rendelet összegezte a korábbi intézkedéseket. Új módon szabályozta az általános iskolai végzettség megszerzésének lehetőségeit, a személyi és tárgyi feltételeket, a kedvezményeket.

Az elmúlt esztendő bizonyítja, hogy *az intézkedések nyomán máris érzékelhetők a szemléletbeli változások a dolgozóknál és a vezetőknél egyaránt.* Ma már megértik, hogy nem kampányról van szó, hanem folyamatos és együttes tevékenységről.

A szakvonali vezetők és a szakszervezeti szervek együttes erőfeszítésének eredményeként *az 1973—74-es oktatási évben az általános iskolába beiratkozottak száma meghaladta a 2000 főt.* Az év közbeni lemorzsolódás sem volt jelentős. Különösen kiemelkedő eredményt értek el a miskolci igazgatóság területén.

A siker alapja többrétű. A rendelet megjelenése után sok helyen együttműködési szerződést kötöttek az iskolákkal, tanácsi szervekkel. Tankönyvekkel, taneszközökkel segítik a dolgozókat. Az oktatáshoz, konzultációhoz megfelelő helyiséget biztosítanak. Több helyen jutalmazzák az iskolát elvégzőket. A tanulmányi szabadságon túl jutalomszabadsággal is serkentik a tanulókat. *A tanulók számának emelkedésében nagy részük van a szocialista brigádoknak.* A hiányos iskolai végzettségű tagok legáltalánosabb művelődési vállalása ma már a hiány pótlására vonatkozik.

A legkedveltebb formává a kihelyezett tanfolyamok váltak. Nagy könnyítés, hogy mód nyílt egy-egy osztály 16 hét alatti elvégzésére. *A MÁV képzési és továbbképzési programjában szerepel olyan speciális forgalmi és kereskedelmi szaktanfolyam, amelyen egyidőben szerezhetik meg a dolgozók az általános iskola 8. osztályának bizonyítványát és a szakmai képesítést.* Az első ilyen tanfolyamot a miskolci oktatási főnökségen szervezték.

Az eredmények mellett nem hallgathatjuk el a hibákat sem. A vezetők egy részének hozzáállása még ma is kifogásolható. *A dolgozók között sokan vannak, akikből hiányzik az akaraterő.* A változó munkahelyeken objektív okok is hátráltatják a tanulást. Hasonló a nehézség az utazószemélyzetnél és a forduló szolgálatot teljesítőknél is.

Nehezíti a szervezést a fluktuáció is. *A hiányos iskolai végzettségűek „újra termelődnek”.* Azokban a munkakörökben, ahol viszonylag magas keresettel dolgoznak általános iskolai végzettség nélkül, nem látnak előnyt a továbbtanulásban.

A negatívumok arra figyelmeztetnek, hogy a kezdeti lépések után további erőfeszítésre van szükség. A dolgozók értelmére és érzelmére egyaránt hatva magyarázni kell a tanulás jelentőségét.

Fokozottan ellenőrizni kell a rendeletben biztosított munkaidő és egyéb kedvezmények adását. *Olyan segítséget kell adni a beiratkozottaknak, hogy időközben ne hagyják abba a tanulást.* Biztosítani szükséges az oktatás személyi és tárgyi feltételeit. Különösen gondosan kell előkészíteni a forduló szolgálatot teljesítők és az utazók iskolába járását. Tovább kell növelni a kihelyezett osztályok, valamint az általános iskolai végzettség megszerzését és biztosító szaktanfolyamok számát.

Műszaki könyvkiállítás



Fenyvesi István megnyitja a kiállítást

A Landler Jenő Járműjavító Üzem műszaki és a Művelődési Ház közművelődési könyvtára a *műszaki könyvnapok* keretében közös műszaki könyvkiállítást rendezett. A művelődési ház olvasótermében elhelyezett tárlókban több száz műszaki könyvet és folyóiratot mutattak be az érdeklődőknek. A kiállítást *Fenyvesi István* üzemigazgató nyitotta meg, beszédében hangsúlyozva a műszaki fejlesztés fontosságát, s alapjaként a műszaki szakirodalom minél nagyobb mértékű ismeretének igényét. **(Szőnyi)**

MOZDONYVEZETŐK AJÁNDÉKA:

80 kötetes könyvtár kisiskolásoknak

Egy mozdonyvezetőkből álló szocialista brigád könyveket vásárolt a vasutas szocialista brigádok vetélkedőjén elért sikerért jutalmul kapott pénzösszegen. *Egy 80 kötetes kiskönyvtárat, egy kisközség kisiskolásainak.*

A tiszakeszi általános iskola úttörői községük felszabadulásának 30. évfordulóján — november 6-án — vették át az ajándékot a miskolci vontatási főnökség *„November 7.”* szocialista brigádjától. A brigád nevében a község felszabadulási ünnepségén *Kovács Imre* és *Udvarhelyi Flórián* adta át a könyveket a gyermekeknek.

A „November 7.” szocialista brigádnak 16 tagja van. *Katona Lajos* brigádvezető és társai ugyancsak sokat olvastak, hogy eredményesen vehessenek részt a brigádok vetélkedőjében. Teljesítményükről elismeréssel szólt a miskolci igazgatóság helyettes vezetője, *Radványi Tivadar.* Mint mondta, otthonosan mozogtak a mozdonyvezetők a műszaki ismeretek mellett a képzőművészet, az irodalom és a zene szakkérdéseiben is. Egyikük például *Beethoven* operájáról, a *Fidelióról* tartott előadást úgy, hogy az egy szakavatott zeneértőnek is becsületére válna. Méltán nyerték meg Miskolcon, az igazgatósági szinten megrendezett vetélkedőt.

Több ezer forintot kaptak jutalmul és a pénzből könyveket vásároltak: *Könyvtárat a gyerekeknek!* Talán a vasutas brigád nemes gesztusa néhányukat arra ösztönzi, hogy — tanulmányaik befejezése után — az ajándékozók foglalkozását válasszák élethivatásul.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Bencze János motorszerelő



A Nagy Októberi Szocialista Forradalom előestéjén, november 6-án este egy pillanatra fölvillant a képernyőn *Bencze János* motorszerelő megilletődött arca, amikor a Parlament kupolatermében *Losonczi Páltól,* az Elnöki Tanács elnökétől átvette a *Munka Érdemrend* arany fokozatát.

Persze, leginkább csak azoknak tűnt fel meghatott arckifejezése, akik ismerik a *Hámán Kató* vontatási főnökség Nyugati pályaudvari kormányzati motorszínjének szerelőjét és tudják, hogy tekintete, a szája szögletében bújkáló mosolya mindig derűt sugároz.

— *Hogyne lettem volna elfogódott* — mondja, amikor szemben ültünk munkahelyének öltözőhelyiségében —, *hiszen olyan volt az ezt megelőző egy hét, mintha álmodtam volna.* November 1-én kezdődött. Aznap este 6 órakor, amikor bejöttem szolgálatba, ezúttal is, mint rendesen, felhívott a feleségem a Nyugati pályaudvarról, ahol mint személypénztáros teljesít szolgálatot és az otthon történtekről, a gyerekek körüli teendőkről szóló napi „eligazítás” helyett izgatottan sürgetett: *siessek haza, mert meghívót hozott címemre a postás, hogy november 6-án délben jelenjek meg a Parlamentben, kitüntetésem átvételére.* Nem mondhatom, hogy átragadt rám feleségem izgatottsága, de kétségtelen, hogy fölcsigázott érdeklődéssel vonatoztam haza Alsógödre. Csak akkor árasztott el melegség és fogott el izgalom, amikor a kezemben tartottam a meghívót és azt olvastam belőle, hogy az Elnöki Tanács az októberi forradalom 57. évfordulóján kitüntetésben részesít.

Bencze János, kezében a meghívóval, maga sem tudja, meddig ült elgondolkodva, de amint meséli — szinte pillanatok alatt elvonult előtte eddigi élete. Eszébe jutott egyszerű földműves apja, anyja, a csallóközi táj, az érsekújvári kis ház, ahol 1934-ben született. Majd 1947-ben, tizenhárom éves korában az áttelepülés, aztán ideát a szülők küzdelmes próbálkozásai, beilleszkedése az új életbe. *Apja 1955-ben termelőszövetkezeti tag lett, 1960-ban pedig Dunakeszire, a járműjavítóba került segédmunkásnak.* Ő és két testvére fölcseperedve már előbb a vasúthoz kerültek. *Öccse forgalmi szolgálattevő és kereskedelmi oktatótiszt Orosházán, húga a BVKH-nál dolgozik,* ő pedig a Hámán Kató Fűtőház lakatostanoncából állandóan tanulva, képezte magát, Diesel-motorszerelő lett, és 1964 óta a kormányzati motorszín dolgozója.

Pályafutásának az utóbbi évtizedre eső részét már felettesei egészítik ki. Megalapozott tudású, szorgalmas, megbecsült szakmunkásnak tartják, aki nemcsak napi dolgát látja el pontosan, hanem eközben segíti, tanítja, patronálja a fiatalokat. Ezenkívül besegít brigádvezetőjének, *Duhaj Sándor* motorszerelőnek a bevezetésre alkalmas újítások üzemi megvalósításában. A *Rózsa Ferenc* szocialista brigád tagjaként pedig a társadalmi munkából is kiveszi a részét.

Ám nemcsak szakmai, hanem a mozgalmi munkában, a pártéletben is fáradhatatlanul tevékenykedik. A pártmunkára a szakszervezeti életben, a nagy előkészítő iskolában, készült fel a fűtőházban. Sokáig volt műhelybizottsági termelési és bérfelelős, később a pártalapszervezet vezetőségébe választották. Jelenleg a Nyugati csomópont pártbizottságának, valamint a VI. ker. pártbizottságának a tagja. Pártmunkájának elismerése is a most kapott kormánykitüntetés.

Ennyi elfoglaltság mellett szabad idejében családjának és az olvasásnak, a művelődésnek él alsógödi kertes családi házában, amelyet OTP-részletre építettek. Kislányával, a tizenegy éves, általános iskolás *Györgyivel* már kevesebb a dolguk, a négy és fél éves *Attilát* azonban még naponta el kell vinni az óvodába és onnan haza.

— *Feleségem és én is tizenkettő-huszonnégyezünk* — mondja. — *Úgy osztottuk be időnket, hogy amikor ő szolgálatba megy, én akkor indulok haza, és viszont.* Így valamelyikünk mindig a gyermek mellett van, és el tudja látni a ház körüli teendőket is. De alig várom már, hogy a fiam is iskolás legyen és több időm jusson a tanulásra. Elhatároztam ugyanis, hogy nem elégszem meg a nyolc általános iskolával, hanem tovább tanulok, és megszerzem a középiskolai érettségit.

Szász Ferenc

Kitüntetések november 7. alkalmából

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 57. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréséül, párt-, szakszervezeti és más tömegszervezetek tisztségviselőinek, aktivistáinak kitüntetéseket adományozott. A

MUNKA ÉRDEMREND arany fokozatát kapták: **Bencze János** motorszerelő, Bp. Nyugati Motorszín; **Kohári István** szerszámlakatos, Szolnoki Jj Ü.; **Molnár György** váltókezelő, Bicske állomás; **Nógrádi János** osztályvezető-helyettes, MÁV Vezérigazgatóság nemzetközi o.; **Réthy Károly** géplakatos, MÁV Északi Jj. Ü. A

MUNKA ÉRDEMREND ezüst fokozatát kapták: **Berényi Miklós** pb-titkár, MÁV Északi Jj. Ü.; **Lándor Ernő** pb-titkár, Bp. Keleti pu.; **Fischer István** mozdonyvezető, Bp. Ferencváros, Vont. Főn.; **Szádóczky István** osztályvezető-helyettes, Vasutasok Szakszervezete. A

MUNKA ÉRDEMREND bronz fokozatát kapták: **Diósgyőri Margit** technikus, MÁV TFF; **Dobos Józsefné** titkárnő, Vasutasok Szakszervezete; **Virágh József** MÁV-nyugdíjas; **Volosinovszki János**, a vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottságának titkára; **Visi Ferenc**, a „Magyar Vasutas” felelős szerkesztője.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 57. évfordulója alkalmából a szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájukért a

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT arany fokozat kitüntetésben részesültek: **Ginczli Lajos, Hatvan** állomás szakszervezeti bizottsága társadalmi munkavédelmi felügyelője; **Györkefalvi Elemér**, Miskolc Osztószertár főn. vez., a miskolci területi bizottság számvizsgáló bizottságának elnöke; **Kajcsa József**, a vasutas-szakszervezet közgazdasági osztályának vezetője; **Kassai József**, a MÁV Északi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottságának függetlenített munkavédelmi felügyelője; **Keserű Árpád** Pécs Vontatási Főnökség szakszervezeti bizottságának függetlenített titkára; **Kiss János, Székesfehérvár**, Pályafenntartási Főnökség szakszervezeti bizottságának függetlenített titkára; **Tuczai Gyula**, a vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottságának titkárhelyettese.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozata kitüntetést 12 fő kapta. A Szakszervezeti Munkáért Elismerő Oklevélben 126 szakszervezeti aktivista, illetve tisztségviselő részesült.

KIÁLLÍTÁS A SZABAD IDŐ HASZNOS ELTÖLTÉSÉRŐL

A terézvárosi pályafenntartási főnökség I-es pályamesteri szakaszának hat szocialista brigádja *a szabad idő hasznos eltöltését bemutató kiállítást rendezett* november 4-én a főnökség Rudas László utca 24. szám alatti épületében. A brigád több mint húsz dolgozójának ötven alkotása között festmények, subaszőnyegek, különféle közlekedési modellek és egyéb kézimunkatárgyak szerepeltek. A kiállítást — a társszolgálati ágak dolgozóival együtt — több mint 150-en tekintették meg.

Biztonságosabb közlekedés

Vámosgyörkön 1962 december 12-én helyezték üzembe az ország első Integra-dominó berendezését. A korszerű forgalomirányításnak ezeket a modern eszközeit azóta számos szolgálati helyen felszerelték és ma már szinte nélkülözhetetlenek a vasúti közlekedésben. Szaporodik az automata térközök száma is. Vámosgyörk—Hort—Csány között szeptember 6-án adták át a vasúti közlekedés biztonságát növelő automata térközöket. Ennek tapasztalatairól beszélgettünk Szalkai Istvánnal, a vámosgyörki biztosítóberendezési szakasz vezetőjével.

— A szakasz tizenegy dolgozójának feladata Hatvantól —Ludasig és Gyöngyöstől— Újszászig a biztosítóberendezések javítása, valamint üzemeltetésük feltételeinek a biztosítása — mondotta Szalkai István. A váratlan hibák gyors elhárítása érdekében készenléti szolgálatot tartunk. A nemrég átadott új automata térközök eddig nem okoztak gondot. A berendezésekkel elégedettek vagyunk. A három hónapig tartó vágányzár ideje alatt az említett szakaszon kicserélték a bal vágányt és ezzel egyidőben, a miskolci igazgatóság biztosítóberendezési és fenntartási főnökségének szerelő csoportja — Mészáros Ferenc és Elek János mérnökök irányításával — négy automata térközt és három fénysorompót épített be. A szerelést mi is figyelemmel kísértük.

— A félautomata térközöket Füzesabonytól Miskolcig már régebben felváltották az automata térközök. Milyen előnyei vannak ezeknek?

— Elsősorban biztonságosabbak és lényegesen megkönnyítik a forgalmi szolgálattevők munkáját. Növelik a vonal átbocsátó képességét, mert 2—3 percenként követhetik egymást a vonatok. Az automata térközök pontosan tájékoztatják a forgalmistát arról, hogy a szerelvény hol van.

Gaál Lajos, a miskolci igazgatóság távközlési és biztosítóberendezési osztályának vezetőjétől arról kaptunk tájékoztatást, hogy ebben az évben — a Vámosgyörk—Hort-Csány közötti automata térközök és sorompók átadásával — megkezdődött a Füzesabony —Hatvan közötti vonalszakasz automata térközeinek és sorompóinak építése. A cél az, hogy az igazgatóság törzshálózatán olyan egybefüggő. automatikus térközbiztosító berendezések működjenek, amelyek alkalmasak önműködő vonatbefolyásolásra. Ennek segítségével — a biztonságosabb közlekedésen és kapacitásnövelésen kívül — a munkaerőhiány is csökkenthető.

(Kaszala)

Árvíz után Borsodban

Az ünnep előtt egy nappal — november 6-án délután — helyreállt a forgalom *Kazincbarcika* és *Szuhakálló* között. Az ártéri hidat október 23-án mosta el a víz. *Ezen a vasútvonalon naponta 7 ezer tonna szenet, vasércet és dolomitot szállított a vasút.* A víz pusztítása után két hétig a személy- és teherszállítást a közutakon bonyolították le. Közben a MÁV dolgozói ideiglenes hidat és vágányt építettek. A helyreállítási határidő november 10-e volt, de az építők vállalták, hogy november 7-re megindítják a forgalmat. *Vállalásukat teljesítették*, és ezzel az árvíz sújtotta észak-magyarországi vasutakon mindenütt helyreállt a forgalom.

A veszélyben is emberek maradtak

Tulajdonképpen ezzel a néhány mondattal zárni is lehetne ezt az írást, hiszen a veszély elmúlt, és a vonatok menetrend szerint közlekednek. A védekezés és a helyreállítás hősies munkája viszont azt diktálja, hogy emlékezzünk azokra, akik ismét bizonyították, hogy helyén van a szívük!

— *Senki sem számított erre az árvízre* — mondta *Radványi Tivadar*, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője. — *Legfeljebb 100 évenként egyszer fordul elő ilyen. Szerencsés vezetők vagyunk, hogy józanul gondolkodó, jól felkészült emberekkel dolgozunk együtt!*' Fejetlenségnek nyoma sem volt, mindenki tudta a dolgát. Még ebben a nehéz helyzetben is viszonylag könnyű volt áttekinteni a vasút egész szervezetét és pillanatok alatt meg lehetett tenni a szükséges intézkedéseket. Balesetmentesen, nyugodt légkörben ment minden. Az előző évek fáradozásai, vitái és az azokból származó eredmények ilyen rendkívüli esetben mérhetők le a legjobban.

Gál Sándor igazgatóhelyettes ehhez még hozzátette: — *veszélyben lehet legjobban megismerni az embereket és a vasutasok a veszélyben is emberek maradtak. A Tarna hídjánál például 50 méter szélességben hömpölygött a 8 méter mély áradat, amelynek puszta látványa is félelmetes volt. A vasutasok viszont nem rettentek meg! Megfeszített erővel mentették, ami menthető.*

A két vezető elismerő szavai a vasutasok helytállását bizonyítják. Az eseményeket és a szolgálati helyeken tett intézkedéseket, a munkások és vezetők kiemelkedő, hősies munkáját a szakszervezeti bizottságok titkáraival vettük számba. *Váradi Sándor, Pelyhe László, Bodolai István, Papp István, Sánta János* és *Siklósi László* egymás szavába vágva sorolták, hogy mit tettek a dolgozók a pályafenntartásnál, az építési főnökségen, Miskolc—Tiszai pályaudvaron, a vontatásnál, Miskolc—Gömöri pályaudvaron és a járműjavítóban, hogy a nehéz helyzetben a közlekedésben ne legyen fennakadás.

Éjjel fáklyák fényénél dolgoztak

Október 22. és 28. között volt a legkritikusabb a helyzet. Veszélybe került többek között az *Ózd—Bánréve, a Kazincbarcika—Rudabánya* és a *Sajóecseg Hidvégardó* vonal. Október 22-én *Sajópüspökinél* átszakadt a gát, és a víz alámosta a Sajóhíd és Center állomás között a vonalszakaszt. Estére a pálya már járhatatlanná vált, és *megszakadt az összeköttetés Ózd állomással, az Ózdi Kohászati Üzemekkel és a Sajótól Ózd irányába fekvő településekkel.* Ez elsősorban azért jelentett nagy veszélyt, mert népgazdasági szempontból kiemelt fontosságú üzemek maradtak vasúti összeköttetés nélkül. Az Ózdi Kohászati Üzemek például csak minimális tartalékokkal rendelkezett olyan létfontosságú anyagokból, amelyek csak vasúton szállíthatók. Fennállt annak a közvetlen veszélye, hogy lassítani kell az olvasztómű és az ehhez kapcsolódó acélmű termelését, vagy — ha nem sikerül helyreállítani a vasúti összeköttetést — le is kell ezeket állítani, ami a népgazdaságnak sok millió forint kárt, termeléskiesést jelentett volna.

Összefogott az egész csomópont

Megfeszített munkával sikerült elérni, hogy október 23-án délután már — 10 km/óra sebességgel — megindulhatott a forgalom. *A vasutasok még éjjel — fáklyák fényénél is dolgoztak. Aláverő és pályaszabályozó gépegység segítségével emelték fel a pályaszintet.* Jellemző a munka veszélyességére és nehézségére, hogy a sínkorona fölött hömpölygött a víz, és az ár megfékezésére 6 kocsi betonkavics és 12 kocsi zúzottkő sem bizonyult elegendőnek.

A nehéz helyzetben összefogott az egész csomópont. 3—400 pályafenntartási dolgozó vett részt a vasúti töltések védelmi és helyreállítási munkálataiban. Kiemelkedően végezte munkáját a szendrői *„Petőfi"*, a szuhakállói *„Rákóczi"* és a bánrévei *„Gagarin"* szocialista brigád. Az építési főnökség dolgozói közül 70-en még arra is vállalkoztak, hogy november 2-án és 3-án — szombaton és vasárnap — hajnal 3 órától 17 óráig dolgozzanak a Kazincbarcika és Szuhakálló közötti ártéri híd pótlásánál. Ideiglenes töltést építettek, hogy elhelyezhetők legyenek a hídépítési főnökség által elkészített ugyancsak ideiglenes létesítmények, és megépíthető legyen a 180 méter hosszú kerülő vágány. *Az ő erőfeszítésükre is szükség volt, hogy az ünnep előtt ezen a szakaszon is helyreállhasson a forgalom.* Az építési főnökség értékelte a szocialista brigádok kiváló teljesítményét, és összesen 24 450 forint különjutalmat osztottak ki számukra.

Helytálltak *Miskolc—Gömöri pályaudvar* dolgozói is. Különösen nehéz helyzetben dolgoztak Miskolc—Repülőtérnél, ahol vízben állt a Kohászati Alapanyagellátó. A vasutasok nem adták fel a munkát, bár a víz a sínkorona fölött volt, tovább folytatták a tolatást, és biztosították az ipartelep kiszolgálását.

A miskolci vontatási főnökség villamos csoportja és a B. F. F. dolgozói rádiókat telepítettek, új kábeleket fektettek rendkívül nehéz körülmények között. Munkájuk nyomán zavartalan volt az állomások közötti összeköttetés, sőt az árvízvédelmi szerveknek is segítséget tudtak nyújtani. *A járműjavító dolgozói többek között a miskolci pamutfonónak is hatékony segítséget adtak: 80 tonna anyagot mentettek meg* — együtt az egyetemistákkal. 4 villástargonca, valamint 1 gépkocsi és természetesen a munkások éjt nappallá téve dolgoztak. A járműjavító szivattyúzta ki a vizet a raktárakból és az üzem dolgozói mentették meg a pusztulástól a fonógépek, villamos berendezések jelentős részét is. A vasutasoknak is köszönhető tehát, hogy a pamutfonóban november 11-től részlegesen megindulhatott a termelés.

Rendkívüli segély a rászorulóknak

Az árvíz járványveszélyt is hurcol magával, ezért nagyon fontos, hogy megfelelő közegészségügyi intézkedéseket tegyenek. *A MÁV közegészségügyi felügyelője és munkatársai naponta járták végig a vonalakat és fertőtlenítették a kutakat.* Segítette munkájukat 3 pályafenntartási dolgozó és a MÁV Közegészségügyi Intézet laboratóriumi kocsija, amelynek dolgozói nemcsak a MÁV-kutak vízvizsgálatát végezték el, hanem 260 vizsgálatot végeztek Kazincbarcikán a megyei tanácsnak is.

A szakszervezeti bizottságok segítséget nyújtottak azoknak a vasutas családoknak, akiknek az árvíz miatt ki kellett költözniük a lakásukból. A legjobban rászorulóknak rendkívüli segélyt is adtak. Ezt eddig 54-en vették igénybe. *Jelenleg is folyik a károk felmérése, és 80—120 főre becsülik azoknak a vasutas dolgozóknak a számát, akik segélyre szorulnak.*

Amíg a szakszervezeti bizottságok a szocialista brigádok a vasutasok jelenlegi gondjain igyekeznek segíteni, az igazgatóság vezetői már azon munkálkodnak, hogy felmérjék: *milyen megelőző intézkedésre van szükség ahhoz, hogy hasonló árvíz esetén kisebb károk keletkezzenek a jelenleginél.*

Kőhidi László

Tudósítóink írják:

A vasutasok a földeken és az árvízvédelemben is helytálltak

A felhívásra — amelyet az idei termés megmentése, a cukorrépa, a burgonya, a zöldségfélék, a kukorica betakarítása, az alma- és szőlőszüret gyorsítása, a szállítási kapacitás növelése érdekében a Minisztertanács intézett a lakossághoz — megmozdult az egész ország. Munkások, diákok katonák, vasutasok önkéntes csapatai indultak szabad idejükben a földekre, hogy mentsék a milliós értékeket, s a parasztsággal közösen birkózzanak meg a csapadékos ősz miatt bekövetkezett, szinte emberfeletti feladatokkal. A nagyarányú társadalmi összefogásról szóló tudósításokból egy csokorravalót állítottunk össze.



Szombathelyi fiatalok a cukorrépaföldön. (Sztolár Gábor felvétele)

Meg sem várták a kormány felhívását

„A nyíregyházi vasutasok meg sem várták a kormány felhívását, mert tudták, milyen nagy szükség van most a betakarításnál a segítő kezekre" — írja szerkesztőségünknek Halmos Sándor, majd többek között említi, hogy az állomás dolgozói már október 5-én — szabad szombaton — különvonattal utaztak volna *Napkor* községbe, segíteni a téesznek. A különvonat azonban nem indulhatott el, mivel akkor is naphosszat szakadt az eső. Egy héttel később viszont *a nyíregyházi Dózsa Termelőszövetkezetben paprikát szüreteltek az állomásiak, köztük a pályafenntartásiak, a távközlősök és az Utasellátó brigádjai.* A dicséretesen végzett munkákért kapott pénzt a városi tanácsnak bölcsőde építésére ajánlották fel.

„Szüretelni indult október 21-én Budapestről Monorra a BVKH harmincegy dolgozója is" — olvashatjuk egy másik levélből, amelyet a nemzetközi kocsielszámolási osztályról küldött szerkesztőségünknek *Juhászné Hampel Polyxena.* — „Monor állomáson a Kossuth Tsz fedett teherautója várt bennünket, s a téesz vezetőségének kíséretében mentünk ki a szőlőbe, szakadó esőben. *Önkéntes csapatunk 55 mázsa szőlőt szedett le, fejenként tehát csaknem két mázsát.* A szüret végén, — amikor már annyira esett, hogy a vízfüggönyön át a tőkéket is alig láttuk —, a szövetkezetiek meleg étellel vendégeltek meg bennünket, s köszönetet mondtak az önzetlen segítségért. Mi pedig megígértük, hogy a téesz vezetősége és tagsága bajban mindig számíthat a BVKH dolgozóira."

Hat napig a cukorrépaföldeken

Radányi György arról tudósít, hogy a szombathelyi járműjavító szakmunkástanulói hat napon át dolgoztak a lukácsházi *Gyöngyös-menti* és a simasági *Május I.* Termelőszövetkezet földjein. *A 230 fiatal derekasan kivette részét a cukorrépa-betakarításból,* s e megmozdulás nyomán tartósnak ígérkező kapcsolat alakult ki az üzemi KISZ-bizottság, illetve a simasági téesz KISZ-szervezete között.

Kaptunk olyan leveleket is, amelyekben a tudósítók az árvízi védekezésről adtak helyzetjelentést. *Kovács István* írja például Miskolcról: *„Miskolc-Tiszai pályaudvar dolgozói közül hatvanhárman vettek részt az árvíz elleni küzdelemben.* Ezenkívül harmincnyolcan azért maradtak távol szolgálati helyüktől a vészterhes napokban, mert otthonukat közvetlenül veszélyeztette az áradás. A százegy hiányzó vasutas helyett azonban mindvégig becsülettel dolgoztak munkatársaik... Az állomás vezetősége még fel sem mérte, hogy kik, milyen anyagi segítségre szorulnak, de a *Tyereskova* szocialista brigád tagjai máris közölték a szakszervezeti bizottsággal, hogy személyenként 50 forintot adnak a károsultaknak. Más brigádok is hasonló bejelentést tettek, minden szervezés nélkül..."

Bánrévei tudósítónk, *Murányi Tibor* ugyancsak megrendítő sorokban adott hírt a Sajó menti községeket ért természeti csapásról, egyúttal a védekezésben és a mentésben részt vevő vasutasok helytállásáról.

„Sokan különösen a bánrévei kocsirendezők, haza sem mentek szolgálatból, hanem a veszélyeztetett vonalrészen (a bánréve—ózdi vonalon) erősítették az elázott töltést, a meglazult pályát. Az önfeláldozó magatartásnak köszönhető, hogy a vasúti közlekedés nem bénult meg teljesen, csupán másfél napig korlátozták a személyforgalmat."

Különvonattal Záhonyban

A rendkívüli időjárás bizony nemcsak a mezőgazdasági munkák végzését akadályozta, hanem a szállítást is megnehezítette. Ott is, ahol nem fenyegettek áradással a folyók. A nehézségeket azonban sikerült legyőzni, elsősorban a kongresszusi munkaverseny részvevőinek céltudatos helytállása nyomán. Erről Kisújszállásról így ír *Horváth István:*

„Pályafenntartási főnökségünk 29 szocialista brigádjának mintegy 300 tagja — miközben 4 másik brigádunk 49 fővel a helyi téesz betakarítási munkálatainál segédkezett — *október 26-án különvonattal Záhonyba utazott vagonokat átrakni. A szocialista együttműködés szellemében csatlakozott hozzánk a MEZŐGÉP vállalat 13 szocialista brigádjának 126 tagja.* Ezen a napon 67 széles nyomtávú, szovjet vasúti kocsi tartalmát — 2614 tonnát — raktuk át 106 normál nyomtávú vagonba. A végzett munkáért járó összeget, a brigádvezetők évvégi tanácskozásának döntése alapján, *szociális célokra — iskolák, óvodák, bölcsődék támogatására ajánlják fel a kollektívák."*

Kisújszálláson az állomás, a kisvasúti műhelyfőnökség, valamint a biztosítóberendezési és fenntartási főnökség brigádjai is hasonló felajánlások teljesítésével járultak hozzá a vasút előtt álló feladatok elvégzéséhez.

Helytállásból jelesre vizsgáztak

Az idei rendkívüli őszi esőzések következtében megáradt folyók ismét nehéz feladat elé állították elsősorban Észak-Magyarország lakóit, vízügyi, közlekedési szakembereit, közöttе természetesen a vasutasokat is.

Nógrád megyében, *az Ipoly mentén október 21-én kezdődött a kritikus állapot.* A váci pályafenntartási főnökség az említett napon jelentette a budapesti igazgatóságnak, hogy *Nógrádszakál* és *Ipolytarnóc* között a pálya műszaki állapota olyan rossz, hogy legfeljebb 10 kilométer óránkénti sebesség használatára alkalmas. Másnap 4.25 órakor már a szóban forgó szakaszt le is kellett zárni. Ugyanerre a sorsra jutott még aznap a *Dejtár-Drégelypalánk* és a *Szécsény—Őrhalom* közötti vonalszakasz is. Nógrádszakál állomás vágányait mintegy 30 centiméter magasan ellepte a víz.

E rendkívüli helyzet igen nehéz feladat elé állította a váci pft. dolgozóit, akik közül sokan éjjel-nappal dolgoztak a pályák rendbehozatalán. *Szendrei Sándor*, a főnökség vezetője napokig csak „szemhunyásnyi" időket aludt.

Az elemekkel való küzdelem nem csupán éberséget, hanem alapos és nehéz körültekintő munkát is követelt az ott dolgozó vasutasoktól. *Sági Gyula* pályamester például *Drégelypalánk* és *Ipolyvece* között gumicsizmában talpfáról talpfára lépkedve vizsgálta a pályát, hogy az utasokkal zsúfolt vonat eljusson a célhoz.

Az árral való küzdelemben a váci pályafenntartás vezetői mellett hősiesen kivették részüket a főnökség munkásai is. Kiváló helytállásról tettek tanúbizonyságot: *Tóvári János, Sinka József, Barna János, Banács János, Király István, Majoros József, Antal János* és *Hegedűs Imre* pályamunkások. Nekik és még sok társuknak köszönhető, hogy október 24-én illetve 25-én ebben a térségben megindulhatott a vasúti forgalom.

(séra)

Tisztképzősök szolgálatban

A MÁV Tisztképző Intézet nappalos tagozatának 278 hallgatója, a nevelőtestület tagjaival együtt, felajánlást tett a XI. pártkongresszus, valamint hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére. A vállalás egyik fő szempontja az volt, hogy *ki-ki képzettségének megfelelően járuljon hozzá a vasúti szállítási és fenntartási feladatok megoldásához.*

Ennek értelmében 94 forgalmi tagozatos hallgató október 28-tól november 2-ig vonatvezetői szolgálatot teljesített *Ferencvárosban*, ugyanakkor a vontatási tagozat 25 hallgatója mozdonyvezetőként utazott. A forgalmi, illetve a kereskedelmi tagozat többi — szám szerint 41 — hallgatója a budapesti igazgatóság által kijelölt állomásokon kapott beosztást.

Az erősáramú villamossági tagozatról huszonketten — 6 mozdonyszolgálatos hallgatóval együtt — *Kőbánya-Hizlaló* pályaudvaron kábelfektetési munkát végeztek. Huszonegy távközlős tisztjelölt *Óbuda és Aquincum-Felső* között — a TBÉF szerelési csoportjával együttműködve — B—5 típusú vonalkábelt fektetett. Az építési és pályafenntartási tagozatról negyvenhatan *Kőbánya-Felső* állomáson 48-as rendszerű kitérőket kötöttek le, majd más sürgős karbantartási munkálatokból is részt vállaltak.

A derekasan elvégzett feladatok ismeretében *Tóth János* vasútigazgató elismerését fejezte ki a tisztképzősöknek.

CEGLÉDEN MEGNYÍLT

a bejáró fiatalok klubja

A budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó fiatalok parlamentjén került szóba, hogy Cegléd állomáson szükség lenne egy olyan teremre, *ahol klubszerű körülmények között tölthetnék idejüket a vonatra várakozó diákok, ifjúmunkások.* A város környékéről ugyanis naponta sokan járnak be a különböző oktatási intézményekbe, illetve vállalatokhoz, s nem ritkán 1—2 órát töltenek az állomáson, vonatra várva.

A szavakat tettek követték, és november 4-én, a város felszabadulásának 30. évfordulóján *Gergely Mária*, Cegléd városi KISZ-végrehajtóbizottságának tagja, az állomás dolgozója ünnepélyesen megnyitotta a *Vasúton Utazó Fiatalok Klubját.* (Rövidített neve — ahogy a fiatalok egymásközt nevezik —: VUK.)

A helyiség korábban diákváróterem volt, s ennek átalakítására tekintélyes mennyiségű társadalmi munkaórát áldoztak az állomás forgalmi szakszolgálatánál dolgozó, a *Kállai Éva* KISZ-alapszervezetbe tartozó, valamint a többi szolgálati ágnál tevékenykedő fiatal vasutasok. Fúrtak, faragtak, mázoltak, festettek, jelmondatokat szerkesztettek, tablókat készítettek. A sikeres és ízléses dekorációk érdekében feldolgoztak történelmi eseményeket, számba vettek kiemelkedő gazdasági eredményeket. A hatásos anyagok beszerzése, valamint a változatos programok szervezése érdekében kapcsolatba léptek a középiskolákkal is.

Mindebben élenjárt *Micsinai Katalin* KISZ-titkár, *Nagy Miklós*, az ifjúsági alapszervezet vezetőségi tagja, *Angyal László, Nagy István, Kenéz István* és *Nagy Zoltán*, a vontatási KISZ-szervezet titkára, illetve *Szrapkóné Velkei Sarolta*, az állomás párt-csúcsvezetőségének ifjúsági felelőse.

A fiatalok igyekezetét mindenben támogatta az állomás gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetősége. *A szakszervezeti bizottság például a klub részére előfizetett tucatnyi újságot, folyóiratot, ezenkívül 300 kötetes letéti könyvtárt biztosított.* A könyveket negyedévenként cserélik. A városi KISZ-bizottság a játékokat ajándékozta. *Nagy Sándor* állomásfőnök engedélyezte, hogy az információs szolgálatot teljesítő vasutas rendszeresen felügyeljen és felvilágosításaival közreműködjön a klubban.

Séra Sándor

NYÍREGYHÁZI VASUTASOK

Első helyen a debreceni igazgatóság kongresszusi versenyében

Nyíregyháza állomás páros végében emelkedik a gurítódomb, vagy ahogy itt nevezik: *a „csurgató"*. Valóban szerény emelkedővel rendelkezik ez a dombocska, ahhoz azért elég magas, hogy meglóduljon rajta a legurított tehervagon. Győzzék csak „megfogni" az irányvágányok mellett strázsáló sarusok! Szünet nélkül folyik itt a kocsik „csurgatása". Az itt dolgozó kocsirendezőknek csak addig van megállásuk, amíg az M 44-es tartalék felviszi az újabb szerelvényt a gurítódombra.

Átállítós vonatok Záhonyból

— *A múlt héten különösen nehéz dolgunk volt* — mondta *Drobni Miklós* kocsimester, aki már 17 éve dolgozik Nyíregyháza állomáson —, *mert naponta 5—6 átállítós vonatot kaptunk Záhonyból is, mert Fényeslitke nem győzte a munkát.* November elsején múlt tíz éve annak, hogy kocsimester vagyok — fűzte hozzá —, de nem emlékszem, hogy valaha is lett volna olyan nagy forgalmunk, mint az idei őszön.

— *Az is lehet ám* — vette át a szót *Tótfalusi László* tolatásvezető —, *hogy nem a forgalom sok, hanem csak a mi kapacitásunk kevés...* Azt hiszem, ez a fő problémánk, mert gyakran előfordul, hogy egy plusz két emberrel dolgozik a tartalék.

— Nálunk, a „C" turban most megvan a létszám, de mindenki tudja állomásunkon, hogy jelenleg 25 kocsirendező, éppen egy turnak megfelelő létszám hiányzik — jegyezte meg Drobni Miklós. — Ez nagy gondot jelent nálunk, mert most készülünk állomásunkon a negyedik tur megszervezésére.

— *Nagyon kedvező lenne ez számunkra* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Székely László* —, *mert minden éjszakai szolgálat után 48 óra lenne a pihenő idő.* Tizenhat éve vagyok kocsirendező Nyíregyházán és elmondhatom, hogy nálunk mindig az éjszakai szolgálat a legnehezebb. A kocsi sok, a rendező vágányunk meg kevés és rövidek is a mai igényekhez.

Boka József főintéző, az állomás kocsiintézője éppen kijött egy kis megbeszélésre a kocsirendező brigádhoz. Megtudhattuk tőle, hogy gondjaik ellenére is jól, tervszerűen dolgoznak a nyíregyházi vasutasok.

Javában tart az almaexport

— *Igyekszünk biztosítani a felkínált áru elszállítását.* A múlt szombaton kommunista műszakot tartottak a Papíripari Vállalat nyíregyházi gyárában. Az igazgatósági KTG engedélyével *a szokásos 35—40 kocsi helyett 60 kocsit biztosítottunk rakodásaikhoz erre a napra.* Számunkra is rendkívüli feladatot jelentett a múlt héten, hogy a Szilikátipari Vállalat gyárából 40 kocsiból álló szállítmányt kellett útbaindítani Peruba, a tengeren túlra. *Akadálytalanul végezzük a réparakodásokat.* Naponta 22—26 keskeny nyomközű kocsiból rakjuk át állomásunkon a környékből beérkező cukorrépát, amit azután a többi répaküldeménnyel együtt Szerencsre továbbítunk. Kiemelt feladatunk, hogy biztosítsuk a szükséges hűtőkocsikat az almatároló export szállításaihoz. Ma is 16 hűtőkocsit raktak meg exportáruval.

— Mi a helyzet a vasárnapi, ünnepnapi rakodásokkal?

— *Az utóbbi hetekben sokat javult a rakodási készség* — felelte Boka József. — *A múlt vasárnap is csak hat kocsi maradt vissza vámvizsgálat hiányában.*

A felvételi épület emeletéről tágas ablakok nyílnak az állomásra. Itt dolgozik a rendelkező forgalmi szolgálattevő. Éppen *Zsiros Sándor* intéző állt az integra dominó berendezés előtt. Szünet nélkül intézkedett, miközben a vezérlőpulton beállította az érkező és az induló szerelvények vágányútjait. Várnunk kellett, amíg néhány szót válthattunk vele.

— Az őszi forgalomban eddig problémamentesen dolgoztunk. Nagyon örülünk ennek, hiszen szeptember után októberben is teljesítettük az őszi forgalmi célkitűzést és úgy tudom, az igazgatósági versenyben is első helyen vagyunk.

— *Valóban így van* — erősítette meg szavait *Buczkó Ferenc* állomásfőnök. — *Igazgatóságunk területén elsőnek mi nyertük el a kongresszusi vándorzászlót az 50 ezer forint jutalommal együtt. Az áruszállítási terv 5500 tonnás túlteljesítését vállaltuk, de már elértük a 14 ezer tonnás többletet.* A kocsik terhelési határának jó kihasználásával 516 kocsit takarítottunk meg. A tehervonati menetrendszerűségben a vállalt 77 százalékkal szemben eddig 79,3 százalékot teljesítettünk. Az sem mellékes, hogy a kongresszusi és felszabadulási verseny során a személyszállításból eredő bevételeit eddig 600 ezer forinttal teljesítette túl állomásunk.

Az állomás kongresszusi vállalása keretében szervezték meg a marxista középiskolát, vasutas előadóval. Kocsirendezőkből, takarítónőkből, fékezőkből és váltóőrökből szervezett 37 hallgatóval indult az állomáson a dolgozók általános iskolájának kihelyezett 8. osztálya.

Szorítanak időt a tanulásra is

Amíg tavaly egész évben öt, az idén már 19 üzemszervezési intézkedést valósítottak meg a nyíregyházi vasutasok. Ezek révén csökkentették a költségeket, másrészt jelentős munkaerő-megtakarítást is elértek. Nyíregyháza állomáson már jól tudják: *az idő pénz — ezért igyekeznek takarékoskodni a vasutas dolgozók munkaidejével is.* Márpedig a jobb szervezés közbeváltásokat tesz feleslegessé a vonatkíséretnél. Kidolgozott üzemszervezési tanulmányaik megvalósítása útján egymillió forint megtakarítást irányoztak elő a kongresszusi és felszabadulási verseny keretében. A verseny kezdete óta eltelt alig öt hónap alatt ennek több, mint a felét realizálták is!

Végezetül, de nem utolsósorban az is elismerésre méltó nyíregyházi „fegyvertény", hogy igen nagy körültekintéssel olyan fordát biztosítottak a vonatkísérő nők részére, amely lehetővé teszi minden éjszakai hazatérésüket.

L. J.



— Ma egy éve, hogy kirakodásra várnak ezek a vagonok... (Gerse László rajza)

Akik már a pótvállalásokat is teljesítették

(Folytatás az 1. oldalról)

energiagazdálkodásban és az anyagtakarékosságban ért el kedvező eredményeket. Említésre méltó a munkaerő-gazdálkodásuk is. A közelmúltban két dolgozót forgalmi szolgálattevőnek képeztek ki. Állandó feladatnak tekintik az utazás kulturáltságának a fokozását. *A személykocsikat rendszeresen takarítják és a személyszállító vonatok az állomás hibája miatt még nem késtek.* Ezért az igazgatóság szeptemberben kétezer forint jutalomban részesítette a szocialista brigádot.

Bakonyszentlászló állomás *„Bebrics Lajos"* szocialista brigádja a pályamesteri szakasz létszámhiányát társadalmi munkával igyekezett enyhíteni. Lemeszelték például az állomás 250 méter hosszú betonkerítését és vállalták a rakodóterület takarítását is.

Kétmillió forint értékű üzemanyagot takarítottak meg

Halmos Sándor tudósítása a püspökladányi vontatási főnökség dolgozói által a kongresszusi munkaversenyben elért eredményeket méltatja. Megemlíti többek között, hogy a vontatási brigádok kétmillió forint értékű üzemanyagot, takarítottak meg a harmadik negyedévben, továbbá kommunista vasárnapon keresett bérükből 24 000 forintot fordítottak a KISZ-klub, illetve a vietnami szakmunkásképző intézet céljaira, ezenkívül a helyi óvoda és iskola részére is jelentős társadalmi munkát végeztek. Mindezek után az október 22-én megtartott rendkívüli termelési tanácskozáson úgy határoztak, hogy szabad idejükben részt vesznek az őszi betakarítási munkákban.

„Mezőhegyesen október 27-én, vasárnap tartott kommunista műszakot a forgalmi és a vontatási szakszolgálat 25—25 dolgozója a rendkívüli feladatok maradéktalan elvégzése érdekében" — olvasható Szalai Erzsébet tudósításában. A társadalmi munkával kiérdemelt 6874 forintot a KISZ-szervezet kulturális céljaira ajánlották fel a résztvevők, ezenkívül 5000 forint értékű „téglajegyet" vásároltak a mezőhegyesi vasutasok, hogy ezáltal járuljanak hozzá a községben létesülő kollégium építéséhez.

