VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. JANUÁR 6.

1976–1980 KÖZÖTT

A MÁV 42 milliárdot fordít fejlesztésre

A vasút ötödik ötéves terve a vasutas-szakszervezet központi vezetősége előtt

A szakszervezet központi vezetősége december 18-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt: *Szabó Antal*, a SZOT számvizsgáló bizottságának elnöke, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* elnök, *Nagy Istvánné* és *Feleky Pál* alelnök, *Koszorus Ferenc* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár.

Az ülés napirendjén három téma szerepelt: 1. Tájékoztató a vasút IV. ötéves tervének várható teljesítéséről, az V. ötéves terv fő célkitűzéseiről, feladatok a tervek teljesítésére, a szocialista munkaverseny irányelvei. 2. A ½ %-os ÖTA 1976. évi költségvetéstervezete. 3. A ½ %-os ÖTA Szabályzatával kapcsolatos Eljárási Utasítás tervezete.

Az első napirend előadója *Urbán Lajos* vezérigazgató volt. A szakszervezeti szervek tennivalóit Gulyás János titkár ismertette.

A negyedik ötéves terv értékelésével kapcsolatban a jelentés kiemelte: *a tervidőszak tapasztalatai alátámasztják, hogy közlekedési rendszerünkben változatlanul meghatározó szerepet tölt be a vasút, munkája alapvető fontosságú a szállítási igények kielégítése szempontjából.*

Az utóbbi években a MÁV személyszállítási teljesítményeit csökkenő tendencia jellemzi. Nem így az áruszállítást. *1975-ben mintegy 131,5 millió tonna árut szállított el a vasút.* A növekedés a tervben előírt 1,9 millió tonnával szemben meghaladja a 15,3 millió tonnát.

Az eredmények legfőbb forrása a dolgozók áldozatkész, lelkiismeretes munkája volt. Ezt méltányolta a központi vezetőség, amikor köszönetét nyilvánítja a vasutas dolgozóknak, szocialista brigádoknak, mindazoknak, akik fáradságot nem ismerve, megfeszített erővel segítették céljaink elérését, a szállítási feladatok megoldását.

A jelentés második fejezete a MÁV ötödik ötéves tervének vázlatos koncepcióját tartalmazta. Ennek ismertetjük a leglényegesebb pontjait.

A tervidőszakban a vasúton utazó utasok számának csökkenésével számolunk. *Az 1980. évi áruszállítási feladatokat 140—146 millió tonna elfuvarozásában állapítja meg a terv.* A nemzetközi áruforgalom volumene és részaránya évről évre növekszik. A terv befejező évében a modern vontatási nemek aránya mintegy 96 százalék lesz.

A fejlesztésre felhasználható összeg 42 milliárd forint. Ez biztosítja 1700 km pálya korszerűsítését, 760 km korszerű térközbiztosító berendezéssel való felszerelését, 46 km második vágány építését, 160 km vonal villamosítását. Biztosítottnak látszik évente 4,26 %-os bérszínvonal növekedés.

A terv 260 milliót irányoz elő munkásszállások, laktanyák, lakókocsik fejlesztésére, korszerűsítésére. A munkásszállítás javítására 30 millió az előirányzat. Öt év alatt 1000 férőhellyel bővül a gyermekintézmények száma. Az üzemi étkeztetés bővítését 240 millió forint szolgálja. Üdülő fejlesztésére 90 milliót fordítanak, lakásépítésre pedig évi 130—140 milliót. Sport- és kulturális létesítmények fejlesztésére 150 millió az előirányzat. Egészségügyi létesítményekre 300 millió forint a tervezett összeg.



A negyedik ötéves tervben 280 km hosszú vonalat villamosítottunk.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Gulyás János szóbeli kiegészítőjében a többi között ezeket mondotta: *A tervfeladatok teljesítésében továbbra is a legnagyobb emelő lesz a szocialista munkaverseny.* A szakszervezeti szervek a szolgálati helyek vezetőivel, a pártszervezetekkel együttműködve a feltételek maradéktalan biztosításával segítsék elő a dolgozók versenycélkitűzéseinek teljesítését. *Az öt évre szóló munkaverseny továbbfejlesztésének irányelveiben kiemelt helyet kap a hatékonyság növelése, a jobb gazdálkodás.* A

(Folytatás a 3. oldalon)

ÚJÉVI KÖSZÖNTŐ

Az új év kezdetén nemcsak az elmúlt esztendő munkájáról kell számot adnunk, hanem az 1975-ös esztendővel lezárult IV. ötéves tervidőszak alatt elvégzett munkákról is. Jólesően állapíthatjuk meg, hogy a vasutas dolgozók hivatástudattal végzett munkája révén *a vasút jelentősen túlteljesítette a IV. ötéves tervidőszakra előirányzott áruszállítási feladatokat.* Éppen ezért a jól végzett munka örömével tekinthetünk vissza az elmúlt öt esztendő eredményeire.

A kötelességtudóan végzett és nemegyszer a hivatalos kötelezettségeket meghaladó, áldozatkész munkáért *köszönet illeti a vasút valamennyi szakszolgálatát, a munkahelyek kollektíváit, a vasút minden dolgozóját.* Külön megköszönjük a szocialista brigádok példamutató tevékenységét, a pártszervezetek és szakszervezeti bizottságok lelkesítő segítségét és támogatását.

A vasutasok jó munkájának elismerése és társadalmi megbecsülése jutott kifejezésre azokban az intézkedésekben, amelyek eredményeként a IV. ötéves tervidőszakban jelentősen emelkedett a vasutasok bérezése, sor kerülhetett a munkaidő általános csökkentésére; *javultak a dolgozók munkakörülményei, növekedett a szociális és a kulturális ellátás.*

Az elmúlt öt évben a vasút sokat fejlődött: a rekonstrukciós program céltudatos végrehajtásának eredményeként ma korszerű, nagy teljesítményű mozdony- és kocsiparkkal rendelkezünk, s számos új berendezést helyeztünk üzembe. A fejlődés azonban nem volt egyöntetű: a vasúti pálya műszaki rekonstrukciója nem volt összhangban a növekvő forgalomból adódó igénybevétellel, az üzemi munkaszervezés sem tudott lépést tartani a jobb és gazdaságosabb technológiát igénylő technikai fejlődéssel. E viszonylagos ellentmondásnak tulajdonítható, hogy sokszor az odaadó munka és helytállás sem volt elegendő a zökkenők elkerüléséhez.

Felmérve az elmúlt évek munkáját, most új feladatokra kell felkészülnünk. A Magyar Szocialista Munkáspárt XI. kongresszusán elfogadott program megszabta a következő évek legfőbb célkitűzéseit. A programon alapuló V. ötéves népgazdasági terv megvalósításához nélkülözhetetlen a közlekedés, ezen belül a vasút munkája. *Az MSZMP Központi Bizottságának határozata is kiemeli a vasút „kulcsszerepét"*, hiszen a népgazdasági áruszállítások 70 százaléka vasúton bonyolódik le.

Az V. ötéves terv is arra kötelez bennünket, hogy az áruszállítási és az utazási igényeket az eddigieknél jobban és gazdaságosabban teljesítsük. Ehhez az szükséges, hogy átgondoltan, megalapozottan gazdálkodjunk a rendelkezésünkre álló anyagi forrásokkal. *Egyik legfontosabb feladatnak tartjuk, hogy a műszaki fejlesztést, a nagy értékű és nagy teljesítményű berendezések, járművek üzemeltetését olyan korszerű technológia, körültekintő üzemszervezés kísérje, amely biztosítja ezek ésszerű és gazdaságos kihasználását és a biztonságos közlekedést.* A technológiai fegyelem és munkaszervezés segítségével kell áthidalni azokat a nehézségeket, amelyekhez ez a technika önmagában nem elegendő. A feladatok megvalósítása fokozott felelősséget ró a vezetőkre, akiknek biztosítani kell a munka gazdaságos megszervezését, a munkaidő jó kihasználását és a vasútnál nélkülözhetetlen magas szintű munkafegyelmet.

Meggyőződésünk, hogy a vasutasság a személy- és áruszállítási feladatok maradéktalan teljesítésével a szállíttató felek igényeinek jobb kielégítésével, az utazóközönség iránti udvarias, segítőkész magatartásával, a vasút által nyújtott egyre szélesebb körű és jobb szolgáltatásokkal a jövőben is kiérdemli a társadalom megbecsülését.

Amikor ismételten köszönetünket fejezzük ki az elvégzett munkáért, az új esztendő alkalmából ezúton is kívánunk a vasút minden dolgozójának sok sikert, a jól végzett munka örömét, kedves családjuknak boldogságot és jó egészséget.

Koszorus Ferenc
a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára
Urbán Lajos
a Magyar Államvasutak vezérigazgatója

Két határállomás tapasztalatcseréje

Az ország nyugati és délkeleti kapujának két határállomása: *Hegyeshalom* és *Curtici*. A két állomás szakszervezeti bizottságának titkárai (akik a vasutas-szakszervezet IX. kongresszusán találkoztak) elhatározták, hogy munkájuk minőségének javítása érdekében tapasztalatcserét szervezznek. Az elhatározást hamarosan tett követte. Novemberben *Szépe Istvánné*, Hegyeshalom szb-titkárának a vezetésével tíztagú küldöttség járt Curtici román—magyar közös határállomáson.

Meglepetés karácsonyra

A Budapest-józsefvárosi pft. főnökség szakszervezeti bizottsága húsz többgyermekes családnak karácsonyra pénzsegélyt adott. Az ünnepekre ajándékkal szerzett örömet a főnökség Egyetértés szocialista brigádja a Hungária úti szociális otthon hat idős lakójának.

Gondos felkészülés — zavartalan ünnepi forgalom

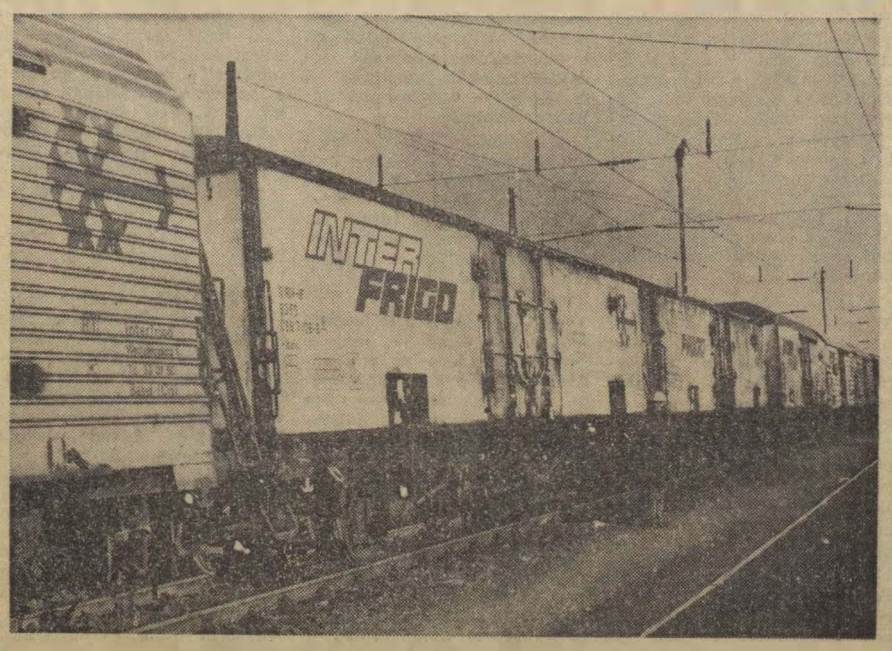
A vasutasok az óév végén zösen az ott dolgozó magyar sikeresen birkóztak meg a MÁV legnagyobb személyszállítási erőpróbájával a karácsonyi ünnepi forgalommal. Ezúttal is a budapesti pályaudvarokról indultak, illetve oda érkeztek a legtöbben. *mintegy egymillió 700 ezren.*

A budapesti vasútigazgatóság dolgozói már a hónap elején megkezdték az előkészületeket. A MÁV speciális takarítócsoportja valamennyi pályaudvar épületében — elsősorban az utastereken — általános nagytakarítást végzett. A forgalmi, illetve a vontatási szakszolgálat *157 többletkocsit helyezett készenlétbe.* Ha szükség volt rá, egy szerelvényt akár tizenöt kocsival is közlekedtettek, így például a *Tokaj és a Lillafüred expresszeken.* A nemzetközi forgalomban, főként a Nyugatiba közlekedő vonatokat 30 kocsival erősítették meg. Külön, hat többletszerelvényt állítottak össze az NDK vasutakkal kötött szerződés alapján.

A vasutasok munkáját nagymértékben könnyítette, hogy *az utasok 155 ezer jegyet vásároltak meg elővételben,* ez 9 ezerrel több a tavalyinál. Az ünnepi forgalom alatt a vasutas KISZ-esek és a Vasútforgalmi technikum tanulói mozgó informátorokként segítették az utazás rendjét.

Nagy körültekintéssel szervezték meg a szilvesztert és az új évet vidéken töltők visszautaztatását is. A január 2-án és 3-án jelentkezett nagyobb utastömeg zavartalan szállítása érdekében a többletkocsikat már december 29-én leküldték a nagyobb vidéki városokba: *Nyíregyházára, Győrbe, Debrecenbe, Szolnokra, Székesfehérvárra stb.* Ennek köszönhető, hogy a forgalomban nem volt fennakadás.

S. R.



Nyugati exportra rakott Interfrigo kocsik Ferencvárosban

Riport az 5. oldalon

(Laczkó Ildikó felvétele)

Hét brigád összefogásával

Betegtolószékek társadalmi munkában

A székesfehérvári járműjavító *Lenin* szocialista brigádja elhatározta, hogy a vasút járóképtelen betegei számára *1975 végéig ötven betegtolószéket készít társadalmi munkában,* ha a szükséges anyagot megkapják. A járműjavító szakosztály felvette a kapcsolatot a gyógyászati segédeszközöket gyártó vállalattal, amely örömmel biztosította a kivitelezéshez szükséges dokumentációt és anyagot. A vállalat vezetői még azt is elmondták, hogy ezenkívül 150 betegtolószékre lenne szükség, amit ők kapacitáshiány miatt nem tudnak legyártani.