Már a télre készülnek

A kongresszusi munkaversenyben kevés létszámmal is jó eredményeket értek el a józsefvárosi pft. főnökség szocialista brigádjai. Felajánlásaik nagy részét még a téli időjárás beállta előtt szeretnék teljesíteni. Fontos feladatuknak tekintik a télre való felkészülést, mert ettől az áru- és személyszállítás zavartalansága függ — írja Rapi József.

A munkaversenyben a pft.-főnökség KISZ-fiataljai is aktívan részt vesznek. Már több alkalommal tartottak kommunista szombatot. Legutóbb Kőbánya-felső állomáson építményi anyagmozgatást végeztek. A lányok a vasutasok szálláshelyének nagytakarításában vettek részt. Fáradtságot nem ismerve dolgozott a Zrínyi Ilona szocialista brigád is. Rákoscsabán az állomás környékének csinosítását végezték. A brigádok vállalásai között még körülbelül 150 ezer forint értékű fontos beruházás megvalósítása szerepel, amit — előreláthatóan — szintén sikerül teljesíteni.

AZ ÉV VÉGÉIG

Tízmillió forinttal túlteljesítik kongresszusi vállalásaikat

LÁTOGATÁS A GYÖNGYÖSI MÁV KITÉRŐGYÁRTÓ ÜZEMBEN

Alig két hónappal az év vége előtt a vasúton és a termelő üzemeknél a célegyenesbe érkezett a szokásosnál is aktívabb, embert és gépet egyaránt próbára tevő munkaverseny. Következik a finis, a tervek túlteljesítése, mert ez volt pártunk XI. kongresszusa tiszteletére tett felajánlások egyik legfontosabb célkitűzése. Így van ez Gyöngyösön, a MÁV Kitérőgyártó Üzemben is, ahol a szocialista brigádok és munkáskollektívák versengése során már a harmadik negyedév végén kiemelkedő eredmények születtek.

Nem öncélú „házi" versengés

— *Az üzem dolgozói vállalták, hogy a 236 millió forint évi tervet 15 millió forinttal túlteljesítik* — tájékoztatott *Koller György* igazgató. — *Többlettermelésünk értéke már a harmadik negyedévben elérte a tizennégy millió forintot. Az év hátralevő hónapjaiban kongresszusi felajánlásunkat várhatóan tízmillió forinttal teljesítjük túl.* Ezen belül érdemes megemlíteni néhány fontos termelési adatot. A vállalt 751 csoport felépítményi szerkezetből — kitérő, átszelés, vágánykapcsolás — már 426 csoportot legyártottunk. Az 1,8 százalékos önköltségcsökkentési tervünket 2,1 százalékra teljesítettük, ami 2,8 millió forintot jelent. Az egy dolgozóra számított tízszázalékos termelékenység növekedést pedig húsz százalékra sikerült emelni.

Az igazgató elmondta, hogy a kongresszusi munkaverseny legaktívabb résztvevője az üzem 46 szocialista brigádja, akik 14—15 százalékos túlteljesítést vállaltak. Említésre méltóak az egyéni felajánlások is. *A többletteljesítésre való törekvés azonban nem öncélú „házi" versengés.* Sokkal több annál. Szorosabban kapcsolódik a vasút megnövekedett feladataihoz és a népgazdaság nagy beruházásainak megvalósításához. A kiemelt programok közé tartozik például a szolnoki rekonstrukció és Záhony műszaki fejlesztése, továbbá a paksi atomerőmű, az inotai és a péti nitrogénművek beruházásaihoz kapcsolódó vasúthálózat fejlesztése, vagy a metróépítéshez szükséges felépítményszerkezetek gyártása, ami összességében meghaladja az üzem kapacitását.

Szabad szombaton 500-an a gépek mellett

A szocialista brigádok és munkáskollektívák ezeknek a nagy céloknak a sikeres megvalósítása érdekében vállaltak több munkát. *Valamennyien tudják, hogy erőfeszítéseik nemcsak az üzem, hanem a vasút és a népgazdaság érdekeit szolgálják.* A KISZ-csúcsvezetőség és a termelési osztály ezért kötött szocialista szerződést és vállalt védnökséget a paksi atomerőmű, valamint az inotai és a péti nitrogénművek beruházásaihoz rendelt kitérők határidőre történő gyártásához.

A munkaversenyt hatékonyan segítették az üzemben szervezett kommunista műszakok. A március 16-i kommunista szombaton például ötszázan vettek részt, *s a termelési érték meghaladta az ötszázezer forintot.* A több mint 47 ezer forint munkabér egy részét pedig szociális és kulturális célokra fordították. Szeptember 28-án szintén ötszázan töltötték a szabad szombatot az üzemcsarnokokban a gépek mellett. Az eredmény: *650 ezer forint termelési érték.*

A brigádok aktivitására jellemző az is, hogy *évente több ezer óra társadalmi munkával járulnak hozzá a munkakörülmények javításához, továbbá óvodák, iskolák, üdülők felújításához.* Az üzem vezetői a jó munkát erkölcsi-anyagi elismeréssel jutalmazzák. Ebben az évben például négyszázezer forintot fizettek ki a legeredményesebb brigádoknak.

Az év hátralevő részében még nagyobb szükség lesz a szervezett munkára, mert az öt üzemrésznek összesen még 91 millió forint termelési értéket kell előállítani. Különösen a építmény-szerkezeteket gyártó üzemrészre hárul nagy feladat.

Vágányfékasztal Ferencvárosnak

Gyöngyösön a munkaverseny-mozgalomnak már régi hagyományai vannak. Az elsők között alakult szocialista brigádokat kipróbált törzsgárdatagok alkotják, akik nagy tapasztalattal rendelkeznek. Közéjük tartozik a biztosítóberendezéseket gyártó műhely tizenhárom tagú *Május 1.* szocialista brigádja is. Velük az üzem udvarán, a darupálya alatti rakodóteréen találkoztunk. A szokatlanul hideg októberi szélben a brigád több tagja egy öthengeres vágányfékasztalt szerelt.

— *A vágányfékasztal fejlesztését augusztusban kezdtük el* — mondja a hatalmas berendezés vasszerkezete között állva *Binder Tibor* brigádvezető-helyettes. — *A kongresszus tiszteletére felajánlottuk, hogy december helyett, már október végére befejezzük a munkát.* A ferencvárosi rendező-pályaudvarra kerül majd ez a több mint 55 tonnás szerkezet, ahol most, a csúcsforgalomban különösen nagy szükség van rá. Ezért is vállaltuk, hogy a több mint egymillió forint értékű felújítást két hónappal előbb befejezzük. Már a hengereket és a kengyeleket szereljük.

Az üzemfenntartási osztályhoz tartozó gépjavító és karbantartó *Kulich Gyula* brigád, 1959-ben, az elsők között alakult. Velük délután, a „C" csarnok darujának nagyjavítása közben beszélgettünk. *Tóth II. László*, a brigád egyik fiatal tagja megjegyzi:

— *Az üzemi munka mellett most a vasárnapi szüretet is szervezzük. Nehéz helyzetben van a mezőgazdaság, ezért mi is segíteni akarunk. A brigád hatvan százaléka a gyöngyösi Mátra Kincse Tsz-be megy szüretelni.*

— Brigádunk itt a munkahelyen is kitesz magáért — kapcsolódik a beszélgetésbe *Tóth I. László* lakatos. — Az üzem folyamatos termelését mi úgy segítjük, hogy a daruk kötelező ellenőrzését, karbantartását lehetőleg normaidőn belül végezzük el. Eredményes a brigád újítási tevékenysége is. *Tudjuk, hogy minden ötlet, kezdeményezés nagy segítője lehet a termelésnek és a munkaversenynek.*

Az újítómozgalom sikere

Illés István munkaversenyfelelőstől megtudtuk, hogy az 1973/74. évi üzemi újítási verseny jó eredménnyel zárult. A 61 újító közül 45 brigádtag volt. *Az első helyet és a vele járó 3500 forintot a Vasas szocialista brigád szerezte meg.* A sort folytathatnánk a műszaki fejlesztési csoporttal, akik több éve élenjárnak az újítások és a szabadalmak benyújtásában. A daru-túlterhelésgátló berendezésükért például a májusban rendezett moszkvai kiállításon Komszomol-kitüntetést kaptak. A műszaki fejlesztési csoport fiatal mérnökeit és technikusait azonban nemcsak ezért illeti dicséret. Társadalmi munkában vállalták, hogy az üzem ötven szakközépiskolába felvett dolgozóját — az iskola kérésére — *hetenként egyszer, munkaidő után, korrepetálják.*

A kitérőgyártó üzem dolgozói — mint tapasztaltuk — a munkaerőhiány ellenére is, sikeresen teljesítik vállalásaikat. A munkaverseny eredményét szinte mindennap lehet ellenőrizni. Bizonyítéka ennek a késztermékkel naponta megrakott 10—12 vasúti kocsi. Látogatásunk napján a rakodóteréen már nyolc kocsi sorakozott, hogy értékes terhüket az ország különböző részébe, a nagy építkezésekhez szállítsák. A nyolc kocsi rakományát gépelemezek, 800-as váltók, útátjárók és 37 hangszóróoszlop volt.

Kaszala Sándor

Vagonokat raktak a vizsgáló főkalauzok

„A budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi osztályához tartozó vizsgáló főkalauzok *Ságvári Endre* szocialista brigádja társadalmi munkában 262 órát dolgozott Józsefváros állomáson: *rakta és üresítette a vagonokat, hogy ne legyen fennakadás a szállításban.* A személydíjszabási csoport *Kossuth* brigádja 50 órás társadalmi munkával a Keleti pályaudvaron vett részt a személyszállító vonatok takarításában, s mindkét közösség az igazgatóság által patronált óvoda támogatására ajánlotta fel a rakodásért járó munkabért."

Összeállításunk margójára méltán odajegyezhetnénk: *„A nehézségek leküzdésének legszebb példái ezek."*

November 1-től 30-ig

Ötletpályázati hónap hat szolgálati helyen

A MÁV Vezérigazgatósága a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben 1974. november 1-től 30-ig, kísérletképpen, *Ötletpályázati hónapot* hirdetett a debreceni járműjavító, s a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemében, a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökségen, Miskolc-Tiszai pályaudvaron, a Budapesti Építési Főnökségen és a székesfehérvári vontatási főnökségen.

Az *Ötletpályázati hónap* célja az újítómozgalom fellendítése, az újítók figyelmének rárányítása a vasút előtt álló legfontosabb feladatokra.

A megoldásra váró feladatok között elsőrendű jelentőségűnek kell tekinteni:

— a munka jobb megszervezését, termelékenyebbé tételét;

— a munka minőségének és hatékonyságának növelését;

— a kulturált utazás színvonalának emelését;

— a baleseti veszélyforrások csökkentését, kiküszöbölését.

Ezeket a feladatokat csak adminisztratív intézkedésekkel nem lehet eredményesen megoldani. A cél elérése érdekében messzemenően igénybe kell venni a vasutasok támogatását, kezdeményezőkészségét, tapasztalatait. *Olyan helyi vagy országos jellegű ötletekre, javaslatokra van szükség, amelyek a fenti célkitűzések megvalósítását elősegitik.*

Az ötletek, javaslatok elbírálására a kijelölt szolgálati helyeken bizottságot hoznak létre. A bizottság az ötleteket, javaslatokat 10 naponként értékeli és dönt azok elfogadásáról, hasznosíthatóságáról és jutalmazásáról.

Az ötletbizottság élén a szolgálati hely vezetője áll. A bizottság tagjait a szolgálati hely vezetője az illetékes szakszervezet véleményének kikérésével bízza meg. *A pályázaton csak a kijelölt szolgálati hely dolgozói vehetnek részt.*

Az elfogadott ötletek, javaslatok után — értéküket tekintve — *200—500 Ft-ig terjedő összeget lehet az elfogadástól számítva 10 napon belül kifizetni.* Az újítási szintet elérő javaslatokat újításként is el kell bírálni, melyeknek újítási javaslatként történő benyújtási időpontja a bizottság ilyen irányú megállapításának napja.

Az alkotókedv fejlesztése és ébrentartása érdekében a hasznosítható ötletek jutalomsorsoláson vesznek részt. A tárgyjutalom képzési alapja minden elfogadott ötletpályázat után 30 Ft. Az így képződő összegből csak 3000 Ft használható fel.

Az ötleteket, javaslatokat; név, beosztás, szolgálati hely, ötletbeadás kelte, lakcím megjelölésével kell a helyi *Ötletpályázati bizottságnak* elküldeni. Ötletnek minősül a benyújtott elgondolás, ha a megoldás módját vagy eszközét nem ismerteti.

Az ötletpályázatokat az e célra megfelelő lezárható dobozban kell összegyűjteni, amelyet a bizottság vezetője bont fel.

Vasutas tűzoltóverseny

A MÁV legjobb tűzoltóegységei vetélkedtek november 2-án a Törekvés Bihari úti sporttelepén. A területi tűzoltóversenyeken kiemelkedően szerepelt 22 csapat a tűzvédelem és a tűzoltás elméleti és gyakorlati tudnivalóiból mérte össze tudását.

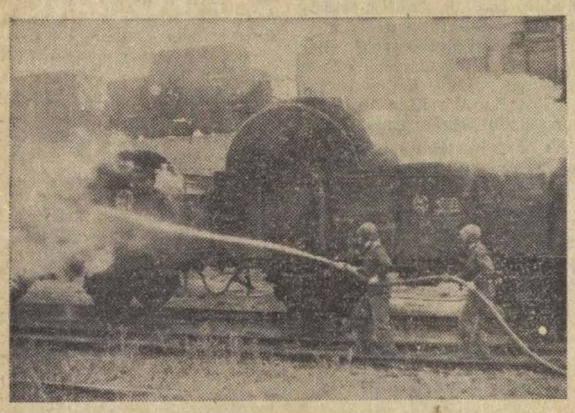
A legjobb eredményt — két különböző kategóriában — a nyíregyházi Vontatási Főnökség és a Bp. Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség csapatai érték el.

Az eredményhirdetés előtt, a BM Tűzoltóság Országos Parancsnokságának képviselője és Szabó Béla MÁV-vezérigazgató-helyettes, kitüntetéseket adott át a tűzvédelmi munkában kiemelkedő eredményt elért vasutas dolgozóknak.

A verseny után Kőbánya Hizlaló állomáson tűzoltási bemutatót tartottak, melyen faházak, tartálykocsik és különböző vagontüzek nagy hatású oltását szemlélteték a megjelent több száz főnyi szakembernek és érdeklődőnek.



A verseny követelményeinek megfelelően, gyorsan kellett a feladatokat megoldani



A kigyulladt vagonokban pillanatok alatt lokalizálták a tüzet



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes Érdemes vasutas kitüntetést nyújt át Ábrahám Péternek, Fényeslitke állomás dolgozójának

Szöveg: **dr. Balázs Ákos**

Fotó: **Laczkó Ildikó**

A korszerű biztosítóberendezésekről nem szabad lemondani

Hozzászólás a „Három súlyos balesetet okozott a hanyagság, a forgalmi utasítások megszegése" című cikkhez

A *Magyar Vasutas* 1974. szeptember 16-i számában érdekes cikk jelent meg *Gergely László*, a budapesti vasútigazgatóság VBO-vezetője tollából. A cikkíró jóhiszeműségét és segítő szándékát bizonyítja a mulasztások, felelőtlenségek őszinte feltárása és kritikai vizsgálata. Az őszinte hangvétel mellett nem tartom azonban szerencsésnek a biztosítóberendezésekről alkotott egyoldalú, minden más körülményektől elvonatkoztatott véleményét.

Hamis következtetés

Vizsgáljuk meg részletesen a cikk által is tárgyalt isaszegi balesetet egy más, de a valósághoz közelebb eső megközelítésben.

A forgalmi szolgálattevő vallomásában a mulasztást előidéző okként többek között az utóbbi időben megszokott állapotokat említi. A megszokott állapot feltehetően az volt, hogy az V. vágány a balesetet megelőző időszakban többször vált indokolatlanul foglalttá. Úgy gondolom, mindenekelőtt itt, az indokolatlan foglaltság tartalmi jelentésénél kell az első félreértést tisztázni. A cikkíró halvány célzást ugyan tesz arra, hogy ez a foglaltság a pálya állapotára, a szigetelés elégtelenségére vezethető vissza, de ezután teljesen hamis következtetést von le a dolgok lényegéből. Íme: *„... van-e értelme továbbra is olyan korszerű állomási biztosítóberendezések beszerzését szorgalmazni, amelyeknek váltó- és vágányszigetelésfenntartási igénye olyan nagy, hogy azzal jelenleg és a jelek szerint belátható ideig vagy egyáltalán nem, vagy csak nem kielégítő mértékben vagyunk képesek megbirkózni?"*

Ahhoz, hogy a fenti állítással vitatkozni lehessen, azt a két villamos paramétert kell tisztázni, amely a szigeteltsín áramköri működését leginkább meghatározza;

a) a szigeteltsín ágyazati ellenállása az az érték, amelyet egy km hosszon a két sínszál között lehet mérni;

b) kerék-sönt ellenállás az az érték, amellyel a vonat a két sínszálat rövidre zárja.

A sináramkör akkor üzembiztos és működik zavarmentesen, ha a két érték viszonya egy meghatározott érték fölött van. Ez a köznapi nyelvre lefordítva azt jelenti, hogy a szigetelt sín jelfogó meghúzásához szükség van egy minimális feszültségre, amelyet a legkisebb ágyazati ellenállás mellett is még megkap, valamint a még megengedett keréksönt hatására a jelfogóra jutó feszültség nem lehet nagyobb annál, mint ami a jelfogó garantált elejtéséhez szükséges. (Meghatározó biztonságtechnikai feltétel).

Könnyű belátni, hogy ha az ágyazati ellenállás csökkenése valamilyen okból, például esőzés hatására olyan mérvű lesz, hogy megközelíti a keréksönt ellenállásának értékét, *akkor a sináramkör teljesíti alapvető biztonságtechnikai feladatát és a szigetelt szakaszt foglaltnak minősíti.* Ilyen esetekben a biztosítóberendezés nem működésképtelen, hanem éppen a legfontosabb funkcióját teljesíti, hiszen a paraméter-változást érzékelnie kell akár vonat hatására, akár más ok miatt változik is ez meg.

Sok múlik a pálya állapotán

A korszerű biztosítóberendezések nem támasztanak extra igényt a pályával szemben, *sőt Európában a MÁV az egyedüli, amely a pálya hiányosságainak — vizelvezetések évek óta tartó megoldatlansága, iszapzsákok tömegei, korhadt fabetétek hatalmas mennyisége, stb. — megszüntetése helyett a biztosítóberendezés üzemét „élezi ki".* Ezek bizonyítására nincs is szükség műszeres mérésekre, csupán el kell menni olyan állomásokra, mint *Kecskemét, Füzesabony, Rákos, Nyíregyháza, Angyalföld,* vagy végiggyalogolni olyan vonalszakaszon, mint *Rákos—Hatvan, Püspökladány—Debrecen, Tiszatenyő—Lökösháza* és a figyelmes szemlélő élménye, a gyakorlati tapasztalatszerzés nem marad el.

Éppen a felsoroltak miatt került a régebbi építésű, úgynevezett *Integra* egyközpontos állomási biztosítóberendezéseken felszerelésre az állomási fogadóvágányokon is a szigeteléskikapcsoló. Ez a berendezés már több mint húsz éve üzemel, és így üzemel, s az eltelt időszak alatt bizonyította, hogy bár nem kimondottan korszerű, de figyelmes, meggondolt munka esetén, még mostoha terepen is nagy hasznára van az embernek.

A cikkírónak az az állítása, hogy *„egyre több állomáson kialakul és polgárjogot nyer a szigeteléskikapcsoló rendszeres működtetése"* nagyon figyelemre méltó, hiszen éppen ezzel világít rá a pálya romlására. Ez a feltehetően tényadatokon alapuló megállapítás bizonyítja legkézzelfoghatóbban a biztosítóberendezéseknél már 1962-ben megvalósult a cikkíró által is sürgetett megoldás, miszerint *„a szigeteléskikapcsoló működtetése esetén legfeljebb a hívójelzés legyen a jelzőre kivezérelhető."*

Mit kell tenni!

Tehát ennek a felismerésére nem kellett a balesetig várni, pusztán a már említett régebbi típusnál arról kellett meggyőződni, hogy a fegyelem megszilárdítását illetően van még tennivaló, ezért az ilyen lehetőséget — vagyis konkrétan szigeteléskikapcsolóval a szabad jelzés kivezérelhetőségét — kellett megszüntetni. Ezek ismeretében valóban felmerül a kérdés; *mit kell tenni? Ne építsünk korszerű biztosítóberendezést, hanem helyette telepítsünk kulcsazonosító berendezéseket?* Az utóbbinál nem lenne szigeteltsín-probléma, a berendezés üzeme nem függne a pálya állapotától.

Nem szorul bizonyításra, hogy ez az út nem járható. *Ma már a korszerű vasútüzem nem képzelhető el korszerű technikai berendezések nélkül.* A fejlődés iránya nem lehet az, hogy a biztosítóberendezések szolgáltatásait csökkentsük, hogy kevésbé korszerűt telepítsünk, hogy hiányos üzemi feltételek miatt lemondjunk a váltó- és vágányfoglaltságról, hogy megszüntessük a gépi kényszert a váltó és jelző között, végül, de nem utolsósorban, hogy az emberi munkát nehezítsük. Tehát *nem a korszerű berendezésről kell lemondani — ez mindenképpen visszafejlődés lenne —, hanem olyan feltételeket kell teremteni ezeknek a berendezéseknek az üzemeltetéséhez, hogy az valóban a biztonságot, a gyorsabb és egyszerűbb munkát, vagyis az embert szolgálja.*

Losonczy Gyula
a 9/a osztályvezető helyettese

NAGYKŐRÖS:

A szegedi igazgatóság legszebb állomása

Az állomások és pályaudvarok szocialista brigádjainak naplóiban ezekben a hónapokban mind gyakrabban olvashatunk a kongresszusi munkaverseny célkitűzéseinek háromnegyedévi teljesítéséről. Így van ez *Nagykőrös* állomáson is, ahol az eredményekért nagyon sokat tettek a szocialista brigádok.

Rostás Tibor, az állomás pártalapszervezetének titkára elmondotta, hogy a szocialista brigádmozgalomnak náluk már szép hagyományai vannak. A tíz éve alakult négy brigád 1974. évi vállalásaiban első helyen áll a kongresszusi munkaverseny.

A legrégibb, s talán a legtöbb tapasztalattal rendelkező *Kossuth Lajos* nevét viselő, tíztagú forgalmi brigád 1962-ben határozta el, hogy terveiket együttes erővel valósítják meg. Munkájuk sikerét bizonyítja az aranykoszorús brigádjelvény, és az 1969-ben elnyert miniszterhelyettesi oklevél is. Másik három, a *Széchenyi*, az *Arany János* és a *Petőfi Sándor* brigádot is régi, kipróbált vasutasok alkotják. Kongresszusi vállalásaik a brigádmozgalom hármas jelszavának szellemében megfogalmazott célokat tükrözik. Az elért eredményekről havonta részletes feljegyzést készítenek.

A számok szemléletesen bizonyítják az állomás dolgozóinak igyekezetét. A harmadik negyedévben például árutonna tervüket *a tervezett 83 ezer tonnával szemben 88 ezer 500 tonnára teljesítették.* Két százalékkal túlszárnyalták a kocsikihasználási célkitűzést is.. Ez 100,37 százalék volt. Ezen kívül 6,55 perc helyett 6,41 percre sikerült csökkenteni a kocsiforduló időt is.

Nagy gondot fordítanak a brigádok a balesetmentes munkára. Ennek köszönhető, hogy az elmúlt években egyetlen személyi sérülés sem történt. Rostás Tibor azt is elmondotta, hogy *a brigádok már teljesítették az egész évre vállalt négyszáz óra társadalmi munkát is.* A társadalmi munkából az állomás környékének a gondozására jutott a legtöbb idő. Látszik ez többek között az állomás előtt, a mintegy másfélezer négyzetméter alapterületű, gondosan ápolt parkon is. Méltán nyerték el a nagykőrösiek a szegedi igazgatóság legszebb állomása címet.

Az állomás dolgozói továbbra is sokat tesznek a kongresszusi vállalások teljesítéséért, ami fölött a párt- és KISZ-szervezet védnökséget vállalt.

Khlm Antal

FAVED

FALBURKOLATOK,
LAMBÉRIÁK,
LAKBERENDEZÉSI TÁRGYAK,
FAANYAGVÉDŐ SZEREK

BEMUTATÓTEREM ÉS SZAKÜZLET:
BUDAPEST VI., VASVÁRI PÁL U. 8.

TELEFON: 425—381.

NYITVATARTÁS: 10—18 ÓRÁIG.
SZOMBATON: 10—15 ÓRÁIG.

Gyümölcsöző együttműködés

Ebben az évben ünnepeljük a *magyar—szovjet műszaki-tudományos együttműködésről szóló kormányközi egyezmény 25. évfordulóját.* Az együttműködés kiterjedt a vasúti közlekedésre is, tehát nem érdektelen, hogy az együttműködés fontosabb eseményeit felidézzük.

Az együttműködés valójában 1945-ben kezdődött, amikor az újjáépítés időszakában a Szovjetunió nyújtotta a legnagyobb segítséget vasúti közlekedésünk megindításához. A fő feladat akkor az volt, hogy a magyar vasút hálózatának helyreállítása után minél gyorsabban megindúljon a közlekedés vérkeringése. A szovjet hadsereg műszaki alakulatai szinte napok alatt felépítették a német fasiszták által felrobbantott hidakat és szétszaggatott vasúti pályákat. *A vasúti közlekedés egyéb területein a szovjet szakértők személyes részvételükkel segítették elő a korszerűbb, nagyobb termelékenységű szállítási tevékenység kibontakozását.*

Vasutunk fejlesztésének ebben a hősi korszakában felmérhetetlen segítséget jelentett a szovjet vasutak munkamozgalmainak, az itt szerzett tapasztalatoknak alkalmazása. *Közismertté vált nálunk is az 500 km-es, a 2000 tonnás mozgalom,* illetőleg a kocsiforduló meggyorsításának módszere. Ezek a mozgalmak elősegítették alapvető termelőeszközeink, a mozdonyok és teherkocsik jobb kihasználását. Felmérhetetlen az az eredmény is, melyet e mozgalmak vasutas dolgozóink szocialista emberré formálásában jelentettek. Megindult már az első időszakban a szakirodalom cseréje is, ezenkívül tapasztalatcserékre és alkalmi konzultációkra is sor került a szovjet és magyar vasutas dolgozók között.

Később magas szintű, átfogó jellegű, hosszabb távon szervezett együttműködés bontakozott ki és *új szakasz kezdődött a magyar—szovjet vasutak együttműködésének történetében.* Ennek legszembetűnőbb példája a magyar—szovjet vasúti határforgalmi csomópont — *a Záhony—Csap átrakókörzet* — átbocsátó és feldolgozó képességének további fejlesztése, a csomóponthoz vezető vasútvonalak összehangolt korszerűsítése. Megemlítem ezek között a *Záhony—Nyíregyháza* vonal II. vágányának építését, a *szolnoki rendezőpályaudvar* bővítését, a *Szerencs—Nyíregyháza—Záhony* és a *Budapest—Debrecen—Nyíregyháza—Záhony* vonalak villamosítását. Mezőzombor és Nyíregyháza között került sor az első szovjet gyártmányú távvezérléses központi forgalomirányító berendezés üzembe helyezésére is.

A kezdetben főként forgalmi kérdésekre irányuló együttműködés kiszélesedett és ma már átfogóan felöleli a vasútüzem valamennyi területét, az üzemvitel, az üzemi technológia, a műszaki fejlesztés és a műszaki-gazdasági tudományos kutatás és tervezés kérdéseit. Kiemelkedő jelentőségű eredménye például a két vasút együttműködésének az, hogy a magyar vasút dieselesítési programjában *250 szovjet gyártmányú M 62-es sorozatú Diesel-elektromosmozdonyt üzemeltetünk, melyek hálózatunkon igen jól beváltak.* A mozdonyok konstrukciós megoldásaival és üzemeltetésével kapcsolatos észrevételeinket és javaslatainkat — miután e mozdonyok hálózatunkon üzemeltek először — a szovjet szakértők is felhasználták és az M 62-esek típushibáit rövid idő alatt sikerült megszüntetni.

A járműjavítási technológia korszerűsítését illetően kiemelkedő jelentőségű volt a Kijev—darnyicai vagonjavító műhely megismerésére szervezett tanulmányút. Elsősorban a javítási rend és az alkalmazott technológiai és gépi berendezések területén vettünk át és alkalmaztunk sok hasznos tapasztalatot. Hasonlóan hasznos tapasztalatokat szereztünk a grebjonkai és moszkvai vontatási telepen a villamos- és a Diesel-mozdonyok javítását és üzemeltetését illetően. A *miskolci járműjavító* és a Lenin-renddel kitüntetett *Moszkva-Ljubljinoi Vagonjavító Üzem* az egymás üzemében kölcsönösen alkalmazható berendezések és technológiák dokumentáció cseréjével járul hozzá a két vasút együttműködésének kiszélesítéséhez.

Fontos feladatot jelentett és jelent számunkra a vasúti pályák fenntartása és korszerűsítése. Ezen a területen sem nélkülözhettük szovjet gyártmányú szerszámgépek, földmunkagépek, valamint speciális vasútépítési és fenntartási célgépek alkalmazását. *Kitűnően beváltak a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben alkalmazott sínhegesztő gépek.* Magas hatásfokkal üzemel a „Platov" rendszerű vágányfektető daru, amely 12 és 24 méter hosszú faaljas mezők fektetésére és bontására alkalmas. *Még ebben az évben szállításra kerül a Szovjetunióból egy olyan sínhegesztő szerelvény, amellyel a nyílt vonalon villamos ellenállásos hegesztési módszerrel lehet hegesztett illesztéseket kialakítani.*

Sokat ígérőek azok a kísérletek, amelyeket — a korszerű és gazdaságosan fenntartható vasúti felépítmény kialakítása érdekében — a két vasút kutatóintézetei közösen terveznek. Ennek során a soserbinkai kísérleti körpályán különböző típusú vasbetonaljakat és leerősítő szerkezeteket próbálnak ki.

Nagy segítséget kaptunk a vasúti hálózat villamosítási programjának végrehajtásához. *Villamos felsővezetékeink építéséhez például 25 szerelőkocsit vásároltunk szovjet partnerünktől.*

Jelentősek kapcsolataink a biztosítóberendezési és távközlési szakszolgálat területén is. Így került sor azokra a szerződéskötésekre, amelyek eredményeként az *Óbuda—Esztergom—Almásfüzitő* vonalat és a vonalon fekvő állomásokat szovjet gyártmányú biztosítóberendezésekkel szerelték fel.

Szovjet partnereink tervezik, gyártják és szerelik a vonalvillamosítási munkákkal összefüggő biztosítóberendezéseket *Apafa, Hajdúhadház, Újfehértó* és *Császárszállás* állomásokon.

Nagyon fontosak azok a közelmúltban megkezdett közös munkálatok, amelyek a záhonyi átrakókörzet információs és számítógépes üzemirányító rendszerének megvalósítására irányulnak.

A vasút különböző szakterületeire vonatkozó, vázlatosan felsorolt eredmények mellett nagy jelentőségűek az együttműködésnek azok a formái, amelyek anyagi eredménye nagyobb távlatban érvényesül. Ezek közé tartozik a szakemberek tapasztalatcseréje, dokumentációk átadása és közös kutatások, *amelyek a KGST Komplex Programjának révén valósulnak meg.*

A Szovjet Vasutak részéről nyújtott segítségnek egyik alapvető formája volt *a szovjet és magyar szakemberek kölcsönös tapasztalatcseréje.* Az elmúlt 25 év során számos olyan kérdésben nyújtottak a szovjet szakértők segítséget, amelyek a vasúti közlekedés fejlesztésének alapvető problémáit oldották meg.

Említést érdemel a Vasúti Tudományos Kutató Intézet és a Szovjetunió Össz-szövetségi Vasúti Tudományos Kutatóintézetének együttműködése, amely közös kutatásokra is kiterjed. Ezek közül jelentősebbek:

— *a szovjet—magyar konténerforgalom technikai, technológiai és gazdaságossági problémáinak vizsgálata,*

— *a hézag nélküli pályaszerkezetek kialakítására irányuló kísérletek elemzése,*

— *a fémszerkezetű hidak és vasúti járművek korrózió elleni védekezésének tanulmányozása stb.*

A szovjet vasúti tervező szakemberek az elmúlt időszakban mind tapasztalatcserékkel, mind tervdokumentációk átadásával segítették a *MÁV Tervező Intézet* munkáját is. Számos vasúti létesítménynél a szovjet tervezők konkrét tervezési segítséget nyújtottak, így például a központi forgalomirányító berendezések, valamint az egyszerűsített vonali biztosítóberendezések esetében.

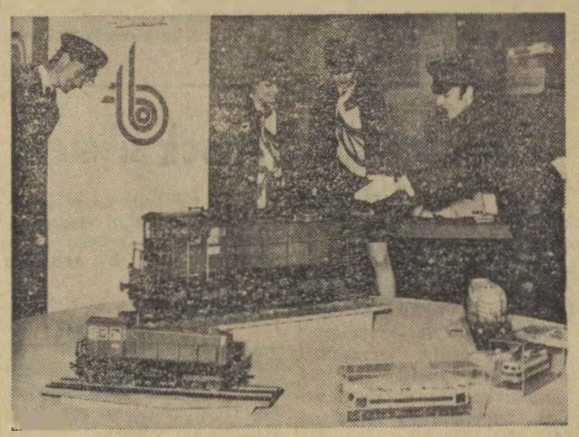
A 25 éves jubileum alkalmából megállapíthatjuk, hogy együttműködésünk mind elméletileg, mind gyakorlatilag egyaránt hasznos volt és értékes eredményeket hozott a vasúti közlekedés minden területén. A közlekedéspolitikai koncepció irányelvei alapján megújuló, technikailag korszerű színvonalra felemelkedő magyar vasúti közlekedés továbbra sem nélkülözheti a legszorosabb együttműködést a Szovjetunió vasúti szakembereivel, ezért az eddig elért eredmények méltatása mellett a jövőre is kell tekintenünk. A szovjet tudomány és technika eredményeit értékelve világosan látnunk kell, hogy erőinket egyesítve sokkal gyorsabb ütemben fejlesztjük vasutunkat és így a szocialista országok integrációs programjának megvalósítását is elősegítjük. Ez a tény pedig a szocialista világrendszer további erősítésének közös ügyét is szolgálja.

dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

MEGNYITOTTÁK A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI MŰSZAKI NAPOKAT

Hat szocialista ország közlekedési, ipari és külkereskedelmi szakembereinek részvételével november 11-én a Technika Házában *dr. Ábrahám Kálmán államtitkár nyitotta meg a budapesti közlekedési napokat.* Ennek keretében kiállítás is nyílt a Technika Házában. A látogatók maketteken ismerhetik meg a korszerű vasúti járműveket is, amik fontos szerepet töltenek be elsősorban a tömegáruk gyors továbbításában.

A vasút jövőjéhez tartozik az is, hogy fokozatosan kivonják a forgalomból a kéttengelyes vasúti kocsikat, s a KGST-országok együttműködésével *előtérbe kerül a konténerizáció.* A tervezettnél gyorsabban halad a villamosítás és a dieselesítési program is. Az idén már 100 vonatból csak tizenötöt vontatnak gőzgéppel. A most megnyílt kiállítás — a közúti, a teherhajózási és a légi közlekedés fejlődésén kívül — jól szemlélteti a vasút korszerűsödését és perspektíváját.



Légikisasszonyok vasútmodellekkel ismerkednek.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Örömet szereztek az óvodásoknak

November 5-én nem mindennapi események játszódtak le a budapesti vasútigazgatóság óvodájában: az egyik teremben idős emberek (nők, férfiak) — igazi gyerek módjára, önfeledten játszottak a kicsikkel és azok játékaival. Kik voltak ők és hogyan kerültek oda?

Bátori Istvánné vezető óvónő elmondta, hogy amit ott láttam, befejező aktusa volt annak a kis ünnepélynek, amelyet a ferencvárosi pályafenntartási főnökség küldöttségének tiszteletére rendeztek.

A ferencvárosi vasutasok ugyanis nemrégen kommunista szombatot tartottak és úgy határoztak, hogy keresetükből — 12 700 forint értékű — ajándékot vesznek az óvodának. A felajánlott összegből *fényképezőgépet, diavetítőt és magnetofont vásároltak a csöppségeknek.* Az átadási ünnepségen ott voltak még a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* szocialista brigádjainak küldöttei is, akik 10 éve javítják társadalmi munkában az óvodások bútorait, játékait.

Az ünnepség végén a patronálók valamennyien megjegyezték: *nincs jobb érzés annál, mint amikor az ember örömet tud szerezni a gyerekeknek.*

(s.)

Nyugdíjasok között Vonyarcvashegyen

Október 23-án kerestem fel a vonyarcvashegyi vasutasüdülőt. Az egyemeletes épület körül igazi őszies kép fogadott: *süppedő avar, fázós Balaton.* Az üdülőben annál több a melegség. Nem elsősorban a klímára gondolok — bár egy régi mondás szerint az öreg embereknek mindenekelőtt meleg kell, s akkor jól érzik magukat —, *hanem az emberekről, a munkában megfáradt öregekről való gondoskodás melegét éreztem.* Azokét az embereket, akik elsőként élvezhetik az időszakos szociális gondozás örömeit.

A beutaltak ezúttal a megszokott üdültetési ellátáson túl, speciális szolgáltatásokban részesülnek. A teljes ellátást köntös-, fürdőköpeny-használattal toldják meg. *Minden nap háromféle menü közül választhatnak. Gondolnak a betegekre is, nekik könnyű, diétás ételeket ajánlanak. Mindezt díjmentesen, egy hónapon át.*

— Egyszerre hetvenen vehetik igénybe az üdülőt — kapom a felvilágosítást Jutka asszonytól, az intézmény gondnoknőjétől. — Október 1-től április 30-ig — nyáron ugyanis családi üdülőként funkcionálunk — ezer forinton aluli vasutas nyugdíjasok, illetve özvegyek lakják a 34, többségében kétágyas szobát. Orvos vigyáz rájuk, *Dr. Pilter Sándor* helyi körzeti orvos másodállásban tölti be a „háziorvosi" állást. Naponta három óra hosszat kereshetik fel a gyengélkedők.

Félmillió forintot kaptak az új funkció betöltéséhez szükséges eszközök beszerzésére. Felfrissített berendezési tárgyak, textíliák, szórakoztató eszközök teszik otthonossá az üdülőt. Minden szobába hangszórót szereltek, így a rádió műsora is hallgatható. A házi stúdióból pedig esetenként köszöntő is elhangzik a névvagy születésnapjukat ünneplőknek. Természetesen a televízió sem hiányzik a társalgóból.

Az üdülő kultúrfelelőse — jó háziasszonyként — többféle szórakozásról gondoskodik. Megrendezik a szokásos ismerkedési és búcsúestet.

Az idő kellemes eltöltésében a tapolcai *Batsányi Művelődési Központ* is segít. Az intézményben sok vasutas tevékenykedik. Műsorokat adnak a beutaltaknak, filmet vetítenek, autóbuszkirándulást szerveznek. Az üdülő személyzetével együtt mindent elkövetnek, hogy az idős emberek, asszonyok jól érezzék magukat. *Ebben nagy része van a konyhának is.* Olyan változatos étrendet állítottak össze, hogy az egyhónapos turnus alatt ugyanaz a menü nem ismétlődik.

A délelőtti órákban az első beutaltak egy része az őszi verőfényben sütkérezett. Az asszonyok a társalgóban beszélgettek, kézimunkáztak, tévéztek. *Özv. Boldizsár Mihályné* Szegedről érkezett. Férjét, aki az állomáson teljesített szolgálatot, negyvenhat esztendeje vesztette el. A 76 éves Margit néni először üdül életében.

Siklósra, az ország másik végébe való özv. *Kámi Jánosné.* Nem egészen 1000 forint nyugdíja van, s örül, hogy eljuthatott Vonyarcvashegyre. Hasonlóan vélekedett *Nagy Anna,* celldömölki nyugdíjas pénztáros is.

Az üdülő férfi lakói a napfényes verandán szórakoztak, kártyáztak. Köztük ült a 90 esztendős, békéscsabai *Kovács János.* A derűs, egészséges öregember hajdan kalauz volt, s régóta nyugdíjas. Olvasással, pihenéssel, sétával telnek napjai.

Ahogy a többiek is megszólaltak, visszaidézték a régi vasutat, a nehéz munkát, a létbizonytalanságot. *Hudecz Sándor* mozdonyvezető volt. Éppen a Tanácsköztársaság esztendejében állt a vasút szolgálatába. Feleségével együtt tölti az egy hónapot a Balaton mellett.

A Faanyagvédelmi és Fatelítő Vállalat dombóvári üzemében csaknem 30 éven át dolgozott *Vida István.* 1961 óta nyugdíjas, s most 73 évesen is csupa derű árad a lényéből, ami átragad környezetére is.

Így élnek a múltat gyakran idézve a vonyarcvashegyi üdülőben az időszakos szociális gondozásban részesülő nyugdíjasok. Örülnek, hogy szocialista államunk, a vasút és a szakszervezet vezetői törődnek velük.

Szelei Teréz

MÁV

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.
A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségi illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:
kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés kezelőnek,
vonatfékezőnek,
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 útravaló

A *miskolci vontatási főnökség* vezetői a kongresszusi munkaverseny sikere érdekében a mozdonyteljesítményi lap mellé egy felhívást is csatoltattak. A vontatási főnökség társadalmi- és gazdasági vezetői ebben felhívják a mozdonyszemélyzet figyelmét a balesetmentes szolgálatra, a vonatok menetrend szerinti továbbítására és az üzemanyagtakarékosság fontosságára. Az ötletes kezdeményezés hasznos útravaló az utazó személyzet valamennyi dolgozója számára.

Tapasztalatcsere-látogatáson a jászkiséri építőgép-javítóban

Budapesti vendégeket fogadott a közelmúltban a Jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem vezetősége. A budapesti gépjavító üzem 25 tagú küldöttsége látogatásának az volt a célja, hogy megismerjék egymás munkáját és tapasztalatokat cseréljenek.

Káli Ferenc, a jászkiséri üzem főmérnöke arról tájékoztatta a vendégeket, hogy az egykori mezőgazdasági gépállomásból hogyan lett korszerű, vasúti pályaépítő nagygépeket javító bázis. A tájékoztató után a vendégek megtekintették az üzemet és szocialista brigádokkal beszélgettek. *Ónody Sándor,* a budapesti üzem főmérnöke hasonló tapasztalatcsere-látogatásra hívta meg a jászkisérieket.

EGERESSI ZSIGMOND

A felszabadulás óta sportfelelős a szakszervezeti bizottságban



előremutat, ami a töretlen vonalú fejlődést példázza, és amin a záhonyi vasutasok embersége, cselekedete hitelesen mérhető. *Az erről szóló tanulmány — amelyen még dolgozom — már mintegy 120 oldalt tesz ki.* Elmondhatom, hogy Záhonyról ilyen átfogó leírás még nem jelent meg, ezért igyekszem vele. Sok segítséget kapok hozzá a helyi vezetőktől, a társadalmi szervektől, a pártbizottságtól és az itt élő dolgozóktól. A segítőkész támogatást ezúton is köszönöm nekik . . .

S. R.

Záhony krónikása — így nevezte egyik, róla készített cikkében a Hajdú-Bihar megyei Napló *Egeressi Zsigmondot*, a záhonyi pályafenntartási főnökség terv- és versenyügyi előadóját, lapunk tudósítóját, a *„Záhony múltja, jelene és jövője"* című tanulmány szerzőjét. *A Kelet-Magyarország* nemrég labdarúgó-játékvezetői erényeit és általában a tömegsportért — elsősorban az üzemi kispályás labdarúgó-bajnokságok szervezésében és a kocogómozgalom megteremtésében — kifejtett erőfeszítéseit méltatta. Ez a sokoldalúság több, mint hobby.

— *Igen, én ezt is szolgálatnak tekintem* — mondja. — *Harmincnégy éves vasúti pályafutásom alatt, ezen belül is főképpen a szakszervezeti munkában fejlesztettem tovább önmagamban azokat a képességeket, amelyek már diákkoromban kezdtek megmutatkozni.* Hajdanában ugyanis a debreceni kollégigium polgári iskolájában a kézzel írott *Sport hiradót* szerkesztettem. Ehhez a rajzokat *Kiss Sándor barátom*, a debreceni vasútigazgatóság dolgozója szolgáltatta. A felszabadulás óta a szakszervezeti bizottság sportfelelőseként tevékenykedtem, s húsz éve már annak is, hogy vasárnaponként játékvezető vagyok a labdarúgó-mérkőzéseken. *A sportban még soha nem csalódtam*, s az eredményekről szívesen számolok be mindig a sajtónak. Az a legszebb persze, ha olyan emberekről írhatok, akik közmegbecsülésnek örvendenek, illetve köztiszteletben állnak, akik sokat tesznek a szocialista vasút építéséért.

Mióta dolgozik Záhonyban?

— 1967 óta. Ezt a szolgálati helyemet különösen megkedveltem, mert hétről hétre, hónapról hónapra mindig történik olyasvalami, ami új és

Békéscsabai pályamunkások Pilisben

A békéscsabai pályafenntartási főnökség gépesített, mozgó pályamesteri szakaszának kitérőfenntartó brigádja a közelmúltban — a családtagokkal együtt — pilisi túrán vett rész. A túrát *Nagy József*, a MÁV sportegyesület békéscsabai természetbarát szakosztályának vezetője szervezte. A részvevők a három nap alatt iártak többek között *Dobogókőn, Dömösön* és hajóztak a Dunán is. A túra sikerét bizonyítja, hogy 1975-re több szocialista brigád kérte hasonló kirándulások szervezését a természetbarát-szakosztálytól.

Vasutas rádióamatőrök sikerei

Zoltán Zsuzsa és *Marozsán Miklós* a BVKH *Puskás Tivadar* rádiósklubjának tagjai jelentős eredményeket értek el a rádió többtusa versenyszámban. A rádió többtusa verseny hat versenyszámból áll: *morzeadás, morzevétel, tájékozódási futás, lövészet, kézigránátdobás és rádióállomás telepítése és forgalmazás.*

Marozsán Miklóst, aki a TFF állományában a vasúti főosztály távbeszélő központjának a műszerésze, már az elmúlt évben megismerték, amikor az országos bajnokságon az ismeretlen versenyző egyszerre a dobogó második lépcsőjére került, megszerezve az OB 2. helyét. Azóta is lelkiismeretesen készül a versenyekre. Ebben az évben a Pest Kupa versenyen a férfi egyéni versenyszámban első helyezést ért el. Mint kiváló eredményt elért rádiós sportolót *meghivták a Magyar Néphadsereg távirászbajnokságára, ahol sok hivatásos távirászt maga mögé utasitva második helyezést ért el.*

Zoltán Zsuzsa a BVKH dolgozója, az 1974. évi *Pest Kupa* versenyen a női egyéni versenyszámban első helyezést ért el. A csapatversenyben Marozsán Miklóssal együtt az első helyen végeztek. Az idei országos bajnokságon megszerezte a rádió többtusa 1974. évi bajnoka címet.

Mindketten I. osztályú sportolók, tagjai a válogatott keretnek. Részt vettek a *„Testvériség Barátság"* nemzetközi rádiósversenyen, valamint ősszel a DOSSZAF Moszkvában rendezett jubileumi emlékversenyén, ahol szintén helytálltak, s jó eredményeikkel gazdagították mind a Magyar Népköztársaság, mind a magyar vasutas sportolók eredményeit és jó hírnevét.

Básta Rezső



Marozsán Miklós és Zoltán Zsuzsa.

Évforduló Debrecenben

Így ünnepeltek a fiatalok

Debrecen város felszabadulásának 30. évfordulóján nagyszabású találkozókat rendeztek a közlekedési vállalatoknál dolgozó fiatalok. A *„Debreceni közlekedési ifjúmunkás napok"* címmel meghirdetett rendezvénysorozat megnyitására a járműjavító művelődési házának színháztermében került sor, majd az ünnepi nagygyűlést a vasútnál, a postánál és a 6. számú Volánnál dolgozó fiatalok szellemi vetélkedője követte. A *ki mit tud* első helyezettje a járműjavító KISZ-bizottságának öttagú csapata lett.

A honvédelmi versenyeken és egyéb sportrendezvényeken 120 fiatal vett részt. Kispályás labdarúgásban a MÁV üzemi KISZ-bizottság csapata nyerte el a most alapított vándorkupát.

Az évfordulóra, illetve a közlekedési ifjúmunkás napokra készülődés jegyében a debreceni MÁV-csomópont fiataljai — az idősebb dolgozókkal együtt — három egymást követő vasárnapon tartottak kommunista műszakot a konzervgyárban, s összesen 38 vagont raktak meg a gyár termékeivel.

„Korunk valósága 1974"

A debreceni vasútigazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok szakszolgálati középdöntője és a vasútigazgatósági döntő után október elején került sor a *„Korunk valósága 1974."* elnevezésű szocialista brigádvetélkedő szakági döntőjére.

Ebben az évben 131 fizikai és 47 adminisztratív szocialista brigád nevezett be erre a kulturális szellemi vetélkedőre. Ebből tíz fizikai és hét adminisztratív brigád jutott a szakági döntőbe, amit az állomás oktatótermében, illetve a vasutasok klubkönyvtárában rendeztek. A verseny után a megyei elődöntőbe hat fizikai és négy adminisztratív brigád jutott.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kovács István, Sepsi Gyula, Pál István, Kisvárdai János Miskolc; Szücs Ferenc Hatvan; D. Tóth Sándor Kecskemét; Egeressi Zsigmond Záhony; Rapi József Bp. Józsefváros; Kiss Tibor, Sándor Zoltán, Dévényi Gyula. Halmos Sándor Debrecen; Csizmazia Béláné, Radányi György Szombathely; Csabai István Bp.; Urbán József Hegyeshalom; Tölgyesi Zoltánné Mátészalka; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kulcsár István Pilisvörösvár; Farkas Lászlóné Dunaújváros; Szilágyi Sándor Hajdúsámson; Földi József Szolnok; leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 43. számból: 112955/1974. Gyermekgondozási segélyben részesülők keresetkiegészítése.

113317/1974. Az éjszakai pótlék mértéke és elszámolása 1974. október 1-től.

A 44. számból: 113353/1974. A csökkentett munkaidő kiterjesztése a vasúti közlekedés dolgozóinál.

A 45. számból: 112206/1974. A továbbtanuló dolgozók kedvezményei.

Lakáscsere

— Elcserélném a Keleti pu. közelében levő III. emeleti 2 szoba, személyzeti szoba, fürdőszobás (8 helyiségből álló) cserépkályhás, telefonos tanácsi lakásomat kisebb, 2, vagy másfél szobás, összkomfortos, központi fűtésesre, I. emeletig. Érdeklődni lehet, munkaidőben a 428—948-as, vagy 35—07-es üzemi telefonon.

— Tatabánya-Újvárosban levő 2 és fél szobás, összkomfortos, tanácsi rendeltetésű, telefonos lakásomat elcserélném 2 szoba összkomfortos budapesti lakásra. Telefon: 32—91 (KPM). munkaidőben.

Éber vasútőr

Lengyel László vasútőr az egyik éjszaka Kiskunhalason a Szegedre induló vonat szerelvényét ellenőrízte. Az egyik kocsiban ittas gyerekeket látott. Néhány perc múlva *Gorzsás Sándor* határőrrel tért vissza, aki igazoltatta a három fiút, de azoknak nem volt személyi igazolványuk. Hamarosan kiderült, hogy a vasútőr segítségével betörőket fogtak.

A három fiatalkorú a kalocsai fiúnevelő intézetből szökött meg és *Kiskunhalason betörtek a Kazinczy utcai élelmiszerboltba, ahonnan pénzt, élelmiszert és italt loptak.* Tervük az volt, hogy Kiskunhalasról Szegedre, majd Rószkére utaznak, és onnan Jugoszláviába szöknek. Ezt azonban az éber vasútőr megakadályozta. A három fiú ellen, betöréses lopásért és tiltott határátlépés kísérlete miatt eljárás indult.

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
1964 Budapest VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—615
Felelős kiadó: Gábor Márton
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216—11 659
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— **Kommunista műszak.** Kisterenye vasútállomás Zalka Máté szocialista brigádja elhatározta, hogy az év utolsó negyedévében kommunista szombatokat tartanak. Havonta egy-egy alkalommal — pihenőnapjukon — személy- vagy tehervonatot továbbítanak és az ezért járó bért a MÁV Kőszegi Nevelőotthon részére ajánlották fel. Vállalásuk egy részét októberben már teljesítették. Felajánlásukhoz csatlakozott a salgótarjáni vontatási főnökség Haladás szocialista brigádja is.

— *KÓRUSTALÁLKOZÓ. A Magyarországi Munkás Dalegyletek Szövetsége „Zúgjon a dalunk, miként a fergeteg" címmel rendezte meg Miskolcon, október 19. és 20. között a szakszervezeti kórusok II. megyei találkozóját. A részvevő 15 kórus között nagy sikerrel szerepelt a miskolci járműjavító „Erkel Ferenc" férfikórusa is.*

— **Komplexbrigád-értekezlet.** Salgótarján-külső pályaudvaron a közelmúltban a Volán képviselőivel közösen szocialista komplexbrigád-értekezletet tartottak, amelyen 42-en vettek részt. Az értekezlet részvevői megállapították, hogy a szállítási feladatokat a kedvezőtlen időjárás ellenére is túlteljesítették. Az ünnepnapokon kezelt kocsik számát például 116,95, az egy kocsira engedélyezett rakodási időt pedig 123,44 százalékra teljesítették.

— SZAVALÓVERSENY. *Mátészalka felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére a vasúti csomópont KISZ-szervezete szavalóversenyt rendezett, amelyre meghívták a MOM gyáregység, az Ipari Szerelvénygépgyár és az ipari szakmunkásképző intézet KISZ-alapszervezeteit is. A verseny első hét helyezettje értékes könyvjutalmat kapott.*

— **Nyugdíjasok találkozója.** Október 25-én, a kecskeméti vasutas kultúrotthonban ünnepélyes külsőségek között emlékeztek meg az öregek napjáról. A megjelenteket Tóth Sándor, a KISZ-csúcsvezetőség titkára köszöntötte, utána pedig a Mátyás-téri általános iskola úttörői kultúrműsorral szórakoztatták a részvevőket.

— **Szolgálati lakások — fiataloknak.** Rajka vasútállomás hamarosan magyar—csehszlovák határállomás lesz. A MÁV ezért egy tizenkét lakásos épületet építtetett az ott szolgálatot teljesítő vasutasok részére. A lakásokat, egy kivételével fiatal házasok kapták.

KERESZTREJTVÉNY

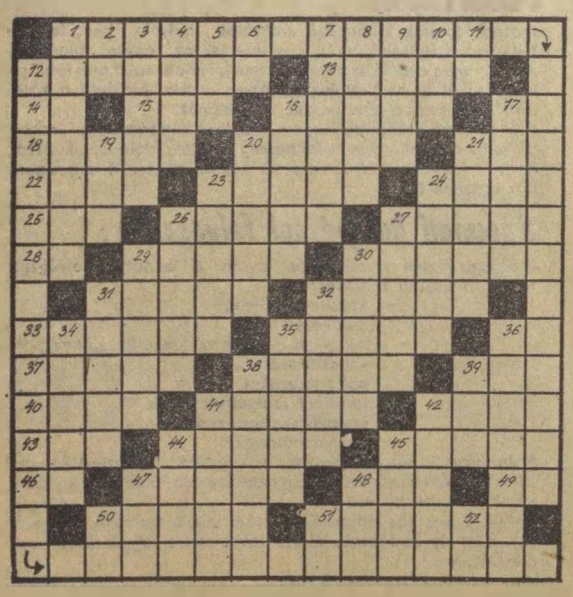
Vízszintes: 1. Október 1-én életbe lépett bérügyi intézkedés. 12. Arab hivatali körzet. 13. Afrikai város. 14. Must közepe. 15. Görög törzs. 16. Egy szín névelővel. 17. G. K. 18. Újdonság (latin). 20. . . .nális, egyenlő szög alatt hajló. 21. Naftalin kezdete. 22. Híres alföldi nyomda. 23. Szellemi munkahely. 24. Az öt tó egyike. 25. . . . France, francia légitársaság. 26. Női név. 27. Házipróba a lóversenyben. 28. Szamárhang. 29. Vértanúk jelzője. 30. Poén, csattanó. 31. Elsiet-e? 32. Javító szerviz. 33. Ó fohászkodik. 35. Híre ikerszava. 36. Kicsinyítő képző. 37. Szegény 38. Egyes izeltlábúak érzőcsápja. 39. Épületelem. 40. . . . tikus, séma szerinti. 41. Megfelelő számú. 42. A belsejében. 43. Önkéntes Támogatási Alap. 44. . . . Bird, amerikai távközlési mesterséges hold. 45. Hurkafajta. 46. Káté! 47. Abbahagyja az alvást. 48. Szeszes ital. 49. Mese szélek. 50. Őseim, 51. Papagájfajta,

Függőleges: 1. Itália régi neve. 2. Szid páros betűi. 3. Vissza: Rudi tulajdona. 4. Iga, ha a második betűt pótoljuk. 5. Könnyet hullat. 6. Zeke fele. 7. Szégyenpad. 8. Balatoni üdülőhely. 9. Szlovák város. 10. Ital. 11. Bors közepe. 12. 1975. január 1-től a vasút egész területén sor kerül rá. 16. Szigetcsoport az Atlanti-óceánban. 17. A szájüreg mögött van. 19 Út. 20. Szultáni rendelet. 21. Orosz női név. 23. . . . ilang. Maláj földön honos fa. 24. Női név. 26. . . . gráfia. időrend szerinti történetírás. 27. Nem húzva. 29 A nyugati semiták főistennője. 30. Arckenőcs. 31 Vissza: a ruhatisztító. 32. Kisebb az ágnál. 34. Csapadék hullott. 35 Jól nyisd ki a füled. 36. Régi írótoll. 38. Széle. 39. Testrész. 41. Kuba melletti tenger. 42. Fájdalom. 44. Hajdú megyei község. 45. Somogyi község. 47. Bélés közepe. 48. Gyom. 50. Latin és. 51. Mint a 36. vízszintes. 52. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 12. Beküldési határidő: 1974. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Megyei munkajogi bizottságok. Országos ifjúsági parlament.

Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 20. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Báncs Miklósné, 3700 Kazincbarcika, Fő tér 21. II. 1. Bontovics András. 2117 Isaszeg, Somogyi Béla u. 9. Fábrik Imre, 9024 Győr, Bartók Béla u. 32/A. Fromvald Kálmánné, 8237 Tihany Visszhang u. 15. Babusa Sándor, 5100 Jászberény, Kórház u. 26. sz.



VASUTAS CSALÁDTAGOK FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
Büfés-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Bp. V., Veres Pálné u. 24. fszt. 46.
2. **Budapesti területi Igazgatóságánál:**
Állandó munkára gépkocsivezetőt és rakodó-, szállítómunkást 0,8–2,5 tonnás kocsikra kedvező feltételek mellett.
Átlagjövedelem: 3000–3500 Ft.
Kiskereskedelmi pavilonjainkba (édesipari, trafikáru, hírlap, bizsutériák) kezelőket. Átlagjövedelem: 1500–2500 Ft.
Munkahelyi büfébe szakképzett boltvezetőt és eladókat.
Továbbá felszolgáló, szakács, cukrász, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkaerőket (lehet nyugdíjas is).
Valamennyi munkakörben a munkaidő heti 44 óra.
Bérezés kollektiv szerződés szerint. Ingyenes és kedvezményes utazás a dolgozó és családtagjai részére az ország vasútvonalain.
Munka- és védőruhaellátást biztosítunk.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Budapesti területi Igazgatóság Bp. V., Kálmán Imre u. 14.
Naponta délelőtt 9–12 óráig, szombat kivételével.
Telefon: 328–971, 314–933, 310–770, mellék: 4.
3. **Cukrászüzemében:**
Budapest VI., Lázár u. 1. sz. alatt azonnali felvételre keres kézilányokat és takarítónőket. Jelentkezés: a helyszínen 8–16 óráig.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXIII. ÉVFOLYAM 23. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1974. DECEMBER 2.

A munkástovábbképzésben jobb együttműködésre van szükség

NOVEMBER 14-ÉN ÜLÉST TARTOTT A SZAKSZERVEZET ELNÖKSÉGE

A szakszervezet elnöksége november 14-i ülésén két napirendi pontot tárgyalt. Az egyikről — a szakmunkástanulók üdüléséről — lapunk más helyén írunk.

A másik tárgyalt anyag: *A munkástovábbképzés és a szakmunkástanuló-képzés helyzete.* A tárgyalási anyag előterjesztője *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója volt.

A téma első részének bevezetője — utalva az MSZMP Központi Bizottságának a munkásosztály helyzetéről szóló határozatára, leszögezi: *A technikai eszközök, módszerek fejlődése a vasutas dolgozókkal szemben támasztott szakmai követelményeket is meghatározza, mert a kvalifikáltabb munka szélesebb körű ismereteket kíván.* A dolgozók képzését nem lehet befejezettnek tekinteni a szakmunkásbizonyítvány megszerzésével, az állami iskola vagy egy-egy szakmai tanfolyam elvégzésével. A fejlődés új berendezéseket, eszközöket hoz létre, amelyek megismerése, helyes működtetése rendszeres és ismételt továbbképzéssel lehetséges.

A kormánynak a munkások továbbképzésére vonatkozó rendelkezései a vasútnál nem jelentettek teljesen új feladatot. Hiányzott azonban a képzési rendszernek a középtávú terve, amely azóta már elkészült, elsősorban az élet követelményeiből indul ki.

Az 1974-es esztendő a számszerűséget és minőséget tekintve is előrelépést jelent. Az előző évhez viszonyítva megkétszereződött a továbbképzésbe bevont szakmák, munkakörök száma. *171 tanfolyamon 5901 dolgozó részesült képzésben.* A tervek szerint ez a szám évről évre növekszik, *s 1980-ban eléri a 10 000 főt.* A megismétlés általában 5—7 évenként történik, de egyes szakterületeken rövidebb időközökben.

Tapasztalat szerint a tantervek, az előadók, a tananyagok, a beszámolók rendszere megfelelő. Az objektív feltételeket nagyban javítják a már kialakított oktatási főnökségek.

Az előterjesztés kitér azokra a munkakörökre, ahol az oktatás szintje nem áll arányban a követelményekkel. *Többek között nincs megnyugtatóan rendezve a váltókezelők, kocsirendezők, jegyvizsgálók szervezett továbbképzése.* A hatékonyabb képzési rendszert akadályozza a munkaerőhiány, az új iránti közömbösség is.

Az elnökség határozatában úgy foglalt állást, hogy *a munkástovábbképzésben jobb együttműködés szükséges a szakvonali és mozgalmi szervek között.* Mielőbb ki kell dolgozni a munkások rendszeres továbbképzését szabályozó utasítást. A nőket nagyobb számban kell bevonni a továbbképzésbe. Felhívta a figyelmet a tárgyi feltételek biztosítására.

Az előterjesztés részletesen foglalkozott a szakmunkástanuló-képzéssel. Bár a képzés területi irányítását 1973-tól a tanácsok művelődési szakigazgatási szervei látják el, a kérdés mégis igen fontos a vasút számára, hiszen ezekből az iskolákból nyeri szakmunkásutánpótlásának tekintélyes részét. Azért sem közömbös, mert a tanulók egy része a gyakorlati képzést vasúti üzemekben kapja, s legtöbbször vasutas szakemberek irányításával.

A vasút a közelmúltban új tanműhelyek építésével, meglevők korszerűsítésével, gépi és egyéb felszerelések vásárlásával is hozzájárul a korszerűbb képzéshez. *A szakmunkástanuló ösztöndíjasok száma 1974-ben már 1500 felett van.* Ezeknek a MÁV utazási kedvezményt is biztosít.

A tanácsok illetékes szerveivel a kapcsolat kialakítása még kezdetleges. A szakmunkásképző intézetek és üzemeink közötti kapcsolat viszont már tradicionális. *A tanulók a gazdasági és mozgalmi szervek segítségével egyre jobban bekapcsolódnak az üzemi életbe, az ifjúsági mozgalomba, a szocialista brigádok tevékenységébe.*

A demográfiai hullámból adódóan egyre nehezebb a szükséges tanulólétszám biztosítása. *Ezért a vasútnak az eddiginél sokkal intenzívebbé kell tennie a pályaválasztási tanácsadást, a kapcsolatot az iskolákkal.* Többet kell tenni annak érdekében, hogy az iskola után a tanulók minél nagyobb számban a vasúti üzemekben, munkahelyeken vállaljanak munkát.

Az elnökség határozatában leszögezte, hogy tovább szükséges fejleszteni a képzés tárgyi és személyi feltételeit. Jobban ki kell használni az ösztöndíjrendszert s minden olyan eszközt és módszert, amely a tanulókat az üzemhez köti.

HATÁRIDŐ ELŐTT

Orvosi rendelő, öltöző, mosdó, megnagyobbított bölcsőde és óvoda

Akárcsak országszerte, a budapesti vasútigazgatóság területén is számos kisebb-nagyobb létesítmény avatására, átadására került sor a november 7-ét megelőző napokban. Ezzel kapcsolatban az alábbi híreket kaptuk:

Hatvanban befejeződött — több mint egy hónappal a kitűzött határidő előtt — a MÁV-bölcsőde és óvoda bővítése. A gyermekintézményben ettől kezdve 35-tel több vasutascsemete kap helyet. A bővítési munkálatokat a *MÁV Hatvani Pályafenntartási Főnökség* dolgozói végezték, ezenkívül a csomóponthoz tartozó vasutasok 1200 órás társadalmi munkával siettették az átadás időpontját.

Budapesten a *MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal gépkocsivezetői* vették birtokukba a mintegy 60 négyzetméter alapterületű, 280 000 forintos költséggel kialakított szociális helyiségeket.

Székesfehérváron a vontatási laktanyában fogszakorvosi rendelő, röntgenlaboratórium és fektető létesítése fejeződött be. Az átalakítási munkálatokat a székesfehérvári pft-főnökség magasépítési csoportja, a villanyszerelési feladatokat pedig a vontatási főnökség kollektívája végezte el határidő előtt.

Új szociális létesítményeket adtak át Törökszentmiklóson és Mándokon

Törökszentmiklós állomás dolgozói határidő előtt két hónappal birtokukba vehették a mintegy másfél millió forint beruházással épült új szociális épületet. A létesítményt kivitelező kisújszállási pályafenntartási főnökség és a törökszentmiklósi felépítményi pályamesteri szakasz dolgozói a pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy az épületet *december 31. helyett november 7-re átadják.* A munkában élen járt a két pályamesteri szakasz öt szocialista brigádja, akik négyszáz óra társadalmi munkát is végeztek. A műszaki átadás november 6-án volt. *A 160 négyzetméter alapterületű, korszerűen berendezett étkező, fürdő és öltöző a törökszentmiklósi vasutasok kényelmét szolgálja.*

Új, 140 négyzetméter alapterületű szociális épületet adtak át november 5-én *Mándokon*, a pályafenntartási dolgozók részére is. A több mint hatszázezer forint értékű létesítményben mosdó, öltöző, zuhanyozó, ételtároló és melegedő is van. A záhonyi pályafenntartási főnökség dolgozóinak jó munkáját dicséri, hogy a szociális létesítményt december 15. helyett már november 5-én átadhatták rendeltetésének.

A KONGRESSZUSI MUNKAVERSENYBEN

Csökkent a vasúti járművek javításának átfutási ideje

A járműjavító üzemek időarányosan teljesítik vállalásaikat

Az *Északi Járműjavító Üzem* 1974. március 24-én a vasút területén elsőként kezdeményezte a kongresszusi munkaversenyt. A közzétett felhíváshoz szinte egyöntetűen csatlakozott a járműjavító iparban foglalkoztatott 14 ezer dolgozó.

A munkafelajánlások — a kiadott irányelveket figyelembe véve — arra irányultak, hogy az üzemek kollektívái, szocialista brigádjai a vasút legfontosabb feladatához, a fuvarozási tevékenység kielégítéséhez szükséges vontató és vontatott járműveket időben, megfelelő mennyiségben és minőségben biztosítsák.

E célkitűzéseknek a járműjavító üzemek a kongresszusi verseny keretében októberig maradéktalanul eleget tettek. Előrelépés történt a jármű- és alkatrészjavítási, valamint a gyártási tervek teljesítésében, csökkent a javítások átfutási ideje. Kongresszusi vállalásaik teljesítését jelzi, hogy eddig *terven felül a forgalom rendelkezésére adtak öt nagyteljesítményű Diesel-, két villamos- és egy gőzmozdonyt, 53 teherkocsi fővizsgát és 2320 futójavítást végeztek el.*

A termelés korszerűsítésére irányuló munkában is jó eredmények születtek. Az *Északi járműjavító* közel 450 dolgozója korszerű műhelyekben végzi a fődarabjavítást, az ultrahangos vizsgálást. A gépi mosóberendezés üzembehelyezésével az alkatrészmosás 80 százalékát zárt rendszerben végzik. A *Landler Jenő járműjavítóban* korszerűsítették a hidromatikus lefőző berendezést. A *miskolci* üzemben elkészült a műhely padlózata, új anyagtároló és betonozott úthálózat került átadásra. *Szombathelyen* korszerűsítették a próbatermet és energiaőri szolgálatot szerveztek. A *székesfehérvári* üzem dolgozói egy hónappal a határidő előtt átadták a füzesabonyi vontatási főnökség részére a gázolajtárolót.

Az üzemek vezetői gondot fordítanak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására is. Elismerést váltott ki az Északi járműjavító munkásai körében az átadott hideg-meleg vizes kézmosó, a műhelyekben felszerelt hűtőszekrények. A szombathelyi üzem dolgozóinak az új üzemi konyha és étterem átadásával régi vágyuk teljesült.

A járműjavító iparban dolgozók eddig végzett közhasznú és társadalmi munkája méltán váltott ki elismerést az ország különböző megyéinek és a főváros egyes kerületeinek lakói körében. *Az üzemek dolgozói a vállalt hét kommunista szombat, illetve vasárnapokkal eddig nyolc műszakot teljesítettek, melyeken a dolgozók 80—90 százaléka vett részt. A közhasznú társadalmi munkaórák száma 214 ezer.* Figyelemre méltó, hogy a korábbi időszakhoz viszonyítva, megnövekedett az üzemi célú társadalmi munkaórák száma és azok nagy többségét a műhelyek, épületek külső területének virágosítására, fásítására és csinosítására fordították.

A kommunista szombatokon végzett munkáért járó pénz összegéből a helyi tanácsok is részesültek, akik a felajánlott összegeket elsősorban szociálpolitikai célokra használják fel. *Ezenkívül 98 000 forintot fizettek be a Vietnamban épülő iparitanuló iskola számlájára.*

A kongresszusi verseny nyilvánossága, propagandája, a legjobb eredményt elérő kollektívák népszerűsítése színvonalasabb, mint a verseny előző időszakában volt.

Az északi és a szolnoki üzem vezetői a szakszervezeti bizottságokkal közösen *„Üzemi Híradó"*-t jelentetnek meg. A Landler Jenő járműjavító pedig a verseny első szakaszáról részletes tájékoztatót adott ki az osztályokon dolgozók részére.

Az eddig elért eredmények alapján megállapítható, hogy a járműjavító üzemekben a verseny szervezése, irányítása, az időszakos értékelés jól halad. *A munkában a gazdasági és szakszervezeti szervek együttműködése példás.*

A versenyfeladatok vállalásakor nehezen teljesíthetőnek vélt célkitűzéseket az üzemek dolgozói nagyrészt már megvalósították. *A közeljövőben fel kell készülni a részletes számvetésre.* A szocialista brigádokban meg kell vizsgálni az éves munkában jelentkező esetleges problémák okait, hogy a felszabadulási versenyben még jobb és elismerésre méltóbb eredmények születhessenek.

Molnár László

Ki tud többet a KGST-ről?

Szocialista brigádvetélkedő Tapolcán

A Szakszervezetek Veszprém megyei Tanácsa a közelmúltban vetélkedősorozatot indított *„Ki tud többet a KGST-ről?"* címmel a megyei szocialista brigádok és brigádklubok részére. Ehhez a felhíváshoz csatlakozott a tapolcai *Batsányi János* Művelődési Központ szocialista brigádklubja is.

A nyolc versenyző brigádnak többek között ismertetni kellett a KGST-országok pénzügyi rendszerét, külkereskedelmi kapcsolatait, továbbá a tudományos, műszaki, jogi, szabványosítási és termelési együttműködést. Az első helyet — a forgalom és a vontatási főnökség előtt — a tapolcai pályafenntartási főnökség szerezte meg, és ezzel bejutottak a megyei döntőbe.

Számítástechnika alkalmazása a vasúti közlekedésben

Szegeden tanácskoztak az OSZZSD számítástechnikai szakemberei

A Szocialista Országok Vasúti Együttműködési Szervezetének (OSZZSD) számítástechnikai szakemberei a közelmúltban *Szegeden*, a Technika Házában tanácskoztak. A tanácskozáson részt vettek a bolgár, a csehszlovák, a lengyel, az NDK, a román, a szovjet és a magyar szakemberek mellett Kuba és a koreai NDK képviselői. Ott volt *Nyikolaj Cseresnyev*, az OSZZSD főbizottságának tanácsosa is.

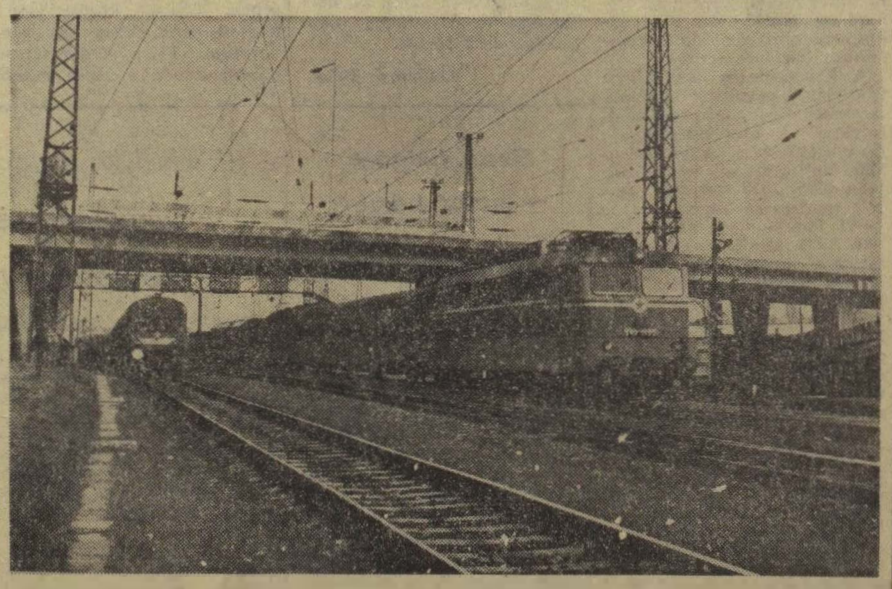
A tanácskozás célja *a résztvevő országok számítástechnikai munkájának összehangolása*, a vasutak között e téren kialakult jó kapcsolatok további fejlesztése volt.

Az ötnapos tanácskozás alatt a vasutak képviselői tájékoztatták egymást saját vasútjaiknál végzett számítástechnikai munkákról, az eddig elért eredményekről. Ugyanakkor az egymást érintő feladatokra — mint például az automatizált irányítási rendszerek kidolgozása az operatív forgalom lebonyolításában, témakörben — közös álláspontokat dolgoztak ki, amelyek a későbbiekben megteremtik a lehetőségeket a tagállamok egységes munkájához.

A tanácskozást követően *Nyikolaj Cseresnyev* elmondotta, hogy a számítástechnikai csoport 1961-től dolgozik a szervezeten belül. Az eddig megtartott tizenkilenc ülésen nagyon sok problémát oldottak meg, *olyan módszereket dolgoztak ki, amelyek lehetővé teszik a vasúti menetrendek számítógép segítségével történő kidolgozását, vagy a rendező-pályaudvarok közötti munkamegosztást.*

Ezek a tanácskozások, mint mondotta, alkalmasak arra is, hogy áttekintést adjanak arról: *melyik vasút hol tart a számítástechnika alkalmazásában.* Fő súlyt a közös feladatok megbeszélése képezte, mint most a határforgalmi munka számítógép segítségével történő feldolgozása.

gellért



A közelmúltban adták át Rákospalota—Újpest között az új, korszerű Árpád úti felüljárót. Azóta a vonatok már zavartalanul közlekedhetnek a felüljáró alatt.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Hámán Kató születésének 90. évfordulójára

Ötvennégy éve, 1920 második felében egy sötétszőke, középmagas, kemény arcvonású vasutasnő, *Hámán Kató*, a Nyugati pályaudvar pénztárkezelője állt a MÁV Budapesti Központi Üzletvezetőségének fegyelmi bírósága előtt. A gondosan összeállított vádirat felsorolta a „bűneit": *„... a Tanácsköztársaság fennállása idején a kommunista rendszer lelkes híve. Saját bevallása szerint a kommunista tanokkal körülbelül két éve foglalkozik... mint a IX. kerületi Munkás- és Katonatanács tagja részt vett a munkástanácsüléseken... A kommunista eszmék érdekében gyakran bocsátkozott vitába... A vizsgálat fenti megállapításai azt igazolják, hogy Hámán Kató a fennállott kommunista rendszer gyakorlati harcosa volt..."*



Hámán Kató az elnök kérdésére így indokolta eszmei elkötelezettségét: *„Meggyőződéses kommunista vagyok — nevelésem hozta magával, hogy hajlottam a szocialista, illetve kommunista tanok felé... módomban állott a szegénységet és a nyomort látni, s így érlelődött meg bennem lassanként az a meggyőződés, hogy a kommunista elvek a legszebbek, és csak azok boldogíthatják igazán az embereket."*

Pénztárkezelő Hatvan állomáson

Kilencven évvel ezelőtt, 1884. december 2-án a Heves megyei Kompolt községben született Hámán Kató. Édesapja ekkor még falusi foltozó cipész. 1893-ban állt a MÁV szolgálatába, s 1898. január 1-én nevezték ki ideiglenes minőségben lámpakezelőnek a hatvani állomásra 250 korona évi fizetéssel és 60 korona lakbérilletménnyel. 1901-től végleges minőségű lámpakezelő, *akinek az illetményszabályzat szerint 600 korona* évi fizetés és 160 korona lakbérilletmény járt. 1909-ben szolgálati érdekből az állomásról a fűtőházba helyezték, két évvel később, hosszú betegeskedés után nyugdíjazták.

A Hámán Katóról szóló megemlékezésekben gyakori az a megállapítás, hogy szüleinek korai halála miatt szakította meg tanulmányait a tanítóképzőben, és vállalt munkát a MÁV-nál. A fennmaradt MÁV-iratok alapján azonban módosítanunk kell ezt a feltevést. A *MÁV-igazgatóság* 1908. október 25-én engedélyezte a Budapest-Jobbparti Üzletvezetőségnek, hogy Hatvan állomáson rendszeresített harmadik pénztárkezelőnői állásra a júliustól ideiglenes helyettesi minőségben már ott alkalmazott *Hámán Katalint 2 korona 50 filléres napidíjjal pénztárkezelőnek alkalmazza.* Hámán Kató édesanyját 1911-ben, édesapját 1913-ban ragadta el népes családja köréből a halál. Tehát a leány akkor került a MÁV-hoz, amikor még élnek a szülei. *1911. november 1-én kinevezték a MÁV Illetményszabályzat B táblázat 1. osztályába 1000 korona évi fizetéssel pénztárkezelőnek Hatvan állomásra.*

Önérzete, osztálytudata hamar kifejlődött. *Érett fejjel élte át az 1904-es nagy vasutassztrájkot.* Később a hatvani vasútállomáson átfutó menetszázadokat és sebesülteket szállító vonatok hozták közel hozzá az első világháború borzalmait. Mély nyomokat hagyott benne a katonák hozzátartozóinak nyomora, a hadigazdagok dőzsölő életmódja. *A háború gyűlölete, az emberek iránti szeretete és a békevágya vitte a munkásmozgalomba.* Valószínűleg már Hatvanban kapcsolatba került az illegális vasutas munkásmozgalommal, mert ez a csomópont egyik bázisa volt a Vasutasok Szabad Szervezetének.

Fegyelmi úton elbocsátva

Hámán Katót 1918 júniusában helyezték a Nyugati pályaudvar pénztárába. Ezen a vasúti gócponton, amely ekkor már negyed százada egyik fontos őrhelye a vasutas munkásmozgalomnak, gazdag tapasztalatokkal rendelkező szocialista vasúti munkásokkal került kapcsolatba, s a munkásmozgalom tevékeny harcosa lett. Közvetlen hangú, mély meggyőződéstől áthatott beszédeivel, jó meglátásaival hamar ismertté, népszerűvé vált új szolgálati helyén is.

A munkáshatalomért lelkesen harcoló *Hámán Katót az 1919 áprilisi tanácsválasztásokon a IX. kerületi Munkás- és Katonatanács tagjává választották.* A MÁV fegyelmi bírósága által és a fehérterror idején megidézett tanúk sem tagadták: *„Kartársainak nem ártott, hanem használt a munkástanácsi beosztásával."* A Budapesti Központi Üzletvezetőség fegyelmi bírósága 1920. december 1-én szolgálatból történő elbocsátással büntette. Először alkalmi munkából tartotta fenn magát és kiskori testvérét. Később egy ferencvárosi gyertyakészítő üzemben dolgozott, majd a Ruggyantaárugyárban kapott munkát.

Nyomorral és nélkülözéssel küzdve folytatta a harcot. Kezdetben az eszperantó tanfolyamok és összejövetelek szervezése révén keresett kapcsolatot a munkásmozgalom üldözött s illegalitásba kényszerített harcosaival. Bekapcsolódott a *Magyarországi Eszperantista Munkások Egyesületének* munkájába. Tagja lett az *Alkoholellenes Munkásszövetségnek*, a *Gyermekbarátok Egyesületének*, majd a vegyipari szakszervezetben tevékenykedett. 1922 októberében felszólalt a szakszervezet küldöttközgyűlésén. Decemberben a Magyarországi Szociáldemokrata Párt XXI. kongresszusán az eszperantó nyelv használatát és az eszperantista munkásegyesület fokozottabb támogatását követelte a pártvezetőségtől.

Az utolsó szó jogán

A vegyipari munkások is hamar megszerették Hámán Katót, s 1923-ban szakszervezetük vezetőségébe választották. Röviddel ezután ő mondott búcsúbeszédet a *Fecske* utcai vegyészeti gyárban történt robbanás egyik fiatal áldozatának temetésén. *A tőkés rendszer elleni, félre nem érthető vádbeszéde miatt az ellenforradalmi bíróság háromhónapi börtönre ítélte.*

A következetes osztályharc útját járva egyre inkább szembekerült a paktumpolitikát folytató szociáldemokrata pártvezetőséggel. A visszaemlékezések tanúsága szerint *Hámán Kató 1923 nyarától tartott rendszeres kapcsolatot a bécsi kommunista emigrációval.* 1924 áprilisában a szervezkedő szociáldemokrata ellenzék egyik vezetője. Több küldöttel együtt határozati javaslatban követelte az MSZDP XXII. kongresszusán, hogy a párt indítson erőteljes küzdelmet a földmunkások és a vasúti munkások egyesülési és gyülekezési szabadságáért.

Az illegális *Kommunisták Magyarországi Pártja* (KMP) és a legális *Magyarországi Szocialista Munkáspárt* (MSZMP) megszervezése érdekében kifejtett tevékenységének elismeréseként 1925-ben beválasztották mindkét párt központi vezetőségébe. A KMP első, bécsi kongresszusáról való hazatérése után, *1925 szeptemberében a párt több vezetőjével együtt letartóztatták, és statáriális bíróság elé állították.* A vádlottak bátor felépése, a nemzetközi munkásszolidaritás és a haladás ellemelkedő képviselőinek tiltakozása meghátrálásra kényszerítette a magyar reakciót: *a letartóztatottak ügyét rendes bíróság elé utalták.*

1926 júliusában, a törvényszéki tárgyaláson emelt fővel hangoztatta: *„Hosszú évek szenvedésein keresztül jutottam el a kommunista meggyőződésig, amelyért most a bíróság előtt állok. Helytállok mindenért, amit a kommunisták a proletárdiktatúra folyamán és azután cselekedtek, és büszke vagyok arra, hogy munkájukban magam is részt vettem."*

Az utolsó szó jogán mondott beszéde is a kommunista helytállás ragyogó példája: *„Én ismerem a gyufagyárak mérges levegőjét, a műtrágyagyárak poklát és a festékgyárak egészséget roncsoló munkaviszonyait. Ezekben a gyárakban ezerszám mennek tönkre a munkásnők. Ezek a gyárak csinálnak fiatal, viruló asszonyokból emberroncsokat. Ezeknek a gyáraknak munkásnői hoznak a világra már a születésüknél halálra ítélt gyermekeket..."*

Újra és újra letartóztatták

Tudják önök, bíró urak, mit éreznek a munkásanyák, ha gyermekeik kenyeret kérnek, és nem tudnak nekik adni? Megmondom önöknek: a tíz körmükkel is képesek harcba menni, hogy ezt a helyzetet megváltoztassák. Értsék meg végre: *harcunk a szocializmus táborában, a kommunista párt soraiban — anyák elkeseredett harca gyermekeik életéért, boldogságáért!..."*

A bíróság huszonnyolc hónapra ítélte Hámán Katót. Az ítélet kihirdetését e szavakkal vette tudomásul: *„Éljen a Kommunisták Magyarországi Pártja! Éljen a proletárdiktatúra!"*

Büntetéséből tizenhat hónapot töltött a Markó utcai fogházban. Rossz egészségi állapota miatt 1927. február 24-én ideiglenesen szabadlábra helyezték. Folytatta pártmunkáját a *Magyarországi Vörös Segély* szervezését és irányítását. Életének utolsó évtizedét egybefortt a *Vörös Segély* tevékenységével. Ő gondoskodott arról, hogy a börtönben szenvedők könyv- és élelmiszercsomagokat kapjanak, hogy a letartóztatottak hozzátartozóihoz eljusson a párt vigasztaló, bátorító szava és anyagi támogatása. Ő szervezte meg a KIMSZ börtönben meggyilkolt titkárának, *Löwy Sándornak* a temetését, s a szegedi Csillagbörtön politikai foglyai leveleinek kicsempészését stb. Újra és újra letartóztatták, utolsó éveiből több időt töltött börtönben, mint szabadon. *Kínzásoktól meggyötört testének ellenálló ereje fogyott. 1936. augusztus 31-én 52 éves korában az Új Szent János Kórházban meghalt.*

Gadanecz Béla

A tagkönyvcsere tapasztalatai

A SZOT Elnöksége 1973. november 26-i határozata és a kiadott *„Útmutató"* alapján elnökségünk meghatározta a tagsági könyvek cseréjével kapcsolatos politikai és szervezési feladatokat. A központi operatív bizottsága a napokban mérleget készített a határozat óta eltelt idő intézkedéseiről, a végzett munkáról. *Megállapította, hogy a tagsági könyvek cseréjének előkészítésében nincs olyan lényeges elmaradás, amely akadályozná a végrehajtást.*

A tagkönyvcserék előkészítését pozitívan segítette és az elért eredményekhez hozzájárult, hogy az alapszervek többségénél nemcsak egyes funkcionáriusok, illetve operatív bizottságok feladata volt e munka, hanem azt az egész testület segítette.

Az alapszervezetek többségénél az operatív bizottságok testületi üléseken *rendszeresen számot adtak a végzett munkáról és meghatározták a következő időszak feladatát.* Helyesen használták fel a tagság tájékoztatására mindazokat a rendezvényeket — taggyűlés, termelési tanácskozás, szakmai oktatás stb. —, amelyek az adott szolgálati helyen ebben az időszakban voltak. A tagság tájékoztatására, a bizalmiak felkészítésére jó módszernek bizonyultak az üzemi híradók is.

Ugyancsak jól segítette a tagkönyvcsere előkészítését a bizalmiakig bezárólag kiépített, patronáló hálózat. Meg kell azonban jegyezni, hogy egyes patronálók csak megkeresték a patronált alapszervezetet, műhelybizottságot, bizalmit, esetleg érdeklődtek is az előkészítő munka állásáról, *de az operatív segítségnyújtás már elmaradt.*

Az operatív bizottság szükségesnek tartja, hogy a hátralevő időben a testületek vizsgálják meg e munkát és ahol szükséges — főleg rendezetlen tagdíjak pótlására — *a patronálók nyújtsanak hatékonyabb segítséget.*

Az alapszervezetek egy része az előkészítő munka első szakaszát befejezte. Rendezték az elmaradásokat, kiállították az új tagsági nyilvántartó lapokat és elkezdték a tagsági könyvek kitöltését. Más részüknél azonban még hátra vannak azok a szakszervezeti tagok, akik vélt vagy jogos sérelem miatt nem rendezték még a tagdíjelmaradásokat. *Ezekben a napokban az alapszervezeteknek és a középszerveknek a hátralékos tagdíjak rendezésére kell koncentrálni minden erőt.*

Az előkészítő politikai munka igen fontos része volt a tagsággal való beszélgetés, véleménycsere a végzett munkáról, a feladatokról. Ahol a szakszervezeti bizottságok erre megfelelő súlyt helyeztek, ott nagy lépést tettek a szakszervezeti választások előkészítésében. Többek között *képet kaptak arról, hogy szakszervezetünk VIII. kongresszusa határozatából, a saját vezető testületük határozataiból mit hajtottak végre, a hátralevő időben még mit kell tenni és melyek legyenek a következő választási ciklus főbb feladatai.* Kár, hogy a tagsági könyvek cseréjének előkészítő szakaszában ez a munka sok helyen csorbát szenvedett. Egyes alapszervezetek nem mérték fel megfelelően e fontos politikai munka súlyát, nem látták meg azokat a lehetőségeket, amelyek ebben rejlenek.

A tagság és a vezetők kapcsolatának közvetlensége, a tagsággal való közvetlen beszélgetés, véleménycsere elengedhetetlen követelménye a szakszervezeti mozgalomnak. A szakszervezeti demokrácia megköveteli, hogy ne csak kötött formában, hanem közvetlenül is beszéljünk a tagsággal a problémákról, a feladatokról, véleményt kérjünk a vezetők és vezető testületek munkájáról, hiszen ez az időszak a számvetés időszaka is.