A vállalat segítségére sietett a dunakeszi járműjavító hat szocialista brigádja is, a *Mező Imre*, a *Béke*, a *Május 1.* kárpitos, a *Ságvári Endre*, a *Kossa István* és a *Május 1.* asztalos brigádok. Ők — kooperációban a székesfehérváriakkal — a tolószékek fényezését, asztalos és kárpitos munkáit vállalták. A székek vázát a székesfehérvári Lenin brigád készítette. *December 31-én az ötven tolószéket ünnepélyesen átadtak Dunakeszin.*

A szocialista brigádok közös összefogása lehetővé teszi, hogy ebben az évben a betegek számára nélkülözhetetlen 150 tolószék is elkészüljön. Ezek — a brigádok ötletei nyomán — a korábbiaktól kényelmesebbek, korszerűbbek, lesznek. Előállítási költségük azonban változatlan marad.

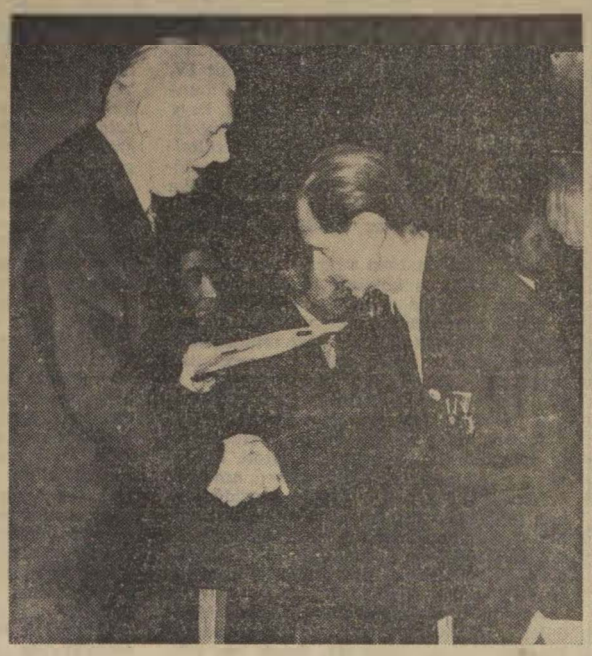
22 brigád vetélkedője

A kisújszállási pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai a XI. kongresszus anyagából szellemi vetélkedőt rendeztek, amire huszonkét brigád nevezett. A selejtező után nyolc brigád került a döntőbe. A győzelmet a kisújszállási *Komarov* szocialista brigád szerezte meg. Második a fegyvernek-örményesi II-es pályamesteri szakasz *Lenin*, harmadik pedig a kunhegyesi XIII-as pályamesteri szakasz *Petőfi* brigádja lett.

Nyugállományba vonult vasutasok kitüntetése

Nyugállományba vonuló vasutasok ünnepélyes kitüntetésére került sor december 16-án a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* a MÁV vezérigazgatója, *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára és *Tóth László*, az Utasellátó Vállalat főigazgatója.

Az ünnepségen *Fehér László*, a Vasúti Főosztály KISZ csúcsvezetőségének titkára mondott beszédet, majd *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Urbán Lajos* vezérigazgató átadta a kitüntetéseket.



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kormánykitüntetést Striczky István raktárnoknak, Budapest—Józsefváros állomás dolgozójának.
(Laczkó Ildikó felvétele)

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

MUNKA ÉRDEMREND

arany fokozata kitüntetésben részesítette: Patkovszky Béla személyzeti vezetőt (Bp., Józsefváros áll.) A

MUNKA ÉRDEMREND

ezüst fokozata kitüntetést kapták: András József mérleglakatos (Szolnok Jj. Ü.); Balogh Gyula kocsimester (Rákosrendező áll.); dr. Lantos György műsz.-gazdasági tanácsadó (Vasúti főosztály); Németh István kocsimester (Celldömölk áll.); Stadler Lajos bognár (Szolnok, vont. főn.); Szilágyi László ügyintéző (Vasúti főoszt.); Tófalvi István kocsilakatos (Nagykanizsa, vont. főn.). A

MUNKA ÉRDEMREND

bronz fokozata kitüntetésben részesültek: Bogdán Frigyes műsz.-gazd. tanácsadó (Pécs, vasútig.); Kadenczky Lajos mozd. vez. (Hámán Kató vont. főn.); Kiss József soronpókezelő pályaőr (Sopron, Pft. főn.); Liszkai Károly művezető (Északi Jj. Ü.); Pintér István csoportvezető (Utasellátó Váll.); Rakk Kálmán állomásfőnök (Bp. Déli áll.); Striczky István raktárnok (Bp. Józsefváros áll.); Szilágyi Jenő oszt. vez. (Debreceni Jj. Ü.).

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Csóti István oszt. vez. h. (vasúti főoszt.); Gazdag László ügyint. (Bp. vasútig.); Juhász István csop. vez. (vasúti főoszt.); Karai István tervelőadó, Korponai Imre üzemvezető, Kulányi Ferenc oszt. vez., Nagy Károly leltárellenőr (Utasellátó Váll.); Pásztor János oszt. vez. (Bp. vasútig.); Somogyi Dezső üzletvezető (Utasellátó Váll.); Tarr Károlyné ügyintéző (BVKH).

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: Csernik Lajos hálókocsikalauz, Juhász Nyitó Andrásné csoportvez., Pataki Márton szállítási dolgozó, Tóth Gizella betanított szakács (Utasellátó Váll.), Molnár Julianna személypénztáros (Szeged áll.); Pálfalvai Imre rézműves (Északi Jj. Ü.); Puzsái János jegyvizsgáló (Miskolc Tiszai áll.); Szentgróti László tervtárvezető (MÁV Közp. Felépítményvisg. Főn.); Tóbiás Márton villanyhegesztő (Dunakeszi Jj. Ü.).

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Bessenyei Dezső művezető (Északi Jj. Ü.); Bíró István blokklakatos (Szeged, Rókus BBFF); Bazsöményi Endre vonatfékező (Rákosrendező áll.); Csegöldi Sándor lakatos csop. vez. (Bp. Ferencváros, Pft. főn.); Dudás János utazó felvigy. (Hámán Kató vont. főn.); Fehérvári Dezső áll. főn. (Mór áll.); Hága Miklós kazánkovács (Bp. Ferencváros, vont. főn.); Juhász Józsefné üzemgazdász (Rákos áll.); Kocsis Lajos oszt. vez. (vasúti főoszt.); László Károly műhelyvez. (Szeged, vont. főn.); Matos István vonatvez. (Bp. Keleti áll.); Mátyás Károly hegesztő (Szombathely, Jj. Ü.); Mezősi János vágánygépkocsivez. (Hatvan, vill. vonalfelügy.); Mike János vasútőr parancsnok (MÁV szak- és szerelőip. főn.); Miskolczi József ügyintéző (Dunakeszi, Jj. Ü.); Németh László gépkocsivezető (Szombathelyi Jj. Ü.); Pécsi Sándor vonatvezető (Cegléd áll.); Székely János nyomdavezető (Bp. vasútig.); Tornyai István lakatos (Székesfehérvári Jj. Ü.); Veszlényi Adolf ügyintéző, Zentai Lajos ügyintéző (Bp. Vasútig.).

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést kapták: Baranyi János betanított vill. szerelő (Északi Jj. Ü.); Belán János művez. (Landler Jenő Jj. Ü.); Borbényi Károly vonatvez. (Kiskunhalas áll.); Bokor István ügyintéző (Bp. Építési Főn.); Erdélyi Lajosné ívhegesztő (Dunakeszi Jj. Ü.); Fábián Mihály vonatvez. (Szombathely áll.); György István kocsiintéző (Somoskőújfalu áll.); Heténvi Bálint anyaggazdálkodó (Bp. Krisztina városi Pft. főn.); Hrozina József lakatos (Landler Jenő Jj. Ü.); Jezicska László munkavez. (Székesfehérvár, Pft. főn.); Laczkó László szakaszkez. pályamester (Bp. Józsefváros, Pft. főn.); özv. Lehoczki Károlyné takarítónő (BBFF); Marsi Lajos vonatvez. (Püspökladány áll.); Nagy József mozdonylakatos (Dombóvár, vont. főn.); Nagy László munkás (BBFF); Szabó Benő állomásfőnök (Komárom áll.); Szigeti Nándorné irodakezelő (MÁV Hidép. főn.); Tassi Kálmán szerszámlakatos (Szolnoki Jj. Ü.); Varga Józsefné segédmunkás (Hatvan, Salgótarjáni Pft. Főn.)

Nyugdíjastalálkozó

A szegedi igazgatóság szakszervezeti bizottsága a közelmúltban találkozóra hívta azokat a volt vasutasokat, akik az elmúlt harminc év alatt az igazgatóság központjából mentek nyugdíjba. A Vasutas Művelődési Házban tartott ünnepségen az igazgatóság gazdasági és társadalmi szerveinek nevében *Annus István*, a munkaügyi és szociális ellátási osztály vezetője köszöntötte a megjelent 150 nyugdíjast.

Szegeden értékelték

a kollektív szerződés végrehajtását

Az 1971—75. évekre kötött MÁV Kollektív Szerződés végrehajtását értékelték Szegeden azon a tanácskozáson, amelyen közel kétszáz gazdasági és társadalmi vezető, valamint munkaerő-gazdálkodással foglalkozó dolgozó vett részt.

Kiss Károly vasútigazgató elmondotta, hogy a kollektív szerződés megfelelt a vele szemben támasztott követelményeknek. A dolgozókkal közösen minden évben elkészített és kiadásra került függelék új rendelkezéseket léptetett hatályba. Ezek a javaslatok tovább javították a dolgozók élet- és munkakörülményeit, növelték jogaikat, és kötelességeiket, ugyanakkor eredményesen segítették a hatékonyabb munkát is.

A kollektív szerződés évenkénti beszámolóin *a dolgozók 75—80 százaléka vett részt és mintegy 10—15 százaléka mondott véleményt, tett javaslatot.* Főfeladatnak mindenkor a vasútra háruló szállítási feladatok maradéktalan megoldását tekintették. Nem véletlen, hiszen a feladatok évről évre nőttek, az 1970-ben elszállított árutonnához viszonyítva az 1975. évi teljesítmények 116,1 százalékos volt.

A kollektív szerződés végrehajtásáról szólva Kiss Károly vasútigazgató részletesen elemezte az öt év alatt elért eredményeket, s közben rámutatott a további teendőkre is. Elmondotta többek között, hogy az 1975. január 1-én bevezetett munkaidőcsökkentés 9339 főt érintett, ami az igazgatóság létszámának 70,8 százaléka. *A munkaidő-csökkentést részben önerőből oldották meg, ami a túlórák számának emelkedésével járt.* Most, az egyik legfontosabb teendő a túlórák, valamint az utazószemélyzet szolgálati és távolléti órájának csökkentése.

A sokakat érintő lakáshelyzetről elmondotta, hogy az igazgatóság 1971—74 között *több mint 22 millió forintot adott dolgozóinak lakásépítési támogatás címén.* Ebből az összegből 396 dolgozónak sikerült lakáshelyzetén segíteni. 1974-ben például 148 munkás és 32 nagycsaládos részesült anyagi támogatásban.

Acsai Mihály, a területi bizottság titkára az igazgatóság gazdasági vezetése és a területi bizottság közötti jó kapcsolatnak tulajdonította a kollektív szerződésben foglaltak végrehajtását.

(Gellért)

KONGRESSZUS UTÁN

Pezsgő szakszervezeti élet az Utasellátó Vállalatnál

A mozgalmi munka újabb és újabb eseményei jelzik az Utasellátó Vállalatnál is, hogy megkezdődött a szakszervezetünk IX. kongresszusán hozott határozat végrehajtása, illetve a végrehajtáshoz szükséges feltételek megteremtése. Az erre irányuló és mindinkább tapasztalható szándékot a SZOT XXIII. kongresszusától kapott útmutatás is erősíti.

ÚJ KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS KÉSZÜL

— Valóban fellendült a munka — mondja *Henyei Ferenc*, a vszb szervező titkára. *— A választások jól sikerültek, sok fiatal került be a szakszervezeti vezetőségbe.* Megalakultak a vállalati szakszervezeti bizottság mellett működő *munkabizottságok*, sőt már el is kezdték tényekedésüket. A nyolc munkabizottság között egészen újak is vannak, mint például a szociálpolitikai bizottság, vagy a szervezési és káderbizottság.

— A kongresszus óta a vszt és a vszb is többször ülésezett, s az ülések napirendjén fontosabbnál fontosabb témák szerepeltek, amelyek érintik a dolgozók legszélesebb rétegeit, illetve amelyek összefüggnek az igazgatói tanács ülésein hozott döntésekkel. Összegeztük az 1971—75. évi kollektív szerződés végrehajtásának tapasztalatait, és kidolgoztuk az 1976—80. évre szóló új szerződés irányelveit, amelyek az első negyedévben kerülnek a termelési tanácskozás fórumai elé. Ezenkívül megtartottuk az évvégi, immár hagyományos aktívaülésünket, amelyen *értékeltük a legjobb szakszervezeti aktivisták munkáját. Megköszöntük fáradozásukat, kértük további segítségüket, s szerény megvendégelés közben jutalomban részesítettük őket. Nem túlzás, hogy mindannyian nélkülözhetetlenek az előttünk álló feladatok elvégzéséhez...*

MUNKAHELYI PÓTLÉK AZ ÉTSZOLGÁLATNÁL

A kongresszust megelőző „rendes" választásokat az Utasellátónál még egy újabb is követte.