A tagsági könyvek cseréjével járó politikai és szervezési munka előkészítését megfelelően koordinálták a középszervek. Ezt igazolják azok a tapasztalatok, amelyeket az alapszervezetek előkészítő munkájának vizsgálata során tapasztalt a központi operatív bizottság. *A területi bizottságok a patronáló hálózaton keresztül rendszeresen figyelemmel kísérték, segítették az alapszervezetek munkáját.* A tagdíjelmaradások pótlása szükségességének megmagyarázásában, a tagokkal való megértetésében azonban sokkal nagyobb segítséget kellett volna nyújtaniok.

Segítette az előkészítő munkát, hogy a szakszervezeti bizottságok felkérésére *a pártszervezetek, a gazdasági vezetők és a KISZ-szervezetek is részt vállaltak a munkában.* A pártszervezetek segítségét azért értékeljük nagyra, mert a választások előkészítése mellett is szakítottak időt a szakszervezeti mozalom e fontos politikai munkájának segítésére.

Az alapszervezetek többsége már megkapta, sok helyen el is kezdték az új tagsági könyvek kitöltését. E munka igen nagy figyelmet igényel, *hiszen az elrontott tagsági könyvek ára is az alapszervezetet terheli.* A decemberi tagdíjfizetés alkalmával a régi tagkönyveket a szakszervezeti bizalmiaknak be kell szedni és a szakszervezeti bizottság operatív bizottságának átadni. Ennek visszaadása, a felülbélyegzés után, az új tagsági könyvvel együtt történik.

Az új tagsági könyvek átadására *január első felében kerül sor.* Helyes, ha az új tagkönyvet ünnepélyes keretek között bizalmicsoport-értekezleteken, a bizalmi adja át. Azoknak a szakszervezeti tagoknak, akik január 1. előtt munkahelyet változtatnak — a munkaviszonyt megszüntetik — az új tagkönyv, ha december 31-ig rendezett a tagságuk, előbb is átadható.

Szatmári József

Pályaválasztási kiállítás Dunakeszin



Látogatók a pályaválasztási kiállításon.

Pályaválasztási kiállítás nyílt november 18-án *Dunakeszin, a József Attila Művelődési Központban.* Az egy hétig nyitva tartó kiállítás szép példája az intézményt támogató dunakeszi üzemek és vállalatok együttműködésének.

A termékbemutatónak is beillő, tanácsadással egybekötött pályaválasztási kiállításon az iskolák végzős tanulói képek segítségével ismerkedhettek a nagyközség gyárainak, üzemeinek életével és termékeivel. A Dunakeszitől 60 kilométeres körzetben levő községek iskoláiból a járműjavító és a Mechanikai Laboratórium autóbuszai szállították a nyolcadikosokat a művelődési központba. Ott többek között *bemutatták nekik a modern vasúti kocsigyártással és karbantartással foglalkozó üzemekről készült filmet is.*

A pályaválasztási tanácsadáson tájékoztatták őket az egyes szakmákban biztosított társadalmi és tanulmányi ösztöndíjakról, az utazási és egyéb kedvezményekről, valamint a kulturális és sportolási lehetőségekről. *Utána üzemlátogatás következett.*

A kiállítás egy hét alatt több mint 30 általános iskola 70 nyolcadikos osztályának tanulói tekintették meg.

Németül tanulnak Eger állomáson

Egerben a vasutas dolgozók művelődési otthona sok segítséget ad a szocialista brigádok kulturális programjainak a megvalósításához. Ennek érdekében az év elején szerződést is kötöttek a szocialista brigádokkal. A művelődés iránti igényt jelzi az is, hogy a csomóponton *ötven pénztáros és jegyvizsgáló vesz részt német nyelvtanfolyamon.* A hallgatóknak csak a tankönyvekért kell fizetni. A tanítás költségeit a miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya vállalta.

Száz brigád — száz bérlet

Miskolc-Tiszai pályaudvaron a szocialista brigádok jó példával járnak elöl a közművelődésről szóló párthatározat megvalósításában is. Az igazgatóság pártbizottsága a napokban kibővített ülésen foglalkozott a közművelődés, ezen belül is a munkások művelődésének a helyzetével. Ezt követően a Tiszai pályaudvar száz brigádja elhatározta, hogy a jövőben nagyobb mértékben segítik a brigádtagok művelődési igényének a kielégítését. Ennek érdekében *a Miskolci Nemzeti Színház előadásaira száz bérletet vásároltak* A bérletek az 1974/75-ös színházi évadra érvényesek.

A felszabadulás tiszteletére

Szavalóversenyt rendezett a debreceni vasútigazgatóság

Debrecen felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére a vasútigazgatóság és a területi bizottság, a vasutasok klubkönyvtárával közösen *szavalóversenyt hirdetett.* A helyi illetve a csomóponti döntőket — amelyekre 82 fiatal nevezett — mindenütt ünnepélyes külsőségek között rendezték meg a csomóponti KISZ-bizottságok.

A döntőre október 19-én a város felszabadulásának évfordulóján került sor az igazgatóság tanácstermében. A szavalóversenyt *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára nyitotta meg. A döntőbe jutott 12 fiatal versengése méltán nyerte meg a közönség tetszését. Az eredményeket Sárközi Zoltán, a zsüri elnöke, a debreceni Csokonai Színház művésze ismertette Az első három helyen *Fazekas Olga* mátészalkai, *Pongrácz Ildikó* mátészalkai és *Majoros Zoltán* debreceni versenyző végzett.

A díjakat és a jutalmakat *Szegedi Nándor* vasútigazgató adta át.

MINDKÉT VASÚT KÖZÖS ÉRDEKE:

a magyar—román határállomások gyümölcsöző együttműködése

A határállomások dolgozóinak kapcsolatáról tanácskoztak Budapesten szakszervezetünk és a román vasutas-szakszervezet vezetői

A magyar—román határforgalmi kapcsolatok javításáról tanácskoztak november 21-én a vasutas-szakszervezetben. A tanácskozáson szakszervezetünk képviseletében részt vett *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár, *Kajcsa József*, a közgazdasági osztály vezetője és *Volosinovszki János*, a debreceni területi bizottság titkára. Jelen volt továbbá *Békési Rezső*, a debreceni igazgatóság helyettes vezetője és *Kecskés Gábor*, a debreceni igazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának vezetője. A román vasutas-szakszervezetet *Alexandru Grecu* elnök képviselte.

A tanácskozást Szabó Antal főtitkár nyitotta meg. Bevezetőjében elmondotta, hogy az utóbbi években megnövekedett tranzitforgalom nagy feladatokat hárít a határállomások dolgozóira. *Ez megköveteli, hogy a két vasutasszakszervezet vezetői fokozottabb figyelmet fordítsanak az ott dolgozók élet- és munkakörülményeire.* Javasolta, hogy a szakszervezeti vezetők találkozzanak, legalább évente kétszer a problémák megbeszélése végett.

A kölcsönös együttműködés javítására annál is inkább nagy szükség van, mivel *a forgalom növekedésével nem tart lépést a technika fejlesztése, még kevésbé a szociális ellátás.* Sok tennivaló adódik a határállomásokon, Curticiben, Biharkeresztesen, Episcopia-Bihorban, valamint Nyírábrány és Valen Lui Mihaiban. a dolgozók munkavédelmének, munkabiztonságának javítását illetően is.

A magyar részről elhangzott észrevételekre *Alexandru Grecu* válaszolt. Biztosította a tanácskozás résztvevőit, hogy a jövőben nagyobb figyelmet fordítanak a határállomásokra. Egyetértett azzal, hogy a kapcsolatokat tovább kell javítani, elsősorban a szomszédos igazgatóságok — a *szegedi* és a *temesvári*, a *debreceni* és a *kolozsvári* — között. Szükségesnek tartja, hogy a határállomások főnökei közötti — havonta egyszer megtartandó — találkozókon a helyi szakszervezet képviselői is legyenek jelen.

A tanácskozás után interjút kértünk *Alexandru Grecutól*. Arra a kérdésre, hogy mi a véleménye a magyar—román határállomások dolgozóinak kapcsolatairól, a következőket mondotta:

— *Mi úgy itéljük meg, hogy a kialakult kapcsolat általában jó* — válaszolta. — *Munka közben lehetnek problémák, de a közös cél azt követeli, hogy a két vasút dolgozói egymást kölcsönösen segítsék a munkában.* Vita mindig adódhat, erre azonban elsősorban a szakszervezeti szerveknek kell felfigyelni. Nekik kell figyelemmel kísérni azt is, hogy a határállomásokon dolgozó vasutasok betartsák a vasutak közötti megállapodásba foglalt előírásokat.

— Véleménye szerint hogyan lehetne tovább javítani a határállomások együttműködését?

— Ahogyan én tudom, ezt a tárgyaláson elhangzottak is megerősítették, *alapjaiban véve nincs baj az együttműködéssel.* Ennek ellenére a magunk részéről mindent elkövetünk, hogy a kapcsolatok minden szinten tovább javuljanak. A felmerülő problémák nem is annyira a határállomásokon jelentkeznek, hanem az igazgatóságok között. A jövőben ezt a kapcsolatot kell jobban szorgalmazni.

— A román vasutas-szakszervezet vezetői mit tesznek a meglevő kapcsolatok továbbjavítása érdekében?

— *A tanácskozáson erről is beszéltünk. Megállapodtunk abban, hogy amikor a partnerek a határállomásokon találkoznak, ott legyenek a megfelelő szintű szakszervezeti szervek képviselői is.* Nekünk közös érdekünk, hogy a két vasút között létrejött megállapodások a szállítások zavartalan lebonyolítása érdekében mindkét fél megelégedésére legyenek végrehajtva. A CFR vezérigazgatójánál kezdeményezni fogjuk: *vizsgálják felül a határállomások műszaki felkészültségét, hogy azok megfelelnek-e a megnövekedett követelményeknek.* Nagyobb gondot fordítunk a jövőben arra is, hogy a határállomásokon dolgozó vasutasok milyen körülmények között végzik munkájukat. Ahol javítani való van, megtesszük a szükséges intézkedéseket.

Szeretném hangsúlyozni, hogy ez a tanácskozás nagyon hasznos volt, *ezért köszönetemet fejezem ki szakszervezetünknek, személyesen Szabó Antal főtitkárnak*, aki kezdeményezője volt annak, hogy a határállomásaink együttműködéséről, az ott dolgozó vasutasok gondjairól, problémáiról beszélgessünk. Az ilyen találkozások mindig elősegítik a közös feladatok megoldását.

Végezetül engedjék meg, hogy a román vasutas-szakszervezet és a vasút vezetői nevében ezúton is szívből köszöntsem a magyar vasutasokat és kívánom, hogy érjenek el újabb munkasikereket a MÁV-ra háruló szállítási feladatok végrehajtásában — fejezte be nyilatkozatát *Alexandru Grecu*.

Visi Ferenc

KELEBIA HATÁRÁLLOMÁSON

Javult az együttműködés a társszervekkel, növekedtek a teljesítmények

Kelebia határállomás vasutasainak munkáját az északdéli irányú tranzitforgalom nagysága határozza meg. Erre jellemző, hogy az elmúlt évben a magyar—jugoszláv határforgalom több mint negyven százaléka Kelebián keresztül bonyolódott le. Az állomás kétszáz dolgozója ezért kongresszusi felajánlásaiban a tranzitszállítás magasabb szinten történő teljesítését vállalta.

Egységes versenyszellem

Az állomás munkájáról, a kongresszusi versenyben elért eredményeikről *Dikán Lajos* állomásfőnökkel beszélgettünk.

— *A munkaversenyben a határforgalom jobb megszervezése, az induló vonatok menetrend szerinti közlekedtetése és a technológiai idők betartása került előtérbe* — mondotta. — A háromnegyed évben áruszállítási tervünket 102 százalékra teljesítettük. Októberben 23 500 kocsit kezeltünk, s különösen megnőtt a rakott kocsik száma. *Október végéig 11 ezer rakott kocsival több lépett be, és hétezerrel többet adtunk ki, mint az elmúlt év azonos időszakában.* Különösen nagy gondot fordítottunk a technológiák betartására. Októberben a belépő vonatok technológiáját az előírt 90 százalék helyett 94,4 százalékra, a kilépő vonatokét pedig 100 százalék helyett 116,5 százalékra teljesítettük. Az utóbbi azt is jelenti, hogy — a vizsgálatokban részt vevőkkel közösen — *az egy kilépő vonatra előírt 175 perces technológiai időt 150 percre sikerült csökkentenünk.*

Az állomás dolgozóinak jó munkáját tükrözi az is, hogy a belépő kocsikból októberben 281, az év elejétől pedig 2359 közvetlen irányvonatot képeztek.

— Célkitűzéseiket milyen módszerrel valósítják meg?

— *Vasutasaink között egészséges verseny alakult ki. Segítette munkánkat a jugoszláv vasúttal kötött versenyszerződés, valamint a Kelebián levő társszervekkel — a határőrséggel, a vámőrséggel stb. — kialakult gyümölcsöző együttműködés is.* Az utóbbit bizonyítja, hogy a közelmúltban hét dolgozónk „Kiváló határőr" kitüntetést kapott.

— Mit tartalmaz a jugoszláv vasutasokkal kötött versenyszerződés?

— Az augusztus 16-án, Szabadkán aláírt szerződés többek között tartalmazza a közlekedés menetrendszerűségének fokozását, az elegyfeltartás csökkentését, a kocsikimutatás pontos vezetését, és a műszaki hiba miatt kisorozott kocsik számának a csökkentését. Szeretném kiemelni szerződésünk egyik pontját, ami a gépek technológiai időn belüli visszaadására vonatkozik. *Korábban ugyanis állandó gondot okozott az, hogy a kilépő vonatok gépeit Szabadka az előírt 120 perc helyett csak 250—300 perc múlva küldte vissza.* Emiatt Kelebiáról a vonatok csak késve indulhattak. A szerződés hatására már ezen a téren is lényeges javulás tapasztalható.

Sok zavart okoznak a „feltartóztatott" kocsik

Bekapcsolódott a beszélgetésbe *Asztalos Sándor* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes is, aki elmondotta. hogy az állomás munkájában még mindig sok zavart okoz a feltartott kocsik nagy száma.

Előfordult olyan eset is — hangsúlyozta —, hogy a speciális kocsit igénylő küldeményeket 20-as csererendszerű kocsikba raktálk be, amit azután ismét át kellett raknunk. Gondjainkat tetézi az is, hogy az átrakást igénylő kocsikat — havonta 30—40-et — hely hiányában Kisszállás állomásra küldjük, ami sok időt, utat és többletköltséget jelent. Állomásunk dolgozói ezen most újítási javaslattal szeretnének segíteni.

Említést érdemel az állomás dolgozóinak társadalmi munkája is. A község Béke parkjának fásításánál, parkosításánál éppúgy ott voltak a vasutasok, mint a helyi óvoda építésénél. *Segítségükkel november 7-re elkészült az óvoda, ahol 20—25 vasutas gyermekét helyezhették el.* Az óvoda építéséhez az igazgatóság 300 ezer forint segítséget ajánlott fel.

Kölcsönös segítség

A munkaversenyben különösen jó eredményeket ért el a „C" túr húsz tagú *„Bebrits Lajos"* szocialista brigád. A forgalmi irodában *Orbán János* és *Laczi István* forgalmi szolgálattevőkkel róluk beszélgettünk. Orbán János, aki egyben a brigád vezetője is, a következőket mondotta:

— Nálunk nincs éles elhatárolás az egyes munkakörök között. *Akinek van egy kis szabad ideje, az segít a másiknak.* Előfordult már, hogy kereskedelmi dolgozó segített a rádiós kocsifelírásnál. Az állomás tisztaságára is ügyelünk.

— *Jó példa az együttműködésre az is* — folytatja Laczi István —, *hogy a tolatásvezető az egyes oldalon figyeli a belépő vonatokat, s ha a végéről kocsit kell kisorozni, rögtön intézkedik.*

Kelebia állomás vasutasainak eddigi eredményei nagymértékben hozzájárulnak majd az éves feladatok sikeres teljesítéséhez és növelik a tranzitforgalom zavartalanságát.

Gellért József

Termelési tanácskozás Lökösházán

Október végéig 3470 irányvonatot képeztek

A *Curtici* román—magyar közös határállomás dolgozói október 31-én termelési tanácskoztak tartottak. Értékelték a határállomás háromnegyedévi eredményeit, majd az állomás vezetői beszámoltak a résztvevőknek arról is, hogy az áruforgalmi korlátozások és a villamosítással járó rendszeres vágányzárak ellenére az év tíz hónapjában *több mint 473 ezer kocsi forgalmát bonyolították le.* Ez a mennyiség a múlt év hasonló időszakához képest 10 300 kocsival volt több.

Kedvezően alakult a visszautasított idegen kocsik tartózkodási ideje is. *Az elmúlt év 23 órájával szemben ez jelenleg 18 órára csökkent.* Október 31-ig 3470 irányvonatot képeztek, amelyek átlagos terhelése elérte az 1428 tonnát. A jövőben növelni kell a vonatforgalmi tervezés és a tehervonatok menetrendszerű közlekedése érdekében tett intézkedések hatékonyságát, hogy az öt, illetve tizenhárom százalékos lemaradás pótolható legyen.

Jó eredmények születtek az anyagtakarékosságban is. *Eddig 1020 faéket (értéke 21 420 forint) és 34 rúdfát (értéke 2890 forint) gyűjtöttek össze a hazatérő üres kocsikból.* Ezen kívül tizenegy mázsa ócskavasat is értékesítettek. Aktív volt a társadalmi munkában való részvétel is.

Pacz József

AKTUÁLIS PORTRÉ

Vasutas és politikai munkás

Utólag, még néhány hét múltán is megmosolyogja megilletődöttségét. Amikor arról értesült. hogy fél esztendővel nyugdíjba vonulása után *Munka Érdemrenddel* tüntetik ki, bronz fokozatra vagy esetleg az ezüstre számított. Nevét az MSZMP IX. kerületi Bizottságának kis tanácstermében az elsők között említették. Az érdemrend arany fokozatát kapta. Alig akart hinni a fülének.

— *Ha nem ülök, leülök, de mert ültem, nem tudtam felállni. Kétszer is szólítottak, majd megkérdezték: mi az, nem akarom átvenni a kitüntetést?*

Vasutas és politikai munkás. É kettőt nem tudja elválasztani egymástól. A kitüntetés is sok évtizedes szakmai és politikai munkáját méltányolja. S ha ezt az érdemrendet a munkáról nevezték el, *Darabos Istvánt* valóban a legmagasabb fokozat illeti meg: *munkából, amióta az eszét tudja, kijutott neki.*

Tizenegy évesen községi kisbíró

A Zempléni-hegység lábánál kezdődött, e festői vidéken, ahol a gyerekember egészségesen és boldogan élhet — ha van miből. A Darabos családban a kereken egy tucat gyereknek nemigen volt miből, a 12 éhes száj etetése meghaladta a családfő erejét. István még be se fejezte az iskolát, amikor munkába állt. *Tizenegy évesen szülőfalujának, Vámosújfalunak kisbírója, egyszersmind postása lett.* Mindezért havonta egy mázsa búzával fizették meg, amiért pedig a jegyző állatait gondozta, kosztot kapott. Később dolgozott a környező szőlészetekben, mezőgazdasági napszámosként, pincemunkásként...

Vámosújfalu vasútállomása: *Olaszliszka-Tolcsva.* Ott váltott Budapest felé vonatjegyet a III. osztályra 1931-ben a 17 éves Darabos fiú, hogy a fővárosban próbálja ki: önerejéből mire viheti. Nem volt sok, amit elért: *kordékocsis lett heti hat pengőért.* Mire telt? Fekete hunkára, rozskenyérre, istállólakásra... a spórolt pénzből pedig mozira. Egyik-másik filmet háromszor is megnézett Pestszenterzsébet legolcsóbb mozijában, a Dessewffy utcai *Erzsébetben* (ma korszerű otthonok állnak ott: az ifjúsági lakótelep házai).

Kilenc hónap múltán az ugyancsak Budapesten dolgozó söröskocsis bátyja elővette:

— *Nem megy ez így, öcskös, egészségileg teljesen tönkremégy...*

Kapott egy öltözet ruhát, és vonatra szállt. Hazatért, hogy ismét a szülői házhoz közel vállaljon munkát. Dolgozott fűrésztelepen, részt vett betonút-építkezésen... ám pénztárcáját ekkor sem feszítette szét a rengeteg bankó. Néhány év múlva — némi tapasztalat birtokában — újra a fővárosba utazott. Előbb egy terménykereskedőnél, majd egy fűszeresnél alkalmazták kocsisnak.

Másodszorra sikerül

Munka és munka. az egyik ilyen, a másik olyan, de nem sokban különböztek egymástól. Nem volt könnyebb a darálómalomban és abban a boltban sem, ahol mindenesként foglalkoztatták...

Új fejezet: 1940-ben megnősül. Nem sokkal ezután a vasútnál próbál szerencsét. Amikor először jelentkezett felvételre a ferencvárosi pályafenntartásnál, szívgyengeségre hivatkozva elutasították. A szívének akkor se volt, azóta sincs semmi baja! A második nekifutásra Soroksárott veszik fel a pályafenntartáshoz, s munkaidő után módja van, hogy a toronyban a váltókezelői munkával ismerkedjék. 1941-et mutat ekkor a naptár: azóta, 34 éve vasutas.

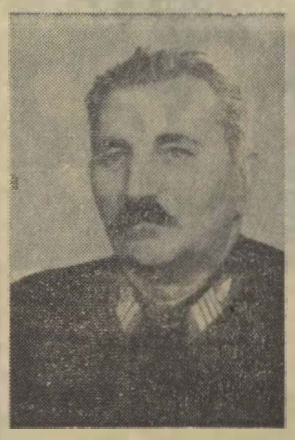
— *Legjobban, ki tudja, miért. a kocsirendezést szerettem.* Talán mert állandóan mozogni lehetett, s fiatal emberként még a veszély is vonzó volt? Voltam váltóőr is, de az nem ugyanaz...

Kettőzött akarással

Akikortájt nem adtak azonnal egyenruhát. Keresetéből elsőnek a sapkát vásárolta meg, aztán a zubbonyt és csak harmadszorra a csizmát. hogy ne kelljen egész nap félcipőben toporognia a hóban-sárban. *1943-ban nevezték ki kocsirendezőnek — 102 pengőt keresett akkor.* Az ostrom a Soroksári úti állomáson éri:

— 1945-ben újév napján állított be hozzánk egy német robbantószakasz. Mindent szétvertek, még a romos kocsikat is. Az összes váltót felrobbantották!

Új világ, sok munka, kettőzött akarással. 1945: *belép a*



Magyar Kommunista Pártba, 1946-tól pártbizalmi. Ugyancsak 1945-ben a szakszervezetnek is tagja lesz... Peregnek a naptárlapok. 1947: a pártvezetőség tagja, gazdasági felelős. 1950: az szb kultúrfelelőse, 1951: az önkéntes véradómozgalmat szervezi (máig ötvenhatszoros véradó).

1951-ben légótörzsparancsnokká nevezik ki.

— Már a kinevezés másnapján elsősegélynyújtó tanfolyamot kellett vezetnem. De hogyan? Előképzettség híján hajnalig búvtam a tankönyvet... a hallgatók észre sem vették, hogy az előadó alig tud többet, mint ők.

Kelenföldi pályaudvar. A Soroksári útról helyezik oda 1953-ban, beosztása légó-, későbbi nevén: polgári védelmi) törzsparancsnok. Közvetlenül az ellenforradalom kirobbanása előtt a pártiskolán levő párttitkár helyébe lép.

— *Mi volt a nehezebb? A pályaudvaron rekedt élő állatokat gondozni, éjjel Ferencz Ferivel, Ferencz Sanyival meg a többiekkel őrséget állni, hogy elejét vegyük a fosztogatásnak, vagy az október 30-án megalakult forradalmi bizottmánnyal farkasszemet nézni? Ki tudja?...*

November 6-án már ismét a munkahelyén volt, november 30-án pedig a nem sokkal később a karhatalomhoz átment *Török Józseffel* életre hívták az MSZMP alapszervezetét. Februárban *Tóth Tibor, Tóth János* és *Eged István* is a pártszervezés élére áll; április végére már harmincketten vannak!

Munka és munka

Csaknem két évtized telt el azóta, lehetséges-e a történteket néhány mondatba sűríteni? Mi volt 1956 és 1974 között Darabos István legfontosabb feladata? *Munka és munka, konszolidált körülmények közepette.* 1959-ig a pártszervezet intéző bizottságának elnöke, majd a csúcsvezetőség szervező titkára, 1967 óta — még ma, nyugdíjasan is! — az állomás alapszervezetének titkára.

Hajnalban kel ma is, mint eddig, gondozza a maga-építette pesterzsébeti ház kertjét; nyáron fiatalemberként éjszakáról éjszakára az akácfa alatt aludt (csak esőben húzódott a tornácra).

Két gyermeke van, vasutasok ők is. Lánya a Távközlő Építési Főnökség személyzeti vezetője, tiszti tanfolyamra készülő fia pedig a Vasúti Főosztály villanyszerelője. S az „öreg" vasutas valóban nyugdíjas lesz? Aligha. Kelenföldre, miként ma, az új vezetőség megválasztása után is vissza-visszajár majd. Pesterzsébeten, az ottani pártkörzetben pedig várják már, hogy nyugdíjasként segítse az otthona közelében lakó idős pártagok munkáját.

Nyugdíjasként — de korántsem nyugdíjas módra.

Földes Tamás

Fordítsunk nagyobb gondot a szakmunkástanulók üdültetésére

Szakszervezetünk VIII. kongresszusának határozata kimondta, hogy emelni kell az üdülésben részt vevő szakmunkástanulók számát. Mi történt a határozat megjelenése óta eltelt három év alatt? Erre kapott választ az elnökség november 14-i ülésén a *szociálpolitikai és munkavédelmi osztály* jelentése alapján.

Fizikai és szellemi harmónia

A jelentés, utalva az *MSZMP Központi Bizottságának* ez év márciusában a munkásosztály helyzetére vonatkozó határozatára, rámutatott: társadalmunk és ezen belül a vasút érdeke és célja a szakmunkástanulókkal való foglalkozás során nem egyszerűen csak szakmai tudásuk, általános műveltségük biztosítása, politikai nézetük és munkaerkölcsöntudatuk megalapozása. Ennél több: *egészségügyi kérdés is.*

Ha társadalmunknak fizikailag és szellemileg harmonikus egyéniségű szakmunkásokat akarunk nevelni, akkor a fiatalok munkássá válásának folyamatában szakszervezeti szerveinknek — a társadalmi, politikai és gazdasági szervekkel együtt — politikai nevelésük mellett fizikai regenerálódásukról, kulturált pihenésükről is gondoskodnunk kell.

A jelentés elemezte a szakmunkástanulók üdültetésének helyzetét, és megállapította, hogy a szolgálati helyek szakszervezeti szerveinek ezzel kapcsolatos munkája meglehetősen eltérő képet mutatott. Az eltérés okai: *a szakmunkásképzéssel foglalkozó szolgálati helyek egymástól különböző adottságai, a tanulók szakszervezeti hovatartozásának tisztázatlansága és nem is mértékben egyes szolgálati helyeken fellelhető szemléletbeli problémák.* Például a tanulók nem igénylik a szakszervezet ez irányú támogatását, vagy az iskolán belül kell megoldani az üdültetést a jövőben is stb.

Ezt támasztják alá az elmúlt üdültetési évad számadatai is: *a járműjavító üzemek tanulóik 24,2, a vontatási főnökségek 8,1, egyéb szolgálati helyek 7,7 százalékát üdültették.* 1974-ben a tanulók 17,2 százaléka üdült.

Nem lehetünk elégedettek

Az itt közölt néhány számadat azt bizonyítja, hogy a MÁV-nál tanuló fiatal szakmunkásjelöltek üdültetésének aránya az országos 9 százalékkal összehasonlítva nem mondható rossznak. Elégedettek mégsem lehetünk, mert az idézett szolgálati ágak között is nagy a differenciálódás, sőt a szakágazatokon belül is nagy a szóródás. Például a járműjavító üzemek közül *a szolnoki járműjavító 61 százalékával szemben a szombathelyi járműjavító csupán 8,2 százalékát üdültette a szakmunkástanulóknak.*

A szakmunkástanulók üdültetésének négy formája alakult ki az elmúlt években:

— a SZOT (korábban a MüM) által szervezett üdültetés a szakmunkásképző intézetek keretei között,

— a Vasutasok Szakszervezete által biztosított üdültetés a verőcei ifjúsági táborban,

— a vállalati (üzemi) üdültetés és végül

— a családi beutalóval történő üdültetés.

Újabban kialakulóban van a szakmunkástanulók külföldi csereüdültetése, amelyre már találtunk jó példákat az Északi Járműjavítónál.

MÁV Ifjúmunkás Üdülő

Az előzőekben már utaltunk arra, hogy a szakmunkástanuló fiatalok szervezett üdültetésével való foglalkozás szakszervezeti alapszerveink részéről nem volt egységes, mert években keresztül tisztázatlan volt a tanulók hovatartozása a szakszervezeti tagsági illetően.

A SZOT június 30-i határozatában egyértelműen rendezte ezt a kérdést. A határozat kimondta, hogy a szakmunkástanulók azoknál a vállalatoknál, üzemeknél legyenek szakszervezeti tagok és azokhoz a szakszervezeti üzemi szervekhez tartozzanak, ahol gyakorlati képzésük folyik. *Ennek értelmében szakmunkástanulóinkról — üdültetés tekintetében is — mint saját, teljes jogú szervezett dolgozóinkról kell gondoskodnunk.*

Szakszervezeti bizottságaink jelzései alapján a tanulók üdültetési igénye az elkövetkező években várhatóan növekedni fog. A növekvő igények, valamint a SZOT előzőekben idézett határozata új helyzet elé állítja a szakszervezeti szerveket.

A szakmunkástanulók üdültetésének fejlesztése érdekében *a szakszervezeti bizottságoknak a jövő évi üdültetési tervükben már figyelembe kell venni az ifjúságnak ezt a rétegét is.* Gondosan mérlegelniük kell a saját üdültetési lehetőségeik bővítését. Elsősorban azok a szogálati helyek, amelyek saját üdülővel nem rendelkeznek, *a jövő évtől folyamatosan épülő kenesei MÁV ifjúmunkás-üdülőbe utalhatják be tanulóikat.*

Fontos politikai feladat

Az elnökség végezetül megállapította, hogy a szakmunkástanulók üdültetése a fejlődés ellenére sem kielégítő, sokkal nagyobb felelősséggel és *megkülönböztetett gonddal kell velük foglalkozni,* majd a további tennivalókról szólva, a következő alapelveket szögezte le:

— a szakmunkástanulókkal — mint az ifjúság egyik sajátos rétegével, a munkásosztály utánpótlásával — való foglalkozás szakszervezeti szerveinknek fontos politikai feladata;

— a szakmunkástanulók üdültetését valamennyi szakszervezeti szerv tekintse a kedvezményes szakszervezeti üdültetés szerves részének, és kiemelt feladatként kezelje;

— el kell érni, hogy mindazok a szakmunkástanulók, akik tanulásuk és magatartásuk alapján arra érdemesek, *háromévi tanulmányi idejük alatt legalább egy alkalommal kedvezményes szakszervezeti üdültetésben részesüljenek;*

— a szakmunkástanulók üdültetésének jelenlegi szervezeti keretein belül fokozottan bővíteni kell a vállalati üdültetést;

— az 1974. évi szakmunkástanuló-üdültetés arányainak fenntartása mellett az elkövetkezendő években *legalább 13—15 százalékkal kell emelni a tanulók arányát;*

— a kedvezményes szakszervezeti és vállalati üdülés jutalomjellege a szakmunkástanulók üdültetésénél is alapelv.

A szakmunkástanulók képzésével foglalkozó minden szolgálati hely szakszervezeti és gazdasági vezetésének erkölcsi kötelessége, hogy kellő felelősséggel lásson hozzá az alapelvekben foglaltak megvalósításához, és ezen keresztül járuljon hozzá a jövő munkásnemzedékének egészséges fejlődéséhez.

Baranyai Zoltán

Napirenden a munkafegyelem és a társadalmi tulajdon védelme



A tanácskozás részvevőinek egy csoportja a debreceni igazgatóságon.

A debreceni igazgatóságon október 24-én *munkafegyelmi és társadalmi tulajdonvédelmi értekezletet tartottak.* Ennek aktualitását növelte az őszi csúcsforgalom, ami egyre nagyobb feladatokat ró a vasutasokra. A fegyelem megszilárdítása és a társadalmi tulajdon megóvása ezért különösen fontos.

A tanácskozáson részt vettek a szolgálati főnökök, valamint a munkafegyelmi, kártérítési és a társadalmi tulajdon védelmével foglalkozó ügyintézők. Ott voltak az értekezleten a *Hajdú-Bihar* és a *Szabolcs-Szatmár* megyei rendőrfőkapitányságok képviselői is.

A vitaindító előadást *dr. Hercegh Pál,* az igazgatóság igazgatási és jogi osztályának csoportvezetője tartotta. Felszólalt a tanácskozáson *Matolcsai István* rendőr alezredes, a Hajdú-Bihar megyei rendőrfőkapitányság társadalmi tulajdonvédelmi osztályának a vezetője is. Pozitívan értékelte az igazgatóság és a hatósági szervek kapcsolatát és felhívta a figyelmet az alkoholizmus elleni küzdelemre, valamint az eddiginél hatékonyabb ellenőrzésre.

Köszönet az önzetlen és gyors segítségért

Mint arról lapunk november 16-i számában beszámoltunk olvasóinknak, a miskolci járműjavító üzem dolgozói az őszi árvíz idején önzetlenül siettek a veszélyeztetett Pamutfonóipari Vállalat Miskolci Gyárának segítségére. A napokban a gyár igazgatója és a társadalmi szervek vezetői az alábbi köszönő levelet küldték a járműjavító üzem igazgatójának:

„Köszönetet mondunk a járműjavító üzem párt-, szakszervezeti és KISZ-bizottságának, valamint Önnek, azért a felmérhetetlen segítségért, amit árvízsújtotta gyárunknak nyújtottak. A legsürgősebb feladat a pamut-alapanyag elszállítása volt. Az Önöktől kapott targoncák segítségével sikerült az alapanyagot megmenteni, és az árvíz után a termelés megindulhatott. Önzetlen és gyors segítségükkel az értékes alapanyag biztonságba került, és a gyárat ezzel nagy veszteségtől óvták meg. Külön is köszönjük, hogy a víztelenítéshez szivattyúkat is kölcsönadtak."

Aranykoszorú diplomával

A *miskolci járműjavító férfikórusa* november 9-én, Szolnokon, a város felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére rendezett országos minősítő kórushangversenyen a zsűritől aranykoszorús diplomát kapott. *Komoródy Péterné Engi Zsuzsa* vezényletével nagy sikerrel szerepeltek november 16-án is — a legjobb kórusok hangversenyén — a miskolci sportcsarnokban.

KOMMUNISTA VASÁRNAP CEGLÉDEN

Hétfőn reggel két munkásvonat tisztán indult Budapestre

A rönkök egymáshoz ütődve, tompa kongással estek a rakodótérre, amikor a daru acélkötelének szorításából kiszabadultak.

— *Kötözd a következőt! Így nem érünk délre se Abonyba!* — kiáltott fel a vagon tetején álló sisapkásnak.

A másik vágányra kiállított szerelvény utolsó kocsiját is ürítik, reggel hétkor érkezett a lengyel hadliszt a ceglédi tangazdaságnak, s máris viszik.

Vasárnap van, délelőtt 10 óra.

A ceglédi állomáson munkaszüneti napon is dolgozik a Volán, a helyi vállalatok közül legtöbb már kiralkta a teg-nap reggel óta folyamatosan érkező árut. *54 kocsiból 22-t ürített a Volán, de a MONNINPEX is rákapcsolt.* A Ceglédi Építőipari Vállalatnak nyolc, az ÁFÉSZ-nak bútorral rakott kettő, míg a Húsipari Vállalatnak egy „sós" vagonja jött. November 23-tól vasárnap délig mindössze nyolc kocsi maradt kirakatlan.

A pályaudvar köd ülte csendjébe jókedvű, nótázó hangok vegyülnek. *A kitérőbe állított két személyvonatot takarítják, mossák az állomás KISZ-fiataljai és szocialista brigádjai. Ők kommunista vasárnapot tartanak.* Reggel héttől délután kettőig 22 kocsit tisztítottak meg kívül-belül. A Budapest és Cegléd között járó munkásszerelvény holnap reggel fényesre mosottan várja az ingázókat.

— *Micsinai Katalin, keressenek, melyikben vagy?* — szalad végig szolgálatkészen a vonat mellett egy fiatalember, akit megkértünk, hogy kerítse elő az állomás KISZ-titkárát.

Csinos barna lány ugrik le az egyik kocsi lépcsőjéről, lehúzza kezéről a gumikesztyűt, hidegek, átfagytak az ujjai, ahogy kezet fogunk.

— *Vegyszeres hideg vízzel mossuk a kocsikat* — mondja. — *Sok időbe telne a melegítés, na meg nem is győznénk. Egy kisbalatonnyi vizet ráöntözünk, mire megtisztul a szerelvény minden sarka.*

Húsz fiatal serénykedik az egyik kocsisoron. Mackósan felöltözött lányok, a fiúk kezében is vizes rongy, törlik, dörzsölik a falakat, az üléseket. Élénk, téglapiros színű a pvc-padló, friss zöld a műbőrhuzat, kifehéredett a mennyezet is.

— Mit vesznek a tisztításért kapott keresetükből?

— Lesz vagy öt-hatezer forint, mert a velünk dolgozó három szocialista brigád — a Béke, a Dózsa és a Tömörkény — is nekünk adja a bérét. *Szeretnénk a bejáró fiatalok klubját berendezni.*

— Merre vannak a brigádok?

— *A Tömörkényi éppen itt lesz mellettünk. Hahó! Gönczöl elvtárs!* — kiált a kocsi belsejébe. Bentről élénk beszélgetés, vödörcsörömpölés szűrődik ki, de nem akarnak észrevenni bennünket, vagy nem hallják.

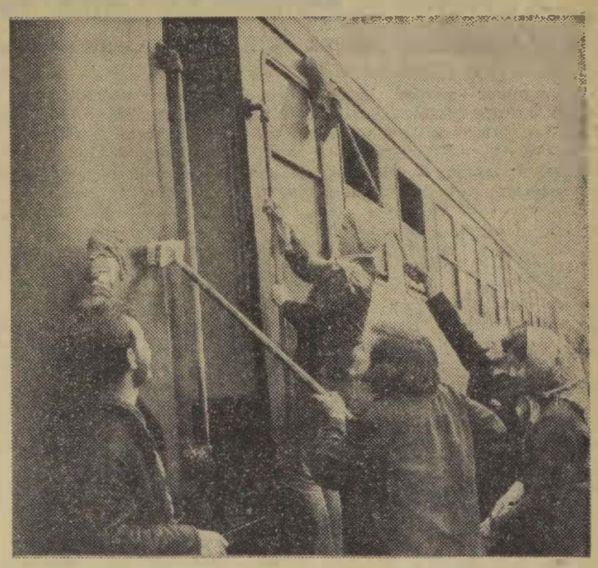
Kati cselhez folyamodik.

— *Hé, mindenki jöjjön ki egy kupica pálinkára!* — Erre tolongva megjelennek az ajtóban.

— *No, megállj, te lány, ezt még visszakapod!* — fenyegetik a beugratott férfiak, s ő nevetve gyorsan otthagy minket.

Gönczöl Pál forgalmi szolgálattevő, *Szilágyi István* kocsirendező, *Kovács Sándor* kocsimester... sorban bemutatkoznak. Csak szemükön látszik a fáradtság, az éjszaka szolgálatban voltak, s haza sem mentek, egyszerre idejöttek, hogy csatlakozzanak a fiatalokhoz. A három brigáddal ötvenre nőtt a vasárnapi takarítók száma.

— *Otthon nem veszek a kezembe felmosórongyot, aszszonymunka, azért nem esik le a gyűrű az ujjamról, ha ezt is megpróbálom* — mondja Szilágyi István.



A KISZ-fiatalok munkája nyomán „megtisztulnak" a vonatok. (Koppány György felvételei)

— Mert nincs is rajta — évődnek vele a többiek.

Aztán fel kell másznunk a kocsijukba, de csak az ajtóból engednek benézni az utastérbe, nehogy összejárjuk a frissen mosott padlót.

— Ez igen, akár újkorában!

— *Na, fiúk, kétszeres a díjcséret, ha nő mondja!*

— Kár, hogy a végére jött, szükségünk lett volna egy vízhordóra.

Elváltunk tőlük, sokáig azon töprengtem, mikor éreztem ezt a lelkes hangulatot. Talán a *„fényes szelek"* idején, amikor parkot építettünk egy lebombázott saroképület helyén, s még szünületkor sem akartuk abbahagyni a munkát.

Horváth Anita

JÓZSEFVÁROSBAN

javult az egészségügyi ellátás

Józsefvárosban — a néhány éve korszerűsített orvosi rendelő segítségével — sokat javult az egészségügyi ellátás. Nagy gondot fordítanak a betegségek megelőzésére is. *Dr. Shorle Dániel* fogorvos például — a fogászati hónap keretében — előadást tartott a vasutas dolgozóknak a fogszuvasodás megelőzéséről és annak veszélyeiről. A felvilágosító munkába a Vöröskereszt-szervezet is bekapcsolódott. Ellenőrzik a szolgálati helyek tisztaságát és részt vesznek a *„Szép, virágos Budapestért"* mozgalomban.

Szeged állomáson

Megélénkült az újítási kedv

Pár évvel ezelőtt hiába érdeklődtünk volna *Szegeden* az újítók tevékenységéről. Legfeljebb azt fogalmazta volna kerek mondatokba az újítási felelős, hogy elment a dolgozók kedve, hosszú az idő az újítás benyújtásától az elfogadásig, nem érdemes manapság újítani. *Az elmúlt évtől viszont gyökeresen megváltozott a helyzet. Ismét élénkült az újítási kedv!* Hogy miért? Erre a kérdésre az szb újítási felelőse és az újítási előadó ma már pontos választ tud adni.

Mindkettőjüket — ilyen a véletlen — *Tóth Lajosnak* hívják. Közülük a 37 éves újítási felelős az idősebb; őt *Tóth Lajos I-nek,* az újítási előadót pedig *Tóth Lajos II-nek* nevezik.

A két Tóth elhatározta, hogy ismét kedvet csinál az újításokhoz. Felkeresték a műhelybizottságokat, előadásokat tartottak, újítási kiállítást rendeztek és biztatták a dolgozókat, hogy érdemes újítani. Úgybuzgalmuknak meglett az eredménye: *az elmúlt évben a benyújtott újítások közül 78-at elfogadtak és 68-at bevezettek.*

Ebben az esztendőben az újítási bizottság megszervezte és megrendezte az állandó újítási kiállítást az állomás kultúrvárótermében, szeptemberben pedig *újítási hónapot tartottak.* Megszervezték az újítási tanácsadást és a legeredményesebb újítóknak célprémiumot is kilátásba helyeztek.

A benyújtott újítási javaslatok — a bevezetés után biztonságosabbá teszik a munkagépeket, könnyítik a munkát.

K. L.

Lakásból orvosi rendelő

Elkészült a szobi vasutasok új orvosi rendelője. November 18-án *Balassa István,* a budapesti igazgatóság helyettes vezetője adta át az újjáépített szociális létesítményt a nagyközség vasutasainak. Ezzel régi vágya teljesült *Szob* állomás dolgozóinak. Korábban ugyanis egyetlen helyiségből állt az orvosi rendelő. A most átadott, *mintegy 150 ezer forintos költséggel átépített egészségügyi létesítmény céljára „az állomásfőnöki lakást alakították át.* Így lehetőség nyílt arra, hogy üzem- és fogorvosi rendelő is helyet kapjon, amely munkanapokon áll a betegek rendelkezésére.

Az orvosi rendelő helyiségeinek átalakítási, tatarozási munkálatait a váci pft. dolgozói végzeték el határidő előtt.

DECEMBER 7.

A magyar sajtó napja

A Vörös Újság 56. születése napján, a magyar sajtó napja alkalmából a múltra emlékezünk. Arra az újságra, amely történelmet csinált.

Ötvenhat évvel ezelőtt, 1918. december 1-én vasárnap délelőtt tartotta első nyilvános gyülését a Kommunisták Magyarországi Pártja. Ezen Kun Béla felolvasta a párt programját, majd elmondta miért van szükség egy új típusú, forradalmi pártra. Megemlítette az Oroszországban végbement bolsevik forradalmat, amelyben sok magyar internacionalista példamutatóan vett részt.

Kun Béla végül bejelentette, hogy pár napon belül megjelenik a párt meg nem alkuvó, forradalmi sajtóorgánuma, a Vörös Újság. Ezután ismertette a lap munkatársainak és a kiadóhivatal vezetőjének nevét.

A Vörös Újság első száma 1918. december 7-én jelent meg ötezer példányban. Fél óra leforgása alatt kellett széthordani a példányokat, mert a rendőrségi elkobzás veszélye fenyegetett. Az őszirózsás forradalom ugyan kikiáltotta a sajtószabadságot, ez azonban csak formálisan létezett.

Mi tette vonzóvá a Vörös Újságot a párt és a dolgozó tömegek szemében? Mindenekelőtt az, hogy ez a lap volt az első Magyarországon, amely teljesen megszabadult a tőke befolyásától és a cenzúrától. Hangja megegyezett a forradalom továbbfejlesztését követelő tömegek véleményével. A lap büszkén hirdette kommunista mivoltát, kézről kézre járt. Kollektív szervezőként toborzott sok tagot és új híveket a párt részére.

A párt növekedésével gyarapodott az újság olvasótábora. Februárra már 40 ezerre emelkedett a példányszám, végül pedig 350 ezer példányban jelent meg.

★

A magyar sajtó napja alkalmából köszöntjük levelezőinket, tudósítóinkat, lapunk külső munkatársait, akik szolgálati elfoglaltságuk mellett is rendszeresen szakítanak időt arra, hogy írásaikkal segítsék a Magyar Vasutas szerkesztőségének munkáját. Köszöntjük lapterjesztőinket is, akik a szolgálati helyeken azon fáradoznak, hogy lapunk mielőbb eljusson az olvasókhoz.

Szerkesztőségünk nagyra értékeli a társadalmi aktivisták munkáját, s továbbra is számít segítségükre.

Rákosrendező állomáson

Takarítási akció társadalmi munkában

Rákosrendező állomás szocialista brigádjai augusztusban és októberben összesen hat napig, *társadalmi munkában, nagytakarítást végeztek a vágányok között és a tolatási útvonalakon.* Augusztusban 72 dolgozó 288 órás társadalmi munkával öt nyitott kocsit rakott meg hulladékkal. Az októberben szervezett takarítási akcióban pedig tizennégy brigád 91 tagja vett részt és összesen 318 órát dolgoztak.

A takarításban élen járt a *Lévai Imre* vezette háttagú ifjúsági brigád. Az irányvágányok közül húsz mázsa szemet gyűjtöttek össze, amit vagonba rakva az egyik angyalföldi elágazás őrhelyére szállítottak. *Ez a szénmennyiség az őrhely háromhónapi tüzelőszükségletét elégíti ki.* A brigádok még újabb háromnapos nagytakarítási akciót terveznek, mert eddig nem sikerült minden irányvágányt megtisztítani.

A nagyarányú létszámhiány ellenére, szeptemberben eredményes volt az állomás forgalmi teljesítménye is. *A vonatok terhelési határának kihasználását 108,55, a kocsikifutást 110,65, a kocsitartózkodást pedig 93 százalékra teljesítették.* A turok munkaversenyében a II-es tur áll az első helyen. Kedvezően alakult a személyi és a tárgyi baleseti statisztika is. A megelőzésben fontos feladatot vállalt *Sutyor László* munkavédelmi ügyintéző és az állomás 43 önkéntes munkavédelmi őre.

Végh Gyula

Népgazdasági érdek is

Balesetmegelőzési ankét a debreceni csomóponton

Debrecenben, a vasúti csomóponthoz tartozó szolgálati helyek több mint nyolcvan vezetője részvételével a közelmúltban balesetmegelőzési ankétot rendeztek. Értékelték többek között a debreceni igazgatóság baleseti helyzetét és meghatározták a legfontosabb feladatokat is.

A tanácskozás előadója *Megyeri István*, az igazgatóság vasútüzem-biztonsági osztályának vezetője megnyitójában elmondotta, hogy a megnövekedett szállítási feladatok nagy erőpróbát jelentenek az igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek valamennyi dolgozója számára. Nehezíti a munkát a létszámhiány is. A gondok ellenére azonban a szállítási eredmények elismerésre méltóak. A dolgozók többsége a szolgálati kötelességét is meghaladó áldozatvállalással segíti a tervek teljesítését. Ezzel párhuzamosan sajnos növekedett a balesetek száma.

Ebben az évben 1973 azonos időszakához viszonyítva *3,1 százalékkal emelkedett az üzemi balesetek, 4,7 százalékkal pedig a kiesett munkanapok száma. Megnövekedtek a tárgyi balesetek is. Az ebből származó kár 3,3 millió forinttal több, mint 1973-ban.* Ezek a számok arra figyelmeztetnek, hogy a jövőben a munka során szigorúbban kell ellenőrizni az utasításban előírtak végrehajtását, különösen a tolató, a váltókezelő és a váltóőri munkakörökben. Nagyobb gondot kell fordítani a műszaki hibák kijavítására. Az előadó szólt azokról a szolgálati helyekről is, ahol az elmúlt időszakban elhanyagolták a balesetmegelőzési munkát, és ennek súlyos következményei lettek.

Az ankéton részt vett csomóponti párt. szakszervezet és KISZ-szervezet képviselői beszámoltak arról, hogy a jövőben a balesetek megelőzéséhez hogyan tudnak hozzájárulni és milyen segítséget adnak a munkavédelmi őrök munkájához. A balesetek számának csökkentése csak közös együttműködéssel lehet eredményes. Ez pedig év vége előtt, az őszi csúcsforgalomban nemcsak vasúti, hanem népgazdasági érdek is.

Czeglédi Sándor

Tejbár a debreceni pályaudvaron



Az Utasellátó Vállalat debreceni igazgatósága a pályaudvar belső terében tejbárt nyitott. A bárszékek és az asztalok mellett fogyasztható tejtermékek, italok, ételek, már az első napokban nagy sikert arattak. Nemcsak a gyermekek, de a felnőttek is szívesen fogyasztják az egészséges és tápláló tejes ételeket és italokat.

Gasztronómiai verseny Lipcsében

Az Utasellátó nyerte a csapatverseny második díját

Az európai szocialista országok háló- és étkezőkocsitársaságainak *II. Nemzetközi Gasztronómiai Vetélkedőjét* a MITROPA, az Utasellátó társvállalata *Lipcsében* rendezte meg. A vetélkedő színhelye a lipcsei főpályaudvar éttermi kombinátja volt. A versenyen a házigazdákon kívül részt vettek az Utasellátó, a csehszlovák, a lengyel és a szovjet társvállalatok csapatai is.

Szakácsok, cukrászok és felszolgálók vetélkedtek egymással a kupákért és a kategóriadíjakért. A zsüri elnöki tisztét *Ernst Faseth*, az Osztrák Szakácsszövetség elnöke látta el. *Venesz József*, a Magyar Szakács és Cukrász Szövetség elnöke a cukrászok zsürielnöke volt.

Az Utasellátó versenyzői kitűnően szerepeltek. Elnyerték a csapatverseny II. díját, egy értékes kupát, melyet *Mészáros József* csapatkapitány vett át a díjkiosztó gálaesten. Ezenkívül *Matyó Istvánné* és *Kaltenecker József* szakácsok három I. díjat, *Hoffmann Lajosné* cukrász egy I. és két II. díjat *ifj. Gyuricza László* és *Szabó Miklós* felszolgálók egy II. díjat nyertek. Az értékes díjakat a MITROPA vezérigazgatója, *Alfred Krüger* adta át a versenyzőknek.

K. F.

MIT ÍRNAK RÓLUNK?

Fellendült az újítómozgalom • Somogyban szervezetten rakodnak • 30 év 30 óra • Kevesebben is többet

Délmagyarország

A vasutasok példaadó helytállásáról, a kongresszusi munkaversenyben elért eredményekről szólnak az alábbi írások, amelyeket a megyei újságok MÁV-ról készült híradásaiból válogattunk.

„A kongresszusi munkaverseny lendülete magával ragadta az újítókat is. A szegedi igazgatóság területén *az év első felében 382 újítási javaslatot nyújtottak be, 172-t már el is fogadtak, 103-at bevezettek és 25-öt kísérletre adtak át.* A vasutasok újítókedvben több mint négymillió forint megtakarítást jelentett az igazgatóságnak, kétszeresét a tavalyinak. A jelentős gazdasági értéknek megfelelően 160 ezer forintot fizettek ki újítási díjként.

Az újítók elismerésének számtalan más formáját is alkalmazzák. A kezdeményezések között élenjárók különböző kitüntetésekben részesültek: ketten érdemes vasutasok, egy újító kapott miniszteri, kettő pedig vezérigazgatói dicséretet, tizenhárman kiváló dolgozó címet érdemeltek ki javaslataikkal."

Somogyi Néplap

„Régi igazság, hogy a vagonok kiállítása, megfelelő kihasználása nem a MÁV belső ügye, mert több az egyszerű menetrendi vagy vezénylési problémánál. A megérkező áruszállítmányt a vállalatoknak azonnal és jól szervezetten kellene kirakni, hogy csökkenjen a kocsiforduló idő, vagyis a vagon minél hamarabb újra útra kelhessen. A megyében eddig is láttunk néhány jó példát. *Példamutatóan szervezik meg az áruk ki- és berakását a Gyékényesi Kavicsbánya Vállalatnál, mert folyamatosan — munkaszünetes napokon is — rakodnak. Jól szervezetten végzik a munkát a Nagyatádi Konzervgyárban, a Volán 13. sz. Vállalatának kaposvári és marcali rakodóhelyein is. Kiemelkedően szervezte meg a szállítást a Kaposvári Cukorgyár, mégpedig tizenöt állomáson. Hat óra alatt raknak meg egy irányvonatot."*

Petőfi Népe

A MÁV kecskeméti pályafenntartási főnökség dolgozói szabad szombaton kommunista műszakot szerveztek. *Mester János*, a pártalapszervezet titkára a következőket mondotta a megyei lap munkatársának: *„Dolgozóink elhatározták, hogy a 30 év 30 óra társadalmi munka keretében elvégzik egy 48 méter hosszú sínmező kialakítását* — mondta a párt titkár. — Reggel hét órakor kezdünk a munkához, s délután 4 óráig be kell fejeznünk, addig van ugyanis vágányzár. Itt van mindenki, aki ma szabad szombatos lenne, a műszakvezetőtől a gépírónőig, összesen ötvenketten. Nem kevesebb, mint 84 köbméter zúzott követ kell bedolgozni, s ugyanennyi salakot kell kiemelnünk.

Nem ez az első kommunista szombat a főnökségnél. A III-as számú pályamesteri szakasz *Komarov* szocialista brigádja a közelmúltban e pályaszakasz 36—37-es szelvényében hasonló munkát végzett, mintegy 60 ezer forint értékben."

Vas Népe

„A kongresszusi munkaversenyben a *celldömölki csomóponton* az állomás, s a vontatási főnökség brigádjai vállaltak többletmunkát.

Az árumozgatási tervet például az állomás dolgozói eddig már hatezer tonnával túlteljesítették. Pedig jóval kevesebben dolgoznak, mint ahány emberre szükségük lenne. Kiemelkedő munkát végzett *Varga József* állomásirányító szocialista brigádja. Jelentősen csökkentették a kocsiállásidőt, s 103 százalékra növelték a tehervagonok kihasználását.

A vontatási főnökség kocsijavító részlegének munkásai 84 ezer forint értékű többletmunkával enyhítettek a vagonhiányon. A mozdonyjavítóknak még arra is futotta erejükből, hogy besegítsenek a szombathelyiek munkájába."

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

EGY VASUTAS MEGJEGYZÉSE:

Nemcsak piszkosak, műszakilag is elhanyagoltak a vasúti kocsik

Nagyon meglepett a lap július 19-i számában megjelent *„Meddig kell még a piszkos vonatokon utazni"* című cikk. Azt hiszem, ez az a kérdés, amit a leggyakrabban tesznek fel minden vasutas dolgozónak, akár van hozzá közvetlen köze, akár nincs. *Sajnos, az utasoknak igazuk van.* Még akkor is, ha ennek sok esetben éppen ők az okozói. De ne felejtsük el, hogy szerencsére kevesebben vannak az okozók, mint a rendszeretők. Ezt tükrözi az is, hogy a cikk éppen a vasutas dolgozók lapjában jelent meg, ami azt mutatja, hogy *ismerjük a problémát és merünk róla nyíltan, bátran beszélni.*

A piszoknál azonban talán még megdöbbentőbb a kocsik műszaki állapota. Vonalainkon néha olyan expresszvonatok közlekednek, melyek nemcsak sebességükben nem képviselik ezt a színvonalat — ez lehet néha objektív ok is, például vágánycsere —, de műszaki színvonaluk is alatta marad az expresszvonat nívójának. Legutóbb például a *Budapest—Nyíregyháza* között közlekedő *Tokaj expresszen* utaztam, olyan kocsiban, amelynek egyik mosdójában nem volt víz — még az öblítéshez sem —, *a másik mosdóban pedig bokáig állt a víz*, mert a tartályból sűrűn csöpögött. Meg is jegyezte az egyik utas, hogy ez igazán első osztályú kocsi, mert nemcsak mosdó, de még zuhany is van benne.

Egy másik eset. A *Mecsek expressz* mosdójának lógó zárját javították meg úgy, hogy egy hosszú, rozsdás csavart tettek bele, amely az ajtó becsukásakor csúnyán elvágta az ujjamat. Lehet, hogy a javítást végző dolgozónak nem volt megfelelő csavarja, de attól félek, hogy lelkiismerete sem. A csavart ugyan ott, helyben megfordítottam, de úgy gondolom, nem ez a megoldás.

Nem az a célom, hogy újabb hibákat soroljak fel az ismertek mellé, hanem segíteni is szeretnék. Emlékszem, hogy a Déli-pályaudvar KISZ-szervezete egy karácsonyi csúcsforgalom előtt kocsitakarítást vállalt társadalmi munkában. *Magam ugyan már nem vagyok KISZ-korú, de szívesen vállalok évi 60 óra társadalmi munkát a lakásomhoz legközelebb eső Déli-pályaudvaron, a kocsik javításánál.* Ezt olyan időpontban, amikor a legnagyobb szükség van rá.

Kérem a szerkesztőséget, hogy amennyiben felajánlásomat helyesnek tartják, úgy a lapban szíveskedjenek ennek helyt adni, biztos vagyok benne, hogy rajtam kívül lesz még, aki hasonló munkára vállalkozik, a hozzá legközelebb eső pályaudvaron.

Rajz Andor,
mérnök tanácsos

HA ELJÖN AZ IDŐ,

lesz kinek átadni a „stafétabotot"

Hódmezővásárhelyen a *Népkert állomás* forgalmi irodájában dolgozik *Kispál Antal.* 1935-ben pályamunkásként került a MÁV-hoz, így már harminckilenc éve szolgál a vasútnál. A hosszú szolgálati időből is kitűnik, hogy már nem sok lehet hátra a tényleges vasutas életből.

— Február harmadikán teljesítek utoljára szolgálatot — mondja. *— Eljárt az idő, s ha most vissza kellene emlékeznem, magamról annyit mondhatok: a pártnak 1945 óta vagyok tagja, de már a háború előtt is részt vettem a kommunisták illegális mozgalmában. Ez a múlt erőt adott ahhoz, hogy tizenkilenc éven át, mint szakszervezeti bizalmi képviseljem a dolgozók érdekeit.* Az idén helyemet egy fiatalabb munkatársam veszi át. Ez egyébként törvényszerű, ha mi leköszönünk, ők tanuljanak bele mindabba, ami egy egész életre utat mutathat. Van a forgalmi irodán hét tanítványom, akik már beosztottként dolgoznak mellettem.

A telefon percenként berreg. A vonal tulsó végéről vonat érkezését jelentik. A tapasztalt forgalmista fürgén felpattan, kimegy és fogadja a szerelvényt, majd jelent a következő állomásnak.

— Ha eljön a nyugdíjazás ideje, otthon mivel foglalkozik?

— *A feleségemnek segítek, mert ő is sokat dolgozik a vajháti állami gazdaság kettes számú boltjában, mint üzletvezető.* Esténként a házi munka mellett a televízió, a könyv és az újságolvasás lesz majd a programunk. Nappal pedig bőven akad tennivaló a ház körül is. *Kopácson*, ahol lakunk, van egy kis „háztáji" kertünk. Valóságos kis paradicsomot varázsoltam a házunk köré. Harminchat gyümölcsfám terem és ennek a gyerekek örülnek a legjobban. Tulajdonképpen értük, s nekik csinálom. Két fiam és egy lányom van. Régen kiröpültek már a fészekből. Hogy nagypapa vagyok az természetes és higgye el büszkén mondom ki, *öt unokám teszi még boldogabbá hétköznapjaimat.*

Szente Erika

Az érmeket nem adják könnyen

A Törekvés Művelődési Központban tartja balettpróbáját a Regőczy—Sallay páros

Balettpróba a Törekvés Művelődési Központban. *Regőczy Krisztina* és *Sallay András* jégtáncosok ritmikus mozgása, precízen komponált gyakorlata lenyűgözi a látogatót. *Mammusitsné Pauks Márta* edző is feszülten figyel és néha instrukciót ad. Segít, magyaráz. A szünetben Regőczy Krisztinával beszélgetünk.

— A számos hazai és nemzetközi siker után legutóbb Londonban a dobogó második fokára állhattak. Milyen érzés volt?

— *Nagyon kellemes. De ezt a sikert is nehéz munka, gondos felkészülés előzte meg,* mert nem adják könnyen az érmeket. Naponta 5—6 órát gyakorolunk. Hetenként kétszer, éjszaka 10—12 óra között is dolgozunk.

— A fizikai erőnlétre, a jó kondícióra ebben a sportágban is szükség van...



Regőczy Krisztina és Sallay András

— *Igen. Londonban például a szállásunk 20 kilométerre volt a pályától. Ezt az utat rendszerint kerékpárral tettük meg.* A napi edzéshez ez is hozzá tartozott. A kötelező táncokat és a kür koreográfiáját csak sok-sok ismétléssel, állandó gyakorlással lehet hibátlanul kivitelezni. Ehhez pedig többek között jó kondícióra is szükség van. Ezért a napi programban sokszor szerepel a torna, a balett, az úszás és a futás is.

A beszélgetésre nincs több idő. Elbúcsúzom Regőczy Krisztinától. Partnerével ismét a színpad közepére megy. Folytatódik az edzés...

Balogh Lajos

Sportversenyek a kongresszus tiszteletére

A Keleti pályaudvar KISZ-szervezete a MHSZ-szel és a sportkörrel közösen elhatározta, hogy a XI. kongresszus tiszteletére *az év végén Hűvösvölgyben járóversenyt, az ifjúsági klubban pedig asztalitenisz-bajnokságot rendeznek.* A főnökségek közötti felszabadulási lövészversenyt 1975. márciusában tartják, amit áprilisban a szakszervezetek területi labdarúgódöntői és a vöröskői emléktúra követ majd. Májusban a gyömrői lövészklubbal rendeznek közös versenyt.

Sportvezetők kitüntetése

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 56. évfordulója alkalmából eddig végzett eredményes munkájukért számos sportvezető, köztük három vasutas dolgozó részesült kitüntetésben. A

MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG SPORTÉRDEMÉREM

arany fokozata kitüntetésben részesült: *Molnár István*, a Nyíregyházi. VSC atlétaszakosztályának edzője. A

MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG SPORTÉRDEMÉREM

ezüst fokozatát kapta: *Boldizsár Gyula*, a Békés megyei Labdarúgó Szövetség játékvezetői bizottságának főtitkára, lapunk tudósítója. A

MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG SPORTÉRDEMÉREM

bronz fokozata kitüntetésben részesült: *Juhász Dezső*, a BVSC sakkszakosztályának elnöke.

Tömegsportverseny 150 résztvevővel

A vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága november 7-e alkalmából három sportágban — *asztalitenisz, kispályás labdarúgás és teke* — rendezte meg idei utolsó versenyét. A tömegsportprogram keretében Szegeden lebonyolított versenyeken százötvenen vettek részt.

Eredmények: Asztalitenisz egyéniben: 1. *Kovács Sándor* (MÁV Igazgatóság), 2. *Radnai Ferenc* (Szeged—Rendező Osztószertár-főnökség), 3. *Tóth Dezső* (Pályafenntartási Főnökség), 4. *Jármai András* (Szeged—Rókusi Gépállomás). Kispályás labdarúgásban: 1. Szeged állomás 5 pont, 2. Vontatási Főnökség 4 pont, 3. Szeged—Tisza TBÉF 3 pont, 4. MÁV Igazgatóság 0 pont. Teke csapatban: 1. Szeged—Rókusi Gépállomás I. 2. TBÉF, 3. MÁV Igazgatóság, 4. Vontatási Főnökség KV. I. csapata.



Jubiláló, öntevékeny művészeti csoportok

A szegedi *Petőfi Sándor Művelődési Ház* művészeti csoportjai megalakulásának 25. évfordulója alkalmából a területi bizottság a közelmúltban jubileumi ünnepséget rendezett.

Szabó Zoltánné, a művelődési ház igazgatója köszöntötte a művészeti csoportokat, majd *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára mondott ünnepi beszédet. Méltatta a munkásság művelődését elősegítő első közművelődési csoportokat és a később megalakult szimfonikus és fúvós zenekarok, valamint a képzőművészeti kör tevékenységét. Elismerését fejezte ki az ugyancsak most jubiláló szegedi „Hazánk" munkáskórus tagjainak is.

A negyedszázados jubileum alkalmából a művészeti csoportok tagjai közül többen részesültek kitüntetésben és jutalomban.

Emléklap

Budapest-Nyugati csomópont kilenctagú *„Tyereskova"* szocialista brigádja a békemozgalomban eddig végzett eredményes munkájáért a közelmúltban emléklapot kapott az *Országos Béketanácstól*. A brigád rendszeresen részt vesz a VI. kerületi Hazafias Népfront programjainak a szervezésében és azok megvalósításában is.

Októberben kedves vendéget fogadott a nyugati csomópont. Egy chilei asszony, aki a fasiszta terror elől menekült hazánkba, találkozott a csomópont negyven vasutas dolgozójával, köztük a „Tyereskova" brigád tagjaival is. Nagy élményt jelentett a brigádnak még, hogy néhány hete vendége lehetett a szovjet nőtanács képviseletében hazánkban tartózkodó V. Tyereskovának.

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Szeged; Pacz József, Curtici; Halmai Róbert, Bódogh Mihály, Dombóvár; Rapi József, Bp. Józsefváros; Pál István, Sepsi Gyula, Miskolc; Fekete István, Törökszentmiklós; Szűcs Ferenc, Hatvan; Szilágyi Tibor, Szombathely; Egeressi Zsigmond, Záhony; Nagy Péter, Tapolca; Halmos Sándor, Debrecen; Csósza István, Bp. Nyugati Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Végh Gyula, Rákosrendező: Kiss Károly, Vasszécseny: leveletket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

— Elcserélném a Keleti pu. közelében levő III. emeleti 2 szoba, személyzeti szoba fürdőszobás (8 helyiségből álló), cserépkályhás, telefonos tanácsi lakásomat kisebb, 2 vagy másfél szobás, összkomfortos, központi fűtésesre, I. emeletig. Érdeklődni lehet, munkaidőben a 428—948-as, vagy 35—07-es üzemi telefonon.

— Tatabánya-Újvárosban levő 2 és fél szobás, összkomfortos, tanácsi rendeltetésű, telefonos lakásomat elcserélném 2 szoba összkomfortos budapesti lakásra. Telefon: 32—91 (KPM), munkaidőben.

HELYESBÍTÉS

Lapunk november 16-i számának 2. oldalán *„Legyen a vasút a fiatalok második otthona"* című cikk első hasábjának 2. bekezdése helyesen a következő: „A szegedi igazgatósághoz tartozó fiatalok nevében kért szót *dr. Lakatos Lajos*, az igazgatóság anyaggazdálkodási osztályának csoportvezetője."

Ugyancsak november 16-i számunkban a 6. oldalon *„A korszerű biztosítóberendezésekről nem szabad lemondani"* című cikk harmadik hasábjának első bekezdésébe értelemzavaró hiba csúszott. A mondat helyesen így hangzik: „Ez a feltehetően tényadatokon alapuló megállapítás bizonyítja legkézzelfoghatóbban a biztosítóberendezés üzemének »kiélezését». A korszerű biztosítóberendezéseknél már 1962-ben megvalósult a cikkíró által is sürgetett megoldás, miszerint „a szigeteléskikapcsoló működtetése esetén legfeljebb a hívójelzés legyen a jelzőre kivezérelhető."

HÍREK

— *KIÁLLÍTÁS.* Eger felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére, november 30-án a vasutasok kultúrotthonában a város fejlődését bemutató kiállítást rendeztek. A képeken és egyéb dokumentumokon kívül munkásmozgalmi emlékbélyeg sorozatot is bemutattak a látogatóknak. Az utóbbi anyagát a vasúti csomópont bélyeggyűjtő köre adta kölcsön a kiállítás rendezőinek.

— *AJÁNDÉK AZ ÓVODÁNAK. A szegedi igazgatóság I-es pártalapszervezetének kezdeményezésére a közelmúltban többen társadalmi munkán vettek részt. A Szeged—Tisza pályaudvar rakodóterületének takarításáért kapott kétezer forintból játékokat vásároltak a vasutas óvoda részére. Az ajándékokat november 6-án adták át az óvoda kis lakóinak.*

— SEGÍTSÉG AZ ÁRVÍZKÁROSULTAKNAK. A MÁV Budapesti Építési Főnökség gödöllői kirendeltségének harminc tagú Petőfi szocialista brigádja november 24-én kommunista vasárnapot tartott. A brigád két csoportban végzett munkát: Pécelen talpfát lemezeltek, Rákoscsabán pedig kitérőt javítottak. A társadalmi munkáért kapott munkabért felajánlották az árvízkárosultaknak.

— *ÜZEMTÖRTÉNET.* A miskolci járműjavítóban az üzem történetének megismeréséhez rendszeresen felhasználják a nyugdíjasok visszaemlékezéseit és munkásmozgalmi emlékeit is. Legutóbb az üzem klubjában a nyugdíjasok részére levetítették a „Második otthon" című színes diafilmet, ami vasúttörténeti szempontból mutatta be az üzemet.

— *TÁRSADALMI MUNKA.* A törökszentmiklósi I-es pályamesteri szakasz „Lenin" és „Auróra" szocialista brigádjai a város felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére felajánlották, hogy 182 óra társadalmi munkával járulnak hozzá az állomáson épülő szociális létesítmény kivitelezéséhez. Munkájuk értéke meghaladta a kétezer forintot.

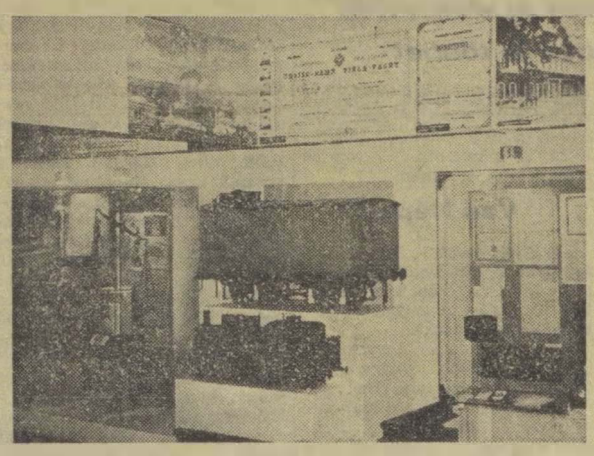
A Hivatalos Lapból

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

A 46. számból: 111704/1974. A MÁV gyermekintézményekben elhelyezett gyermekek térítési díjának szabályozása.

A 47. számból: 113744/1974. A munkópénz összegének felemelése. 114227/1974. Személyi használatban levő, viselési idővel terhelt egyen-, munka- és védőruhák 1974. évi leltározása.

Vasúttörténeti érdekességek a miskolci Hermann Ottó Múzeumban



Részlet a múzeum vasúti tárgyú kiállítási anyagából. (Pál István felvétele)

A miskolci *Hermann Ottó Múzeum* ebben az évben ünnepli fennállásának 75. évfordulóját. Október 2-án már a jubileum, valamint a múzeumi és műemléki hónap jegyében nyitotta meg kapuit. Most először tekinthették meg a látogatók az *„Ember és munka"* című új, állandó kiállítást is, amely a város és a vasút néhány dokumentum értékű tárgyait és tablóképeit tartalmazza. Itt látható többek között az 1870-es évekből származó *Tisza-vidéki vasutaknál használt fedett vasúti teherkocsi, a vasúttársaság sínmodellje, valamint egy régi állomási harang.* A miskolci járműjavító tervosztálya adott segítséget a *Diósgyőri Vasgyár* által 1913-ban gyártott sín megszerzéséhez, amelyből a MÁV néhány vonalán még ma is találni beépített részeket. Vasúttörténeti szempontból értékesek a járműjavító történeti anyagából átadott tablóképek is.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége: 1068 Bpest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon városi 229—872
üzemi 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk: MNB 216—11 869
Szikra Lapnyomda

VASUTAS CSALÁDTAGOK, FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
Büfés-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Bp. V., Veres Pálné u. 24. fszt. 46.
2. **Budapesti területi Igazgatóságánál:**
Állandó munkára gépkocsivezetőt és rakodó-, szállítómunkást 0,8—2,5 tonnás kocsikra kedvező feltételek mellett.
Átlagjövedelem: 3000—3500 Ft.
Kiskereskedelmi pavilonjainkbo (édesipari, trafikáru, hírlap, bizsutériák) kezelőket. Átlagjövedelem: 1500—2500 Ft.
Munkahelyi büfébe szakképzett boltvezetőt és eladókat.
Továbbá felszolgáló, szakács, cukrász, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkaerőket (lehet nyugdíjas is).
Valamennyi munkakörben a munkaidő heti 44 óra.
Bérezés kollektív szerződés szerint. Ingyenes és kedvezményes utazás a dolgozó és családtagjai részére az ország vasútvonalain.
Munka- és védőruhoellátást biztosítunk.
Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Budapesti területi Igazgatóság Bp. V., Kálmán Imre u. 14.
Naponta délelőtt 9—12 óráig, szombat kivételével.
Telefon: 328—971, 314—933, 310—770, mellék: 4.
3. **Cukrászüzemében:**
Budapest VI., Lázár u. 1. sz. alatt azonnali felvételre keres kézilányokat és takarítónőket. Jelentkezés: a helyszínen 8—16 óráig.

FAVED

FALBURKOLATOK,
LAMBÉRIAK,
LAKBERENDEZÉSI TÁRGYAK,
FAANYAGVÉDŐ SZEREK

BEMUTATÓTEREM ÉS SZAKÜZLET:
BUDAPEST VI., VASVÁRI PÁL U. 8.

TELEFON: 425—381.

NYITVATARTÁS: 10—18 ÓRÁIG.
SZOMBATON: 10—15 ÓRÁIG.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XVIII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1974. DECEMBER 16.

Az elnökség napirendjén:

a jogsegély-szolgálat

A szakszervezet elnöksége december 5-i ülésén tárgyalta a szakszervezeti jogsegélyről, a jogi tanácsadásról és a munkaügyi döntőbizottságok tevékenységéről szóló jelentést.

A *Munka Törvénykönyve* kimondja, hogy: *„A szakszervezet a dolgozót az élet- és munkakörülményeit érintő kérdésekben a bíróságok, más hatóságok és egyéb szervek előtt képviselheti.”* Az ilyen irányú feladatok jobb ellátása érdekében szakszervezetünk 1970-ben kialakította a jogi szervezetet. Minden területi bizottságnál egy részfoglalkozású ügyvéd, vagy joglanácsos, a központban egy főállású és egy részállású jogtanácsos beállításával szerveztük meg a jogsegély szolgálatot.

Tapasztalat szerint a leggyakrabban előforduló sérelmek a munkajog, ezen belül a baleseti kártérítés, a társadalombiztosítási jog, a családjog és a lakásokra vonatkozó jogszabályok területére esnek. Ilyen ügyekben a szakszervezeti képviselet az esetek többségében eredményesnek mondható.

A téma napirendre tűzését most az a tény indokolta, hogy párthatározat alapján *a SZOT Elnöksége, június 24-én elfogadta a szakszervezeti jogsegély szolgálat megszervezésére és működtetésére vonatkozó előterjesztést.* A Minisztertanács augusztus 15-én elfogadta a jogsegély szolgálatról szóló tervezetet. A munkaügyi minisztérium a SZOT-tal egyetértésben kijelölte azt az 53 vállalatot, amelynél 1975. január 1-től egységes irányelvek alapján kell működtetni a szervezetet. Ezek között van a *budapesti igazgatóság* és az *Utasellátó Vállalat* is.

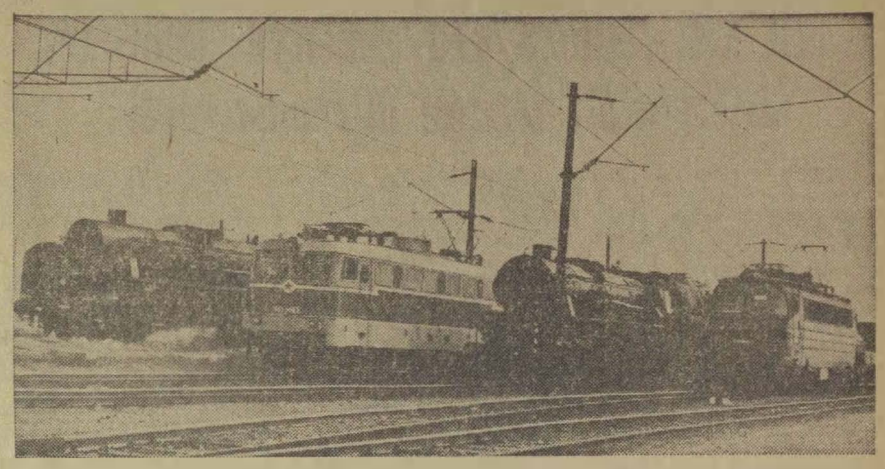
Az elnökség határozata szerint a budapesti területi bizottság irányítása alatt január 1-től két főállású és két mellékfoglalkozású dolgozó beállításával bővül a szakszervezeti jogsegély szolgálat. Az Utasellátó Vállalatnál is főállású jogászt állítanak be az ügyek vitelére. A többi területi bizottságnál létszámváltozás nem lesz.

A korábbi feladat meghatározásához képest új, hogy az irányelvek egyértelműen kimondják: *a szakszervezeti jogsegély szolgálathoz forduló valamennyi dolgozó munkajogi, családjogi, polgári jogi és egyéb ügyeiben a felvilágosítás 's tanácsadás kötelező.* Ez a jog kiterjed a vasutas nyugdíjasokra is. Szándékos bűncselekmény elkövetőjének jogsegély nem adható.

A jelentés második része a munkaügyi döntőbizottságok munkájával foglalkozott. Leszögezte, hogy a bizottságok tagjainak politikai, erkölcsi és emberi magatartása megfelelő. Az általános jogi ismeretek, a vasút belső utasításai, a szabályzatok ismerete azonban némelyeknél kifogásolható.

(Folytatás a 2. oldalon)

Régi eszközökkel – kiválóan



Indulásra váró vonatok Rákosrendező pályaudvaron (Riport a 4. oldalon)

(Laczkó Ildikó felvétele)

KÜSZÖBÖN AZ ÜNNEPI FORGALOM

Megtörtént minden előkészület

Többletvállalás ellensúlyozza a létszámhiányt + Összhang a szolgálati ágak között + Tiszta, fűtött kocsik várják az utasokat

Az ünnepi személyforgalom ismét nehéz próba elé állítja a vasutasokat, elsősorban a főváros három nagy pályaudvarán — a Keletiben, a Nyugatiban és a Déliben — szolgálatot teljesítő személyzetet. Tulajdonképpen sok minden eldől a felkészülésen. Ezt egyébként *Juhász Dezső*, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség vezetője így fogalmazta meg: *„A jó felkészülés fél siker.”*

Egymást segítve

Akárcsak a többi szolgálati ágnál, itt, a műszakiaknál is idejekorán elkészült az intézkedési terv. Ennek részletes ismertetésén részt vett az egész kollektíva. A 32 brigád 376 tagjának képviseletében ott voltak a december 5-i megbeszélésen a brigádvezetők is. A legapróbb részletekig minden munkamozzanatnak kijelölték a felelősét.

A forgalmi szolgálattal állandó kapcsolatot köteles tartani *Rózsa Lajos, Récsényi Attila, Gyenes József, Györe Gyula* és *Szücsi István*. Az előfűtőtelep részére *Miklós Károly* gondoskodik megfelelő minőségű és elegendő menynyiségű szénről. A javításos kocsik állagának csökkentése érdekében — különös tekintettel a jótállásos járművek javítására — a dunakeszi járműjavító szerelőit *Szalabeck Lajos* és *Zombori Albin* közvetítésével segítik ki szükség esetén a Keleti műszaki kocsiszolgálat dolgozói.

— Ez persze csak néhány példa — jegyzi meg Juhász Dezső. — Mondhatom, se szeri se száma azoknak a vállalásoknak, amelyekkel a brigádok igyekeznek sikeressé tenni az ünnepi forgalmat. A KISZ-vezetőséggel karöltve külön brigádokat szervezünk a személykocsik külső tisztítására. Az induló vonatoknál az égők pótlását a nálunk dolgozó élsportolókra bíztuk. A mosodai dolgozók úgynevezett eltolt munkaidőben a kocsik mellékhelyiségeit látják el fogyóeszközökkel, papírtörölközővel, szappannal, stb. Ugyanott a nők a belső ablaktisztítást vállalták. Ezenkívül segítség ígérkezik több helyről. A villamosfenntartási főnökség éppen most jelezte, hogy december 9-től öt, illetve 16-tól tíz dolgozót bocsátanak rendelkezésünkre...

Lemondtak a pihenőnapról

A Nyugati pályaudvaron hasonló képet festett a felkészülésről *Palla Béla* állomásfőnökhelyettes.

— *A siker zálogának mi elsősorban a forgalmi szolgálatnál dolgozó hat szocialista brigád helytállását tekintjük.* De ez korántsem jelenti azt, hogy kevésbé számítunk a brigádokba nem tartozó vasutasok lelkesedésére, tenniakarására, illetve a többi szakszolgálat segítőkész munkájára. *Gépkísérők, kocsirendezők jelentették ki elsőként, hogy az ünnepi forgalom idejére lemondanak pihenőnapjukról.* Arra már az állomás vezetőségének kell vigyáznia, hogy éjszakai szolgálat után ne vegyünk senkit igénybe.

A várótermekben, jegyváltó csarnokokban járva máris meggyőződhettünk arról, hogy a vasutasok készségesen, udvariasan igazítják el az ünnepi forgalommal kapcsolatban előzetesen érdeklődő utasokat. Kívánságukra rendelkezésre bocsátják a külön e célra készített menetrendet. A pénztáraknál december első napjaiban megkezdődött a jegyelővétel...

A Déliben is nagy a sürgés-forgás. *Molnár László*, a műszaki kocsiszolgálat főnökét sem találtuk meg könnyen ezernyi tennivalója közben. Kérdéseinkre csak tömondatokban válaszolt:

— *A feladatokhoz képest kevés a létszámunk. Tizenkét szocialista brigádunk ezt többletfelajánlásokkal ellensúlyozza.* A személykocsik tisztításánál minden brigádunk 25 óra társadalmi munkát vállalat december 17-e és 23-a között. A kocsivizsgálók és a féklakatosok szabad idejük feláldozásával végzik el a féktuskócsereket. *A fiókműhelyi lakatosok az ünnep előtti napokban a más pályaudvarokról hozzánk irányított szerelvényeket vizsgálják felül.* Az akkumulátorosok többletként vállalták, hogy gondjuk lesz a személykocsik villamosberendezéseinek, illetve biztosítékainak pótlására. Munkásaink egy része 200 gőzfűtési tömlő tartalékolását biztosítja, más részük pedig a pályafenntartásnak segít azáltal, hogy rendbehozza a víztöltőaknákat. *Feladatuk továbbá, hogy minden vágány közé 4—4 víztöltőtömlőt helyezzenek el, ami az ablakok kézi mosásához is szükséges.* Tizennyolc adminisztratív dolgozó személyenként 8 óra társadalmi munkát végez a kocsik tisztításánál...

Gazdaságos üzemvitelt!

Ide kívánkozik még, hogy a budapesti személypályaudvarok intézkedési terveit menet közben is állandóan finomítják. A Keleti pályaudvaron *Kónya János*, a forgalmi szakszolgálat termelési felelőse éppen az apró változtatásokon dolgozott, amikor felkerestük. Elmondta, hogy három rádiókészüléket — adóvevő berendezést — is beállítanak a feladatok egyeztetésére, a munka, illetve a szerelvényfordulók gyorsítására.

Külön figyelmet fordít minden pályaudvar a gazdaságos, de a jogos igényeket kielégítő üzemvitelre, megtartva az ezzel kapcsolatos vezérigazgatói rendelkezést. Így például *szükség szerint sorolnak több vagy kevesebb kocsit egy-egy helyjegyes gyorsvonatba.*

— Ez is az egyik mércéje lesz a vasutasok által végzett munka minőségének — mondja *Csendes Pál*, a budapesti vasútigazgatóság személyszállítási csoportvezetője. — *Reméljük, hogy utazóközönségünk elismerését, megelégedését az idei ünnepi forgalomban is ki fogják érdemelni a MÁV dolgozói.*

(séra)

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK:

A párt politikájának értése és helyeslése tükröződik a kongresszusi felajánlásokból

Szerkesztőségünkbe ismét sok olyan levelet küldtek tudósítóink, amelyek a kongresszusi munkaversenyről adnak képet. E tudósításokat olvasgatva szembeötlik, hogy a párt politikájának megértése és helyeslése olyan szolgálati helyeken is nemes versenyre készteti a dolgozókat, ahol eddig nem törekedtek különösebben a teljesítmények személy szerinti összehasonlítására, az egyéni érdemek mérlegelésére.

Szervezettebb munkával!

Lássuk például *Főző István* tudósítását:

„Nálunk, Sátoraljaújhelyen a XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója iránti tisztelet indította a jegyvizsgálókat arra, hogy szocialista munkaversenybe kezdjenek. Ennek folytán már a szeptemberi értékelésnél több kimagasló eredmény született. Harminc jegyvizsgáló közül a legmagasabb pontszámot — a legtöbb bevételt — *Kulcsár Erzsébet, Petruska János, Palotás Tibor, Kopasz István, Szabó Imre* és *Vojtkó Ferenc* érte el. Októberben — még nagyobb érdeklődés mellett — a résztvevők többsége növelte teljesítményét. A lemaradottak igyekeztek felzárkózni, s az élmezőnybe új nevek kerültek, még magasabb pontszámokkal. Ezúttal *Molnár János, Szabó Imre, Petruska János, Kulcsár Erzsébet, Géresi Istvánné* és *Fidrán Sándor* bizonyult a legjobbnak. Az pedig az egész kollektíva jó munkáját dicséri, hogy a verseny folyamán az utasleadások száma 58 százalékkal, a készpénzzel fizető jegy nélküli utasok elszámolása 18 százalékkal emelkedett.”

Kiskunfélegyháza állomáson, bár ott vannak jó hagyományai a szocialista munkaversenynek, szintén új színeket vitt a nemes vetélkedésbe a XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója iránti tisztelet. Ez derül ki *Gál Jenő* tudósításából.

Az „új színek” egyike, hogy az állomás vezetősége a dolgozók érdeklődésének kielégítésére havonta kétszer is megjelenteti a Kongresszusi Versenyhíradót. Van miről beszámolni — névre szólóan! —, *hiszen 14 szocialista brigád 161 tagja tett kongresszusi vállalást.* Ennek megfelelően a *Tyereskova* brigád tagjai már két alkalommal végezték el a 7626. számú személyvonat kocsijainak teljes, külső-belső takarítását, vagy például a *Kossuth* brigád tagjai munkájuk jobb szervezésével 1500 órával csökkentik a kocsitartózkodási időt. A *Lenin* brigád 24 tagja 216 órát dolgozott kisegítésképpen a Vöröscsillag Tsz-ben, míg a Petőfi brigád tagjai a Városföldi Állami Gazdaságban serénykedtek szabadnapjukon. Az *Április 4.* brigád hét újítást adott be, s jelenleg még kettőn dolgozik, vagy kiragadhatjuk azt is, hogy *Dongó János, Zsolnai Mihály, Tarjányi József* raktárnokok a teherkocsik terhelési határának kihasználásával 616 vagont takarítottak meg.

Naprakész adatok

Boldizsár Gyula tudósításaiból is sok minden ide kívánkozik. A Békéscsaba állomáson zajló kongresszusi versenyről írott leveléből helyszűke miatt mégiscsak a legjellemzőbb részletet ragadhatjuk ki:

„Az állomás dolgozói igen nagy figyelmet fordítanak az elért eredmények számszerű adataira, mert tudni akarják idejében, hogy hol, miben tehetnek többet, jobbat. Ilyen körülmények között *Kiss Mihály* üzemgazdász dicséretére mondhatjuk, hogy szorgalma példás: *a szükséges adatok nála mindenkor megtudhatók, s szinte naprakészen rendelkezésre állnak.”*

Békéscsabai tudósítónk a pályamesteri szakaszon is utánanézett a kongresszusi munkaverseny alakulásának, s szintén kedvező tapasztalatokat szerzett. Megírja többek között, hogy a pályamesteri szakaszok többsége terven felüli talpfacseréket végzett, ezenkívül a XVIII. gépesített mozgó pályamesteri szakasz *Baross Gábor, Gagarin* és *Petőfi* brigádja hét újítási javaslatot dolgozott ki a

(Folytatás a 4. oldalon)

A vasút novemberi teljesítménye:

29,7 millió utas és 11 millió 212 ezer tonna áru

A vasút novemberben *29,7 millió utast szállított.* Az utasfőben kifejezett személyszállítási teljesítmény a bázisidőszakhoz és a tervhez mérten csak kis mértékű csökkenést mutat. Kedvező azonban az utaskilométer teljesítmény alakulása, amely *a tervhez képest 107,5, a bázishoz viszonyítva 105,4 százaléknak felel meg.*

Örvendetes, hogy a lakosság egyre fokozottabb mértékben veszi igénybe a gyors- és expresszvonatokat. Ezeknél a vonatoknál a forgalomnövekedés a menetdíjbevétel szempontjából is előnyös.