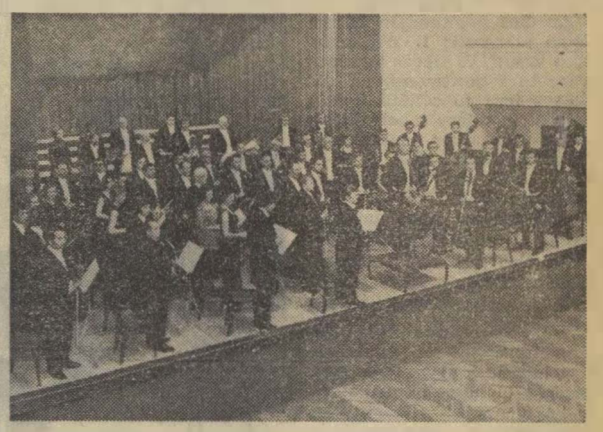
— Igen, decemberben sor került az időközben létrehozott mozgószolgálati igazgatóság szakszervezeti bizottságának megválasztására. Itt az szb-titkár *Tóth Tiborné*, a vszt volt gazdasági felelőse lett, aki kellő mozgalmi tapasztalatokkal rendelkezik. *Ebben a választásban egyébként a budapesti személypályaudvarokon, illetve a vonatokon és a hajózásnál foglalkoztatott étszolgálatos dolgozók voltak az első számú érdekeltek.*

Vállalati szinten javította a közhangulatot az is, hogy *a Vasutasok Szakszervezete közreműködésével* végre kifizethetővé vált a belkereskedelmi dolgozók bizonyos részét megillető, de az Utasellátónál a vonatkozó rendelet korlátai miatt eddig ki nem fizetett munkahelyi pótlék. A problémát *Kovács László*, az Utasellátó vszt-titkára szakszervezetünk IX. kongresszusán is szóvá tette. Utána azonban megszűnt minden félreértés: *az utólagos kifizetés során az étszolgálatnál, továbbá a kiemelt és az I. kategóriába sorolt üzemeknél, valamint a vendéglátás területén levő raktárakban* — tehát ahol a legmostohább munkakörülmények vannak — *186 dolgozó összesen 384 000 forint pótlékban részesült.* Ezenkívül decemberben a vállalat több mint 1600 dolgozója, akiknek a havi összkeresete nem haladja meg a 2500 forintot, összesen mintegy 700 000 forint bérjellegű jutalmat kapott.

SPECIÁLIS SZAKTERÜLET

— A dolgozók elégedettek szakszervezetünk érdekvédelmi tevékenységével, s büszkék arra, hogy a Vasutasok Szakszervezetének nagy családjába tartoznak — mondja Henyei Ferenc. *— A kongresszusi határozat végrehajtására irányuló aktivitásnak is ez a tudat az egyik hajtóereje. Szeretnék azonban*, amint ezt a kívánságukat kongresszusi küldöttünk annak idején kifejtette, *ha a vendéglátóipar dolgozói érdekeben döntéseket hozó egyéb szervek, testületek az Utasellátó — mint speciális szakmai vállalat — dolgozóiról sem feledkeznének meg, s az ilyen döntések előtt felvennék a kapcsolatot a Vasutasok Szakszervezetével.*

HANGVERSENY VASUTASOKNAK



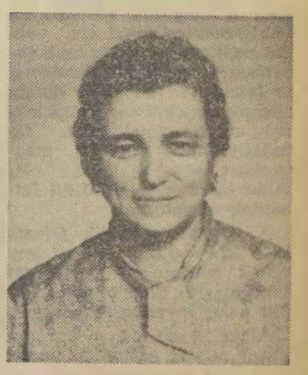
A zenekar megköszöni a közönség tapsát.

A Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar az elmúlt évben is folytatta hangversenysorozatát a munkaversenyben élenjáró vasutasok és szocialista brigádok részére. Legutóbbi, nagy közönségsikert aratott műsoruk — amit a debreceni vasútigazgatóság és a MÁV Zenekari Főnökség rendezett, decemberben volt a Csokonai Színházban.

A *Johann Strauss* születésének 150. évfordulója emlékére összeállított műsoruk az operettmuzsika legszebb alkotásait, köztük a műfaj magyar reprezentásainak műveit is felsorakoztatta. A műsorban felléptek: *Marsay Magda* érdemes művész, *Hegyes Gabriella*, *Korcsmáros Péter* és *Györgyffy József*, a debreceni Csokonai Színház magánénekesei. Vezényelt *Szabó László* vezető karnagy.

HUSZONNÉGY ÉVE

a takarítónők bizalmija



Ördögh Imréné

Ölébe ejtett kézzel, szerényen foglal helyet az asztal sarkánál *Ördögh Imréné*, laktanyaügyeletes. A szegedi állomásfőnökség szb-titkárának szobájában beszélgettünk, s az első impresszióm a kérdezettről, gyorsan változik. Miközben a halk szavú, csendes asszony beszél 24 év óta végzett bizalmi munkájáról, a szolid, félénknek látszó külső mögül, határozott, mindig tudatosan cselekvő egyéniség bontakozik ki.

1951-ben takarítónő volt Szeged-állomáson. Ma már nem tudja pontosan, miért éppen őt választották az asszonyok bizalminak, de arra még jól emlékszik, hogy mi volt az első bizalmi ténykedése. A takarítóknak nem volt pihenőhelyiségük. Sok utánjárás után, munkájának eredményeképpen kaptak egy szellőzetlen helyiséget, ami több volt már a semminél, de még mindig nem megfelelő. Tehát: ismét kérnie kellett. Ez volt a kezdet, s azóta egymás után jöttek a megoldásra váró problémák, panaszok, sérelmek. *Asszonyok között megsokszorozódik a bizalmi munkája.* Hatványozottan jelentkeznek a közösségi és egyéni bajok is, amelyeket — ha lehet — célszerű csírájában orvosolni.

A „hálátlan" feladatok is gyakoribbak. Amikor meg kell magyarázni, miért nem jogos a sérelem vagy kedvezőbb a döntés, a másik javára. S ha netán heves szóváltásra kerül sor, a bizalminak nem szabad megsértődnie.

— Véleményt feltétlenül kell nyilvánítani — mondja Ördögh Imréné *— és az álláspontot is meg kell magyarázni.* De a továbbiakban már nem lehet haragosdit játszani. Ez gyerekes, buta dolog. Nem felnőtthöz méltó.

— Hogyan sikerül megfelelő kapcsolatot tartania a csoport tagjaival?

— A munkakapcsolat mellett igyekeztem baráti kapcsolatot is kialakítani társaimmal. Véleményem szerint ezáltal jobban megismerjük egymást és növekszik a bizalmunk is egymás iránt. Szívesebben jönnek hozzám az asszonyok és várom én is őket, ha tudjuk, hogy őszintén lehetünk egymáshoz. *Helytelennek tartom azt a módszert, ha csak a bélyegek átadásánál szakít időt a bizalmi, közvetlen beszélgetésre.* Ez nem elegendő ahhoz, hogy kölcsönös bizalom, megértés alakuljon ki a bizalmi és csoportja tagjai között.

— Csak ebben a két irányban van szükség a bizalomra?

— Nem. Szerintem a vezetőkkel is jó kapcsolatot kell kiépíteni. Persze ez nemcsak a bizalmiaktól függ, hanem a vezetőktől is. Az azonban nagyon fontos, hogy a bizalmi érezzen bizalmat a vezetői iránt. Én például nem tudnám meggyőződéssel tolmácsolni az asszonyok problémáit, akkor ha nem lennék biztos a jószándékú segítőkészség felől. *Az szb-titkárunk korábban vonatkísérő volt. Emberségét még onnan ismerem. Ez is sokat számít a bizalom kérdésében.*

Ördögh Imréné csaknem negyedszázados közösségi munkássága alatt előfordult az is, hogy családi okok miatt kérte: *mentesítsék a bizalmi tisztség alól.* És bár komolyan gondolta, hogy könnyebbséget jelentene számára a mentesítés, még is jól esett látnia: *a takarítóasszonyok ragaszkodnak hozzá, kiálltak mellette.* Ez új erőt adott a további munkához.

A halk szavú, csendes asszony két év múlva nyugállományba megy. Tudták ezt jól munkatársai is, a tavaszkor mégis újból bizalminak választották.

Kell-e ennél nagyobb elismerés?

Pálinkás Katalin

A vasút 1975-ben eleget tett szállítási kötelezettségeinek

A vasút 1975-re — az előző évek csökkenő tendenciáját figyelembe véve — kevesebb utas szállításával számolt, mint 1974-ben. Az értékelés azt mutatja, hogy még a tervezett utaslétszámot sem szállítottuk el.

A MÁV 1975-ben 343 millió utast szállított, ami 97 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A tervtől való elmaradás abszolút értéke kereken 11 millió. Az utaszám csökkenése elsősorban a személygépkocsik vásárlásának a tervezettnél erőteljesebb növekedése és a nemzetközi utasforgalom nagyfokú visszaesése miatt következett be. A nemzetközi utasforgalom visszaesése szorosan összefügg az általunk is ismert devizagazdálkodási intézkedésekkel, amelyeket néhány szocialista ország a ki-, illetve beutazásoknál foganatosított. A visszaesés mértéke a nemzetközi forgalomban a kiutazásoknál kb. 10, a beutazásoknál 9, az átutazásoknál pedig 11 százalékos, az előző évihez viszonyítva.

Javultak a feltételek a személyszállításban

Az utaskilométer-teljesítmény csökkenésének mértéke — mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva — az utasszámnál tapasztalt visszaesés mértékét is meghaladja. Az átlagos utazási távolság ugyanis valamivel kisebb volt a tervezettnél.

A személyszállítás minőségének javítása közül *elsősorban az ülőhelyek dinamikus kihasználási mutatójának 49,2 százalékos értékét emeljük ki, amely közel 3 százalékkal jobb az előző évinél.* Ez a mutató a vonatok zsúfoltságának számottevő mérséklődését szemlélteti, és arra utal, hogy nőtt az ülőhely-ellátottság és lényegesen javultak az utazás körülményei.

Az utazási körülmények fejlődését tükrözi a személyszállítási viszonylatok hosszának és a személyszállító vonatok átlagos utazási sebességének bázishoz viszonyított 3, illetve 0,5 százalékos emelkedése is. E mutatók közül az előbbi az átszállás nélkül megközelíthető állomások körének bővülését, az utóbbi pedig az utazással vonaton töltött idő csökkenését szemlélteti.

A számszerűen értékelhető minőségi javuláson túl az utazási körülmények változásáról tanúskodik *a helyjegyelosztás korszerűsítése és az utastájékoztatási rendszer javítása.* A személyszállítás korszerűsítését szolgálták azok az intézkedések is, amelyek a takarítás-gépesítés fokozása, valamint a takarítási szolgálat gyökeres átszervezése révén, a vasúti létesítmények tisztaságának javítása és a jogosan elvárt higiéniai követelmények biztosítása terén történtek.

A minőségi feltételek javulásának tudható be az is, hogy — az összes utaszám csökkenése ellenére — *mintegy 2 százalékkal nőtt a gyorsvonaton utazók száma.* Ez felhívja a figyelmünket arra, hogy az utazóközönség fokozottabb mértékben igényli a kulturáltabb utazást nyújtó gyorsvonati szolgáltatást.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége sajnos kedvezőtlenebb az előző évinél. A bázishoz képest fél százalékos visszaesés, valamint az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó késési idő 11 százalékos növekedése arra figyelmeztet, hogy nagyobb gondot kell fordítanunk a menetrend szerinti közlekedésre, a késések megszüntetésére.

Kétmillió tonnával több a tavalyinál

Az elmúlt évben elszállított *mintegy 131 millió árutonna csúcsteljesítmény a MÁV történetében* és közel 2 millióval több az előző évinél. Az áruszállítási teljesítményben a belföldi szállítás körülbelül 2, az import szállítás 4 százalékkal magasabb az 1974. évinél, a tranzitszállítás viszont már alig haladja meg a bázis időszak szintjét, az export szállítás pedig 13 százalékkal kevesebb annál. A fontosabb árucikkekből a bázishoz képest bauxitot, követ, kavicsot, ásványolajat, hengerelt acélt, műtrágyát többet szállítottunk, viszont csökkenés következett be a szén, tégla, mész, tengeri, burgonya, szerfa küldemények szállításánál. Az árutonna-kilométer teljesítmény — az átlagos szállítási távolság tervezettnél jobb alakulása miatt — 3,2 százalékkal nagyobb az 1974. évinél.

Kedvezően alakultak 1975-ben az áruszállítás minőségét jellemző legfontosabb mutatók. A tehervonatok átlagos utazási sebessége például 19,4 km/óra eredménnyel 1,6 százalékos, a tehervonatok átlagos terhelése pedig — 1102 tonnás értékkel — 1,8 százalékos fejlődést mutat. *Számottevő a javulás a szállítási igények kielégítésénél is,* amit az időre ki nem állított tehervonatok darabszámának több mint 40 százalékos csökkenése jelez.

Több figyelmet a kocsiforduló időre

A vonatközlekedés és a rendezőpályaudvari munka javulását tükrözi a vonatfelosztások számszerű csökkenése. A csökkenés, amely meghaladja az 50 százalékot, arra utal, hogy ezen a területen szervezettebbé és hatékonyabbá vált a munka.

Javult a tehervonatok statikus kihasználása. A tehervonatok statikus terhelése a mozdított kocsik vonatkozásában 2,6, a berakott kocsik esetében pedig 1,7 százalékkal haladja meg a bázis szintet. A tehervonatok menetrendszerűsége is romlott. A bázishoz viszonyított visszaesés ugyan az egy százalékot sem éri el, *mégsem lehetünk elégedettek a menetrendszerűség alakulásával.*

A vasút 1975. évi fő tevékenységét összefoglalva elmondhatjuk, hogy a szállítási feladatokat az utasok és fuvaroztatók igényeinek megfelelően, időben és mennyiségileg szinte teljes egészében kielégítette. Különösen örvendetes, hogy a fejlődés a minőségi mutatóknál is lemérhető.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Nem szabad önelégültnek lenni

A tehervonatok menetrendszerűsége is romlott. A bázishoz viszonyított visszaesés ugyan az egy százalékot sem éri el, *mégsem lehetünk elégedettek a menetrendszerűség alakulásával.*

A vasút 1975. évi fő tevékenységét összefoglalva elmondhatjuk, hogy a szállítási feladatokat az utasok és fuvaroztatók igényeinek megfelelően, időben és mennyiségileg szinte teljes egészében kielégítette. Különösen örvendetes, hogy a fejlődés a minőségi mutatóknál is lemérhető.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

1976—1980 KÖZÖTT

A MÁV 42 milliárdot fordít fejlesztésre

(Folytatás az 1. oldalról)

célkitűzések mögött reális feltételek és elvárások legyenek.