Változatlanul kedvezően alakult az átlagos utazási sebesség, amely az előző évhez viszonyított 3 százalékos emelkedést mutat. Nem mondható ugyanez el a menetrendszerűségről.

A vasút november havi áruszállítási teljesítménye 11 millió 212 ezer tonna volt. A túlteljesítés a bázishoz viszonyítva 2,1, a tervhez viszonyítva 2,8 százalékos értéket ért el. Az áruszállítási teljesítmény alakulása tehát javuló tendenciát mutat és a többletszállítás igen kedvező feltételeket teremt a népgazdasági szállítási igények kielégítésére.

Az év eddig eltelt időszakában, vagyis 11 hónap alatt *a vasút 118 millió 369 ezer tonna árut szállított*, amely a bázishoz képest 5,4, a tervhez viszonyítva 5,2 százalékos túlteljesítésnek felel meg. Javult a vasút üzemi munkájának minősége is. Csökkent a késetten közlekedett tehervonatok részaránya, valamint a vonatfeloszlatások száma. A forgalmi helyzetben bekövetkezett javulás előnyösen hatott a teherkocsi-gazdálkodásra. Kevesebb volt a ki nem állított kocsik száma, *s különösen jó eredményeket értünk el az OPW teherkocsitúllépést*, valamint az idegen kocsik hálózatunkon történő tartózkodásának csökkentését illetően. Az erőfeszítések eredményességét igazolja az átlagos kocsiforduló idő 3.6 napos értéke, amely 6,7 százalékkal kedvezőbb október hónaphoz képest.

Mit kell tudni a kedvezményes üdültetés differenciált térítési díjrendszeréről?

A *SZOT Elnöksége* 1974. szeptember 2-án tárgyalta a kedvezményes szakszervezeti üdültetés beutalójegyeinek új térítési díj rendszerét és foglalkozott az üdültetés állami támogatásának egyes kérdéseivel.

A *Minisztertanács* ez év október 24-én jóváhagyólag tudomásul vette a SZOT Elnöksége e témában hozott határozatát és indokoltnak tartja az üdültetés további fejlesztését, állami támogatását.

Az életszínvonal-politika szerves része

A SZOT Elnöksége megállapította, hogy *a szakszervezeti kedvezményes üdültetés, mint fontos szociális juttatás az életszínvonal-politika szerves része.* A dolgozók üdültetése, aktív pihenése, munkaerejük regenerálása, a szabad idő kultúrált felhasználása össztársadalmi érdek, amely elősegíti a munkaképesség megőrzését. A szakszervezeti kedvezményes üdültetés megvalósítására az állam és a szakszervezetek igen nagy gondot fordítanak, figyelemmel kísérik, és törődnek azzal, hogy minél több dolgozó és családtagja vehesse igénybe ezt a jelentős szociális juttatást.

Mi indokolja a differenciált térítési díj rendszer bevezetését?

Az utóbbi 10—12 évben sok új, korszerű üdülő épült, *ezért jelentős színvonalkülönbség alakult ki a régi és az új üdülők között.* Társadalmilag is igazságtalan, hogy azonos legyen a térítési díj a különböző színvonalú, és ebből adódóan eltérő szolgáltatást nyújtó üdülőknél. Az új, korszerű üdülők üzemeltetési költségei is magasabbak, de az üdültetéssel járó kiadások minden üdülőben egyaránt növekedtek. Így például *az élelmezési nyersanyagköltség 21 forintról 24 forintra emelkedett,* de emelkedtek a felszerelési, berendezési tárgyak, bútorok árai és az üzemeltetéssel járó egyéb kiadások is.

Besorolás három csoportba

A dolgozók térítési díja a tényleges üzemeltetési költségnek körülbelül 30 százalékát tette ki az 1960-as években, míg ez az arány 1974-ben mindössze 20 százalék volt.

A SZOT Elnöksége politikai szempontból is mérlegelte a dolgozók egyes rétegeinek kereseti- és szociális helyzetét, az életszínvonal alakulását, tehát azt, hogy a beutalójegyek ára részben, vagy egészben áthárítható-e az üdültetésben részvevőkre? Mindezek figyelembevételével *úgy határozott, hogy az üdülőépületeket minőségüktől és a szolgáltatás színvonalától függően 3 csoportba kell sorolni.*

Az I. csoportba tartoznak mindazok a gyógy- és egyéb éves, valamint időszakos üdülők, amelyek magasszintű feltételeket biztosítanak. *A térítési díj ezekben az üdülőkben a jelenlegi napi 18 forintról 36 forintra emelkedik.* Ez a beutaltak 30 százalékát, 112 000 főt érint.

A II. csoportba tartoznak az átlagos színvonalú éves- és időszakos üdülők, amelyek adottságaiknál fogva közepes színvonalat biztosítanak. Ezeknek a térítési díja *a napi 18 forintról 24 forintra emelkedik.* Ez az összbeutaltak 31 százalékát, 115 000 főt érint.

A III. csoporba tartozó üdülőkben nem változik a térítési díj. *Nem változik a térítési díj összege az üdülőszanatóriumokban, a szakmunkástanulóknál, az ifjúmunkásoknál, főiskolásoknál, valamint a gyermekeknél, akár csoportos, akár családos üdültetés keretében vesznek részt.* Ez az összbeutaltaknak 39 százalékát, 145 000 főt érint.

Népesedéspolitikai céljainkkal összhangban a nagycsaládosok részére további kedvezményt biztosít a határozat azzal, hogy a három, vagy ennél több — önálló keresettel nem rendelkező — gyermek esetén *csak két gyermek után kell a családnak térítési díjat fizetni.*

A SZOT Elnöksége határozatában kimondta azt is, hogy az I. és II. csoportba sorolt üdülőkben *elsősorban a munkában élenjáró dolgozók, az egészségre ártalmas munkát végzők, a több műszakban dolgozók, a nagycsaládosok, az alacsony jövedelműek, a gyermeküket egyedül nevelők részére kell biztosítani beutalójegyeket.* A felsoroltakat jó munkájuk, szociális helyzetük alapján preferálásban kell részesíteni, de indokolt esetben térítésmentesen is lehet adni részükre beutalójegyet. A térítési díjak kiegészítését a preferáltak részére nyújtott anyagi segítséget a szociális, kulturális, jutalmazási- és segélyalapokból, vállalati és szakszervezeti pénzeszközökből kell biztosítani.

Elsősorban munkásoknak

A határozat kötelezi a különböző szakszervezeti szerveket, hogy *a minőségi üdülőkbe szóló beutalójegyek többségét elsősorban munkások,* illetve a felsoroltak részére kell biztosítani. A szakszervezeti alapszervezeteknek tehát arra kell törekedniük, hogy a rendelkezésükre álló vállalati és szakszervezeti pénzügyi alapokból — amelyek felhasználására a szakszervezeti alapszervezeteknek döntési joguk van — *a szakszervezeti kedvezményes üdültetésben részesülőket preferálásban részesítsék.* Ezzel egyidejűleg következetesen érvényt kell szerezni a SZOT Elnöksége beutalások rendjére vonatkozó határozatának.

A SZOT Elnöksége határozata és a kormány állásfoglalása alapján a differenciált térítési díj rendszerből adódó többletbevételt

— *a nagycsaládosok üdültetésének elősegítésére;*

— *az aktív üdülést biztosító kulturális és sportolási lehetőségek bővítésére;*

— *az üdülők konyhai berendezésének korszerűsítésére;*

— *az üdülői dolgozók fizikai munkájának könnyítésére szolgáló gépek beszerzésére kell fordítani.*

Mindez azt jelenti, hogy a többletbevétel a szakszervezeti üdültetés színvonalának fejlesztésére lesz felhasználva, tehát visszatérül az üdülők általános színvonalának emelésénél.

A differenciált térítési díj rendszer *1975 januártól érvényes.*

437 beutaló

Mitykó Pálné, a békéscsabai pályafenntartási főnökségen számviteli munkakörben dolgozik. Társadalmi munkája is van: ő a Békés megyei vasutasok üdülési felelőse, ezenkívül a 800 kötetes szakkönyvtár kezelője.

— Hány vasutas kapott üdülési beutalót az ő közvetítésével ebben az évben? — ezt tudakoltam a napokban.

Irénke, akit mindenki csak így szólít, most is kedvesen, türelemmel válaszolt:

— *Négyszázharminchét beutalót osztottam szét.* Ez azt jelenti, hogy SZOT-üdültetésben nálunk 237 vasutas részesült, ezenkívül a vállalati üdülőkbe 43 család. 18 házaspár és 145 vasutas gyermeke juthatott el.

Mitykóné arról nem beszélt, hogy csaknem félezer beutaló körültekintő szétosztása mennyi gonddal, meggyőző szóval és adminisztrációs teendővel járt, de ezt tudják és nagyra értékelik enélkül is az őt ismerő dolgozók. S köszönik fáradozását...

Boldizsár Gyula

MIT MOND A PARAGRAFUS?

A jutalomszabadság pénzben is megváltható

Kelemen György nyugdíjas budapesti olvasónk azt panaszolja, hogy a negyvenéves jubileumi jutalommal járó jutalomszabadságot volt szolgálati főnöksége nem adta ki részére, mert nyugdíjazása miatt a jubileumi jutalmat a felmondási idő alatt kapta meg. Arra kér választ, hogy ezek után a jutalomszabadságot volt munkahelye köteles-e pénzben megváltani.

A munkaviszonyra vonatkozó szabályok értelmében a dolgozó részére járó szabadságot esedékességének évében kell kiadni. (Mt. V. 56. § (1) bek.) Ez az alaprendelkezés vonatkozik általában minden szabadságnap kiadására, függetlenül attól, hogy az milyen címen illeti meg a dolgozót. Így például ez vonatkozik a jutalomszabadság kiadására is.

Kelemen Györgyöt a 40 éves jubileumi jutalommal, *a kollektív szerződés 38. § 1/b. pontja alapján, 6 nap jutalomszabadság illeti meg, amit a fenti szabályok szerint kell kiadni.* Ha azonban a dolgozó munkaviszonya év közben megszűnik — mielőtt az őt megillető szabadságot részére kiadták volna —, akkor azt pénzben kell megváltani. (6/1967. MüM. R. 16. § (1) bek.)

Ez a rendelkezés a MÁV kollektív szerződés alapján járó jutalomszabadságra is vonatkozik. Pénzben tehát a jutalomszabadság is megváltható, ha azt a dolgozó munkaviszonyának év közbeni megszűnése miatt nem lehetett kiadni.

A dolgozónak a jutalomszabadságra való igénye ugyanis nem vitatható, mert arra a kollektív szerződés alapján éppen úgy joga van, mint például az évi rendes szabadságra. Ha ezt a volt munkahelye megtagadná, Munkaügyi Döntőbizottsághoz kell fordulnia.

A munkavédelmi propaganda a balesetek megelőzését szolgálja

Hazánkban a technikai haladás mind magasabb szinten biztosítja a munkakörülmények javítását, az ártalmak műszaki megelőzésének lehetőségét. Mindezek mellett azonban még hosszú ideig számolni kell az akarattól függő védelem feltételességével. *Ezért igen nagy jelentősége van a dolgozókra ható nevelési tevékenységnek, az agitációs és propagandamunkának.*

Növelni kell az agitációs és propagandamunka hatékonyságát és folyamatosságát, vonzóbb, céltudatosabb, politizálóbb tevékenységet kell kialakítani.

Az agitáció és propaganda lényege, hogy alapos munkavédelmi ismereteket biztosítson és felelősséget ébresszen, mozgósítson vezetőket és beosztottakat egyaránt a biztonságos munkára. Különösen fontos a gépek, berendezések, járművek szakszerű és biztonságos kezelésének, javításának elsajátítása.

Bevált írásos propagandaanyagok a havonta kiadásra kerülő *balesetelhárítási értesítők, emlékeztetők, stb.* Széles körűen alkalmazzák a munkavédelmi filmeket, de még mindig sok az olyan szolgálati hely, ahol ilyen filmvetítés egyáltalán nem volt. *Jobban fel kell használni a faliújságok, fényképes tablók lehetőségeit is.*

A balesetelhárítás ügyének élenjáró harcosai a szakszervezeti bizottságok munkavédelmi őrei. E mozgalom több mint egy évtizedes működése alatt nagy segítséget nyújtott a gazdasági vezetés munkájához. Többségük példás magatartása intő, figyelmeztető szóval segítette sokak helyes munkavédelmi szemléletének kialakítását.

Munkavédelmi tárgyú felíratok, jelmondatok, plakátok, rajzok elhelyezésével színesíteni kell a helyi agitációs tevékenységet.

A vasúti szolgálati helyeken folyó nevelési, agitációs és propagandamunka hatékonyságát az elért munkavédelmi eredmények alapján is értékelni lehet:

— minden szinten fokozatosan javul a munkavédelmi szemlélet és felelősségérzet;

— tudatosabb a balesetelhárítási és egészségvédelmi tevékenység;

— évről évre csökken a balesetek száma;

— a dolgozók tájékozottabbak, képzettebbek, fegyelmezettebbek és figyelmesebbek;

— javult a balesetet szenvedett sérültek ellátása.

Mindezek ellenére *tovább kell fejleszteni a munkavédelmi agitációs és propaganda-tevékenységet,* a saját és munkatársak iránti felelősségtudatot.

A helyzet javítására a közelmúltban intézkedési tervet fogadott el az elnökség. Az intézkedési terv leglényegesebb feladatai:

— a vasutas dolgozók, valamint az utazóközönség testi épsége védelme érdekében *az érzelemre és értelemre ható egyéni és csoportos agitáció minden lehetséges eszközét fel kell használni;*

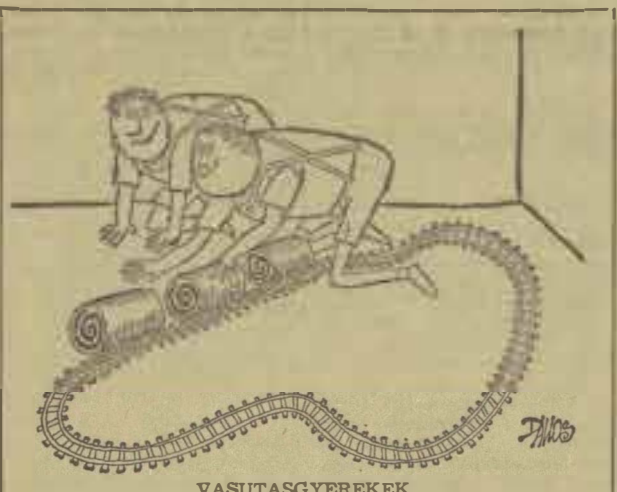
— a különböző vasutas szaklapokban az eddigieknél többet kell foglalkozni a munkavédelmi előírások fontosságával, a balesetek megelőzésével;

— a súlyos balesetet megelőző dolgozók részére *pénzjutalmat, ezen túlmenően emlékjelvényt és emléklapot kell rendszeresíteni.*

A gazdasági és a mozgalmi szervek vezetői *segítsék elő a dolgozók munkavédelmi ismereteinek gyarapítását.* Minden szolgálati helyen valamennyi előfordult balesetet, annak okozó és közreható körülményeit elemezni kell.

Gondoskodni kell a munkavédelmi újítások propagandájáról, alkalmazásukról, az újítók érdekeinek védelméről, népszerűsítésükről.

Hegedűs Károly



VASUTASGYEREKEK

(Dallos Jenő rajza)

Kik részesülhetnek kedvezményes üdültetésben?

A Minisztertanács 1974. október 24-i ülésén jóváhagyólag tudomásul vette a SZOT Elnöksége határozatát a szakszervezeti kedvezményes üdültetés 1975. január 1-től életbe lépő új térítési rendszeréről.

A rendelkezés kiadását — amelyet lapunk más helyén közlünk — az tette indokolttá, hogy az elmúlt években növekedtek az üdültetéssel járó kiadások, emelkedett az üdültetésben részt vevők ellátási színvonala. *A térítési díjak ma már alig fedezik a kiadások 20 százalékát.*

A határozat megjelenése után eltérő vélemények alakultak ki a dolgozók körében. Nagyobbik részüknek az a véleménye, hogy a térítési díj felemelése miatt az alacsonyabb keresetű dolgozók csak a gyengébben felszerelt, ezért olcsóbb üdülőket tudják majd igénybe venni. A magasabb kategóriába sorolt, tehát drágább térítési díjas üdülőket pedig a jól keresők fogják benépesíteni.

A SZOT határozata többek között hangsúlyozza, hogy a szakszervezeti kedvezményes üdültetés mint fontos szociális juttatás az életszínvonal-politika szerves része. *Ezért az üdülésben részt vevőknél a szociális helyzetet és a kiemelkedő munkát fokozottan figyelembe véve* határozottabban érvényt kell szerezni az Üdültetési Szabályzatban foglaltaknak.

Szakszervezetünk elnöksége december 5-i ülésén a fentiek szellemében úgy döntött, hogy a kedvezményes beutalók odaítélésénél el kell érni — különösen az I. és II. kategóriába sorolt beutalóknál — hogy azokból a munkások legalább a részarányuknak megfelelően részesüljenek.

Ugyanakkor ajánlás formájában meghatározta azon dolgozók körét, akiket a szakszervezeti bizottságok az I. és II. kategóriájú beutalók esetében *térítési díj kedvezményben részesíthetnek.* A kedvezmény mértéke a régi és az új ár közötti összeg teljes vagy részbeni átvállalása lehet.

A térítésátvállalás esetén elsősorban a szociális körülményeket vegyék figyelembe (több gyermekes családok, gyermeküket egyedül nevelő szülők, alacsony keresetűek, szakmunkástanulók, fiatal házasok (nászutasok), nyugdíjasok stb.)

E mellett feltétlenül fontos, hogy *az alapszervezetek főleg ilyen esetekben a jegyelosztás széles nyilvánosságát biztosítsák.*

A jogsegély-szolgálatról

(Folytatás az 1. oldalról)

A szakszervezeti bizottságok általában foglalkoznak a döntőbizottságok tevékenységével. Tájékoztatást kérnek tőlük, értékelik tevékenységüket. A dologi feltételeket a gazdasági vezetők biztosítják.

A bizottságok a panaszok nagyobb részét csak késedelemmel tárgyalják. A késedelem oka legtöbbször az adatszolgáltatás elhúzódása. *A nagyobb szolgálati helyek kivételével a bizottságok ítélkezése nem kielégítő.* Sok helyütt hiányzik a szakszerűség és a kellő bátorság. Utóbbinak oka legtöbbször a tagok szolgálati függősége.

Hozzájárul a hibákhoz a bizottságok tagjai képzésének elégtelensége is. Ez a helyzet a területi munkaügyi döntőbizottságok megszüntetése után tovább romlott. A helyettük létrehozott munkaügyi bíróságoknak ugyanis az oktatás nem kötelességük. Ezen azzal kívánunk segíteni, hogy az oktatást a MÁV és a szakszervezet saját hatáskörébe vonja.

Tapasztalatok támasztják alá, hogy *egyes jogerős munkaügyi bírósági ítéletet a gazdasági vezetők nem hajtanak végre.* Előfordult olyan eset is, hogy a budapesti igazgatóság jogerős ítélet ellen is fellebbezett, holott azt a jogszabály kizárja.

A döntőbizottságok elé kerülő ügyek jelentős hányadát teszik ki a dolgozók balesetével, egészségromlásával összefüggő munkaügyi viták. Azért, mert a vezetők egy része a humanitás, de még a kötelezettség tekintetében is elmarad a várakozástól. Több esetben egész kollektíva kénytelen panasszal élni egy-egy helytelen intézkedés miatt.

Az elnökség szükségesnek tartja, hogy a szakszervezeti bizottságok a jövőben több támogatást adjanak a döntőbizottságok tagjainak. Tudatosítsák a dolgozók előtt a bizottságok szerepét, feladatát. Lépjenek fel a határozatokat végre nem hajtó vezetőkkel szemben, ha kell az eljárást kezdeményező jogukkal élve. Biztosítani kell a döntőbizottságok tagjainak megfelelő oktatását.

A második napirendi pont tárgyalása kapcsán az elnökség úgy döntött, hogy a jövő évi szakszervezeti választások során *létre kell hozni a területi tanácsokat a szakszervezet középszintű szerveként.*

Munkásábrázolás, 1974

A MUNKA FOTÓPÁLYÁZATA

A szakszervezeti mozgalom folyóirata, a Munka és a SZOT Kulturális, Agitációs- és Propaganda Osztálya *Munkásábrázolás, 1974* címmel fotópályázatot hirdet.

A szerkesztőség a pályázatot két témakörben írja ki:

1. Munkások munka közben, munkafolyamatok megörökítése, munkásportrék;

2. A dolgozók élete gyáron kívül: szórakozásuk, művelődésük, sportolásuk, rendezvényeik, stb.

A pályázatra csak fekete-fehér 30x40 cm-es méretű képeket fogadunk el. A képeket a Szakszervezetek Országos Tanácsához *(1415. Budapest, VI., Dózsa György út 84/b.)* kell beküldeni, ahol szakértőkből álló zsüri dönt. A borítékon kérjük feltüntetni, hogy FOTÓPÁLYÁZAT.

A pályázat öt legjobb képe 1000—1000 forintos, további öt kép pedig 600—600 forintos díjban részesül. A szakmai, iparági szakszervezetek által felajánlott számos különdíjat is odaítéli a zsüri.

A Munka — a díjazottakon kívül is — folyamatosan közli a legjobb képeket. *Ezért kérjük a pályázókat, hogy beküldött munkáikról 1 db 13x18 cm-es méretű képet is mellékeljenek.* Egy személy mindkét témakörben 4—4 képpel pályázhat.

A pályázaton csak olyan képek vehetnek részt, amelyek eddig kiállításon és a sajtóban még nem jelentek meg.

Beküldési határidő: *1975. január 1.*

Zsürizés: *1975. január 15.*

A legjobb képeket 1975-ben kiállításon mutatjuk be.

A Munka Szerkesztősége,
a SZOT Kulturális, Agitációs és Propaganda Osztálya

Két mérnöknő — vezető beosztásban

Egy öreg vasutas mesélte, hogy valamikor a MÁV-nál még a gépíró is férfi volt, majd így folytatta: — *Manapság, kérem, haptákba állunk az asszonyok előtt, hogy „Mérnök, főintéző elvtársnőnek tisztelettel jelentem".*

— Sértő ez?

— *Azt nem mondtam, csak szokatlan, nekem legalábbis az.*

A kapu nyitva mindenki előtt

Való igaz, hogy hajdanában kevesebb leány és fiatalasszony álmodozott a vasutas pályáról. Dehát a világ ma már mitsem törődik a konvenciókkal, *a kapu nyitva mindenki előtt, s ha a világűrben ott lehetett a nők képviselője, miért ne lehetne a gyengébb nem tagjai közül bárki a vasútnál mérnök, főintéző.* Persze az is igaz, hogy ilyen képzettséggel nagyon kevesen vannak. A szegedi igazgatóságon viszont két mérnök-főintéző asszony is dolgozik. Lássuk, hogyan, miképpen vezetett az útjuk idáig?

Az építési és pályafenntartási osztály helyettes vezetője *Németh Sándorné.* Hogyan kezdődött vasutas pályafutása?

— *A műegyetem általános mérnöki karán kezdtem, majd út-, vasút és alagút szakon tanultam.* Néhai miniszterünk, *Csanádi* professzor a vasútüzemi tanszéket vezette, és arra biztatott bennünket, hogy menjünk a vasúthoz dolgozni, ösztöndíjat adnak, s megfelelő perspektíva vár ránk. Így kerültem 1958-ban a szegedi igazgatósághoz.

A pályakezdés éppen olyan volt, mint bármely más területen lett volna. *Németh Sándorné* a pályafenntartásnál kezdte, mint gyakorló mérnök, s a fizetését is ahhoz szabták. Hamarosan kisbabát várt, s mivel Hódmezővásárhelyen laktak albérletben, kérte helyezzék át oda. *Ezután a vasútépítéssel közelebbről is megismerkedhetett, mint műszaki ellenőr, kitűző tervező.* A vasúti rakterületek burkolásától, a pályaívek meghatározásáig, mindennel foglalkozott. Később Szegedre kerültek, lakást kaptak, s az igazgatóságon az iparvágányokkal kapcsolatos műszaki dolgokat bízták *Némethnére.*

Gyakorlaton a pályafenntartásnál

Felsorolja, hogy mi mindent kellett elvégezniük. A vasútépítés programját megbeszélni a vállalatokkal, eljárni az engedélyezési, egyeztetési tárgyalásokra, ellenőrizni a vasútépítéseket, majd átadni a megrendelőknek, és újra visszavenni, hogy az üzemeltetést a MÁV ellenőrizhesse. A vasútnál így mondják: *a vonalhálózattal összefüggő kérdésekben az idegen felekkel megegyezésre kell jutni.*

Senki se higgye, hogy az asszonyok azt keresik, hogyan lehetne egy nyugalmas irodában meghúzódni és kényelmesen dolgozgatni. *A mérnöknő maga kérte, hogy helyezzék egy időre a pályafenntartás gyakorlati munkálataihoz, mivel újabban sok modern gépet is alkalmaznak ezen a területen.* Vonalbiztos lett. A hazai vasutak történetében ilyen beosztásban még asszonyt nem látott senki. Ez sem ment persze olyan könnyen. *Először is megkérdezték a feletteseket, hogy egyáltalán lehetséges-e ilyen beosztásba asszonyt helyezni?* Természetesen nem találtak tító rendelkezést, hogy nőszemély nem lehet vonalbiztos.

— *A szegedi főnökség vonalbiztosa lettem, 20—22 pályamester tartozott hozzám. Ebben a beosztásban nincs pardon, ellenőrizni kell, utasításokat adni.*

Fél éve osztályvezető-helyettes. Aki ismeri a vasutat, tudja, hogy majdnem olyan fegyelem van munka közben mint a katonaságnál. Nincs mese, vigyázba kell állni, röviden és tömören jelenteni és így tovább. Valóban, mit érez egy fiatalasszony, amikor belépnek a szobájába a férfiak és vigyázzba vágják magukat előtte?

— *Ez olyan természetes, hogy észre sem vesszük a külsőségeket, a formalitásokat. Vasutasok vagyunk, de különben nem olyan bokacsattogtatós a mi fegyelmünk, hogy megalázó volna bárkire nézve is.*

Makón debütált

A másik mérnök főintéző, *Rácz Jánosné* útja egyszerűbb volt a vasúthoz, hiszen édesapja harminchét esztendeig szolgált a MÁV-nál, mint vonatvezető. Amikor Szegeden létrehozták a felsőfokú vasútforgalmi technikumot, akkor oda iratkozott be, s a közben főiskolává vált intézetben szerzett üzemmérnöki diplomát.

— *Ebben szerepe volt apunak is* — mondja Ráczné —, *mert megszerettette velem azt a mozgalmas, érdekes életet, amit a vasút követelt.*

— Hol kezdődött?

— *Makón debütáltam, s amilyen beosztás egy vasútállomáson csak megtalálható, azt mind végigjártam.* Hat éve kerültem az igazgatóságra, a vasútüzemi munkakörbe. Itt üzemi terveket készítettünk, pályaudvari vonalak építésénél, azok ellenőrzésénél dolgoztam.

Az iparvágányok tartoznak Rácz Jánosnéhoz. Ebben a beosztásban is alig találni női dolgozót a vasútnál.

— Nem zavarja, hogy körülötte csak férfiak vannak ebben a munkakörben?

— *Nem, csak addig lehet kétség a kollégákban, amíg az ember nem bizonyít. A szaktudást elismerik, akár férfi az illető, akár nő.*

Minden rendben?

Az elismerés mindenben megmutatkozik? A fizetésben is?

Nem oly gyors a válasz, mint az előző kérdéseknél. Mosolyognak, pontosítják önmagukban a felelet.

— *Nehéz ezt megítélni, mi úgy érezzük, nálunk rendben vannak a dolgok a fizetés tekintetében is.*

A két mérnök-főintéző a társadalmi munkában is részt vállal. Az MTESZ-ben, a közlekedéstudományi egyesület szakosztályainál tevékenykednek, Ráczné az igazgatósági alapszervezetben pártcsoport vezető. Lelkiismeretesen dolgoznak és egyáltalán nem érzik magukat másodrendű állampolgárnak a vasútnál.

Gazdagh István

TELEKGERENDÁSON

A feladatokkal együtt nőttek a gondok is

Telekgerendás állomáson tucatnyi vasutas dolgozik. Az egyre növekvő gazdasági feladatok ellátásában évek óta kitűnően megállják a helyüket. Az utóbbi években emelkedett az állomás áruszállítási feladata, természetesen ezzel együtt nőttek a gondok is. Erről beszélgetünk Tóth József állomásfőnökkel és *Kvasz János* szakszervezeti bizalmival.

— *A kocsikihasználást 100 százalékra teljesítettük* — mondja Tóth *József.* — *Kocsiforgalmunk több, mint 2500 volt.* A mostoha őszi időjárás, a mezőgazdasági termékek megkésett betakarítása a mi munkánkat is nehezítette és sok problémát okozott a kocsik kihasználásában. Ennek ellenére dolgozóink mindegyike helytállt, de külön kiemelném *Zahár Sándor* váltókezelő, valamint *Lengyel Károly* forgalmi szolgálattevő tevékenységét.

— *Az utóbbi időben meglehetősen nehéz körülmények között dolgozunk, akárcsak más, hasonló kis állomások dolgozói* — veszi át a szót *Kvasz János* bizalmi. — De igyekszünk, hogy munkánkkal feletteseink és az utazóközönség is meg legyen elégedve. Az utazóközönség érdekében az elmúlt évben már történtek intézkedések. *Kifestették a várótermeket, felújították a bútorzatot.* A vízvezeték bekötése most van folyamatban.

(Kesztyűs)

Megváltozott a vezetők szemlélete

A budapesti igazgatóság szolgálati helyein sokat javult a nődolgozók helyzete

A vasutas-szakszervezet titkára előtt adott számot a közelmúltban *Tóth János,* a budapesti igazgatóság vezetője az 1013 számú kormányhatározat végrehajtásáról. A beszámoltatáson részt vett a szakszervezet központi vezetőségének nőbizottsága is. A beszámolóból kitűnt, hogy a határozat megjelenése óta az igazgatósághoz tartozó munkahelyeken javult a dolgozó nők helyzete és a velük való törődés is egyenletes fejlődést mutat.

A központi bérintézkedések és a saját erőből megoldott bérdifferenciálások nyomán elérték, hogy nincs számottevő különbség a férfi és a nődolgozók munkaköri bére között. Ez elsősorban annak a következménye, hogy *megváltozott a munkahelyi vezetők szemlélete.* Néhány évvel ezelőtt még szinte általános volt az a vélemény, hogy a férfiak a családfenntartók, így bérüket is igyekeztek — a nők rovására — felemelni. Ma már tudatosan a végzett munka a bérek elosztásának alapja.

Más kérdés a jövedelem, az összkereset alakulása. Az erőfeszítések ellenére sem sikerült elérni, hogy a nők jövedelme azonos legyen az azonos munkaterületeken levő férfiakéval. Ez az utazó, vonatkísérő személyzetnél van így. A nők csak meghatározott tehervonatokon járhatnak vonatvezetőként. A távolléti és a szolgálati idő a nőknél mindig kevesebb. Ez abból adódik, hogy — főként családi okokból — *a nők nem igen vállalnak plusz szolgálatot.* A férfiak többletmunkája így nagyobb összkeresetet eredményez.

Egyenlő partner a nő és a férfi a jutalmazásnál, a premizálásnál, és a végzett munka színvonala alapján történik a kitüntetések odaítélése is. *Az elmúlt évben a kitüntetések 40 százalékát nődolgozók kapták.*

A nők foglalkoztatása és szakmai képzése vonatkozásában is kimutatható az előrelépés. Már a felvétel alkalmával pontos tájékoztatást kapnak a lányok és asszonyok a továbbképzés lehetőségeiről, azt sem elhallgatva, hogy a nagyobb szakmai ismeret magasabb jövedelemmel is jár. *Igazgatói utasítás kötelezi erre a főnököket,* és az ellenőrzések során megállapították, hogy eleget is tesznek ennek a kötelezettségüknek.

A nők létszáma állandóan növekszik. Egyes munkaterületek szinte teljesen elnőiesedtek. A vontatásnál és a kocsiszolgálatnál az adminisztratív beosztásban dolgozó nők aránya 81 százalék. A forgalmi és a kereskedelmi szolgálatnál a dolgozók 25 százaléka nő. A személypénztárakban például csak elvétve akad férfi.

Biztosították a nők képzésének és továbbképzésének feltételeit is. Gondoltak azokra is, akik gyermekgondozási szabadságon vannak: *az önköltséges vasúti szaktanfolyamokon, vagy az állami oktatásban levelező és esti tagozaton tanulók részére — sikeres vizsga esetén — megtérítik a költségeket.*

Ha lassan is, de gyarapodik azoknak a nőknek a száma, akiket vezetőnek állítanak be. *Az igazgatóság munkahelyein a legkülönbözőbb beosztásokban megtalálhatók a nők,* így például főkönyvelő, szertárvezető, szertárfőnök-helyettes, pénztárfőnök, állomásvezető.

A népesedéspolitikai határozat végrehajtása során az óvodai és bölcsődei elhelyezéseknél előnyben részesültek a nagycsaládosok és a gyermekeiket egyedül nevelő anyák. A tanácsoknak *ez évben 1,5 millió forintot fizettek gyermekférőhelyekért azokban a városokban, községekben, ahol nincs önálló vasutas gyermekintézmény.* Az idén újabb 75 vasutasgyermek számára sikerült óvodai, bölcsődei helyet biztosítani. 1975 első félévében valószínű átadásra kerül a 100 férőhelyes óvoda és a 60 férőhelyes bölcsőde Rákospalotán.

Évről évre emelkedik a gyermekgondozási illetménynélküli szabadságot igénybe vevő nők száma. 1971-ben csak 840-en, az idén már 1179-en éltek ezzel a lehetőséggel.

Szó esett arról is a beszámoltatáson, hogy a szolgálati helyek vezetői — önállóságuk következtében — még többet tehetnének, elsősorban a munkahelyek szociális ellátottságának javítása érdekében. Az igazgatóság nagyobb öntevékenységet vár a szolgálati főnököktől és azt kéri, hogy *ne várjanak a felsőbb utasításokra akkor, amikor a vasutas nők élet- és munkakörülményein van módjuk javítani.* A jó munkát végzők között ezen a fórumon is megdicsérték a székesfehérvári és a szolnoki Pft-főnököt. Mindkét helyen kiemelkedően foglalkoztak az 1013-as kormányhatározat végrehajtásával. Elismeréssel emlékeztek meg azokról a szocialista brigádokról is, amelyek társadalmi munkában dolgoztak a gyermekintézmények korszerűsítésén, bővítésén. Ezt a tevékenységet tovább kell folytatni, és a kiemelkedő munkát végző brigádokat erkölcsi és anyagi megbecsülésben kell részesíteni.

Köhidi László

Kaposvári akció

A *kaposvári pályafenntartási főnökség* 103 dolgozója — akik valamennyien egy-egy szocialista brigád tagjai — a Somogy megyei *Ráksi* községben vette ki részét a cukorrépa betakarításából. A szabad szombaton végzett munka eredményeként a kaposvári vasutasok 2500 négyszögölről szedték fel a termést, majd fejelés után 250 tonna répát raktak fel beszállítás céljából a tehergépkocsikra, illetve a vontatók pótkocsijaira.

A munkájukért a termelőszövetkezettől kapott összeget a kaposvári városi tanács 3085,01 számú *„Óvoda—iskola akció"* elnevezésű számlájára fizették be a pályafenntartási dolgozók.

Az alkotó munka gyógyító hatása

Immár öt esztendeje annak, hogy a *MÁV Budakeszi Tüdőgyógyintézet* épületében megalakult és helyet kapott a munkatherápiás részleg. Működését gondos előkészítő munka előzte meg, amelynek egyetlen fő célja volt: *az intézetben eddig nem alkalmazott módszerekkel is elősegíteni a betegek gyógyulását.* Az elsődlegesen pszichikai gyógyító folyamat azt eredményezi, hogy a testben, lélekben, megtört, elkeseredett ember fokozatosan ébred tudatára saját értékének, s miközben megtanulja újra becsülni önmagát „elfelejt" foglalkozni betegsége tüneteivel.

A kezdet nem volt könnyű

Dr. Zsombók Györgyné — a munkatherápiás részleg vezetője — mintegy 20 üzemet látogatott meg, a legtöbb esetben sajnos eredménytelenül. Az üzemek vezetői elutasították az együttműködésre tett ajánlatot, szavakban, olyan indokkal, hogy betegekről van szó, akik normában nem dolgozhatnak, kimondatlanul pedig a szanatóriumban kezelt betegségekről való óvatosságból. Talán éppen ezért érdemes kivételként megemlíteni a XIII., kerületi *Transzvill Vállalatot,* amely más üzem tartózkodásával szemben nagy segítséget adott a gyógyító munkához. A sikeres próbagyártás után elektromos fűtő és vízmelegítő készülékek csatlakozó kábeleinek szerelési munkáira kötöttek szerződést, melynek teljesítése éves viszonylatokban zavartalan volt.

Ez a munka legfeljebb csak 10—14 beteg számára elegendő. Márpedig a szanatóriumban kezeltek közül szép számmal vannak olyanok is, akiket orvosi véleményezés alapján lehet, sőt kell valamilyen hasznos tevékenységgel elfoglalni. A fontos csak az, hogy a munka a beteg részére kellemes időtöltés legyen, ne pedig valamféle kényszer. Ezért sem munkaidőt, sem időnormát nem lehet számukra meghatározni.

Az évek folyamán, jól begyakorolt, hasznos elfoglaltságának bizonyult az úgynevezett *„papírmunka".* Ennek keretében a röngen laboratórium részére filmtasakokat, az intézet részére uzsonna zacskókat készítenek.

Szőnyegszövés

Jól megférnek egymás mellett azokkal a betegekkel, akik egyszerű *fa, vagy műanyagból mutatós vázákat, ládákat varázsolnak elő.* Ezeket azután megtöltik virággal, s az intézet folyosóin helyezik el.

A kézimunka egyaránt kedvelt időtöltést jelent a férfiés a női betegek részére. A munkatherápia vezetője 4 évvel ezelőtt kapcsolatot teremtett *a Háziipari Termelőszövetkezet szőnyegkészítő üzemével,* s ennek eredményeként a szövetkezet XIV., kerület Kerékgyártó utcai részlege a szanatórium egy betegével megismertette a szövéssel kapcsolatos műveleteket.

A munka dandárja azonban csak ezután következett. Megfelelő eszközöket, anyagot kellett beszerezni, s ami még ennél is lényegesebb —, *a betegek érdeklődését felkelteni, kezüket megfogni, megtanítani szépet, művészit, hasznosat alkotni,* s közben testben, lélekben észrevétlenül gyógyítani.

Ebben a szó legnemesebb értelmében kifejező humánus cselekedetben, amely a szanatórium sajátos atmoszférájában egységesen magába foglalja az egész gyógyító apparátus tenniakarását, emberszeretetét — *dr. Zsombók Györgyné* nagyszerű eredményeket ért el. Munkáját sokoldalúan segítette *dr. Nyírő József* igazgató főorvos, az osztályok főorvosai, orvosai, a foglalkoztatott betegek kiválasztásánál, irányításánál és figyelemmel kísérésénél. A gyógyító-foglalkoztató kezelés szakmai fogásainak tanítását fáradhatatlanul segítik jelenleg is az intézet rehabilitált egykori betegei: *Cserna Kálmán, Gulyás György és Szigligeti Vilmos* rokkantsági nyugdíjasok.

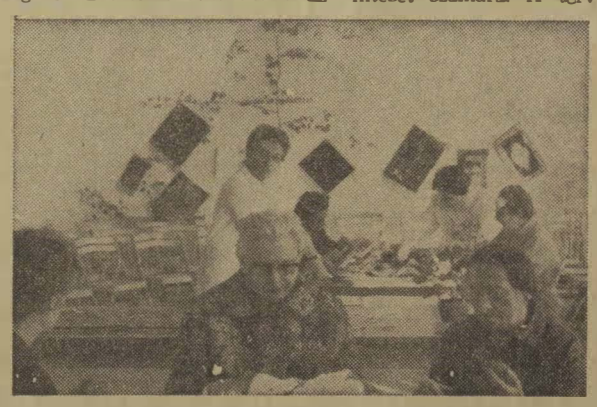
Az első eredmény akkor volt lemérhető, amikor 3 évvel ezelőtt *a Temacryl kézimunka pályázatán 3 kézicsomózású perzsaszőnyeg kiállításával díjat nyertek.*

Kötés-varrás — géppel

Egy évvel ezelőtt — kísérletként — két kötőgépet is beszereztek, amelyen *azóta szebbnél szebb sálakat, női sapkákat kötnek.* Az izléses holmikból főleg ünnepek előtt van nagy kereslet, amikor a betegek — néhány forintos megváltási ár ellenében — saját hozzátartozóikat lephetik meg az elképzelésük szerint megkötött ajándéktárgyakkal.

A különféle munkafolyamatok közül a varrás sem hiányozhat. Hiszen egy jó varrógép segítségével sok ötletes, hasznos tárgyat lehet készíteni az intézet számára. A terv megvalósult, *és ma már a varrógép kattogása is hozzátartozik a III-as számú munkaterem jól ismert zajához.* A gép segítségével néhány hónap alatt 280 párna-belsőhuzatot, nagy mennyiségű kötszert, orrfityulát varrtak a betegek, s mindent csak úgy szórakozásképpen.

Öt évvel ezelőtt három beteggel kezdett dolgozni a munkatherápia vezetője. Ez — a mozgások figyelembevételével — havonta 25—30 beteggel való foglalkozást jelentett. Annak ellenére, hogy kicsi, csaknem alkalmatlan területen tudtak helyet biztosítani a munkatherápia részére, a jelentkezők száma egyre nőtt. A betegek saját magukon tapasztalták a gyógyulás folyamatát, s így a gyakorlat igazolta, az orvosok elméletét: *az alkotó munka gyógyító hatását.*



Lr. Zsombók Györgyné, a munkaterápiás részleg vezetője a betegek gyógyító hatású munkáját ellenőrzi.

A fejlődés útja

A múlt év decemberében végre minden megoldódott. Korszerű orvosi berendezéssel, modern felszereléssel megkezdte működését a rehabilitációs pavilon, amelyben tágas helyiségeket kapott a munkatherápia is. *Most már naponta 45—50 havonta pedig 70—80 beteg számára tudnak kellemes és egyúttal hasznos időtöltést biztosítani.* S, hogy ne legyen egyhangú a munka az orvosilag engedélyezett 3 órás munkaidőt rendszeresen megszakítják „pihentető" tornával, társasjátékkal. A foglalkozások ideje alatt pedig nem esik szó betegségről.

Hinné-e valaki, mi lesz az eredmény? Íme egy példa: *22 éves fiatalember béna kézzel érkezett az intézetbe, sem fogni, sem írni nem tudott.* Két *hét után, maga címezte meg a levelet...*

Pálinkás Katalin

A KONGRESSZUSI MUNKAVERSENYBEN

Fellendült az újítókedv a székesfehérvári járműjavítóban

A székesfehérvári járműjavító tárolóvágányai októberben és novemberben megteltek *Sy* sorozatú teherkocsikkal. A látogató jóleső érzéssel állapíthatta meg: *az üzem jóval az év vége előtt tömegesen adja át a forgalomnak a nagy hordképességű pőrekocsik utolsó darabjait.* November végén azonban az a gyanúja támadt, hogy az átadással valami baj lehet, mert a kocsik változatlanul ott rostokolnak a tárolóvágányokon.

Akadozó kooperáció

Takács László, az üzem főmérnöke nem kis bosszúsággal magyarázta meg a kocsik mozdulatlanságát:

— *Sajnos, akadozó kooperáció hátráltat bennünket az Sy-kocsik utolsó 50 darabjának befejezésében.* A miskolci járműjavító, amely az ütközőt és a vonókészüléket szállítja nekünk, alig küldött számottevő mennyiséget ezekből az alkatrészekből és így e nélkül kellett kiállítani a kocsikat a tárolóvágányokra.

A főmérnök *Radács Ferenccel*, az üzem pártbizottságának titkárával, a műszaki fejlesztési osztály vezetőjével együtt a következő napokban Miskolcra utazott, hogy személyesen tárgyaljanak a kooperáló üzem vezetőivel. Sikerült is szót érteni az ottani szakmai és pártvezetőkkel. *Mivel a miskolciak közben megkapták a hiányzó alkatrészekhez szükséges búgát, készséggel vállalták, hogy a hátralevő 50 darab ütközőt december 10-ig leszállítják.* A vonókészülékekre vonatkozólag úgy állapodtak meg, hogy tekintettel a miskolci járműjavító évvégi egyéb kötelezettségeire, csupán tizennyolcat készítenek el december 20-ig, a többit a Miskolc által átengedett anyagból maga a fehérvári üzem készíti el. December elején meg is érkezett Miskolcról az anyag egy része és megkezdődött az ütközőszállítás is.