Nagyobb gondot kell fordítani a csomópontokon és főnökségeken a „kiváló" cím elnyerésére tett kötelezettségvállalások feltételeinek biztosítására. *Az évek óta általunk is szorgalmazott helyesebb vezénylés, a menetrendek betartásában gyökeres előrelépés segítheti csak megoldani az utazószemélyzet munkaidejének célszerű kihasználását, a nagy értékű eszközök, mozdonyok gazdaságos és hatékony üzemeltetését.*

Tudjuk, hogy esetenként erőfeszítésre, fokozott munkaintenzitásra van szükség. De ez nem jelentheti annak a helytelen szemléletnek az elterjedését, hogy „a szocialista brigádokra mindig számíthatunk" jelszó ürügyén számottevő túlmunkával próbálják helyre hozni a szervezetlenségből, rossz felkészültségből adódó lemaradásokat.

Nem támogathatjuk, sőt károsnak tartjuk, ha a dolgozók társadalmi akciókra vállalkozó önzetlenségével visszaélnek és rendszeresen szerveznek kommunista műszakokat a tervlemaradások pótlására.

A feladatok kialakításának, végrehajtásának fontos eszköze az üzemi demokrácia. Közös tennivalónk a gazdasági vezetőkkel együtt megértetni: *az üzemi demokrácia együttesen jelent jogokat és kötelezettségeket.* A közösen kialakított döntések után csak a fegyelmezett végrehajtás következhet.

A szakszervezeti szervek teljesítsék az üzemi- és munkahelyi demokrácia kibontakoztatásában rájuk háruló feladatokat. Követeljék meg a gazdasági vezetőktől az üzemi demokrácia fórumainak rendeltetésszerű működtetését. A gazdasági vezetők a döntések előtt vegyék figyelembe a dolgozók javaslatait, véleményét. *Érjék el, hogy a dolgozók az üzemi demokrácia fórumain keresztül folyamatosan megismerjék az üzemek, a szolgálati helyek előtt álló feladatokat, érdemben vehessenek részt az irányításban, ellenőrzésben, tulajdonosi jogaik gyakorlásában.* Biztosítsák, hogy az üzemi demokrácia, az egyszemélyi felelős vezetés elve, a jogok és kötelességek érvényesülése egységet alkosson.

A gazdasági vezetőkkel együttműködve honosítsuk meg a jó munkahelyi légkört, az emberséges, a mindenkit munkája alapján megítélő és elismerő vezetési stílust.

Beszédét így fejezte be: *Sem 1976-ra, sem az ötéves tervciklusra nem ígérhetünk kevesebb feladatot.* Nehézségeink lesznek a jövőben is. De összefogással, egyet akarással nagyobb nehézségeken is úrrá lettünk már. Ma már ott tartunk, hogy nemcsak a lelkesedésre kell apellálnunk. Ha szerényebb méretekben is, de tovább folytatódik a vasút modernizálása, műszaki fejlesztése, a nehéz fizikai munkák gépekkel kiváltása.

A technikai színvonal ma már nem lebecsülendő fokon álló. Ezek korszerű működtetése, a dolgozók áldozatos hozzáállása minden bizonnyal újabb nagyszerű eredmények eredője lesz.

A központi vezetőség elfogadta a negyedik ötéves tervről adott értékelést, az ötödik ötéves terv vázlatos koncepcióját, valamint a munkaverseny további fejlesztésére vonatkozó irányelveket, amelyet lapunk következő számában közlünk.

A második és harmadik téma előadója *Molnár György* titkár volt. Az előterjesztéseket a központi vezetőség jóváhagyta.

A MÁV az utazás szerves részének tekinti az utasellátást

Megkötötték a vasút és az Utasellátó új ötéves együttműködési szerződését

A IV. ötéves terv befejeztével lejárt a MÁV-nak az Utasellátó Vállalattal erre az időszakra érvényes együttműködési szerződése. Ezért az 1976-tól kezdődő V. ötéves terv időtartamára új együttműködési szerződést kötöttek, figyelembe véve a két megállapodás között bekövetkezett változásokat. A szerződést december 23-án *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója és *Tóth László*, az Utasellátó főigazgatója írta alá.



Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója és Tóth László, az Utasellátó főigazgatója aláírja a szerződést

A vezérigazgató a szerződéshez fűzött megjegyzéseiben kijelentette: *a MÁV az utazás szerves részének tekinti az utasok ellátását ételel, itallal a vasút területén, az utazás egész tartama alatt.* Ezért a MÁV az új szerződés értelmében a saját fejlesztési kerete terhére az eddiginél is fokozottabb mértékben segíti az Utasellátó Vállalatot abban a törekvésében, hogy az ellátás minél korszerűbb, gyorsabb és kulturáltabb legyen.

Tóth László főigazgató elmondta, hogy az új szerződés értelmében a hagyományos vendéglátóipari egységek helyett a gyorskiszolgáló éttermi és bisztróhálózatot fejlesztik. A nagy állomásokon és mindazokon a helyeken, ahol a hagyományos éttermekre megvan a jogos igény és szükséglet, ezek a vendéglátó egységek megmaradnak, ahol azonban ezt semmi sem indokolja. *fokozatosan áttérnek a gyorskiszolgáló rendszerre.* Az új vendéglátóegységeket kivétel nélkül ennek megfelelően telepítik. Ilyen a Déli pályaudvar most megnyitott bisztrója is. Ez a hálózatfejlesztés szoros összefüggésben áll azzal, hogy növelik az üdítő italok választékát és megszüntetik a szeszesital-árusítást. *A gyorskiszolgáló üzletek kizárólag szeszmentesek lesznek,* miként több más pályaudvar és most már a Déli pályaudvar bisztrója is. Ezzel szemben minden ütt olyan ételválasztékot kell biztosítani, ami megfelel az utasok igényeinek. A hagyományos éttermekben, az étkezőkocsikban, továbbra is felszolgálnak szeszt. de ide is vonatkozik a szerződésnek az az általános elve, hogy mellőzni kell a szeszes italok keresletét felkeltő minden módot és eszközt.

Nagy gondot fordítanak a szerződés szerint a mozgó szolgálat fejlesztésére a vasút támogatásával. *A vonatokon a kosarasok a jövőben sem árusítanak rövid italt, növelik ellenben itt is az ételválasztékot éppen úgy, mint a bisztrókocsikban.* Benne van a szerződésben az is, hogy a pályaudvarokon, az induló vonatok mellett, a peronokon ott legyenek a mozgószolgálat kocsijai. Fejlesztik az automatahálózatot is. Új a szerződésnek az a szakasza, amely intézkedik, hogy az egészségre ártalmas munkát végző vasutas dolgozók védőétellel. itallal. a szabadban dolgozók melegítő itallal, a melegártalomnak kitett dolgozók hűsítő itallal való ellátásáról az Utasellátó gondoskodik. a MÁV megrendelése szerint.

(Szász)

Önkormányzati nap az üzemben

A FIATALOK EGY NAPRA ÁTVETTÉK A VEZETÉST A MISKOLCI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

A MÁV Miskolci Járműjavító Üzemében december 3-án, reggel a szokásosnál izgatottabban érkeztek az ifjú szakmunkások. Egy napra átvették az üzem gazdasági irányítását és ellenőrzését.

Az igazgatói szobában *Apró Lajos* „igazgató" mosolyogva fogad. A KISZ-bizottság titkárának meleg napja van ma. Sorra érkeznek a telefonok, s minden kérdésre válaszolni kell.

— Reggel párt-vb-ülést tartottunk. Többek között az ifjúság helyzetéről, a KISZ-munkáról tárgyaltunk. *A gazdasági és társadalmi vezetés elégedett a munkánkkal, bár tennivaló most is akad bőven.*

A KISZ-bizottság két „tanulóéve" sikeresen zárult. Tavaly első ízben, kísérleti jelleggel, önkormányzati napot tartottunk. A fiatalok belekóstolhattak a vezetésbe, kipróbálhatták, mit is kell tennie egy vezetőnek. A felelősségteljes megbízatást most is önkéntesen és nagy lelkesedéssel fogadták. (Hogy milyen komolyan veszik ezt az üzemben, azt jól illusztrálja, hogy a tavaly beállított alkalmi művezetők közül ma már hat fiatal került át állandó művezetői beosztásba.)

— December 2-án, 12 óra 30 perctől gyakoroljuk a vezetést. Sem az igazgató, sem a főmérnök nem szól bele az irányításba — mondja *Jámbor József* „osztályvezető helyettes", aki tavaly még megbízott művezető volt, később állandósították ezen a poszton.

Az „osztályvezető-helyettes" a KISZ-klubból érkezett, ahová az „új" párttitkár összehívta a KISZ-alapszervezetek titkárait.

— *Már az első feladat is meglehetősen rázós volt, 21 ezer forint célprémium szétosztásában kellett részt vennem.* Bizony, nem egyszerű a döntés. Én előnyös helyzetben vagyok, ismerem az embereket és munkájukat, hiszen két és fél éve, a technikum elvégzése óta a csarnok minden munkaterületén dolgoztam. Örömmel veszünk részt az önkormányzati nap minden munkájában. *Nem állhat meg a termelés, 23 vasúti kocsinak kell elhagynia ma az üzemet.*

A nagy kovácsműhelyben az izzó vasak között állandó a robajszerű dörrenés, a légkalapács hangja. *Tucsa János* kovács nem éppen csendes munkahelyet választott magának.

— *Hárman vagyunk fiatalok a brigádban. Ma Veres Károly a művezetőm. Egyeként ő is segéd, mint jómagam.* Fél 6-kor, amikor felvettük a munkát, bejött a műhelybe, kezet fogott mindannyiunkkal. Aztán kiadta a munkát. Ma szorítókapcsolókat kovácsolunk. Nincs bajom az idősebb kollégákkal, de a fiatalokkal mégiscsak jobban megértjük egymást. *Tizenegy forint hatvan fillér az órabérem, állandóan délelőttre járok, elégedett vagyok a munkámmal.* A fiatalok között akadnak néhányan, akik „megszöknek" innen, de legtöbbjük három-négy nap múlva már visszatérne. Hiába, ez nem „csokoládégyár", meg kell fogni a munkát.

Ez a mai nap csak egy a sok közül. Ugyanúgy kell dolgozni, mint máskor, de valahogyan mégis más, mert most minden rajtuk, fiatalokon múlik.

V. R.

Határidő előtt teljesítették múlt évi szállítási tervüket

Ajka állomás dolgozói az elmúlt évi áruszállítási tervüket (1 530 000 tonna) *december 10-re teljesítették.* A jó eredményért a nagyobb szállítmányozók is sokat tettek. A hétközbeni kocsihiányt a munkaszüneti napokon való rakodással igyekeztek csökkenteni. Élenjárt ebben a bakonyi bauxitbánya, a mangánércbánya, a timföldgyár és az alumíniumkohó.

Az állomás kollektívája december 20-ra a negyedik ötéves tervre előírt feladatait is sikerrel teljesítette.

KIRÍVÓ ELLENTÉTEK

Rangos és rangon aluli szobák

Téli őrjárat a Keleti vonatkísérő-laktanyában

Az utóbbi időben több olyan levél érkezett szerkesztőségünkbe, melyben olvasóink *Budapest—Keleti pályaudvar vonatkísérő laktanyájának hiányosságait tették szóvá.* A levélírók a télidőtájt szokásos fűtési panaszok helyett inkább a zsúfoltságot, a hiányos bútorzatot, a fürdőszobák állapotát kifogásolták. A levelek nyomán december közepén ellátogattunk a Keletibe.

Az első percekben érthetővé vált a fűtési panaszok elmaradása: a nyáron központi fűtésre alakították át a laktanya hőellátását és a helyiségekben mindenütt jó meleg van. Az ősszel befejezett fűtésszerelés feltűnő nyomai azonban még ma is jól láthatók.

Rozoga fekvőhelyek

Balaton Erzsébet házgondnok és *Zatik Gáborné* laktanyás először az első emeletre kalauzolt. *A női W. C. akkor sem lehetne romosabb, ha szándékosan dúlták volna fel.* De erről szó sincs, „mindössze" az történt, hogy a radiátorokat elhelyező külső szerelővállalat — raktárnak használta a vécét. Amikor munkájuk végeztével elmentek, a kövezetet feltörve hagyták, a két vécécsésze eltűnt, a mosdókagyló csapjaitól megfosztva... A W. C. ma is használhatatlan!

A gondnoknő, aki július 1-én vette át a laktanya gondnokságát, akkor már lezárva találta a helyiséget. Ősz óta több ízben is jelentette, de intézkedés nem történt.

Találomra nyitottunk be a szobákba. A 8-as a szolnoki szakaszok szobája, éppen üres. A kilenc ágy olyan szorosan sorakozik egymás mellett, hogy szinte alig van köztük rés. *Régi, rozoga fekvőhelyek. Egyéb berendezés nincs is a szobában.* Csak egy nagy lyuk tátong a mennyezeten, a mázolatlan cső körül.

A 6-os fele a 8-asnak, és hét ágy van benne, tehát zsúfoltabb mint az előbbi. Az 5-ös a miskolciak pihenőhelye. A szoba rendes. A laktanya nemrég kapott új, afrikos matracokat, de csak 38-at. Ide jutott belőlük. *Az ágyak tiszták, gondosan vetettek.* Amint Zatikné mondja, ágyneművel jól él vannak látva, szükség szerint akár naponta cserélik a huzatot.

Az étkezőhelyiséghez érkezünk. Bent a két kicsi asztalnál éppen ebédelnek. Beszélgetnek. *Puhl Ferenc* miskolci vonatvezető régóta és sokat utazik, a Keleti laktanyájába éppen 32 éve jár. Azt mondja, az utóbbi időben történt változás, de ez nem elég. Tetszik neki az elegánsan berendezett társalgó és a radiátoros fűtés. *A szobák zsúfoltsága, barátságtalan sivársága, a vaságyak rozzantsága neki is bántja a szemét. Pajger János* jegyvizsgáló azt kifogásolja, hogy a közös helyiségekben gyenge a világítás, az írásbeli munkát nehéz elvégezni.

A laktanya a második otthonuk

A férfimosdóban két fiatalember, *Szabó V. István* és *Bakos Péter*, mindketten Békés megyeiek, éppen inget mosnak. Nem kirendeltek, három éve helyezték őket a Keletibe, *azóta a laktanya az otthonuk.* Nem érzik itt magukat rosszul, azt mondják, jobb mint az albérlet és lényegesen olcsóbb is: havi 75 forintot fizetnek. Bár szerintük akad bosszúság elég, például az, hogy a zuhanyozás, a mosdás gyakran nehézségekbe ütközik, mert a tusrózsák, a mosdócsap-csillagok elég gyakran eltűnnek.

A 17-es szobát kirendeltek lakják. A laktanyás néni élelmesen megjegyzi, hogy „rém pedáns társaság", mert a takarítónőket — akik különben tisztességesen végzik dolgukat és a lehetőségekhez képest rendet, tisztaságot tartanak — nem engedik be, vállalva, hogy maguk takarítanak. Kíváncsian lépünk be. *A kép elrettentő. Az egyik sarokban sörös-, boros-, pálinkásüvegek halmaza, persze, üresen. Az ablakokban élelmiszerraktár, egy polcos fogas tetején mosatlan lábasok, uborkásüvegek és egyéb edények, a padlón száraz kenyérdarabok és vöröshagymahéj, szétszórva.* Az ajtó mellett papírtáblára ki van írva a tisztaságfelelős neve. Nem tesszük közhírré, hogy ki ő.

Szinte kiáltó ellentéte ennek a „fiatalok szobája", azoké, akik közül kettővel az imént a fürdőben találkoztunk. A falakon képes újságokból kivágott színes fotók, de ott van egy plakát is: *„Szabadságot Corvalánnak!".* Szekrények is vannak a szobában, mindhárom a saját tulajdonuk. *Kránitz György* Somogyból került a fővárosba, 1973 óta a Keleti pályaudvar váltókezelője. Lakótársa *Pál Zoltán*, szintán váltókezelő, kunfehértói illetőségű, ő is három éve van itt.

— Nincs problémánk a szállásunkkal — mondja. — Persze, el tudnánk képzelni jobbat is.

Kezet mosni csak máshol lehet

A társalgó, vagy más néven klubszoba következik, amelyet egy tágas sarokhelyiségben rendeztek be, hogy azok a vonatkísérők, akik fordájuk szerint kevés időt töltenek a Keletiben és nem szorulnak alvásra, itt társalogva, esetleg kártyázgatva pihenhessenek és tisztességes asztalhoz ülve írásbeli munkájukat is elvégezhessék. A gondnoknő szerint azonban nagyon kevesen veszik igénybe. A legtöbben inkább ruhástól végigdőlve az ágyon töltik el idejüket és az ágy szélén ülve állítják ki papírjaikat. Pedig a műbőr huzatú karosszékek kényelmesek, tiszták, hívogatóak.

Nemcsak vonatkísérők vannak a Keleti laktanyájában. A második emeleten néhány szobának forgalmi szolgálattevők a lakói. Az egyikben *Kapros Lajos*, akit 1973-ban Mezőhegyesről helyeztek a Keletibe, éppen a szobában tartózkodik. Kérdezni sem kell, a szoba berendezése olyan, hogy bárki szívesen használná. Nekik is jutott a műbőr kárpitozású bútorokból, a kényelmes, korszerű fekvőhelyekből. Annál nagyobb az elégedetlenség a nők fürdőjével. Itt a zuhanyozók rendben volnának, de csakis azok. *Kezet mosni már nem lehet, mert a kézmosó kagyló egyetlen csapját sem lehet kinyitni a csapcsavarok hiánya miatt.* Már nem is emlékeznek rá, mikor tűntek el.

Nem valami épületes látvány

A második emelet 24-es szobája, a szolnoki jegyvizsgálónők pihenőhelye sem épületes látvány. *A falon a csőszerelés nyoma, akkora lyuk, mintha kisebb kaliberű ágyúlövedék ütötte volna át.* Az ablak is a főváros 31 év előtti ostromát juttatja a látogató eszébe: az ablakkeret mintha meglazult volna a légnyomástól és ideiglenesen van alárakva téglával.

A 21-es szoba annál rangosabb. Frissen rakott, tükörfényes parketta ragyog benne, akárcsak a 22-es szobában. A közeli 27-es számú, ugyancsak jegyvizsgálónői szobában már vissza is zuhanunk a hétköznapi valóságba. *A korhadt, szálkás, hepehupás padlózat, a zörgő-nyikorgó öreg vaságyak szegénységét még fokozza, hogy a pihenőben levő dolgozó nők néhány rozzant székre kénytelenek rakni ruhájukat, holmijukat.* A 44-es szoba is hasonló. A békéscsabai szakasz pihen éppen benne. Az ő ruhájuk is a szék karfáján. Berta *Erzsébet* jegyvizsgálónő azt mondja, nem szívesen teszi a folyosói szűk vasszekrénybe a ruháját, mert az új egyenruha szövete gyűrődik és ha begyömöszöli többi holmija mellé, gyűrötten nem szívesen veszi ismét magára.

A 30-as szoba újabb meglepetést tartogat. Belépve kellemes, erős kávéillat csapja meg orrunkat. Kávéfőzőnek azonban nyoma sincs. Kiderül, hogy az Utasellátó Kerepesi úti büféjéből jön fel a kávégőz, a fűtőcsővel áttört két födém tágas szakadékán. *Molnár Jenő* tatabánya-alsói vonatvezető, úgy látszik, már megszokta a kávéillatot. Az ágy szélén ülve éppen menetlevelét tölti ki. A helyiség hétágyas.

A 38-as szobát két vidéki vasutasnő lakja, akik a fővárosban járnak tanfolyamra. *Csak ágyuk van, semmi más.* Fehérneműjük, törülközőjük és egyéb holmijuk a padlóra terített újságpapírosokon tornyosul. Felső ruhájuk szekrény híján az ágyon.

A felsorolt példák híven igazolják levélíróinknak a Keleti vonatkísérő laktanyára tett bíráló megjegyzéseit. Számos helyiségbe nem mentünk be, mert azokat nem az épület rendeltetése szerint használják. *Magánlakások is akadnak a laktanyában.* Főként ez az oka a zsúfoltságnak.

A negyedévi üzemszemléken évek óta rendre megállapítják a hiányosságokat, s a vaskos jegyzőkönyvet illetékes helyre továbbítják. Úgy látszik, hogy az intézkedést már senki sem kéri számon.

Szász Ferenc

Levelezőink írják

Kerüljük az indokolatlan kerülőket

A vasúti selejtkocsikat már évek óta Sátoraljaújhelyen darabolják fel. Október közepén azonban a megsemmisítésre szánt kocsikon kívül hat 411-es sorozatú, kiselejtezett gőzmozdonyt is Sátoraljaújhely állomásra vontattak. A kísérőszemélyzet átadta a masinákat, a daraboló brigád pedig szétszedte azokat. A nagy mennyiségű ócskavasat aztán kocsikba pakolták és az olvasztóba fuvarozták.

Érdemes lenne kiszámítani, hogy mennyibe került ez a kis figyelmetlenség? A számok talán meggyőznék a feladót arról, hogy *a kiselejtezett mozdonyokat is gazdaságosabb, ha rögtön, kerülő nélkül a rendeltetési helyére vontatják.*

Borkuti András

KÖSZÖNET A BRIGÁDOKNAK

Idős, egyedül élő aszony vagyok. Ezért nagyon elkeseredtem, amikor az őszi belvíz az én házamat is megrongálta, életveszélyessé tette. A házat le kellett bontani, de ebben a korban ez már nehéz dolog. Az egyik napon felkerestek egykori vasutas munkatársaim, a békéscsabai GMPSZ *Gagarin* és *Baross* szocialista brigádok vezetői. Felajánlották, hogy a két brigád segít a költözésben és lebontja a megrongálódott házat. *Önzetlen segítőkészségükért ezúton fejezem ki köszönetemet.*

Andreidesz Zoltánné,
nyugdíjas, Túrkeve

NEM MINDEN ROSSZ, AMI RÉGI

A fedett kocsik ajtókallantyúit a véletlen kinyitódás ellen dróttal szokták biztosítani. Tapolca állomáson is így teszik. A berakodás után az erre a célra kiadott vékony, jól hajlítható dróttal gyors és könnyű volt a munka. Azért írjuk, hogy volt, mert a közelmúltban — a dolgozók legnagyobb bosszúságára, vagy éppen bosszantására?! — *a jól bevált régi helyett kemény és vastag drótkötegek érkeztek.* A rideg, rozsdás huzalt nehéz hajlítani, gyakran megsérti a kezet, lassítja a munkát. Harapófogóra lenne szükség, ezt azonban nem küldtek az új szállítmánnyal.

Talán mégis helytálló az a megállapítás, *hogy nem minden rossz, ami régi!?*

Bognár Károly

VÉRT ADTAK A MŰTÉTHEZ

Az elmúlt évben súlyos szívműtétet hajtottak végre rajtam, amihez sok vérre volt szükség. A szegedi vontatási főnökség dolgozói azonnal a segítségemre siettek. *Összesen 16,3 liter vért adtak térítésmentesen,* és ezzel hozzájárultak a műtétem sikeréhez. Önzetlen segítségükért ezúton fejezem ki köszönetemet a vontatási főnökség társadalmi szervezeteinek és az önkéntes véradóknak!

Bálint Gyuláné
Szeged,
Felsőváros 105/a.

Segítettek a brigádok

Rákosrendezőn az elavult jelzőberendezések átépítését a Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség sürgősebb munkák miatt 1975-ben nem kezdhette volna el, *ha nem segítenek Rákosrendező csomópont dolgozói.* A kábelek lefektetését társadalmi munkában végzeték el, amihez csatlakoztak a MÁV Hídépítési Főnökség brigádjai is. A négy kommunista szombatra még a vidéken dolgozó brigádtagok is eljöttek, hogy a jelzőberendezések átépítése a terveknek megfelelően befejeződjön. A hídépítési főnökségtől 162-en végeztek társadalmi munkát.

Kerekes László

Énekműsor a nevelőotthonban

A kaposvári MÁV Nevelőotthon Hámán Kató Általános Iskolájának 83 tagú leánykórusa nagy sikerű hangversenyt adott a közelmúltban a kőszegi nevelőotthon növendékeinek. Műsorukon *Bárdos, Liszt, Schubert, Karai* és *Kovács Barna* művei szerepeltek. A kórust *Schuszter Gyuláné* vezényelte. A kóruslátogatást a kőszegi fiúénekkar tavasszal viszonozza.

Kiss János

Szellemi vetélkedő

A miskolci járműjavító szakszervezeti- és KISZ-bizottsága egyéni szellemi vetélkedőt rendezett. A nyolcvan pályázó első tíz helyezettje decemberben kétórás döntőn mérte össze tudását politikai, irodalmi, helytörténeti és sportismereti témákból. A győztes — *Feketéné Földi Ágnes* — külföldi utazást, a második *Mezei István* és a harmadik *Dargai Béla* egy-egy hetes balatoni üdülést nyert. A versenyzők közül többen tárgyjutalomban részesültek.

Pál István

KIS KÚT, KEREKES KÚT

Putnok állomáson elhagyottan áll egy kerekes kút. Pedig ezt a hasznos kis szerkezetet sokan becsülik. A közelben lakó vasutas családok, pályafenntartási dolgozók, az őrszemélyzet és az utasok ivóvízszükségletét elégíti ki, amikor üzemképes. Mert sajnos, nem mindig az. *Már több, mint két hónapja hiába forgatják kerekét a szomjazók — nem folyik a víz!*

Javítását sokan kérték, sürgették, eddig még eredménytelenül. A panaszkodókat új kúttal hitegetik, ezért nem sietnek a javítással. Aki vizet akar inni — gondolják —, az úgyis elgyalogol a másik kútig. A távolság „csak" 600 méter.

Ezek után mire gondoljunk? Akitől a javítás elrendelése függ, az egészen biztos, hogy nem a kis kút, kerekes kút vizét itta!

Murányi Tibor



— Egészségére Kovács szaktárs!
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Azon az éjszakán

Azóta tovatűnt már a mámor; kijózanodtunk. Ám hogy miért is vesztettük el higgadtságunkat, miért voltunk mások, mint máskor, abban a két esztendőt összefűző, egyszersmind elválasztó néhány órában — nehéz lenne megindokolni. Annak örültünk, hogy a külkereskedelmi cserearányromlásoktól és egyéb gondoktól terhes 1975 elmúlt? (No, csakhogy túl vagyunk rajta!...) Vagy azért perdültünk táncra, mert az ugyancsak bonyolultnak ígérkező 1976 beköszöntött? (Vágjunk jó képet az ügyhöz, hiszen akár akarjuk, akár nem — itt van...) Vajon miért szórtam konfettit szilveszter éjszakáján az ideiglenesen újjávarázsolt, fényárban úszó Nyugati pályaudvar árkádjai alatt egy ismeretlen fekete lány nyakába, s ő miért mosolygott vissza? És vajon miért teremtene képen, ha holnap ezt megismételném?... Ugyanaz a konfetti, ugyanaz a nyak..., ki érti ezt?