A székesfehérvári üzem egyik feladatának az Sy vasúti teherkocsik gyártásának évi tervteljesítése útjából végül sikerült elhárítani az akadályt. S miután a kohászatnak megrendelt ércszállítókat, a tejipar által igényelt tejeskocsikat, a sertésszállító kocsikat, a halas tartályvagonokat és a többi, különleges szállítóeszközt év közben egyenletes ütemben már nagyrészt kiadták, *még karácsony előtt elkészülnek a kocsiosztályon a 400 Sy kocsi utolsó darabjai is.*

Határidő előtt

Az üzem másik fő feladatának, az alkatrészgyártásnak évi előirányzatát szeretnék túlteljesíteni. Annál is inkább, mivel alkatrészből soha sincs elég, és nincs az az előrelátó terv, amit az igények meg ne haladnának. *Bárhogyan alakul a dolog, az üzem minden olyan alkatrészt legyárt, aminek elkészítését a XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulója tiszteletére indított munkaversenyben vállaltak.* Az alkatrész elosztásban azonban voltak, s lehetnek is kisebb zökkenők. Tavaly októberben ugyanis azzal bízták meg az üzemet, hogy az általa gyártott alkatrészeket saját raktárából el is ossza. Az új feladat végrehajtása a gyakorlatlanság miatt még nehezen ment, de végül is a legfontosabb alkatrészek, a láncszem, a csapszeg, a csavarkapocs, a vonóhorog, stb., ha néha zökkenőkkel is, *mindig eljutottak oda, ahol várták őket.* Az idei tapasztalatokból tanulva, jövőre már gyorsabban, rugalmasabban akarják kielégíteni az alkatrész-igényeket.

Végeredményben a tizenegy pontos vállalást, az osztályok, műhelyek dolgozói — kettő kivételével — teljesítették. Így például a MÁV dieselesítési programját szolgáló füzesabonyi és mátészalkai gáztároló gépészeti berendezéseit egy hónappal a határidő előtt elkészítették, *a telepeket december 31 helyett november 30-ra felszerelték.*

Az autószállító kocsi tavaly előállított két prototípusát az idén alávették az előírt próbáknak, s a javítanivalókat az idén, ugyancsak határidő előtt elvégezték. A vasszerkezeti osztály brigádjai a kocsigyártó osztály dolgozóinak közreműködésével terven felül négy darab darut gyártottak a szombathelyi járműjavítónak. A darukat október 17-ig át is adták, a hat futómacskával együtt. Teherkocsi futójavítást tizet vállaltak, s huszat teljesítettek. Terven felül elkészítették a villamos felsővezeték szerelőkocsi prototípusát is.

Munkavédelmi újítások

Marosfi Tibor szb-titkár örömmel újságolta, hogy a kongresszusi versenyben felelevenedett az osztályokon, a műhelyekben az újítókedv is. *A dolgozók egész évre 62 újítást vállaltak és jelenleg már százon felül van a beadott újítások száma.* Az október 15-én elindított és december 15-ig tartó munkavédelmi hónapok tartama alatt a munkavédelmi újítások megtöbbszöröződtek az előző időszakhoz képest. A régi újítók, akik az utóbbi időben szinte alig hallattak magukról, most szinte szárnyakat kaptak. A TMK-ból például 12 újítási javaslat érkezett. *Koncsak László* csoportvezető és *Lukács László* együttesen 7, *Antal János* kazánműhelyi csoportvezető 2, *Lencsés József* 3 javaslatot nyújtott be. A kocsiosztályról *Vidovics István* munkavédelmi őr három újítással járult hozzá a hónapok sikeréhez, a megmunkáló műhelyben *Bors János* javaslatát pedig már el is fogadták.

A brigádok társadalmi munkavállalása eredetileg 2670 óra volt, de október végén már 3600 óránál tartottak. Kivették részüket az esős időjárás következtében megkésett mezőgazdasági munkák pótlásából. Az üzem a fele, 550 ember, október 26—27-én autóbuszokon vonult ki a *Mezőfalvi Állami Gazdaságba* és kukoricát tört, az első napon zuhogó esőben. Kommunista műszakot is tartottak.

Példamutató szocialista brigádok

Hiányos lenne ez a beszámoló, ha nem szólnánk azokról a szocialista brigádokról, amelyek a kongresszusi versenyben élenjártak, illetőleg a verseny 1974. évi első szakaszában oroszlánrészt vívtak ki a vállalások teljesítésében. Az elsők között kell megemlíteni a kocsigyártó osztály két kolletkíváját, *Kiss László* csoportvezető *Ságvári Endréről* elnevezett alvázlakatos, valamint *Szántó László* Béke lakatos brigádját. Amikor a kocsigyártó osztályon hiányzott a tejeskocsikhoz az Ugerenda, a Ságvári és a Béke brigád összefogva megszüntette a hiányt, így az osztály pótolhatta elmaradását a tejszállító kocsik gyártásában. *Kis Sándor* hegesztő-csoportvezető 23 tagú Kun Béla brigádjának a legnagyobb része van abban, hogy a kocsigyártó osztály *az idén átadhatta a háromezredik normál nyomtávú, különleges szállító járművet.*

A kazán- és vasszerkezeti osztályon egy másik Kiss, a *Kiss István* vezetésével versenyző *Landler Jenő* kazánjavító brigád azzal szerzett kimagasló érdemet, hogy a Landler Jenő járműjavítótól egy esztendeje Székesfehérvarra került kazánjavítást a kezdeti nehézségek után magas színvonalra fejlesztették. A TMK-ban *Koncsak László* Leninről elnevezett lakatosbrigádja az idén kiemelkedő sikert ért el azzal, hogy a vasutasok szellemi vetélkedőjének területi versenyében második lett. *Havasi Imre* szerszámkészítő Szabadság brigádja az újítási versenyben hivatkozhat jó eredményekre, az előkészítő osztályon pedig *Kleiner István* Felszabadulás brigádja járult hozzá a kongresszusi verseny sikeréhez.

Szász Ferenc

Régi eszközökkel — kiválóan

RÁKOSRENDEZŐ VASUTASAI HELYTÁLLNAK A MUNKÁBAN

Egymás után, néha kettesével, hármasával gördülnek alá a kocsik Rákosrendező gurítódombjáról. A munkát a domb tetején álló őrhelyéről, ebből a szűk és kicsiny földszintes épületből — amelyet aligha nevezhetnénk irányítótoronynak — *Jámbor Károly*, az éppen szolgálatban lévő gurítómester irányítja. A gurítóüzem karmestere ő, bár fiatal vasutas és csak 1970 óta gurítómester — ebben a földszintes kis épületben a hivatása magaslatán áll.

Egyenletes ritmusban

Fényjelzésekkel szabályozza, milyen tempóban tólja a dombra a kocsikat az 520-as gőzmozdony és a hangszórók útján közli rendezési utasításait.

— *Harmincháromra kettő rakott, a kocsik ne ütközzenek! Harminckilencre kettő rakott, röviden csúsztassuk meg!*

— Így sorolja egyenletes ritmusban az instrukcióit, amíg lefogy a gurítódombról az 1427 tonnás szerelvénynek mind az 51 kocsija. Utasításai nemcsak a váltókezelőknek szólnak, akik a meghatározott irányvágányra terelik a legördülő kocsit, hanem az elősarusoknak, sarusoknak is, akik valósággal kézben tartják a hatalmas súlytömegekkel szabadon futó járműveket.

Nincs könnyű dolga itt a gurítómesternek és a rendezőben dolgozó többi vasutasnak. Korszerű automatika, gépi berendezés, de még csak egy vágányfék sem áll rendelkezésükre. *Hagyományos eszközökkel, de nagy figyelemmel és jól összehangolt munkával rendeznek itt naponta 2100—2200 kocsit.*

— Az itt dolgozók helytállásának köszönhető, hogy a kongresszusi verseny kezdete óta, közel tíz százalékkal növelni tudtuk gurítási teljesítményünket — mondotta Jámbor Károly. — *A nappali műszakban, mint most is, 800—900 kocsit is legurítunk erről a szerény kis dombról.* Most, hogy esik az eső, jobban kell vigyázni, de a munkát ez lényegében nem zavarja. Csak ködöt ne kapjunk...

— *Két hete némileg csökkent a munkánk* — jegyezte meg *R. Fekete János* váltókezelő, aki három váltó állását szabályozza innen föntről, az irányító épületből. — *Ideje is volt már, mert az izmaim is belefájdultak a váltókarok huzogatásába. Pedig hozzászoktam ehhez a munkához, hiszen 33 éve jöttem a vasútra.*

A gurítódomb lejtőjén a szemerkélő eső ellenére is csak zubbonyban dolgozott az elősarus, *Hajdú II. Sándor.*

— Talán nincs esőköpenye? — kérdeztük a műanyagsisakot viselő elősarust.

— *Bent van az őrhelyen, de ilyenkor még nem veszem fel* — válaszolta mosolyogva —, *mert csak akadályozna a mozgásban. Az ilyen csöndes esőt eszre sem veszi itt az ember...*

Nem is nagyon volt megállása, hogy az esőt, nedvesedő ruházatát figyelje, hiszen szüntelenül akcióban volt: hol erre, hol arra a sínre tett sarut, ahogy a kocsik futása kívánta. Amikor pedig lett volna szuszszanásnyi ideje, a kocsik által lehordott sarukat hordta vissza a dombra, a helyükre. Kéznél legyenek, ha a következő kocsikat is saruzni kell.

Megbecsülik a kirendelteket

Rákosrendező vasutasai — képletesen szólva —, akkor nőnek igazán nagyra az ember szemében, ha közelebbről megismeri munkakörülményeik nehéz adottságait. Erről válthattunk néhány szót *Kapcsos Károly* térfőnökkel.

— *Sarusaink kivétel nélkül kirendelt vasutasok. Sátoraljaújhelytől Szegedig számos állomásról kerülnek hozzánk.* Váltásuk havonta történik. A váltást követő első napokban minden percem izgalommal telik — mondotta. — Mert nálunk nem elég, hogy valaki figyelmes, hozzáértő sarus legyen, de a helyi viszonyokat is nagyon jól kell ismerni. *Több irányvágányunk már régi és nagyon elhasználódott az idők folyamán.* Pályahiba miatt könnyen előfordulhat sarukiakadás, sarulevágás és akkor már nem tudunk „parancsolni" a kocsinak... Azért vesszük szívesen, ha ismerős vasutasok jönnek hozzánk dolgozni.

— S legalább gyakran üdvözölhet ismerős sarusokat?

— *Szerencsére igen* — felelte a térfőnök. — *Mert, ha nem is könnű itt a munka, megbecsüljük a kirendelt dolgozókat, szépen keresnek nálunk.* Részükre kifogástalan elhelyezésről gondoskodtunk. Szállásuk itt van a közelben, a Tatai úton. A négyágyas szobákban központi fűtés van, megfelelő tisztálkodási és főzési lehetőség, minden szobában hűtőszekrény, továbbá rádió és televízió áll a szállóban lakók rendelkezésére. Több vasutas annyira megszerette nálunk a munkát, hogy innen, a kirendelésből ment nyugdíjba is. Ilyen törzstagunk volt a sárospataki *Lukács István*. A Sátoraljaújhelyre való *Koscso István* ugyancsak régi kirendelt dolgozónk, szintén tőlünk szándékozik nyugdíjba menni, januárban.

Amire régóta várnak

— *Bár csak olyan szociális ellátást tudnánk biztosítani törzsdolgozóinknak, mint a kirendelteknek!* — mondogatják gyakorta ezt az óhajtást Rákosrendező vezetői. Ma még régi személykocsikban öltöznek, s a népes váltásoknak mindössze három zuhany áll rendelkezésre. Ezekhez csupán 200 literes bojler szolgáltatja a meleg vizet. Nem sok ez, de biztató, hogy a megoldás már szinte az ajtón kopogtat. A terv elkészült, és már a terepet is rendezték, előkészítették a gurítódomb mellett létesítendő többszintes épület számára. Fekete-fehér öltözőt fürdőt, meg ebédlőt kapnak az itt dolgozók és felszámolhatják majd az ugyancsak szorító problémát, az irodák zsúfoltságát is.

Soós Károly állomásfőnök új vezető Rákosrendezőn, de régi ismerősünk Hatvan állomásról, ahonnan mindössze egy hónapja került e nagy rendező-pályaudvar élére.

— *Erőteljes, dinamikus munkába csöppentem bele és mondhatom, hogy jól szervezett üzemet találtam itt, Rákosrendezőn* — összegezte első benyomásait az új állomásfőnök. — *Az eddigi eredmények az itt dolgozók helytállását dicsérik* — mondotta, és jegyzetéből már sorolta is a november végéig „göngyölített" ideiglenes eredményeiket. — A tehervonatok átlagos terhelésében 97 százalék a csomóponti kiváló szint, az elért teljesítés pedig 106,88 százalék. A menetrend szerinti indításban a 77,2 százalékos követelményt eddig 76,55 százalékra teljesítették. *A napi kocsikifutásban a követelmény 1960 kocsi, az elért átlagteljesítés ezzel szemben 2125 kocsi.* A kocsitartózkodás 92 százalékos kiváló szintjét eddig — a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny eredményeként — 2,2 százalékkal teljesítették túl Rákosrendező brigádjai.

Lelkiismeretes munkájukkal a meglevő objektív, műszaki nehézségeken is urrá tudtak lenni az itt dolgozó vasutasok. A tavalyihoz képest lényegesen csökkentették a rendezői munka „selejtjét" — a baleseti károsszeget. Az egy kocsira jutó baleseti kárt 20 fillérről 12 fillérre szorították le.

Valóban jól szervezett üzem, s az elevenen élő szocialista munkaverseny-mozgalom eredményei ezek Rákosrendezőn.

Lőrincz János

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK:

Az aktivitás túlnő a szolgálati helyeken

(Folytatás az 1. oldalról)

munkák ésszerűbb, gazdaságosabb elvégzése céljából. Az I. szakasz dolgozói 1650 forintot fizettek be a mezőtúri tanács csekkszámlájára, gyermekintézmények anyagi megsegítésére. Az *„Egy nap az iskoláért"* mozgalom keretében összesen mintegy 300 óra társadalmi munkát végzetek a IV., a VIII., a XV. és a XVI. pályamesteri szakasz dolgozói.

Pacz József tudósítónk ugyancsak arra mutat rá levelében, hogy a kongresszusi munkaverseny résztvevőinek aktivitása túlnő a szolgálati helyeken végzett tevékenységen, s beszámol arról, hogy Curtici román—magyar közös határállomás forgalmi, kereskedelmi és műszaki kocsiszolgálati brigádjai — összesen 85-en — 430 órát dolgoztak a lökösházi Haladás Termelőszövetkezetben. A vasutasok 3 és fél katasztrális holdról takarították be a cukorrépát.

Módosított vállalások

Bódogh Mihály írja, hogy Dombóvár állomás szocialista brigádjai pótvállalással egészítették ki kongresszusi felajánlásaikat, s eszerint a szabadnapjukon keresett pénzösszegeket befizetik a városi óvodák bővítésére. *A levél megírásának időpontjáig 13 brigád 160 tagja 22 600 forinttal járult hozzá az akcióhoz.*

„Érdekesen alakult a kongresszusi vállalások teljesítése a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökségen" — közli tudósításában *Szécsi Ferenc.* — „A dolgozók eredetileg 5200 társadalmi munkaórát ajánlottak fel 150 000 forint értékben a XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére. *Azután jött november 7-e, s 30 szocialista brigád 468 tagja pótvállalást tett 3000 óra társadalmi munkára, 80 000 forint értékben.* Az eredeti vállalás teljesítése 100 százalékos, a pótvállalást pedig 5172 órás társadalmi munkával, 105 740 forint értékben teljesítették a brigádok. Ezen túlmenően a főnökség KISZ-alapszervezete két alkalommal szervezett kommunista műszakot szabad szombaton, s ez alkalommal 270 órát dolgoztak 8788 forint értékben a fiatalok — nem számítva azt a 112 órát, amelyet szüreteléssel töltöttek a mezőgazdaságban, s amelynek ellenértékét a vietnami szakmunkásképző építésére ajánlották fel. A főnökség dolgozói ezenkívül 7 317 forinttal járultak hozzá a megyei kollégium építéséhez."

A Baranya megyei *Bükkösd* községből a *Hámán Kató Nevelőotthon és Általános Iskola* igazgatójától is érkezett olyan levél, amely a kongreszusi verseny részvevőinek, pontosabban a pécsi pályafenntartási főnökség I. pályamesteri szakaszához tartozó *Petőfi* szocialista brigád tagjainak helytállását méltatja.

„Ennek a brigádnak, *Ambrus József* festő szakmunkásnak és társainak köszönhetik állami gondozott tanulóink, illetve községünk általános iskolás gyermekei, hogy tiszta, ízlésesen rendbehozott termekben tanulhatnak." — olvashatjuk az igazgató levelében.

Akik beiratkoztak

Végezetül álljon még itt a *Szűcs Ferenc* tudósításából vett idézet:

„A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség dolgozóinak kongresszusi felajánlásai közül nem hiányoznak a tanulásra, művelődésre, kultúrálódásra tett vállalások sem. Ennek megfelelően *a pályamesteri szakaszokon 36 pályamunkás jelentkezett az általános iskola hiányzó osztályainak elvégzésére. Többségük társadalmi munkát is vállalt az iskolában.* Így például a III. pályamesteri szakasz dolgozói a hatvani 2. számú általános iskolában 160 négyzetméter burkolatot készítettek el kongresszusi felajánlásként..."

Soron kívül vállalták

Az Északi Járműjavító segítsége a Szikra Lapnyomdának

A *Szikra Lapnyomdának* az üzemi és szakszervezeti újságokat, köztük a *Magyar Vasutast* s több más fontos sajtóterméket előállító részlegét nemrégiben az a veszély fenyegette, hogy nem tudja elkészíteni ezeknek a lapoknak sok tízezerre menő példányát, ha sürgős segítséget nem kapnak egyik rotációs gépük üzemeltetéséhez. Az történt ugyanis, hogy a század elején gyártott, de még mindig hibátlanul működő öreg nyomdagép egyik nélkülözhetetlen alkatrésze, egy fogaskerék erősen megkopott s a tartalék kerekek is fogazásra vártak.

A nyomda sorra megkereste azokat az üzemeket, amelyek be vannak rendezkedve fogaskerék marására, de segítséget sehol sem ígértek. A *Nyomdagépjavító* azzal volt kénytelen kitérni a kérés elől, hogy ilyen régi gép kerekének fogazásához nincs berendezése. A *Hajtóműgyár* csak tömegtermelésre dolgozik, egyedi munkát nem vállal. Hasonló indokkal adott nemleges választ több más üzem is.

Ekkor az Északi Járműjavítóhoz fordultak. Tudomást szereztek ugyanis arról, hogy az ottani maróműhelynek van egy régi gépe, amely a javakorabeli rotációsához hasonló kerekeket munkál meg. Az Északiban végül is elvállalták a munkát.

Vereczkei László művezető és *Petneházi Lajos* Mező Imréről elnevezett nyolctagú szocialista brigádja rövid idő alatt hat kereket fogazott meg, hogy legyen elég tartalék alkatrésze is a vén rotációsnak.

Azóta a gép ismét fiatalosan forog, zavartalanul ontja az üzemi és szakszervezeti lapokat, köztük a *Magyar Vasutas* példányszámait is.

(Szász)

A vasutasok helytállásból jelesre vizsgáztak

Beszélgetés Urbán Lajossal, a MÁV vezérigazgatójával

Néhány évvel ezelőtt senki sem számított arra, hogy a vasút a IV. ötéves terv második felében, 1973-ban, de még inkább 1974-ben, *minden idők legnagyobb áruszállítási teljesítményét nyújtva sem tudja maradéktalanul kielégíteni az igényeket.* Már az év első hónapjaiban szokatlanul nagy mértékben megnövekedtek a szállítási teljesítmények. S mint ahogy az várható volt, a második félévben tovább nőttek a követelmények. A rendkívül csapadékos ősz miatt különösen nehéz helyzetet teremtett a mezőgazdasági termékek betakarításának torlódása, az ezzel járó szállítási igények fokozódása. *A vasutasok azonban állták a sarat.* Az adott körülményeket figyelembe véve mindent megtettek azért, hogy a feladott küldemények eljussanak rendeltetési helyükre.

Három héttel az év vége, a „zárszámadás" készítésének időszaka előtt felkerestük *Urbán Lajost*, a MÁV vezérigazgatóját, akivel a vasút munkájáról, a vasutasok helytállásáról beszélgettünk. Az év eddig eltelt időszakában elért eredmények ismeretében olyan áruszállítási teljesítményekre számíthatunk, amely a legmerészebb elképzeléseinket is felül múlja. Indokolt tehát a kérdés:

— Hogyan értékeli a vasút 1974. évi teljesítményét, a vasutasok munkáját?

— *Az év eltelt 11 hónapja után már valóban elég pontosan látható, hogy a vasútnak várhatóan 128—129 millió tonna árut kell elszállítani.* Ez mintegy tíz százalékkal több, az előző ötéves terv utolsó évében — 1970-ben — elért szállítási teljesítménynél. A négy esztendő alatt azonban a felfutás nem volt egyenletes. *Az említett nagymérvű teljesítménynövekedésnek mintegy fele ebben az évben realizálódik.* Ennek a feladatnak a teljesítése csak a vasutas dolgozók fegyelmezett, jó munkájával volt elérhető.

Ez évben, különösen az őszi hónapokban a külső körülmények — az időjárás, a nemzetközi szállítási problémák — nagymértékben akadályozták a szállítás folyamatosságát, *ez a vezetőktől és beosztottaktól egyaránt fokozott helytállást igényelt. Az időnként kialakult szállítási feszültségek miatt az elmúlt időszakban több esetben állt nehéz helyzet előtt a vasút, de a vasutasok áldozatkész munkájával sikerült a helyzetet normalizálni.* Mindezek hozzájárultak a vasutasság kedvező társadalmi megítélésének kialakulásához.

— A mennyiségi teljesítmények mellett hogyan alakulnak a minőségi mutatók?

—*A személyszállítás színvonalát illetően sajnos nem tudunk megfelelni a társadalom által elvárt követelményeknek.* A környéki, elővárosi forgalomban, de a távolsági és nemzetközi vonalakon is a hét egyes napjain zsúfoltság van. Szükség van a menetrendszerűség javítására, de sak javítani való van a vonatok tisztántartását és az utasok kiszolgálását illetően is.

Természetesen a személyszállítás állandóan figyelmünk középpontjában áll, s munkánk egyik kiemelten fontos részét alkotja. A rendelkezésre álló lehetőségek határain belül igyekszünk is a személyszállítás minőségére jellemző feltételeket javítani.

A népgazdaság áruszállítási igényeinek gyors növekedése következtében kialakult feszült helyzetben az áruszállítással szemben támasztott minőségi követelmények egy részének teljesítéséről sajnos le kellett mondani, hogy a mennyiségi igényeknek minél jobban eleget tudjunk tenni. Ezek között kell megemlíteni azt a körülményt, hogy a nemzetközi szállításokban mutatkozó zavarok miatt határállomásaink körzetében, de a vonalhálózat más részein is, torlódások keletkeztek. Ez lassította az áru eljutását rendeltetési helyére. *Sok rakott kocsi tartózkodott a hálózaton, lassú volt a kirakás, ami hátráltatta a szállíttatók üres kocsival való ellátását.* Mindez zavarta a technológiai folyamatot és különösen kedvezőtlenül hatott a fuvaroztatókat érintő minőségi mutatók alakulására.

A felmerült problémák kialakulásához hozzájárult az is, hogy *nem teljesülnek eredeti célkitűzéseink a vasúti pálya, a csomópontok, a biztosítóberendezések fejlesztésénél.* Itt nem arról van szó, mintha ezeknek a területeknek a fejlesztését elhanyagoltuk volna, vagy nem látnánk ezek szükségességét, hanem arról, hogy a beruházások körül mutatkozó népgazdasági gondok legjobban a területen éreztetik hatásukat.

A szállítási technológián belül az egymáshoz kapcsolódó technikai elemek közötti egyenkapacitást nem tudtuk biztosítani. Úgy jellemezhetjük a helyzetet, hogy *feszültségek mutatkoznak a vontatás korszerűsítése és a pálya, a járműpark korszerűsítése és a javító-karbantartó bázisok fejlesztése között.*

Növelte a gondokat a szállítandó áru struktúrájának és a kialakult szállítási irányok nagymérvű megváltoztatása, amelynek alapvető magyarázatát a népgazdaságban a termelőerők fejlődésében, az ipar szerkezeti és területi átalakulásában, a mezőgazdaság termelési hozamának növekedésében, az energiahordozók termelésében, felhasználásában bekövetkezett változásokban találjuk.

Az időszakonként kialakuló feszült szállítási helyzetben nem érvényesülhetnek megfelelően az energiatakarékossági törekvések sem. A takarékos energiafelhasználás elősegítése érdekében a közeljövőben intézkedéseket teszünk. Felülvizsgáljuk a felhasználási normákat *és ahol kell, elvégezzük a szükséges módosításokat.* Ezenkívül meghatározott takarékossági célkitűzéseket dolgozunk ki, melyeket beépítünk a munkaverseny rendszerébe.

— Mint minden évben, minden bizonnyal ezúttal is nagy erőpróbát jelent a nagy szállítási feladatok mellett az év végi ünnepi forgalom lebonyolítása. Ezzel kapcsolatban mit tart a legfontosabbnak?

— *Az említett áruszállítási nehézségek mellett az előttünk álló ünnepi forgalom lebonyolítása valamennyi vasutas dolgozótól még fegyelmezettebb és pontosabb munkát követel.* Helyzetünket talán könnyíti az ünnepek naptári eloszlása. A menetrendben előírt és az azonkívüli mentesítő vonatokat december 20-tól kezdve január 2-ig közlekedtetjük. Ezen időszak alatt a vasútnak 700—720 ezer utassal többet kell majd, a lehető legjobb körülmények között elszállítani. A mindenkori szükségleteknek megfelelően lehetőség van 272, a menetrendben meg nem hirdetett mentesítő vonat közlekedtetésére, amely a meghirdetett 108-cal együtt a naponta közlekedő vonatokon túlmenően 380 többletvonatot jelent. Az ünnepek utáni visszautazásnál várhatóan kedvezőtlen helyzetre számíthatunk, mert az utazási igény koncentráltabban jelentkezik. *Legfontosabb dolog a biztonságos forgalom lebonyolítása, hogy minden utas időben, fáradtság nélkül érkezzen úticéljához.*

— A kormány intézkedésére 1975. január 1-től a vasút egész területén bevezetik a 44 órás munkahetet. Ismerve nehézségeinket, a frekventált munkakörökben jelenleg is tapasztalható munkaerőhiányt, hogyan látja a kibontakozást?

— Eddig végzett felmérésünk és a tárgyalások alapján a MÁV-nál 1975. január elsejével bevezetésre kerülő munkaidő-csökkentés, körülbelül 75 ezer dolgozót érint. Nagyon fontos szempont azonban és erre nagy figyelmet kell fordítani, hogy *célunk a tényleges munkaidő csökkentése, olymódon, hogy a túlórák száma ne emelkedjen, az érintett dolgozók keresete ne csökkenjen,* hanem a lehetőségeinkhez mérten még növekedjen.

A munkaidő csökkentésének alapvetően két módja van: *az egyik a munka termelékenységének növelése, műszaki-fejlesztési, üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel, a másik a létszám növelése és ezáltal az egy főre eső szolgálati órák előírt szintjének betartása.* Egyes munkakörökben a létszám feltöltése csak nehezen biztosítható, ezért előtérbe kell helyezni a szükséges műszaki-fejlesztési, üzem- és munkaszervezési intézkedésekkel többlettermelői kapacitás létrehozását. Jó példa erre a Záhony körzetében kidolgozott javaslat, amely alapján biztosítható, hogy az ország egyik legfontosabb és legnagyobb gócpontján rövidített munkaidőben nagyobb mérvű létszámnövelés nélkül. a jelenlegi színvonalon elvégezhetők lesznek a szükséges munkafolyamatok.

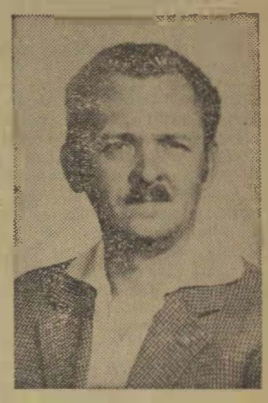
Szeretném ismételten hangsúlyozni, hogy a teljesítmények ilyen nagyarányú felfutását viszonylag szerény lehetőségek mellett, *az eszközök és berendezések rendkívül intenzív kihasználása és a vasutasok jó munkája tette lehetővé. Ezért őszinte elismerésemet és köszönetemet fejezem ki mindazoknak, akik fegyelmezett, példamutató munkával, a legmostohább időjárási viszonyok között is derekasan helytálltak.*

Végezetül az új esztendő küszöbén, *mind a magam, mind a MÁV vezetése nevében sikerekben gazdag, nagyon boldog új esztendőt kívánjak minden vasutasnak és kedves hozzátartozójának*— mondotta befejezésül a MÁV vezérigazgatója.

Visi Ferenc

AKTUÁLIS PORTRÉ

Indulj már Karesz!



A többiekről beszélgetünk. Előbb, ahogy ő fogalmazza: az asszonyokról, meg az egy szem lányról — *Csizmadia Mihálynéról, Jánka Istvánnéról, Kancsár Józsefnéről, Lestyánszky Károlynéról, Répási Mihálynéról* és *Prima Katalinról.* A férfiemberek — *Berta István, Forgács György, Gomola József, Juhász István* és *Zányi Márton* — másodjára következnek. Megtudom róluk, hogy nyolc esztendeje vannak együtt, s *Réthy Károly* irányításával sikert sikerre halmoznak. Ők az Északi Járműjavító Üzem X-es osztályának *Béke brigádja.* A brigád 1962-ben alakult és azóta tizenegyszer szerezte meg a szocialista címet; egyszer arany, egyszer pedig bronz jelvényt kaptak. Megtudom még, hogy *Somogyi István* főművezető és *Töreki Győző* művezető patronálja őket, s mindkettőjüknek nagy szerepe van a jó eredményekben...

Csakhogy nem azért jöttem az Északiba, hogy a brigádról írjak.

Megtudom, hogy *Gomola József* amatőr festőművész, de nem akármilyen ám! Képei vasutaskörökben ismertek, s valamennyi brigádtag kapott egy-egy alkotását. Réthy Károly épp most keretezteti a Balatoni vihart...

Magam is becsülöm *Gomola Józsefet* művészetét, de most másról szeretnék hallani.

Akkor talán beszéljünk a papáról. Ő volt az első vasutas a családban. A dinasztia-alapító. Negyvenhárom éven át, *1918-tól 1961-ig, nyugdíjba vonulásáig dolgozott az István telki főműhelyben, a későbbi Landler Jenő Járműjavító Üzemben.* A papa ma 73 éves, három fiút nevelt, s mindhárman az István telkiben kezdtek szakmát tanulni. Bádogosként jegyezte el magát a vasúttal, s jóllehet, már gyenge a szeme, a tétlenkedésre ma is képtelen. Így aztán változatlanul abban a rákospalotai, MÁV-telepi házban laknak, amelynek szoba-konyhás lakásába 1943-ban költöztek. Az ok: *a megszokás.* A papát nem akarják kimozdítani onnan, kiváltképp, hogy a piciny kertben tavasztól őszig „elbütykörészhet". Áll ott egy őszibarackfa, amelyet 30 éve ültetett a papa: 25 dekás gyümölcsei vannak. Az egész környék a csodájára jár.

Közeledünk témánkhoz, noha még nem vagyunk az igazi vágányon. De mind jobban érdemes Réthy Károly szavait figyelni.

A mama hét éve hunyt el. A menye talán még a többieknél is jobban gyászolta. Ritkaság, hogy két különböző korú asszony között ilyen harmónia legyen; ezért is nem gondoltak arra, hogy külön lakásba költözzenek. Most négyen lakják a palotai otthont: a papa szobájává az egykori konyhát alakították át, a balkont beüvegezték és konyhává képezték ki, a kamrából pedig fürdőszobát készítettek. A lakás negyedik lakója: *Réthyék 16 éves fia.* Harmadéves szerszámkészítő szakmunkástanuló, az Orionban van gyakorlaton. Oktatója szerint ilyen ügyes kezű, szorgalmas gyerek csak elvétve kerül hozzájuk...

Kérdezzünk rá jövetelünk céljára.

— És hogyan fogadta a család a kitüntetést?

— ...Nem szóltam semmit, igaz, reggel még magam sem tudtam, hogy estére a *Munka Érdemrend* arany fokozatát tűzhetem a zakóra... Párttitkárunk, *Berényi Miklós* szólt: öregem, ha nem vagy nyakkendőben, sötét ruhában, menj haza, aztán együtt megyünk a Kőbányai Sörgyár kultúrtermébe! Sötét ruhában voltam, mert aznap a Törekvés Művelődési Központban — ahol a társadalmi vezetőség tagja vagyok — ugyancsak november 7-i ünnepségre készültünk. Aztán ott, a sörgyárban, amikor *Szakaly József* elvtárs, a kerületi pártbizottság első titkára a nevemet említette, az igazgatónknak kellett nógatni: *na, indulj már Karesz!* Szakaly elvtárs pedig felém nevetett: gyere, öreg, ne a szemedet törölgesd!... Szóval este otthon egy gombostűvel rátűztem a kitüntetést a zakómra, és hallgattam. A feleségem meg összecsapta a kezét és csak mondogatta: *Karcsikám... Karcsikám...* És akkor már a fiam is ölelgetett. Hát nagyon nehéz erről beszélni...

Az indoklás szerint a kormánykitüntetést két évtizedes párttitkári és jelenlegi pártmunkájáért kapta. Miután 37 hónapig tényleges katonai szolgálatot teljesített, méghozzá a határőrségnél, *1954 februárjában lett a X-es gyárrészleg párttitkára. 1968 óta az Északi pártbizottsága végrehajtó bizottságának agit. prop. titkára.* A közlekedés kiváló dolgozója, a 25 éves felszabadulási emlékérem tulajdonosa, üzemének háromszoros kiváló dolgozója.

— Rákospalotán, néhány percnyire lakik a Landler Jenő Járműjavító Üzemtől, mégis naponta háromnegyed órát utazik a Kőbányai útra. Miért?

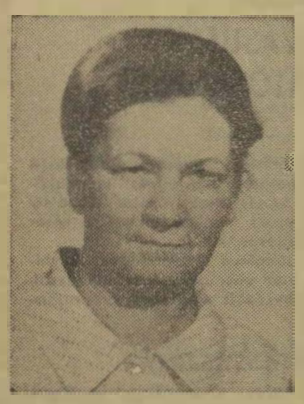
— *Az elektromosság. Gyermekkor óta vonz. Ezért jöttem át már 1947-ben az Északiba.* Igaz, a sok társadalmi munka mellett nem volt időm technikumba járni, de amennyire tőlem tellett, igyekeztem továbbképezni magam. Rendszeresen olvasom a villamossággal foglalkozó szakkönyveket, azokból eligazodok. És a gyárrészleg vezetőitől is sok szakmai segítséget kapok...

Negyvenöt éves, 1965 óta villamos gépszerelő csoportvezető.

Földes Tamás

A közös vagyont nemcsak mástól kell óvni

Harminc éve hiány nélkül dolgozik Kiss Istvánné személypénztáros



Kiss Istvánnénak, Kőbánya-alsó személypénztárosának évente átlagban csaknem 150 ezer darab 10 forint 50 filléres jegyet kell eladnia. Munkájának rangját elsősorban talán mégsem a gyors jegykiadás és a nagyfokú figyelem adja meg, hanem az, hogy *Kissné 30 éve pontosan, hiány nélkül végzi pénztárosi teendőit.* Az egyik kezén is meg tudná számolni, hogy hányszor nem egyezett a bevétel az összesítő pénztárnaplóval; a különbözet még olyankor sem haladta meg soha a 100 forintot.

— Mi ennek a titka? — kérdezem.

— Közismert tény, hogy a mi foglalkozásunkban elengedhetetlen követelmény az állandó figyelem és a gyors számolási készség. De ehhez mindjárt hozzáteszem: *a két tényező csak akkor eredményes, ha az illető nem ragadtatja el magát, ellent tud állni a nap-nap után megismétlődő kísértésnek,* vagyis a rábízott pénzt úgy tekinti, mintha annak tulajdonképpen nem is volna értéke.

— Lehet a pénzt értéktelennek is tekinteni?

—*Nem erről van szó! A közösség vagyonát nemcsak mástól hanem önmagától is meg kell védeni az embernek.* Ha valaki ahhoz folyamodik, hogy a rábízott közpénzből ilyen, vagy olyan célra elvesz, nem oldja meg vele anyagi gondját, mert a sikkasztás előbb-utóbb kiderül.

— Pénztárosi pályafutását is ezekkel az alapgondolatokkal kezdte?

— Annak idején, amikor a vasúthoz kerültem, nem gondolkodtam el ezen. Mégis elégedettek voltak a munkámmal. Ezt talán elsősorban az édesapámnak köszönhetem, aki szintén vasutas volt. Pályaőrként dolgozott Üllőn. Nagyon jól emlékszem még rá: *a szolgálat volt neki az első, de minden szempontból fedhetetlen életet élt.* Ezért mi gyerekek hallgattunk rá példaképnek tekintettük. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy négy bátyám közül három sz ntén a vasúthoz ment dolgozni.

Mint minden jegypénztárban Kiss Is vánné ablaka felett is ott lóg a tábla: *„Felvilágosítás az X ablaknál".* Ennek ellenére a jegyváltó utasok közül sokan megkérdezik mikor indul a vonatjuk. Olyan várakozó is akad, aki az érkező vonat idejéről érdeklődik. Nem köteles felvilágosítással szolgálni, mégsem küldi el az érdeklődőket.

— Minden, ezen a vonalon közlekedő vonat indulását és érkezését kívülről tudom. *Ha jegyváltás közben érdeklődik az utas, mindig válaszolok a kérdésére,* hiszen időbe nem telik s az én figyelmemet sem vonja el.

Kiss Istvánné sohasem izgul, ha ellenőrzik a munkáját. Nincs rá oka, nem is lesz: *hiszen nem csupán a számok világában látja és érzékeli a rendet — rend van gondolkodásában, magatartásában is.* Ezt egyértelműen tanúsítják róla munkatársai, és főnökei is.

Séra Sándor

Szemműtét, háromszor

A Szolnoki MÁV-kórházban háromszoros műtéttel mentették meg mindkét szememet, amit külön is nehezített, hogy súlyos cukorbeteg vagyok.

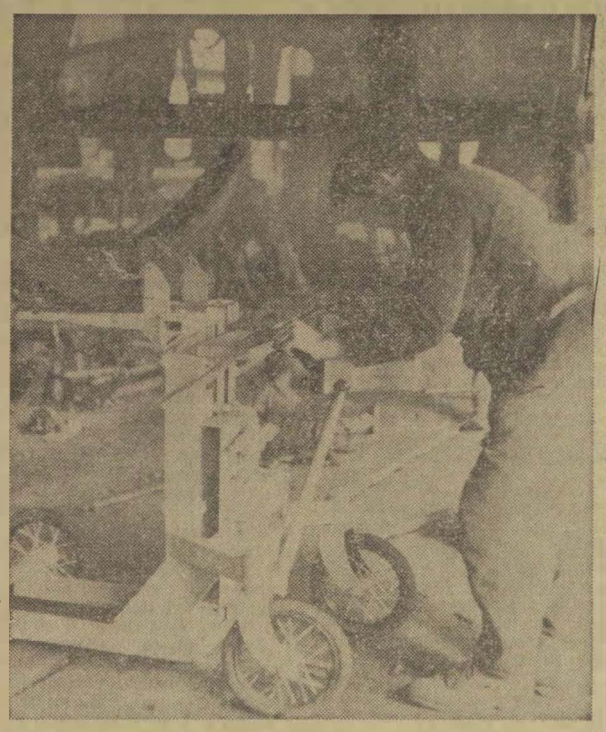
A kórház személyzetének, elsősorban *dr. Bagóczky Lajos* osztályvezető főorvosnak, *dr. Marosfalvi Éva* osztályos orvosnak és a szemészet dolgozóinak ezúton mondok köszönetet szakszerű, fáradságos munkájukért, szerető gondoskodásukért, amelynek következtében megmenekülhettem a teljes vakságtól.

Kovács Sándor
Cegléd

55 díjazott javaslat, 3,6 millió megtakarítást eredményezett

A szombathelyi járműjavítóban megbecsült emberek az újítók

Az újítómozgalom válságából lassan kilábalnak az üzemek. Egyre többet hallani újításokról, a dolgozóktól származó ötletekről. A *szombathelyi járműjavító* azok közé a munkahelyek közé tartozik, ahol újból fénykorát éri a mozgalom. Hogyan csinálják, mi a titka sikereiknek? Ezt kérdeztem az üzem vezetőitől, dolgozóitól.



A szombathelyi járműjavítóban ezzel az ötletes szerkezettel könnyítették meg a nehéz fizikai munkát.

Nem lehet nem újítani

Nagy Lajos igazgató, *Antoni Alfonz* főmérnök, *Kovács Lajos* szb-titkár felváltva mondta el, hogy e nagy múltú üzemben soha sem csökkent annyira a minimumra az újítások száma, mint másutt. Az újítómozgalom szempontjából kritikus években élte az üzem több mint 100 esztendős történelmének legmozgalmasabb napjait: *a gőzmozdonyjavításról dieselek „gyógyítására" tértek át.* Több száz ember ismerkedett az újfajta munkával, gépekkel, berendezésekkel, szerszámokkal. Folyamatban volt az üzem átalakítása, korszerűsítése. *Egyszerűen nem lehetett nem újítani.*

Az újítás ügye egy pillanatig sem maradt gazda nélkül. A szakszervezeti bizottság szilárdan kezében tartotta a mozgalom irányítását. A szocialista brigádok pedig olyan természetességgel foglalkoznak az újításokkal, mint például a munkásművelődéssel. *Függetlenített újítási felelős dolgozik a technológiai osztályon.* Ezen túlmenően minden osztályon található újítási felelős. Ők alkotják a szakszervezeti bizottság újítási ellenőrző bizottságát, a legtöbb újítási érdekvédelmi területet.

Példamutató érdekeltségi rendszert alakítottak ki az újításoknál. Megteremtették mind az egyéni, mind pedig a kollektív érdekeltség szféráját. *Ma már ott tartanak, hogy a beadott újítások 90 százaléka a szocialista brigádoktól származik.* A közöttük folyó újítási verseny nagymértékben inspirálja a munkáskollektívákat. A brigádok értékelésénél első szempont a gazdasági eredmény és ebben az újítással bizonyított gazdasági produktumot is számba veszik.

Kétszázötven újító

A kollektív érdekeltség mellett ügyesen megtalálták a módját az egyéni érdekeltségnek is. *Az egyéni újítási versenyben az első húsz helyezett 700 forinttól 3000 forintig terjedő pénzjutalmat kap.* Az anyagi mellett az erkölcsi elismerés sem marad el. Minden évben tavasszal és ősszel újítási hónapot rendeznek. Ilyenkor nemcsak a mozgalom ébrentartása a cél, hanem az újítók népszerűsítésére is gondolnak. Egyébként most értékelik az üzemi újítási verseny negyedszázados fennállása tiszteletére indított egyéves újítási verseny eredményét.

Megbecsült, ismert emberek ebben az üzemben az újítók. Nem csoda, hogy állandó újítók egész csapatával rendelkeznek. Kétszázötvenen rendszeresen jelentkeznek ötletekkel, kisebb-nagyobb újításokkal.

A szakvéleményezők szintén versenyben vannak. Mintegy harminc szakvéleményező tevékenykedik az üzemben, s a legjobbak 200—500 forint jutalomban részesülnek.

Elősegíti az újítási kedvet, hogy *rövidült az átfutási idő az elbírálásnál.* Korábban minden újítást Budapestre, az illetékes szakosztályhoz kellett küldeni. Most csak a nagyobb jelentőségűeket. Szerencsére azonban a szakosztálynál is meggyorsult az ügyintézés. Ma már csak olyan esetekben késedelmes egy-egy újítás intézése, ha a témában a gyártó céget is meg kell keresni. *Jelenleg 35,9 nap az átlagos átfutási idő.*

Kísérleti műhely

Az üzemben kísérleti műhelyt létesítettek a különböző újítások előkészítésére. A kicsi, de takaros, virágokkal díszített *„újító központban"* két állandó dolgozó tevékenykedik. A terep azonban legtöbbször az újítóké, akik a különböző osztályokról keresik fel hosszabb-rövidebb időre.

Lássuk ezek után az eredményeket. *1973 első háromnegyed évében 119, az idén 162 újítást adtak be.* Nemcsak számbelileg gyarapodott az újítások száma, hanem a minőségük is javult. Tavaly a vizsgált 9 hónap alatt 64-et, az idén 98-at vezettek be. *Ez 165 százalékos javulás!* Az idén eddig a gazdasági számítás alapján díjazott *55 javaslat 3,6 millió forint megtakarítást eredményezett.* Az utánuk kifizetett újítási díj 125 600 forint. Az eszmei alapon díjazott javaslatok száma 43, közel egymillió forint eszmei megtakarítással. Az egy újításra eső átlagos megtakarítás 67 724 forint és az egy újításra jutó átlagos újítási díj kalkulált alapon 2300 eszmei alapon 1150 forint.

Az ez évi 162 javaslatot 251-en nyújtották be. Ebből 212-en szocialista brigádtagok.

A VI. osztály Diesel villanyszerelő *Münnich Ferenc* szocialista brigád 22 tagú munkáskollektívája hét éve dolgozik együtt. Náluk az is természetes dolog, hogy évről évre szerepel a brigádvállalásban az újítás. Évente 3—4 újítással jelentkeznek. Az egyik legjelentősebb és legfrissebb ötlet *Kőhalmi László* és *Hetyési Lajos* nevéhez fűződik. A MÁV mellékvonali motorkocsijaiba Rába-MAN motorokat helyeztek a régi elavultak helyébe az üzemben. Ennek során az elektromos rendszerben módosították a mérőhely átkapcsolót, *ami motoronként 4000 forint megtakarítást eredményez.* Célszerűbb, üzembiztosabb az újított átkapcsoló. Eddig hetven kocsiba szerelték be. *Az újítók 18 ezer forintot kaptak.*

Amikor megkérdeztem a brigádtagoktól, miért újítanak rendszeresen, azt válaszolták: *nekik is érdekük, hogy a munkájuk könnyebb legyen,* s nem utolsósorban az újítási díj is jól jön.