Láttam újév hajnalán máskor zordon főkönyvelőt. Papírcsákó volt a fején, s krumpli formájú papirorra alól harsány tu-tu-tuut fújt papírtrombitáján. Még a vasútállomáson fel-alá járkáló „forgalmi szolgálattevő", e szigorú tekintetű „hivatalos közeg" is fesztelenebbül köszöntötte az új év első reggelét. No, nem perdült éppenséggel táncra a sínek között, sapkáját sem cserélte fel hupilila csákóra — de köpenye vállára neki is odatévedt valahonnan egy árva konfetti.

S még sorolhatom. Említhetem a pedagógust, aki pertut ivott lengő hajú tanítványával; a drámai színészt, aki pajzán dalocskákat énekelt; a futballcsapat edzőjét, aki aranylábú fiait nem parancsolta este tízkor ágyba; s az új magyar filmeknek a jó erkölcs nevében hadat üzenő, nem éppen bakfis korú bérelszámolónőt, aki az üzemi mulatságon sztriptízversenyt javasolt. Ezen az éjszakán megváltozott a mi utcánk, megváltozott a város, a világ — megváltoztak az emberek... de vajon miért?

Úgy tartja a hiedelem: olyan lesz az egész esztendő, amilyen az első napja volt. Telomásfőnök belépne a szobájába, piros papírcsákóját felakasztaná a fogasra, majd papírbajsza alól ekképp csevegne telefonon Beosztottal:

— Huhu, helló, na ki beszél?... Nem, nem a Sári néni, itt az öreg! Egyetlen Barátom, Tündéri Cimborám, engedd meg, hogy boldog új napot kívánjak neked! Most pedig, ha lenne kedved egy kis tricstracsra, kegyeskedj átfáradni hozzám és beszéljük meg az új automata berendezés üzemelését, jó?

S Egyetlen Barátom szaktárs, Tündéri Cimborám, nyakig szerpentinben jelenne meg Állomásfőnök irodájában, kopogás helyett kukorékolna, Főnök pedig a belépő Beosztottat a kitárt iratszekrény ajtaja mögül nyakon öntené pattogatott kukoricával. Ezt követően Egyetlen Barátom kicsomagolná a babos fejkendőből az „automata berendezés üzemelésére vonatkozó 1976/001. számú határozmányt". S Állomásfőnök azt látná, hogy a határozmány fedőlapján tussal rajzolva Józsi bácsi áll, az öreg raktáros, vállára omló hajjal, kezében elektromos gitárral...

Milyen lenne mindez? Hm... különös. Ha lehet, más megoldást: arany középutat javallanék.

Nem kell az év minden napján papírcsákó, meg papírtrombita. Csak a mosoly maradjon meg, a jó kedélyű, amely a szilvesztert követő órákban sugárzott. Jó lenne, ha regelente ugyanolyan őszintén kívánnánk jó napot, mint ahogy most mondjuk barátainknak, munkatársainknak: Boldog új évet!...

És jó lenne az is, nagyon jó lenne ha az év minden estéjén visszamosolyognának rám a lányok a Körúton. Üsse kő: legfeljebb nem dobok egy marék konfettit a nyakukba!

Földes Tamás

A CÉL VILÁGOS:

A fővárosban vonzóbbá kell tenni a kulcsfontosságú szolgálati helyeket

Karácsony előtt kifizették a kiemelt forgalmi jutalékot Budapest-Ferencvárosban

— Huszonhat éve dolgozom a vasútnál, de ilyen kellemes meglepetésben még sohasem volt részem... — mondotta *Szekeres János* kocsimester Budapest-Ferencváros állomáson december 23-án, miután átvette a 10 ezer forint kiemelt forgalmi jutalékot. — *Adácsi vagyok, onnan járok 1953 óta ide, Ferencvárosba szolgálatba. Fárasztó az állandó utazás, de most már elmondhatom, hogy érdemes itt dolgozni. Nagyon örülök a szép jutaléknak. Új bútorra gyűjtünk a feleségemmel, jól jött hozzá ez a pénz...*

Jól jött a külön pénz

A „meglepetés", ahogy Szekeres János nevezte a kiemelt forgalmi jutalékot, korántsem érte váratlanul Ferencváros és a többi kijelölt nagyforgalmú budapesti pályaudvar vasutasait. Ferencvárosban, az állomás forgalmi végrehajtó szolgálatában dolgozó 454 vasutas között 3,8 millió forintot osztottak szét ezúttal, s a jövőben is sor kerül erre minden esztendő végén. A cél világos: *vonzóbbá kell tenni ezeket a nehéz és népgazdasági szempontból kiemelten kulcsfontosságú vasúti munkahelyeket.*

Budapest-Ferencváros állomás kocsirendezői, sarusai és a többiek a forgalmi végrehajtó szolgálatban örömmel fogadták munkájuk kiemelt anyagi elismerését.

— Négy éve dolgozom itt és bár sok a munkánk, gyakran kemény a szolgálat, jól érzem magam Ferencvárosban — mondta a 10 ezer forint jutaléka átvételekor a sárga színű műanyag sisakot viselő *Nagy II. Kálmán* kocsirendező, aki 27 éve vasutas és Pusztaszabolcsról jött át ide, hogy hazánk legnagyobb rendezőpályaudvarának munkáját segítse. — *Akkor vagyunk gondban, ha torlódnak a vonatok, az erőnk pedig kevés.* Több fiatal kellene ide, hogy legyen aki segít nekünk a munkában. Nagyon bízom benne, hogy ezt is meghozza nekünk az itt rendszeresített kiemelt forgalmi jutalék.

Létszámhelyzetük javulását várja a kiemelt forgalmi jutalék rendszeresítésétől *Szabó XIV. István* tolatásvezető is.

— Nagyon jó dolog ez — mondotta —, *csak az a fontos, hogy legyen is vonzóereje.* Persze, fegyelmezett, szorgalmas új munkatársakat várnánk ide erősítésként, s nem olyanokat, akik pénzt ugyan szeretnének többet keresni, de a munka elől elhúzódnak. A „vándormadarakból" már elegünk van...

A pályaudvar mindenese

Szabó XIV. István 37 éve vasutas, nagy gyakorlattal rendelkező, szorgalmas munkása a ferencvárosi pályaudvarnak. A pályaudvar mindenesei közé tartozik. *Szerencsére vannak még jónéhányan ilyenek, akik ha kell, váltót állítanak, kocsikat kapcsolnak, hogy a létszámhiány ellenére se álljon meg a munka Ferencvárosban.* Nyitott kérdés, meddig győzik mindezt erővel, idegekkel. Ám a fokozott megbecsülés bizonyosan további lendületet ad munkájuknak.

Mondanunk sem kell, hogy a forgalmi irodában is örömmel vették a kiemelt forgalmi jutalékot — már akik kaptak belőle.

— Otthon még nem is tudják, hogy milyen szép „karácsonyi ajándékot" viszek haza — újságolta vidáman *Vörös II. István*, aki öt éve rendelkező forgalmi szolgálattevő Budapest-Ferencváros állomáson. — *Wartburg kocsira fizettünk be, arra tesszük jélre a most kapott forgalmi jutalékot is.*

Móri Győző most naplózóként dolgozik a forgalmi irodában, egyébként külső forgalmi szolgálattevő.

— Gyakran kell naplózó munkakörben dolgoznom. Sajnos, erre a munkakörre nem jár a kiemelt forgalmi jutalék. *Emiatt kaptam csak 7950 forintot a 10 ezerből.* Így szól a rendelet. Megértem, bár nem örülök neki. Furcsa dolog ez, hogy az egyik munkakörben jár, a másikban nem, bár a munkánk egyformán fontos, nélkülözhetetlen.

A rendelkező mellett dolgozik *Szegedi László*, az engedélyes távirász. Fiatal, 17 éves legénye volt, amikor Budapest-Ferencvárosba jött dolgozni, ennek már 26 éve. Amikor Móri Győzővel beszélgettünk, ő sem állíthatta meg szó nélkül:

— Rosszul esett, hogy nem kaphattam kiemelt forgalmi jutalékot, amikor a engedélyes a rendelkező jobb keze...

A vezetés gondjai is megnőttek

A nagy összegű kiemelt forgalmi jutalék kifizetésének hatásáról *Berendi Tibor* állomásfőnökkel és *Bíró Lajossal*, a szakszervezeti bizottság titkárával is beszélgettünk.

— Úgy tapasztaljuk, dolgozóink, akik a jutalékos munkakörben tevékenykednek, nagy örömmel fogadták a kiemelt forgalmi jutalékot. Sajnos gondjaink is adódnak ezzel, mert a jutalék csak meghatározott munkakörökre fizethető, s ezek nem éppen úgy kerültek meghatározásra, ahogy az nálunk a leghatékonyabb lett volna.

— Más munkaköröket is bevontak volna ebbe a juttatásba?

— Feltétlenül, hiszen nemcsak kocsirendezőkre, de raktárnokokra is nagy szükségünk lenne. Szépen összeállítjuk a vonatokat, de lassan oda jutunk, hogy nincs, aki elszámolja a munkát. Legjobb vasutasaink éppen a létszámhiány miatt végeznek esetenként munkát jutalékkal nem honorálható munkakörökben. Nekünk segítenek, mi pedig levonással „jutalmazzuk" őket. Az ilyesmit nehéz megmagyarázni az embereknek — mondotta az állomásfőnök.

— Vagyis úgy érzik, hogy amennyit segít, annyit nehezít is a rendezőpályaudvar munkáján a kiemelt forgalmi jutalék? — vetettük közbe.

— Valahogy így van. Akik megkapták a 10 ezer forint jutalékot, sérelmezik, hogy több mint ezer forintot levontak belőle nyugdíjjárulékként — mondotta az szb-titkár. — Mi igyekszünk megmagyarázni, hogy ez így kedvezőbb, mert átlagosan havi 500 forint körüli összeggel növeli ez majd a nálunk dolgozók nyugdíját. Persze, azért mégis jobb lett volna, ha erről is idejében tájékoztatást kapnak dolgozóink...

A vasútüzem számít helytállásukra

— Egészében véve azért nagyon fontos segítségnek tekintjük a kiemelt forgalmi jutalék rendszeresítését — vette át ismét a szót Berendi Tibor. — Az őszi forgalom során, november végéig feladataink sikeres teljesítése alapján több mint egymillió forint őszi forgalmi jutalékot is kifizethetünk dolgozóinknak. *Most már igazán mindenki láthatja nálunk, hogy megbecsült munkások vagyunk, kiemelten számít helytállásunkra a vasútüzem.* A fokozott megbecsülés vonzó hatását máris tapasztaljuk. Több új dolgozót tudtunk felvenni és más szolgálati helyekről, még Vácról is jelentkeztek vasutasok, hogy szívesen átjönnének hozzánk.

Jelenleg 300 kirendelt vasutas dolgozik Budapest-Ferencváros állomáson, s csak így vált lehetővé, hogy a törvényesen járó pihenőnapok 40 százalékát ki tudják adni a dolgozóknak. Jogos a remény, hogy a kiemelt forgalmi jutalék is segíti majd a létszámgondok enyhítését ezen a nagy forgalmú csomóponton.

L. J.

ANKÉT A TECHNIKA HÁZÁBAN

Az elektronikus számítógépek szerepe a vasúti járműjavító iparban

A termelésirányítás és az adatfeldolgozás korszerűsítésében nagy szerep vár az elektronikus számítógépekre. A korszerű segédeszközök alkalmazása új ismereteket követel a műszaki és gazdasági vezetőktől. A számítógép által támasztott követelményekkel és a gépektől várható segítséggel ismerkedett a járműjavító ipar száztíz szakembere *december 5-én, Budapesten*, a Technika Házában.

Az ankétot a Közlekedéstudományi Egyesület járműjavító szakosztálya és a MÁV Északi Járműjavító Üzem szakcsoportja rendezte.

A nyitó előadást *dr. Turányi István*, a Budapesti Műszaki Egyetem tanszékvezető egyetemi tanára, a Közlekedéstudományi Egyesület Kibernetikai Koordinációs Bizottságának vezetője tartotta. Ezután *Urbán Sándor*, a MÁV Vezérigazgatóság 9. szakosztályának vezetője *A járműjavító szakszolgálat információs rendszerének helye a vasút integrált információs rendszerében* című előadásában ismertette, hogy miként kell kapcsolódnia a járműjavítók számítógépes adatfeldolgozó rendszerének a MÁV központi számítógépes rendszeréhez. Ezután *Görbicz Sándornak*, a járműjavító szakosztály C osztálya műszaki-gazdasági tanácsadójának *A járműjavító szakosztály követelményei a számítógépes rendszerrel szemben* című előadását olvasták fel.

A számítóközpont a járművekről „napra kész" adatokat fog tárolni. Ennek segítségével a járművek valóságos műszaki állapotát figyelembevevő rövid-, közép- és hosszútávú járműjavítási terveket készített a Vasúti Főosztály.

Wladyslaw Hanzewniak, a PKP poznani járműjavítójának mérnöke az üzemükben bevezetett anyaggazdálkodási rendszert ismertette. Az elmondottak igen hasznosak és tanulságosak voltak, hiszen a mi járműjavító üzemeinkkel megegyező külső és belső adottságok mellett eredményesen működő anyaggazdálkodási rendszert vezettek be.

A következő előadó *Lothar Just*, a DR Járműjavító Üzemek Kísérleti- és Fejlesztési Irodájának mérnöke az NDK járműjavító üzemeinek integrált számítógépes információ rendszerének működéséről tartott tájékoztatót. Az előadás nagy tetszést váltott ki a hallgatóságból, mert működő rendszerről és annak gazdasági előnyeiről kaptak tájékoztatást.

Kovács Gyula, az Északi járműjavító rendszerszervező- és adatfeldolgozó osztályának vezetője a kialakítás alatt álló elektronikus számítógépes rendszer felépítéséről, működésének vázáról tartott előadást.