Szigeti János November 7 tűzikovács szocialista brigádját az üzem legmelegebb részén találtuk. Forró kemencék, félelmetes erejű gőzkalapácsok, formálódó, izzó vasak, nehéz alkatrészek és fülsiketítő zaj közepette dolgoznak mind a heten, immár 1959 óta. A kovácsműhelyben is tág tere van a munkát javító ötleteknek. A hosszú évek óta kialakult gyakorlat, az összeszokottság is serkentőleg hat az újítókedvű kovácsokra. *A brigádvezető tavaly 65 ezer forint értékű újítást produkált, amiért 4000 forintot kapott.*

Univerzális kézikocsik

Az univerzális kézikocsi *Lechner Ferenc* újítása alapján készült az üzemi kísérleti műhelyben. Az ügyes, fürge, könnyen kezelhető és mozgatható szállító alkalmatossággal mindenhova odaférnek a dolgozók: *a normál helyzetben levő vagy felemelt vasúti kocsiknál egyaránt jól használhatók.* Megkönnyíti a fizikai munkát, fokozza a termelékenységet, s több baleseti forrás megszüntethető vele.

A szombathelyi járműjavítóban nincs semmi titok, semmi „boszorkányság". Egyszerűen arról van szó: *törődnek az újítómozgalommal, az újítókkal, s kiaknázzák az ötletek nyújtotta lehetőségeket.* Nagy érdeme van ebben a gazdasági és műszaki vezetésnek, a szakszervezetnek, s nem utolsósorban a szocialista brigádoknak. „Receptjüket" érdemes megtanulni.

Szelei Teréz

1975. JANUÁR 1-TŐL

Életbe lép a Minisztertanács új újítási rendelete

Az újítók régi sérelmét szünteti meg a *Minisztertanács 38/1974.(X. 30.) új újítási rendelete,* amely 1975. január elsején lép életbe.

A rendelet a jelenleg még érvényben levőhöz viszonyítva sok újat, illetve korszerűbb rendelkezéseket tartalmaz. Már az első paragrafusa is reálisabban fejti ki az újítómozgalom fogalmát, amikor a következőket rögzíti: *„Az újítómozgalom a műszaki haladás társadalmi erőforrása, a dolgozók önként vállalt és tudatos alkotó tevékenységének szervezeti formája. Célja, hogy a dolgozók — munkaköri kötelességük ellátásán túl — újítási javaslatokkal segítsék a műszaki fejlődést, a termelés és a gazdálkodás hatékonyságának növelését.* Az állami vállalatok, az egyéb állami gazdálkodó és a költségvetési szervek, a társadalmi szervezetek (stb.) kötelesek — a rendeletben meghatározott keretek között — az újítómozgalmat szervezni, az újításokat széles körben hasznosítani, az újítókat erkölcsileg és anyagilag elismerni."

Egységes jogvédelem

Az utóbbi években sok vitát váltott ki az újítók kategorizálása és abból fakadóan a dolgozók egy rétegének — műszaki fejlesztéssel foglalkozó, vezető beosztásúak — újításjogi szempontból való hátrányos megkülönböztetése. *A sokat vitatott kategorizálás megszűnik, a jövőben egységes jogvédelem illeti meg minden újítót,* az anyagi elismerés egyedüli formája pedig az újítási díj lesz, bármilyen beosztású újítókról van szó.

Az újítási javaslat nyilvántartásba vétele után a szerzőség arányát csak *a javaslattevő hozzájárulásával, vagy bírói ítélet alapján lehet megváltoztatni,* mégpedig az újítás hasznosításától számítva egy éven belül. Vitás ügyekben panasszal továbbra is mindenki az illetékes szakszervezeti szervhez fordulhat. A bírosági út igénybevételének bármilyen újítással kapcsolatos anyagi követelés esetén nem előfeltétele a szakszervezeti szerv egyeztető eljárásának megindítása.

Sok vita forrása volt, hogy az újítási díjakat a részesedési alap, vagy a bérszínvonal terhére kellett elszámolni. Különösen azok az újítások okoztak gondot, melyek számszerűsíthető hasznot nem hoztak — például a munkavédelmi, egészségügyi és munkakörülményeket javító újítások —, így érzékelhetően a részesedési alapot közvetlenül nem növelik, az értük kifizetett díj viszont csökkenti azt. *Az ilyen tárgyú újítások díjai a jövőben a bérszínvonalat, illetve a részesedési alapot nem terhelik.*

A kollektíva is előnyöket élvez

A kalkulált újítások után az újítási díjak részesedési alapból való fizetése, vagyis a díjazási rendszer abból indul ki, hogy *az újítással elért többlet nyereségnek átlagosan mintegy 8 százaléka kerül a részesedési alapba,* s ez a rész anélkül fizethető ki az újítóknak, hogy a részesedési alap — az eredetihez képest — csökkenne.

A kifizetett újítási díjak és az újítások hozama közötti arány azt bizonyítja, hogy *ez az újítási fizetési rendszer nem sérti a kollektíva érdekeit.* Meg kell jegyezni azt is, hogy az újítási díj mindig csak egy évben terheli a részesedési alapot, míg az általa elért gazdasági eredmények tartósan növelik a kollektíva részére fizethető részesedési alapokat. *A kollektíva tehát nemcsakhogy nem kerül hátrányos helyzetbe, hanem több év távlatában előnyöket élvez.* Előnyösen változik az állami beruházásoknál megvalósuló újítások anyagi elismerésének forrása is.

Megszünteti az új rendelet az eddigi bizonytalanságot az újítói jogok érvényesítésénél is. A szerzők a megoldás alkalmazásának egész időszakában — akár a megvalósítást követő négy-öt év múltán is — érvényesíthetik az anyagi elismerést illetően újítói jogaikat.

A rendelet ugyanakkor a vállalatot is kötelezi, hogyha elutasít egy újítási javaslatot, arra hivatkozva, hogy nem tartja hasznosíthatónak, vagy nem kívánja hasznosítani, de később mégis hasznosítja, gondoskodni kell a szerző újítási jogainak elismeréséről.

Mennyi lehet az újítási díj?

Újítással — különösen az újítók anyagi elismerésével, a feladattervvel, az újítás eladásával — kapcsolatos viták eldöntése bírósági útra tartozik. E viták elbírálására a *Polgári Perrendtartás* általános szabályai az irányadók.

Az újítási rendelet előírja, hogy a *„Kiváló Újító"* kitüntetéssel, arany fokozat esetén 9, ezüst fokozat esetén 6, bronz fokozat esetén 4 munkanap jutalomszabadság jár, továbbá *az újítási díj összege nem lehet kevesebb háromszáz forintnál.* Pénzben mérhető hasznos eredmény esetén az újítási díj legkisebb mértéke általában a hasznosítás első éve alatt keletkezett hasznos eredmény két (2), beruházási újításoknál egy (1) százaléka.

Csak olyan újítási javaslatra lehet jogot alapítani, amely legalább a javaslattevő nevét, lakcímét tartalmazza és a megoldást a megvalósításhoz szükséges mértékben ismerteti.

Előnyösen változik az egyes újítások elterjesztése is, mert a javaslat más vállalathoz történő benyújtása esetén nincs szükség engedélyre ha: — az újítás tárgyát képező megoldás, a baleseti veszély, vagy egészségre káros körülmények csökkentését, illetőleg a munkahelyi körülmények javítását célozza, vagy a megoldást a vállalat nem kívánja hasznosítani, továbbá a hasznosítást az újítás elfogadásától számított egy éven belül nem kezdi meg, valamint — ha az újítás a vállalat érdekeit nem sérti — a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül meg sem kísérli.

A gazdasági vezetők feladata

Az újítási javaslatot továbbra is 60 napon belül kell érdemben elbírálni, ha ez nem lehetséges a határidő letelte előtt erről, valamint a döntés várható időpontjáról a javaslattevőt írásban tájékoztatni kell.

Az új rendelet kötelezi a vállalatok gazdasági vezetőit az újítómozgalom anyagi, műszaki és személyi feltételeinek biztosítására, előírja, hogy a szocialista munkaverseny céljai, feladatai meghatározásánál ösztönözzék, és a verseny értékelésénél vegyék figyelembe az újító tevékenységét, az újítómozgalom széles körű kibontakoztatása érdekében végzett munkát.

Az új rendelet — az ismertetett leglényegesebb változásokkal és összességében — jobb alapokat teremt az újítómozgalom fejlesztéséhez. A közeljövő feladata lesz, hogy a *Vasúti Újítási Szabályzat* korszerűsítésével jobban alapozzuk meg az újítómozgalom szervezését. Az utóbbi években örvendetesen nőtt az újítómozgalom tömegbázisa, műszaki és gazdasági hatása. Minden bizonnyal az új ösztönzők érvényre juttatásával ez még tovább fokozódik.

Dr. Gyóni Béla

Nemes cselekedet

A sporoni pályafenntartási főnökséghez tartozó gépesített mozgó pályamesteri szakasz *Gagarin, Petőfi* és *Szabadság* szocialista brigádjai, a XI. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére, november 9-i szabad szombatjukon *„kommunista műszakot"* vállaltak.

Saját elhatározásukból, az ügy iránt érzett felelősségtől indíttatva, senkitől sem kényszerítve, önként vállalták a vágányfektetés előtti zúzottkő kiágyazás kemény munkáját. A fizikai dolgozókból álló három brigád 32 fővel oldotta meg a Sopron—Szombathely közötti vonal 863—866 szelvénye között a nagy fizikai erőt igénylő feladatot.

A 240 munkaórára járó bérüket felajánlották a *répceszentgyörgyi MÁV nevelőotthonban* gondozásban levő, volt pályafenntartási dolgozók árva gyermekeinek megsegítésére.

Eredményes munkát és nemes tetteket hajtottak végre.

MÁV

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGÁNAK FELHÍVÁSA!

Igazgatóságunk különböző szolgálati helyein becsületesen helytálló dolgozóink előtt is ismeretes az egyes munkakörökben meglevő létszámhiány, amely miatt sokszor többletfeladatokat kell vállalniok és egyes munkakörökben a kötelező munkaidőnél többet kell teljesíteniök.
A munkaerő-utánpótlásban, a meglevő létszámhiány enyhítésében nagyon sokat segíthetnek vasutas dolgozóink azzal, hogyha lakóhelyükön ismerőseik között megfelelő propagandát fejtenek ki.

Azonnali belépéssel felveszünk:

érettségi illetve az általános iskola 8 osztályát elvégzett 18—40 év közötti férfiakat:
kocsirendezőnek,
sarukezelőnek,
váltó- és jelzőberendezés kezelőnek,
vonatfékezőnek,
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.

Külső munkatársak

Szerkesztőségünk a *Magyar Sajtó Napja* alkalmából december 6-án a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai székházának elnökségi tanácstermében értékelte a levelezők, tudósítók és lapterjesztők 1974. évi munkáját. Előbb *Visi Ferenc* felelős szerkesztő méltatta tevékenységüket és köszönte meg a szerkesztőségnek nyújtott segítséget, majd *Gulyás János* titkár adott tájékoztatást a vasút és a vasutas-szakszervezet időszerű feladatairól.

Az értékelés, illetve a tájékoztatás végén *Gulyás János* pénz- és tárgyjutalmakat adott át a lap munkáját segítő aktivistáknak, akik közül ezúttal két régi tudósítót mutatunk be.

Hoffmann József



„Hoffmann József elvtársnak, a Szocialista Vasútért Tíz szabad esztendő című pályázatára beküldött írásáért. Budapest, 1955. IX. 23. Gulyás János felelős szerkesztő."

Ezt a bejegyzést annak a jutalomkönyvnek első lapja őrzi, amelyet *Hoffmann József* elhozott magával. E sorok bizonyítéka szerint éppen 20 esztendeje, hogy szoros kapcsolatba került a vasutas sajtóval és lapunk elődjének, a *Szocialista Vasútért*-nak küldött írásai után a *Magyar Vasutasnak* egyik szorgalmas tudósítója.

A 20 év előtti pályaművében bemutatott nincstelen parasztcsalád fia, aki már 9 éves korában kötélverőként járt aratáskor kaszás apja és marokszedő anyja nyomában, majd pedig a pályamunkási, pályaőri, váltókezelői nagy iskola végeztével 1950-ben Veszprémvarsány állomás vonali tartalékos forgalmi szolgálattevőjévé küzdötte fel magát. A negyedszázad alatt mindig szem előtt tartotta, miként használhatna legtöbbet szolgálati helyének, az ott dolgozó vasutasoknak. A szakszervezeti bizottság élére is dolgozótársai bizalma állította. Mint szb-titkár, évek óta arra is nagy gondot fordít, hogy minél több vasutashoz jusson el a Magyar Vasutas.

Kisvárdai János



Anakronizmus... Annak tűnik *Kisvárdai János* fiatalos, tettrekész tekintetét látva és a valóság: vasutas múltjának, életének egyes állomásai, a röppenő évek számvetése.

— *Ezekben a napokban töltöttem be a 36. szolgálati évemet* — mondja szerényen. — *Évekig forgalmista voltam Szerencsen. Majd oktatótiszt lettem. 1953-ban kerültem Miskolcra.* Itt jegyeztem el magam a szakszervezeti mozgalommal. A területi bizottság szervezőtitkári posztját láttam el. Onnan kerültem pártiskolára. Az ott szerzett és kibővült politikai ismereteim és oktatótiszti gyakorlatommal tarsolyomban 10 évig forgalmi és kereskedelmi tanfolyamot vezettem. Ezt követően is pedagógusi munkakörben dolgoztam a Tiszai pályaudvaron. Csak néhány éve nyergeltem át — talán a sok társadalmi funkcióm miatt — újítási ügyintézőnek.

És a család...?

Nyolcan voltunk testvérek. Négy vasutas van a családban. A lányom tanárnő. Örülök neki, de igazán büszke az unokámra vagyok.

Lassan negyedszázada lesz annak, hogy Kisvárdai János tudósítója a Magyar Vasutas szerkesztőségének.

(Szász—Gergely)

Képzőművészeti kiállítás



A szombathelyi igazgatóság KISZ-csúcsvezetősége november 12—16 között nagy sikerű kiállítást rendezett Simon István festőművész alkotásaiból. A fiatalok decemberben Simon János répceszentgyörgyi festőművész, utána pedig a Vasi Műhely alkotócsoport többi tagja legszebb alkotásainak bemutatását tervezik.

Karácsonykor

Nehéz hópelyhek ülnek vállamon.
— Vagy csak a setétség súlya nyom?
Hosszú az út. Csillag se lángol.
Hosszú az út
hazáig a kis állomástól.

Napok, hetek, vagy talán évek
idő-völgyében jövök, s — lépek
egy régi, omladó küszöbre.
Hosszú az út.
Hó, csend. Hó-csend hullj reám, födj be!

Fazekas Lajos

Olajtócsák

Államunk nem tartozik a nagy olajtermelő országok közé. Aki állomásainkon jár, mégis azt tapasztalhatja, hogy bőven rendelkezünk e fontos energiahordozóval. *Olyan sok van belőle, hogy jut a földre is, a vágányok közé!* A szaporodó olajtócsákra, s az ezekből keletkező veszedelmesen csúszós olajsárra legutóbb *Bp. Ferencváros* pályaudvaron külön fel is hívták a figyelmünket.

A pályaudvar vasutasait erősen nyugtalanítják az olajtócsák, amelyek az M62-es motorokból kerülnek a sínek közé. Érthető ez a nyugtalanság, hiszen nálunk is mind több szó esik a környezetvédelemről, amelyet erősen szennyez a földre eresztett, s a talajba csapadékvízzel együtt lassan beszivódó olaj. *De azért sem nézhetik jó szemmel az olaj földre eresztését, mert sikossá teszi munkaterületüket és súlyos személyi balesetek forrása lehet.* S azért sem, mert tudják, hogy az olaj értékes anyag, kár pocsékolni.

„Bizony kár..." — ezt mondta az olajtócsák keletkezéséről *Tordai László* vezetőmérnök is a ferencvárosi vontatási főnökségnél. Arról tájékoztatott bennünket, hogy központilag nincs megoldva, hová is tegyék az M62-es gépek azt a fáradtolajat, amelyet szolgálatonként, 10—12 óránként le kell ereszteni a motorból, hiszen az ennek gyűjtésére szolgáló tartályuk megtelik. Kezdetben, amikor még kevesebb M62-es motorral rendelkezett a vasút, az olaj földre való leeresztése nem volt különösebben feltűnő. De a *„sok kicsi sokra megy"* elve erre is igaz. Ferencvárosban, a vezetőmérnök becslése szerint havonta legalább két tonna fáradtolajat lehetne összegyűjteni az itt tankoló M62-es motorokból. Ez így már nem kis érték lenne, ha felfognák — szétfolyatva azonban veszedelmesen nagy mennyiségű szennyezőanyag egy vontatási főnökség viszonylatában. *Ragadnak is az olajtól a vontatási telep vágányeszközei. Az ilyen terület már csak teljes talajcserével hozható rendbe...*

Mit lehet tenni, hogy megszűnjenek az olajtócsák? Néhány vontatási főnökségnél már hatékony intézkedéseket tettek a fáradtolaj központi összegyűjtésére és hasznosítására. Székesfehérvárott például az egyik vontatási reszortos újítási javaslata alapján betonmedencét építettek az olaj leeresztésére az üzemanyag vételezési helyre vezető vágányhoz. Itt tábla jelzi az utasítást: *„Mozdony állj! Fáradt olajat leengedni!"* A ferencvárosiak már felvették a kapcsolatot a székesfehérvári újítóval, s amint a vezetőmérnök elmondotta, tavaszra ők is megvalósítják az újítást. Az összegyűjtött fáradtolajat a pakurás fűtőgépen tüzelik majd el, s egy kisebb mennyiséget az ágyvezetékek kenésére is felhasznál a kocsiműhely.

Biztató ígéretet kaptunk Ferencvárosban. A lényeg azonban, s most már erre kellene a figyelmet összpontosítani, hogy az egész hálózatról eltűnjenek az olajtócsák, még mielőtt „tengerré" dagadnának!

L. J.

Mindent megtettek...!

Egyedülálló, idős asszony vagyok, s egyetlen lányom: *Posta Gizella* MÁV-főintéző, Szeged állomás volt dolgozója, hosszú, fájdalmas betegség után a péceli MÁV-kórházban elhúnyt.

Ennek ellenére — bár szomorú szívvel — köszönetet mondok a fáradságos és gondos ápolásért a kórház orvosainak, a személyzet tagjainak, s külön is köszönöm szeretett lányom szenvedéseinek enyhítését *dr. Hámori* főorvosnak.

Posta Mátyásné
Szeged

Kommunista műszak Szegeden

A szegedi vasútigazgatóság *Szegeden*, az 55. sz. főútvonal és a *Szeged—Békéscsaba* vasútvonal kereszteződésében közel 3 millió forint költséggel új, korszerű biztosítási rendszert épít ki. A munkák határidőre történő befejezése érdekében a közelmúltban *kommunista műszakot tartottak*, amelyen a biztosítóberendezési és automatizálási osztály és a szeged-rókusi biztosítóberendezési fenntartási főnökség mintegy nyolcvan dolgozója vett részt. A műszak során 350 méter hosszban kábelárkot ástak, kábeleket süllyesztettek és kapcsolóberendezéseket szereltek.

Bernard Shaw és a vonat

(ANEKDOTÁK)

Bernard Shaw, a nagy drámaíró egyszer vonatra ült, hogy meglátogassa vidéken élő barátját. Az akkori vasúti rendelkezés szerint csak a mozdony utáni I. osztályú kocsiban volt szabad dohányozni. Shaw ebbe a kocsiba ült, megtömte pipáját és derűs hangulatban fújta a füstöt. A vele szemben ülő egyetlen utast a füst köhögésre ingerelte, ezért rászólt az íróra:

— Kérem, oltsa el a pipáját!

— Eszemben sincs — vágott vissza Shaw.

— Akkor szólok a kalauznak — mondta amaz, s mert Shaw csak mosolygott, az utas kiment a fülkéből. Hamarosan a kalauzzal tért vissza, de az szóhoz sem tudott jutni, mert Shaw ingerülten felállt és útitársára mutatott.

— Mondja meg kalauz úr ennek az úrnak, hogy ne avatkozzon olyan dologba, amihez semmi köze. A II. osztályon és a mögöttem levő I. osztályú kocsikban megtilthatja a dohányzást, de itt nem. Nézze csak meg a vasúti jegyét, második osztályra szóló jegye van!

A kalauz elkérte az utas jegyét. Az okvetetlenkedő valóban másodosztályú jeggyel utazott. Szégyenkezve kellett elhagynia a fülkét, de közben még hallhatta, amint a kalauz bocsánatot kér Shaw-tól.

Shaw ezt a történetet egy asztaltársaságban mondta el, s többen felkiáltottak: „Honnan tudta, hogy a pasasnak II. osztályra szólt a jegye?" A nagy író mosolyogva magyarázta:

— Nagyon egyszerű. A jegy csücske kilátszott a mellénye zsebéből és láttam, hogy ugyanolyan, mint az enyém. Kirügyeztek a fák, tavasz lett. Shaw nagy vágyat érzett a természet iránt, ezért vonatra ült, hogy megnézze a tengert. Alig ült le, jött a kalauz és kérte a jegyet. Shaw izgatottan kutatott a zsebében, de nem találta. Ekkor a kalauz felismerte a nagy írót.

— Óh művész úr, tessék csak hagyni! Majd meg tetszik találni. De ha nem lesz meg, az se okozzon gondot, mert én nemcsak elhiszem, hanem jót is állok azért, hogy ön megváltotta a jegyét. Tessék csak nyugodtan tovább utazni, művész úr. Ne tessék keresni azt a jegyet...

Shaw közben roppant gyorsasággal kutatott zsebeiben, majd ingerülten a kalauzra kiáltott:

— Ne dumáljon már annyit, inkább segítsen megkeresni azt a nyomorult jegyet. Mindenképpen meg kell találnom, különben nem tudom meg, hogy hol kell leszállnom.

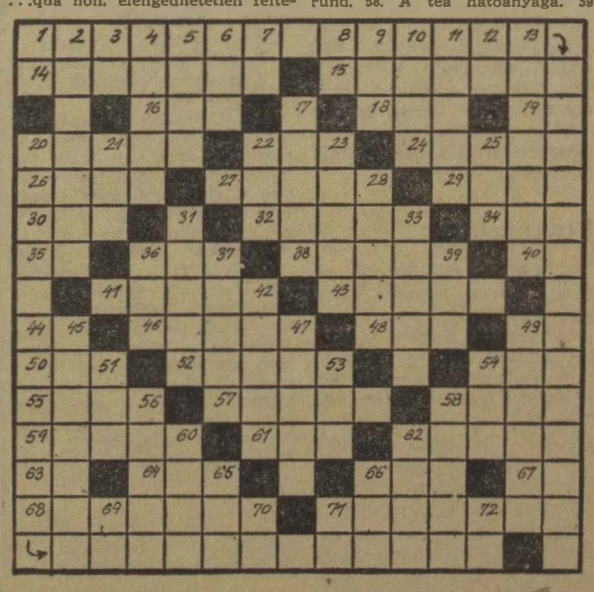
Dénes Géza gyűjtése

VASUTAS CSALÁDTAGOK, FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
   Büfés-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
   Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Bp. V., Veres Pálné u. 24. fszt. 46.
2. **Budapesti területi Igazgatóságánál:**
   Állandó munkára gépkocsivezetőt és rakodó-, szállítómunkást 0,8–2,5 tonnás kocsikra kedvező feltételek mellett.
   Átlagjövedelem: 3000–3500 Ft.
   Kiskereskedelmi pavilonjainkba (édesipari, trafikáru, hírlap, bizsutériák) kezelőket. Átlagjövedelem: 1500–2500 Ft.
   Munkahelyi büfébe szakképzett boltvezetőt és eladókat.
   Továbbá felszolgáló, szakács, cukrász, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkaerőket (lehet nyugdíjas is).
   Valamennyi munkakörben a munkaidő heti 44 óra.
   Bérezés kollektív szerződés szerint. Ingyenes és kedvezményes utazás a dolgozó és családtagjai részére az ország vasútvonalain.
   Munka- és védőruhaellátást biztosítunk.
   Jelentkezés: Utasellátó Vállalat Budapesti területi Igazgatóság Bp. V., Kálmán Imre u. 14.
   Naponta délelőtt 9–12 óráig, szombat kivételével.
   Telefon: 328–971, 314–933, 310–770, mellék: 4.
3. **Cukrászüzemében:**
   Budapest VI., Lázár u. 1. sz. alatt azonnali felvételre keres kézilányokat és takarítónőket. Jelentkezés: a helyszínen 8–16 óráig.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A jobb termelési eredmények elérésének egyik alapfeltétele. 14. Tartaléktápiálékul szolgáló fehérjeszemcse. 15. Finomgyapjas juh. 16. Német névelő. 18. A szabadságharc tábornoka. 19. Tegnap után. 20. Készülődik az ebédhez. 22. Somogy megyei község. 24. Rostot adó növény. 26. ...vált, fásult, ideggyenge. 27. Több török szultán neve. 28. ...qua non, elengedhetetlen feltétel. 30. ...fusa lap. 32. Heves megyei község. 34. Latin nap. 35. Voltamper. 36. Az erő mértékegysége. 38. Nem sok. 40. V. H. 41. Bolívia fővárosa. 43. Folyó a Kaukázusban. 44. Zár szélei. 46. Kacér. 48. Verssorok összecsengése. 49. Kettősbetű. 50. Azonos magánhangzók. 52. ... Paul, Nobel-díjas angol fizikus. 54. Útókártya. 55. A könyből Dórának ismerjük. 57. Vörös nemes korund. 58. A tea hatóanyaga. 59. Üreg ember. 61. A vonat útja. 62. Húzná. 63. Egymást követő betűk. 64. Mezőgazdasági szerszám. 66. Fordított nap. 67. Állati lakás. 68. ...us, életfunkció szakaszos ismétlődése. 71. Jól áll neki.

Függőleges: 1. A gallium vegyjele. 2. Európai ország. 3. Fél zene. 4. Dunántúli bánya. 5. Tó, a Szovjetunióban. 6. Mentsétek meg lelkeinket! 7. Dátumrag. 8. Orom szélei. 9. Heg a testen. 10. A test csatornái. 11. Francia város. 12. Kimondott betű. 13. Orosz uralkodócsalád volt. 17. Arab hadvezér. Róla nevezték el Gibraltárt. 20. A vízszintes 1. megvalósulását segíti. 21. Rostnövény. 22. Találat a vívásban. 23. A középkorban divatos sapka volt 25. Jugoszláv város. 28. Angol város. 31. A madarak összefoglaló neve (görög). 33. Kérlelik. 36. Nóta. 37. Zenit ellentéte. 39. Tagadószó. 42. Nulla. 45. Visszahatás ellenhatás, 47. ...dranath Tagore. 49. Paszomány. 51. Haladó görög szervezet. 53. Fémes elem. 54 Á. E. N. 56. Dalszínház. 58. Becézett olasz férfinév. 60. Vonatkozó névmás tárgyraggal. 62. Beismer. 65. E. T. F. 66. Kevert lap. 69. Fémes elem. 70. A molibdén vegyjele. 71. Határrag. 72. Kilométer.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20 **Beküldési határidő:** 1975. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az éjszakai pótlék felemelése. Munkaidő csökkentés bevezetése.

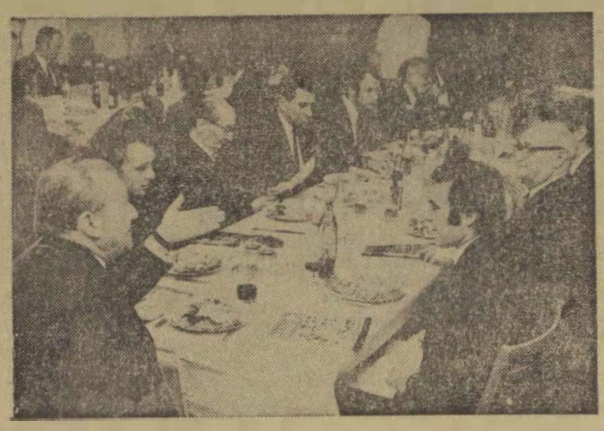
Egy-egy könyvet nyertek az 1974. évi 22. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Boda Béla 3526 Miskolc, Katowice u. 5. III. j. Kisvárdai Tiborné 3900 Szerencs MÁV Fűtőház. Mezei József 3400 Mezőkövesd. Károly u. 27. Dömötör Gyula 9400 Sopron, Mikes Kelemen u. 11. Jávori József 3525 Miskolc, Madarász Viktor u. 4.

PÁRATLAN SIKERSOROZAT

Huszonnégy világbajnoki és hat olimpiai aranyérem

Negyedszázados jubileumát ünnepli a BVSC vívószakosztálya

A magyar vívók már a századfordulót követő első években megjelentek a nemzetközi pástokon, az első „lépéseket" azonban csak néhányan tették meg. De amint a többi sportág, a vívás is megindult a fejlődés útján, s ebből a magyarok is kivették részüket. Budapesten és vidéken klubok alakultak, amelyek magukhoz „csalogatták" a török és kardok iránt érdeklődőket, s aztán megszülettek az első nagy sikerek, az olimpiai győzelmek.



A müncheni olimpián sikeresen szereplő vasutas sportolók fogadása a szakszervezet székházában. A kép előterében néhai dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és néhai Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója a BVSC vívóinak társaságában
(Laczkó Ildikó felvétele)

A jelentkezőket örömmel fogadták

A vasutas vívósportnak nem ilyen régiek a hagyományai, az első próbálkozásokat a szombathelyiek és pécsiek tették meg. A fővárosban sokáig váratott a kezdeményezés, *1949 azonban döntő fordulatot hozott.* A válogatott keret több kiválósága elhatározta, hogy „önállósítja" magát, egy új szakosztályt alapít, de ehhez még megfelelő „partnert" kellett találni. Nem tudni már, hogy kinek az ötlete volt, de a vasutas sportklubot vették „célba", ahol örömmel fogadták a jelentkezőket. *Elek Ilona* kétszeres olimpiai bajnoknő, *Elek Margit, Székelyné Marvalits Györgyi, Kis Kató, dr. Balthazár Lajos* és *Rerrich Béla* voltak többek között, akik először szerepeltek a budapesti vasutasok sportegyesületének színeiben a hazai és nemzetközi versenyeken.

— *Soha nem felejtem el az első hónapokat, a szakosztály megalapítását követő időszakot* — mondta Elek Ilona, aki ma is aktív tagja a magyar vívósport vezetésének. — *Nem volt könnyű dolgunk, hiszen minden újnak meg kell küzdenie nehézségekkel, akadályokkal. De az is igaz, hogy a vasúti szervektől olyan támogatást kaptunk, amelyről nem is álmodtunk.* Rövid ideig a szakosztály vezetője voltam, s bár már jó ideje, hogy megváltam a vasutasoktól, ma is figyelemmel kísérem eredményeiket, szereplésüket a hazai és külföldi versenyeken. Mint egyik alapító tag, mi mást mondhatnék most a negyedszázados jubileum pillanataiban: *gratulálok az eddigi eredményekhez és további szép sikereket kívánok.*

Teltek, múltak az évek, Elek Ilonától *dr. Nedeczky László* vette át a szakosztályvezetői „stafétabotot", s ma is fáradhatatlan irányítója, lelkes szervezője a vasutas vívók nagy családjának. Igen, szándékosan írjuk azt, hogy „családjának", mert ez a szellem mindig jellemzője volt a szakosztálynak.

Megalapozták a szakosztály jövőjét

Persze néhány versenyző kevés lett volna ahhoz, hogy megalapozzák a jövőt, *s ezért elsőrendű célnak az utánpótlás nevelését, a vívóbázis kiszélesítését tűzték ki.* Figyelemreméltó, hogy a vasutas klub volt az első, amely már 1950-ben kimondta a „gyerekvívás" fontosságát, tíz-tizenkét éves fiatalokat keresett és talált ahhoz, hogy belőlük versenyzőket neveljen. Így tűntek fel a későbbi bajnokok közül többen és ma is sok gyerek bontogatja szárnyait a Tanács körúti teremben. Ugyancsak helyes kezdeményezés volt, hogy a fiatalokkal hamar igyekeztek megszoktatni a versenyzést, egymás között különböző vladalokat rendeztek, s a tét legtöbbször egy-egy tábla csokoládé volt...

A szakosztály legjobbjai közben szorgalmasan gyűjtögették a bajnoki címeket, a győzelmeket és a nemzetközi diadalokat. Így például az 1950-es országos bajnokságban két-két egyéni és csapatelsőséget szereztek a fiatal szakosztály tagjai s azóta alig akadt év, hogy ne szaporították volna a győzelmek számát.

Bővült, erősödött a vívógárda — új mesterek kapcsolódtak be a szakmai irányításba, munkába. *Nagy Árpád, dr. Bay Béla* és *dr. Duronelly László* mellé új mesterek kerültek, akik mind rendkívüli hozzáértéssel, lelkesen tevékenykedtek. Nagy Árpi bácsi nevéhez különösen nagy érdemek fűződnek, se szeri, se száma azoknak, akik a keze alatt ismerkedtek meg a fegyverforgatással, lettek bajnokok.

Új generáció kopogtatott a vívóterem ajtaján, új tehetségek tűntek fel. Kezdett ismert lenni a *Kamuti* név, aztán *Fenyvesi Csaba*, az *Erdős* fivérek, *Bóbis Ildikó* léptek többek között *Pap Csaba, Czvikovszky Ferenc, Boros Péter, Kovácsné Nyári Magda, Mendelényi Tamás* és még többek örökébe. Szaporodott a győzelmek száma is, olimpiákon, világbajnokságokon, majd az Európa Kupa küzdelmeiben is megismerték a BVSC sportolóit. Közben persze megnövekedtek az igények, szűknek bizonyult az 1955-ben felavatott Tanács körúti terem, bővíteni kellett. S a támogatás, a kérések teljesítése soha nem maradt el, a klub vezetői és a különböző bázisszervek honorálták a szakosztály eredményeit. Ki kell emelnünk néhai *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter rendkívüli támogatását, szeretetét a vívósport iránt, nagyon-nagyon sokat köszönhetett neki a szakosztály a sikeres negyedszázadban.

A BVSC vívóterme azonban *nem „sportági műhely" volt, hanem egy nagyszerű kollektíva otthona.* A fiatalok mindig tisztelettel néztek és néznek az idősebbekre, akik viszont felkarolják, segítik őket, tanácsokkal látják el.

A vívás rajongója

— *Amikor először léptem be a klub vívótermébe, kicsit szokatlan érzés fogott el, hiszen még diákgyerek voltam, nem tudtam miként fogadnak* — emlékezett vissza a két évtizeddel ezelőtti napokra *dr. Kamuti Jenő* olimpiai ezüstérmes. — De aztán elszállt a „félelem", s később szinte már többet voltam a Tanács körúti pástokon, mint otthon.

Kamuti Jenő egyik legnagyobb egyénisége lett a szakosztálynak, amit az is bizonyít, hogy tizennyolcadik éve tagja a válogatottnak, s ma is töretlen rajongója a vívósportnak.

De gondoljunk ismét az eredményekre. Az olimpiai játékokon *először 1960-ban kapott BVSC-sportoló aranyérmet*, s azóta egyetlen olimpia sem zajlott le, hogy valamelyik fegyvernemben ne sikerült volna bajnokságot nyerni. Összesen négyen jutottak hat olimpiai aranyhoz, de ennél sokkal gazdagabb volt a világbajnoki „termés". Az 1951-es első győzelemtől *(Elek Ilona a női tőr egyéniben)* az idei grenoble-i versenyig *(Bóbis Ildikó a női tőr egyéniben)* 12 vasutas vívó 24 aranyérmet szerzett. Az ifjúsági világbajnokságon *Kamuti László* és *Marót Péter* jutott elsőséghez, míg a magyar bajnokságokon már közel járnak a jubileumi, *50. győzelemhez.* Eddig ugyanis 21 egyéni és 25 csapatelsőséget jegyzett fel a szakosztály, s figyelemre méltó volt az idei sorozat: *a 8 bajnoki címből 4 a Tanács körúti terembe került.*

Apa és fiai

— De nemcsak annak örülünk, hogy versenyzőink a hazai pástokon aratnak egyéni és csapatgyőzelmeket, hanem a *BVSC vívóit ma már az egész világon ismerik, szeretik, megbecsülik* — nyilatkozta dr. Nedeczky László. — Ezt mutatja, hogy évről évre rengeteg meghívással halmoznak el bennünket, s nemcsak Európába, hanem a tengeren túlra is hívják sportolóinkat. Figyelemre méltóak a bajnokcsapatok Európa Kupájában elért helyezéseink is: *idén a párbajtőr együttesünk győzelemmel köszöntötte a szakosztály 25 éves jubileumát.*

Sokat lehetne még írni arról, hogy a negyedszázad alatt mi minden volt figyelemre méltó. Arról is például, hogy amíg a szakosztály kezdetben csak egy-két fegyvernemre koncentrálódott, ma már mind a négyben a legjobbak között található. Ezt híven bizonyítja az idei bajnok kardcsapat, amelynek vezetője a sokszoros olimpiai és világbajnok *Gerevich Aladár*, s erősségei éppen a fiai, a magyar bajnok *Pál* és fivére, *György*. Aztán a női tőrben feltűnő új reménységek, élükön *Maros Magdával* is „szót kérhetnének"; a férfi tőrözők; az ifjúságiak; a juniorok és így tovább. De mindez nem lenne elérhető, ha a szakosztályban nem tevékenykednének olyan kiváló mesterek, mint *Bognár Gábor, Gerevich Aladár, Gyuricza József, dr. Mendelényi Tamásné, Nagy Árpád, ifj. Nedeczky György, Németh Árpád, dr. Pap Csaba* és *Rostás Tibor.*

Ők együtt és mindnyájan a biztosítékai a következő negyed évszázad sikereinek!

Kozák Mihály

Fél percen múlott

Ki tudja, milyen balesetet okozhatott volna november 13-án 1 óra 55 perckor Ács állomáson *Szalai Dénes*, a 91. számú tehervonat mozdonyvezetője, ha *Zsidi József*, a II. számú állítóközpont váltóőre nem figyeli éberen a forgalom menetelét.



Zsidi József váltóőr

Az történt ugyanis, hogy az említett szerelvény behaladt az állomás II. vágányára. A vonat még mozgott, amikor *Tóth III. József* vonatvezető leugrott a felvételi épület előtt — gondolván, ezzel is időt takarít meg. Ezután, hogy hogynem, *Szalai, Dénes elaludt a vezetőfülkében, miközben a vonat még gurult és meghaladta a kijárati jelzőt.* Ebben az időben közeledett Budapest felől a 80/b. számú tehervonat, amelynek ugyanarra a vágányra kellett volna bejárnia.

A veszélyes helyzetet gyorsan felismerve Zsidi József lélekszakadva értesítette a 77. sz. sorompókezelőt és a 34. sz. térkörzőrt, hogy segítsenek *„Megálj"* jelzést adni a mozdonyvezetőknek. Végül is durrantyút alkalmazva sikerült elkerülni a balesetet.

Zsidi József éber helytállását, magabiztos cselekedetét értékelve a budapesti vasútigazgatóság vasútüzembiztonsági osztálya 4 ezer forint jutalomra terjesztette fel, *amelyet Tóth János vasútigazgató még ezerrel megtoldott.* A szolgálatát példásan teljesítő vasutasnak a megérdemelt jutalmat az igazgatóság vezetője személyesen adta át.

S. R.

Gőzmozdony — talapzaton

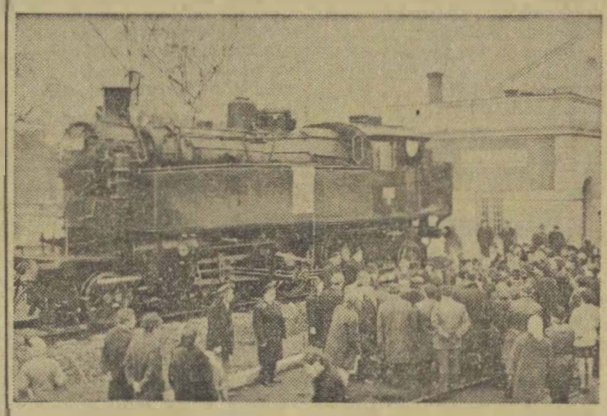
Vác várossá nyilvánításának 900., valamint felszabadulásának 30. évfordulója alkalmából rendezett ünnepségsorozatból a vasutasok is kivették a részüket.

Az ünnepség, december 8-án az Utasellátó „Gödör" éttermében kezdődött, ahol *Medgyes György* nyugdíjas tanár és vasúttörténész tartott előadást a Vác—Pest közötti vasútvonal történetéről.

Ezt követően került sor az állomás épülete mellett talapzatra állított 342 006 számú mozdony leleplezésére. *Tóth János* vasútigazgató ünnepi beszédében méltatta a város vezetőinek jó kapcsolatát a vasúttal és megemlékezett azokról a dolgozókról, akiknek a keze nyomán a felszabadulás után Vácott is megindulhatott a vasútforgalom. Majd ezt követően az igazgató jelképesen átadta a mozdonyt *dr. Monori Balázsnak*, a városi tanács titkárának.

Az ünnepség befejező aktusaként Hanula Ferenc, a váci pályafenntartási főnökség KISZ-szervezetének titkára társai nevében elvállalta a muzeális mozdony megőrzését és ápolását.

(séra)



A mozdony átadásának ünnepélyes pillanatai
(Tenta György felvétele)

HÍREK

— **A segítség nem késett.** A közelmúltban Komlón történt súlyos bányaszerencsétlenség alkalmából a vasutasok sem késlekedtek a segítséggel. Komló állomás Baross Gábor szocialista brigádjának tagjai azonnal jelentkeztek önkéntes véradásra. A brigád tíz tagja adott vért.

— **Elköszönt a vonalkezelő.** Az Angyalföldi Pályafenntartási Főnökségen a szocialista brigádok találkozóján köszöntötték a 41 évi szolgálat után nyugállományba vonuló Lantos József műszaki főfelügyelőt. Mint vonalkezelő, nagy érdemeket szerzett a főnökségnél és a közvetlen munkatársak körében is, hiszen másfél évtizede tagja a Csányi László nevét viselő arany plakettes szocialista brigádnak is.

— **Családias hangulatban.** Szerencs állomáson nyugdíjas gyűléssel egybekötve vettek búcsút az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői attól a tíz vasutastól, akik számára a hosszú szolgálat után elérkezett a pihenés időszaka. A nyugalomba vonulóknak a szakszervezeti bizottság ajándékkal kedveskedett.

— **Segítettek a mezőgazdaságnak.** A miskolci vontatási főnökség villamos mozdonyvezetőkből álló November 7 és December 4 brigádjai a közelmúltban két napig segédkeztek a Nagymiskolci Állami Gazdaság kistokaji üzemegységében a sárgarépa betakarításában. A két brigád összesen 200 óra társadalmi munkát végzett a földeken.

— **Politikai könyvnapok.** November 13-án a vasutasszakszervezet miskolci Vörösmarty Mihály művelődési házában került sor a politikai könyvnapok városi megnyitójára. A megnyitó ünnepség után kitüntetéseket és könyvjutalmat adtak át a könyvterjesztésben jó eredményt elért aktivistáknak, köztük számos vasutas dolgozónak.

— KÖMMUNISTA VASÁRNAP. A Nyugdíj Hivatal szocialista brigádjai a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny tiszteletére a közelmúltban kommunista vasárnapot tartottak. A pénzt a MÁV nevelőotthon árvái részére ajánlották fel.

A Hivatalos Lapból

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

A 48. számból: 112381/1974. A kordkedvezménnyel kapcsolatos rendelkezések államvasúti végrehajtása tárgyú utasítás kiegészítése.

114846/1974. Az egyenruhatérítés összegének megállapítása.

A szerkesztőség üzeni

Németh Pál, Szerencs; Chemez Dénes, Bp. Angyalföld; Pál István, Sepsi Gyula, Ugly Sándor, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Gelencsér Endre, Kaposvár; Mészáros Sándor, Zalaegerszeg; Bánkuti László, Bp.; Szűcs Ferenc, Hatvan; Főző István, Szécsi Ferenc, Sátoraljaújhely; Bódogh Mihály, Dombóvár; Gál Jenő, Kiskunfélegyháza; Pacz József, Curtici: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Horváth János, Nagykanizsa; Bolla Géza, Rákos: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztősége: 1068 Bpest VI., Benczúr u. 41.

Telefon városi 229—872
üzemi 19—77

Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat

1964 Budapest VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819

Felelős kiadó: Gábor Márton a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszámunk MNB 216—11 659

Szikra Lapnyomda

FAVED

FALBURKOLATOK,
LAMBÉRIAK,
LAKBERENDEZÉSI TÁRGYAK,
FAANYAGVÉDŐ SZEREK

BEMUTATÓTEREM ÉS SZAKÜZLET:
BUDAPEST VI., VASVÁRI PÁL U. 8.

TELEFON: 425—381.

NYITVATARTÁS: 10—18 ÓRÁIG.
SZOMBATON: 10—15 ÓRÁIG