A számítástechnika egyik legközvetlenebbül ható alkalmazásáról, a termelésirányításnak nyújtott segítségről beszélt *Pásztor János*, a járműjavító szakosztály C osztályának előadója.

Barabás Hunorné, az Északi járműjavító rendszerszervezője a javítandó járművekhez használt alkatrészek raktári készletezésének számítógépes nyilvántartásáról tartott előadást. Az optimális raktári készlet tartása igen nagy gazdasági haszonnal jár. Ezt gépi adatfeldolgozás nélkül megvalósítani igen nehéz.

Az elhangzott előadásokból levonható tanulságot *Papp Gyula*, a járműjavító szakosztály — osztályának vezetője foglalta össze. Megállapította, hogy továbblépni csak az előadásokban felvázolt úton lehet.

Rózsahegyi Tibor

OLVASÓ NÉPÉRT

Jól sikerült versenyt rendezett a budapesti területi bizottság

A budapesti területi bizottság az *Olvasó népért* mozgalom keretében, 30 éves szabadságunk méltó megünneplésére, az 1975. évben felszabadulási olvasói versenyt hirdetett.

A versenyt a könyvtári tanács bonyolította le két szakaszban. Az első részt, amely selejtező jellegű volt a könyvtárakban rendezték és azon mintegy 1500 olvasó vett részt. A selejtezőkből 18 versenyző került a döntőbe.

November 26-án a Keleti pályaudvar KISZ-klubjában izgatottan gyülekeztek a versenyzők. A döntőbe jutottak között minden korosztály képviselve volt. Feladatuk két részből állt. Először írásban kellett választ adniok a kihúzott kérdésekre, majd szóbeli válaszadások következtek. Az öttagú zsűri által adott pontok alapján első helyen végzett *Baranyi István*, a Landler Jenő járműjavító, második *Földi Béla*, a szolnoki járműjavító, a harmadik *Mucha József* szintén a Landler Jenő járműjavító dolgozója. Az első helyezett 3000, a második 2000, a harmadik 1000 forint díjazásban részesült. Ezenfelül még három vigaszdíjat osztottak ki a rendezők és minden versenyző értékes könyvjutalomban részesült.

A versenyzőknek tizenkét könyv alapos és elemző elolvasása alapján lehetett csak reményük a sikeres szerepelésre. Valamennyien meglepő tájékozottságról tettek tanúságot. Jóformán minden helyért pótkérdésre adott válasszal kellett megküzdeni.

T. B.

A brigád vállalta:

munkájuk mellett másoknak is segítenek

Akik nem foglalkoznak vele, el sem hiszik, mennyi „papírmunkával", adminisztrációval jár az áru útja a feladótól a címzettig. Igaz, ez akkor is, ha minden rendben, simán zajlik, hát még ha hiba csúszik a fuvar menetébe, megsérül, elveszik az áru, leesik a kocsizár a tranzit vagonokról stb.

Ilyen adminisztrációs teendőket lát el Szombathely állomáson a kereskedelmi szolgálat 16 tagú *József Attila* szocialista kollektívája. A pénztári dolgozókat, kárügyekkel, normával, fuvarozásszervezéssel, irányvonatok képzésével foglalkozó szakembereket tömörítő szocialista brigád 1969 óta dolgozik együtt. A fele-fele részben nőkből és férfiakból álló brigád vezetője *Szabó István* kárügyi előadó a november 14-i termelési tanácskozáson bejelentette, hogy az őszi szállítási feladatok érdekében *a kereskedelmi szolgálat bármilyen munkakörében besegítenek.* Valamennyien jól képzettek, s a raktárnoki, előjelentői szolgálatnál és másutt is helytállnak, ha nehéz helyzetben igénylik pluszmunkájukat.

Önzetlen segítőkészségéről már többször tett tanúbizonyságot a brigád. Újabb felajánlásuk azonban most mégis beszédtéma. *Miattuk soha még nem késett semmilyen fuvar, s erre nagyon büszkék.* Jó kapcsolatokat alakítottak ki a szállítható vállalatokkal és a vámhivatallal. Nem véletlen, hogy oklevelet, bronzérmet és négy esetben zászlót nyert a brigád.

Az állomáson az elmúlt időszakban nagy volt a forgalom. A napi le- és feladás 180—200 vagon. Ezenkívül átlagosan 700—800 tranzitvagon is átfutott Szombathelyen. Ezek között gyakori volt a kocsizáras. A brigádtagok feladata, hogy az ilyen vagonok tartalmát a vámhivatali dolgozók jelenlétében egyeztessék a fuvarlevéllel, s ha megvan az áru, nótolják a zárakat és ezt a fuvarlevélben előjegyzik. Valutáris kihatásai vannak az ilyen ügyleteknek, s ezért, valamint a magyar vasutasok becsületéért lelkiismeretesen, gyorsan elvégzik mindig az ilyen — sajnos elég nagyszámú — pluszfeladatot. Nem ritka, hogy naponta 8—10 is előfordul.

Sz. T.

Vasutas karácsony 1975

Öreg este van. A Nyugati pályaudvar átalakított, új csarnoka fényárban úszik. A vágányokon ki- és bejáró vonatok dübörögnek. A központból állított váltók nesztelenül engedelmeskednek az izmos karoknak és a szívós fémhuzaloknak.

Műszakváltás ideje következik. A „vezénylet" örökzöldekkel díszített irodájában beszélgetek *Kukucska János* váltóőrrel. Szerény, kevésbeszédű fiatalember. 33 éves, de nem látszik annyinak. Három leány és két fiú apja. 15 éve jár be Albertirsáról a Nyugati pályaudvarra.

— Hogyan alakul a szolgálat az ünnepekben?

— „Szenteste" éppen bent leszek — válaszolja —. *Csak egy másik társam terhére lehetne cserélni. Jöllehet a főnökség, csakúgy, mint máskor, most is segítene. De nekem úgy van jó, ahogy van! Az ünnepi szolgálatért jól jön az a kis többletpénz.* Igaz, szépen keresek, de mert az asszony a gyerekek miatt nem dolgozhat, mindig van helye a pénznek. *Edit* a legidősebb, 12 éves, jeles tanuló, szorgalmas, szófogadó. Sokat segít már az anyjának. Most karórát kért karácsonyra. *Gábor* és *Laci*, a két fiú játékvasutat szeretne. A két kisebb leány, *Ida* és *Erzsi* cipőt és ruhát kap. Az asszony intézi ezeket a vásárlásokat. Hogy miből telik neki mindenre, nem tudom. Sajnos még mindig nyögjük azt a két esztendőt, amit betegállományban töltöttem. Az idegesség, a sok munka, a korai kelés és későn fekvés gyomorfekélyt eredményezett. *Akkor csak a táppénzből éltünk.* Nem volt könnyű. Most már egyenesbe lennénk, de itt az újabb baj, *lassan ránk dől a szoba konyhás ház.* A tanács ismeri problémánkat, de türelemre int. Türelmünk azonban egyre fogy, csakúgy, mint a ház állóképessége.

A távolba függesztett tekintetéből kiolvasom, hogy Edit karórájára, a kisvasútra, a karácsonyfára, a gyermekek örömtől fénylő tekintetére, a családra gondol, mert nem a kérdéseimre válaszol, hanem halkan, tagoltan, szinte önmagának mondja: *ebéd után lesz karácsonyfagyújtás.*

★

Kimberger Ferencné nem régóta vasutas. 1972-ben kezdett Óbuda állomáson mint forgalmi szolgálattevő. Most pedig a Nyugati pályaudvar érkezési ügyletén naplózó, de ha kell ügyeletes, menetrendi felvilágosító, a talált tárgyak kezelője, adatközlő, utazással kapcsolatos ügyekben felvilágosító, ünnepnapokon segédvezénylő. Elvált. Anyjával és 4 gyerekkel él.

Munkája közben csak ittott válaszolgat. Sorolja a gyerekeket: *Beatrix* 12 éves, *Gábor* 11, *Attila* 7 és egy állami intézetből kivett kis árva, az 5 éves *Zsófika* a negyedik gyerek.

Nem mindennapi dolog! Sokan vannak, akik még az egy gyerek gondolatával is vívódnak. Legyen? Ne legyen? Ez az asszony, aki magára maradt három gyerekkel, vállalta az anyagi, erkölcsi felelősséget, a negyedik gyermek gondozását a felelősségteljes vasúti munka mellett.

— Hogyan van ennyi ereje, akarata?

— Nem lehetne azt az érzelgősség látszata nélkül elmondani, ami három évvel ezelőtt történt, amikor Zsófikát befogadtuk. Én azt mondtam, hogy ahol három gyerek számára jut kenyér, ott a negyedik sem éhezik. Szépen élünk. A nagyobbak kedvessége, szeretete, ragaszkodásuk mindennapos dolog, de ahogy Zsófika tudja mondani azt, hogy *édesanyuci*, az, az...

Szemei könnyben úsznak, hangja egy pillanatra elakad, majd rövid szünet után büszkén folytatja.

— A nagyobbak közül *Bea* színjelre tanuló. A Honvéd Sport Egyesületben vív, 6 éve zongorázik és gitározik. *Attila* zongorázni és fuvolázni, *Gábor* lovagolni tanul. Mindhárman sporttagozaton készülnek a testnevelő szakos középiskolai felvételire. A nagyobbak, főleg Attila tovább adja a sport tudományát *Zsófikának*, aki mahonap már tornásszá válik.

— És a karácsony?...

— Elrendeztem mindent, mivel 24-én este szolgálatban leszek. Nem akartam kérni a főnökségét. Nagy a létszámhiány. Egyébként is sok támogatást kapok. Nem régen 1200 forint segélyben részesítették. *A gyerekek megértik mit jelent a vasúti szolgálat.* Sötétedéskor lesz gyertyagyújtás. Az ajándékok már együtt vannak. Zsófika egy olyan szőke hajú babát kért, mint amilyen színű haja Attinak van. Attit a példaképe, a mentsvára. A többiek könyvet kapnak. Nagy az izgalom, a várakozás.

Tovább is mondaná, de egy kétségbeesett anya állít be az ügyeletre, karján síró kisleánnyal. A táskáját a Debrecenből érkezett vonaton felejtette.

A vasutasok megtalálták. Amíg hálálkodik és aláírja az átvételt, addig Kimbergerné olyan szeretettel ölelgeti a kicsit, mint aki most lát először gyereket.

Gergely József

Dr. Osztrics István nyerte a Tokaj Expressz párbajtőrversenyt

A külföldiek elismeréssel nyilatkoztak a rendezésről

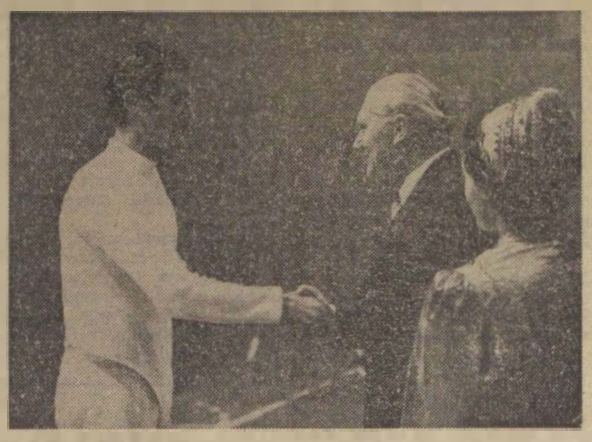
Új név került az 1975. évi *Tokaj Expressz* egyéni párbajtőrverseny eddigi győzteseinek a listájára: *dr. Osztrics István* világbajnoki bronzérmesé. Ezzel *dr. Fenyvesi Csaba, Kulcsár Győző*, a svéd *Rolf Edling* és *Erdős Sándor* után újból egy kitűnő sportember nyerte el a szép tiszteletdíjat és lett védője a BVSC hagyományos versenyének.

A december közepén megrendezett kétnapos viadal minden eddigit felülmúlt, s a csaknem 150 pástra lépő között olimpiai és világbajnokok sorakoztak. Sokáig emlékezetes és izgalmas csatát hozott a hatos döntő, amelyben 3—3 külföldi és magyar vívó találkozott. *Dr. Osztrics* mögött a svájci *Suchanecki* és a fiatal magyar reménység, *Székely* léphetett még fel a dobogóra.

A sorrendben hatodik Tokaj Expressz nagy visszhangot váltott ki nemcsak a hazai, hanem a külföldi berkekben is, s a házigazda vasutasoknak jóleső érzés volt hallgatni az elismerő véleményeket, nyilatkozatokat.

— Az én éves naptáramban a Tokaj Expressz mindig fix helyet foglal el s ha csak nem akadályoz meg betegség, eljövök Budapestre — mondta az 1972. évi győztes. *Rolf Edling*, akinek ezúttal ugyan nem sikerült a döntőbe jutás, de honfitársa, a világbajnoki csapattag, *Jacobson* révén mégiscsak képviselve volt a svéd vívósport. *— De nemcsak a verseny színvonala és izgalma vonz a magyar fővárosba, hanem az a baráti megnyilvánulás is, amely irányunkban megmutatkozik.*

Hugo Weczereck, az osztrák szövetség alelnöke ugyancsak vendég volt, illetve a nemzetközi zsűri tagjaként tevékenykedett.



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter gratulál a győzteseknek.
(Záhonyi Iván felvétele)

— Megszoktam már, hogy a magyarok tökéletes rendezői a nagy vívóversenyeknek, s a BVSC is zökkenőmentesen bonyolítja le a Tokaj Expresszt, noha a nagy mezőny miatt nincs könnyű helyzetben — mondta az osztrák sportvezető. — Pedig ezúttal az új, kieséses rendszerű torna még nehezítette a dolgukat, de így sem volt fennakadás.

A szovjet vívócsapatban mindenki ismerősként üdvözölte a nyári budapesti VB-n részt vett *Joffét*, aki kellemetlen pillanatokat szerzett az ellenfeleinek. Ő így nyilatkozott:

— Igaz, ezúttal nem tudtam helyezést elérni, de ennek ellenére kitűnően éreztem magam és alig várom, hogy jövőre újból meghívjanak.

A döntők befejezése után nagy volt az öröm, hiszen magyar győzelem született, sokan szorongatták dr. Osztrics István kezét, aki szerényen ezeket mondta: *„Jobban nem is zárhattam volna ezt az évet, amely pályafutásomban az eddigi legeredményesebb esztendő. Győzelmemet legnagyobb sikereim közé sorolom ...”*

A Sportcsarnokban rendezett finálénak még volt egy ünnepi aktusa: *újból Bóbis Ildikó kapta a „dr. Csanádi György vándordíjat”*, mint az év legeredményesebb vasutas vívója. Az idei világbajnokság női egyéni versenyének bronzérmese a néhai közlekedés- és postaügyi miniszter özvegyétől vehette át a díjat.

Kozák Mihály

A Szegedi VSE birkózói nyerték a dr. Palotás József-emlékversenyt

Az 1975-ös év utolsó országos vasutas sporteseményére, a *dr. Palotás József* birkózó emlékversenyre Cegléden, a Ceglédi VSE rendezésében került sor. Az előzetesen beérkezett nevezések száma jó versenyt, izgalmas küzdelmeket ígért mind a szakembereknek, mind a szurkolók számára.

December 14-én, kora reggel tíz vasutas egyesület 63 felnőtt, valamint 46 ifjúsági versenyzője állt mérlegre és kapott engedélyt a versenyen való részvételre. A versenyt *Kellner István*, a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztályának vezetője nyitotta meg. Üdvözlő szavai után egyszerre háromszőnyegen kezdődött a küzdelem.

Az első két forduló után kiderült, hogy a két riválisa, a BVSC és DVSC harcába a szegediek és a ceglédiek is beleszólnak. Látványos kétvállas, s akciódús pontozásos győzelmek jellemezték a versenyt, melyen a modern birkózás minden szépsége, izgalma kidomborodott.

A verseny végén csakhamar kiderült, hogy *a legtöbb pontot a Szegedi VSE gyűjtötte és nagy meglepetésre megnyerte a hetedik alkalommal kiírt emlékversenyt.* A kétszeres győztes BVSC második, a DVSC a negyedik helyet szerezte meg. A harmadik helyen a fiatalokat felvonultató Ceglédi VSE végzett.

Az egyes súlycsoportok győztesei. *Ifjúságiak:* 48 kg Tiger (Szolnoki MÁV), 52 kg Szívós (DVSC), 56 kg Kovács (Szolnoki MÁV), 60 kg Gumiller (Haladás VSE), 65 kg Briber (SZVSE), 70 kg Pocsai (SZVSE), 75 kg Varga (DVSC), 81 kg S. Tóth (SZVSE), 87 kg Szőke (SZVSE), 87 kg felett Enyedi (DVSC).

Felnőttek: 48 kg Nagy (SZVSE), 52 kg Fodor (SZVSE), 57 kg Csillag (SZVSE), 62 kg Zsákai (BVSC), 68 kg Fodor (DVSC), 74 kg Csapó (BVSC), 82 kg Hornyák (BVSC), 90 kg Pálinkás (Ceglédi VSE), 100 kg Csikós (SZVSE), 100 kg felett dr. Darabánt (BVSC).

FELHÍVÁS!

Az SZKP XXV. kongresszusának tiszteletére a *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* Fáklya című lapja 23. számában ötfordulós kongresszusi rejtvénypályázatot indított. A cél: bemutatni és széles körben ismertetni a kommunizmust építő szovjet nép munkasikereit, jövendő terveit.

A beküldési határidő: *1976. február 22.*

A nyertesek között értékes díjak kerülnek szétosztásra. Felhívjuk a vasutas szocialista brigádvezetők figyelmét a pályázaton való részvételre; éljenek ezzel a lehetőséggel, melynek révén a Szovjetunióról szerzett eddigi ismereteik és tudásuk tovább gyarapodhat.



A miskolci járműjavító vöröskeresztes szervezete találkozót szervezett a gyermekgondozási segélyen levő kismamák részére. A fehér asztal mellett kicserélték tapasztalataikat, tanácsokat kaptak a gyermekneveléshez.
(Viski János felvétele)

HÍREK

Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk kedves olvasóinknak!

— Fenyőfaünnepély. A Keleti pályaudvar kultúrtermében decemberben is megrendezték a már hagyományos fenyőfa ünnepséget, amelyen ez alkalommal a Fővárosi Nagycirkusz művészei is szerepeltek. A hangulatos ünnepségnek több mint hatszáz résztvevője volt. A vasutas szülők gyermekei ajándékcsomagot kaptak.

— Nyugdíjasok taggyűlése. Püspökladányban a 180 tagú nyugdíjas csoport ünnepi taggyűlést tartott. A gazdasági beszámoló után a nyugdíjasokat a Zója általános iskola énekkara és a Sárréti citerazenekar szórakoztatta.

— Ajándékkosár. A pécsi igazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának Béke és Felszabadulás szocialista brigádjai már több éve patronálnak egy 85 éves nyugdíjas özvegyet. Karácsonyra ajándékkosárral szereztek örömet az egyedül élő asszonynak.

— Kismamatalálkozó. Miskolc-Tiszai pályaudvaron kismamatalálkozót rendeztek, amelyen 110 gyermekgondozási szabadságon levő édesanya jelent meg. A kismamák előadást hallgattak jogaikról, a gyermeknevelésről, valamint a helyes csecsemőgondozásról.

— Kitüntetés véradóknak. A debreceni csomópont vöröskeresztes-szervezetének vezetősége ünnepséget rendezett a vasutasklubban, amelyen kitüntetéseket adtak át a többszörös véradóknak. Hárman a kiváló véradó cím ezüst, tizenhatan pedig a bronz fokozatát kapták.

— Négy és fél évtized szolgálatban. Több mint 44 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Macska István, Salgótarján állomás dolgozója, aki aktív társadalmi munkása volt a szakszervezeti bizottságnak is. Kiemelkedő tevékenységéért Érdemes vasutas kitüntetést kapott. Tulajdonosa a Felszabadulási jubileumi emlékéremnek is.

— Brigádok a városért. A tapolcai szertárfőnökség Batsányi és Béke szocialista brigádja sokat tett a város fejlesztéséért. Társadalmi munkájuk elismeréseként a városi tanács „Tapolcáért” emlékéremmel és díszoklevéllel tüntette ki a két brigádot.

— Névadóünnepség. A Budapest-angyalföldi pft. főnökség szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete a közelmúltban hatos névadóünnepséget rendezett. A pályafenntartás hat dolgozóját és gyermekét a VII. kerületi Hernád úti zenei általános iskola kisdobosai dalokkal köszöntötték. A szülők hétszáz forint értékű takarékbetétkönyvet kaptak.

— Brigádvezetők értekezlete. Miskolc-Tiszai pályaudvaron kilencven szocialista brigádvezető részvételével értekezletet tartottak amelyen Makó Imre állomásfőnök ismertette a kongresszusi munkaverseny második szakaszának eredményeit. A beszámoló után több hozzászólás, javaslat hangzott el.

Először a legjobbak között

Bejutott az NB I-be a Székesfehérvári MÁV Előre férfi kézilabda csapata

— Gondolom, az országban nem sok szakosztály tett meg rövid idő alatt olyan szép utat, mint a mienk — kezdi beszélgetésünket *Takács László*, a MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzemének főmérnöke, a sportkör kézilabda-szakosztályának elnöke. *— 1967-ben alakultunk újjá, s most az NB I-ben vagyunk.*

Valóban, ritkán találhatunk példát a Székesfehérvári MÁV Előre férfi kézilabdázóinak sikersorozatára. A szakosztály tulajdonképpen 1957-ben alakult, de az évek során nem sikerült különösebb eredményeket elérnie — s 1966-ban megszűnt. Egy évvel később — nem utolsósorban Takács László fanatikus kézilabda-szeretetének hatására — újjáalakult.

— Akkor tulajdonképpen sem pályánk, sem csapatunk nem volt — mondja a szakosztály elnöke. *— A pályát béreltük, a csapatot pedig zömmel iskolásokból hoztuk össze. A megyei bajnokságban kezdtünk, s mindjárt elsők lettünk. A következő évben pedig már az NB II-t is megnyertük*, s a sportág második vonalába kerültünk. Itt két évig még a kiesés ellen harcoltunk, de 1971 óta már az élcsoportban voltunk, s nemegyszer csak hajszál választott el attól, hogy a legjobbak közé kerüljünk. Ez aztán az idén sikerült.

A szakosztály közben évről évre erősödött, gazdagodott. Nem kis fáradozással, szerezték egy olyan elhanyagolt területet, *ahol valóságos kézilabda-paradicsomot, az ország egyik legszebb, legjobban felszerelt pályáját építették fel.* Sőt ezt a létesítményt jövőre tovább bővítik, hiszen a legjobb csapatokat fogadják majd hétről hétre otthonukban.

Az újjáalakulás óta hozzánk került fiatal gyerekekből az évek során országosan is ismert sportolók lettek — folytatja Takács László. — Nálunk kezdett például a Szondi SE nem egy erőssége, így *Csiszár, Gyürüs, Madár, Gede — Bartalos Zoli* és a *Horváth* testvérek. Időközben Csiszár, majd az idén Bartalos és Horváth II visszajött. Jelenleg a kapuspoziton állunk a legjobban, mert az idősebbnek tekinthető *Jelinek* mellett a válogatott kerettag Bartalos és Bárány is verseng a háló őrzéséért. Ugyanakkor a legnagyobb gondunk: nincs megfelelő átlövőnk. Talán az új igazolásokkal ez a gond is megoldódik.

A gond tehát — legalábbis pillanatnyilag gond marad. Az viszont biztos, hogy a csapat törzse, *Jelinek, Bárány, Csiszár, Szente, Winkler, Janicska, Baloghy* és az időközben bevonult *Varga* és *Tőgl* az elmúlt idénybeli szerepléséért minden dicséretet megérdemel. Csakúgy, mint a játéktól — sérülése miatt — visszavonulni kényszerülő edző. *Barabás Zsolt*, továbbá *Cserpes József* szakosztályvezető, *Müller Tibor* intéző, s nem utolsósorban *Kuti István* igazgató, aki minden lehető segítséget megad a szakosztály sikeres szerepléséhez.

Ami tulajdonképpen 1976-ban nem jelent mást — mint megkapaszkodni a legjobbak között. S ez bizony — nem lesz könnyű dolog ...

Dobó István

Debreceni vasútigazgatóság

Évzáró ünnepségen értékelték az 1975. évi tömegsportot

A debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottságának testnevelési és sportbizottsága az elmúlt évben is megtartotta hagyományos évzáró ünnepségét, amelyen megjelent többek között *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára és *Békési Rezső* igazgatóhelyettes is.

Az igazgatóság elmúlt évi tömegsportmozgalmát *Tóháti Ferenc*, az szb testnevelési és sportbizottságának vezetője értékelte. Beszámolójában kiemelte a tollaslabdázó szakosztály munkáját, a női kézilabdázók megyei szinten is jó eredményeit, továbbá szólt a férfi kispalyás labdarúgók városi és csomóponti sikereiről. A sakkozók részt vettek a Felszabadulási Kupában, az asztaliteniszezők a vasutas és az országos döntőben, a női és férfi labdarúgók pedig Csehszlovákiában is jártak.

Az ünnepségen a legeredményesebb sportolók és aktivisták tárgy- és pénzjutalmat kaptak.

Eredményes évet zárt

a Váci VSE motorcsónak-szakosztálya

A *Magyar Motorcsónak Szövetség* decemberben tartotta az országos bajnokok részére díjkiosztó ünnepélyét, amelyen *Szántha János*, a szövetség főtitkára számolt be a tizennyolc szakosztály munkájáról, eredményeiről. Elismeréssel szólt a váci vasutas szakosztály versenyzőiről akik a sportág legjobbjai közé tartoznak. *Dr. Kovács Ferenc* tavaly a sporthajó „SD” 790 köbcentiméteres kategóriában országos bajnok lett, és a különféle versenyeken tizennégy érmet szerzett. A szövetség legeredményesebb versenyzői közé tartozik. Elismerést vívott ki a jedovicei, a sturovói és a belgrádi versenyeken is.

Pintér Lajos

A szerkesztőség üzeni

Pacz József Curtici; Pintér Lajos Vácrátót; Murányi Tibor Bánréve; Bognár Károly Tapolca; Borkúti András Olaszliszka; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Pál István, Kovács István Miskolc; Chemez Dénes Bp. Angyalföld; Szücs Ferenc Hatvan; ifj. Kovács Béla Debrecen; B. Nagy István Püspökladány; Németh Gyula Ajka, Rapi József Bp. Józsefváros; Kiss János Kőszeg: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Markos József Zalaegerszeg; Paál Ede Bátaszék; Braun György Sárospatak: Fehérvári György Salgótarján; Köteles Gyula Gógánfa; Horti József Jászberény; Keleti pu. BBFF dolgozói; Réz Jenő Szekszárd: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

Az 50. számból: Hívószámváltozás a Vasútüzemi Telefonkönyvben.

Lakáscsere

— Elcserélném félkomfortos, utcai lakásomat lehetőleg 1 vagy 2 szobás komfortos lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni személyesen vagy levélben lehet. Cím: Marténvi Pál 1147 Budapest, Telepes u. 35/b. II. em. 2.

— Elcserélném Bp., IX., Gyáli út 15/c félemelet 25. sz. alatti 67 m2 alapterületű, összkomfortos lakásomat (villanybojler) 1 szoba összkomfortos, központi fűtéses vagy gázfűtéses budapesti lakásra. Érdeklődni Rajta Margitnál a fenti címen lehet.

— Dunakeszi új lakótelepen 2 szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagy erkélyes, modern lakásomat elcserélném MÁV-dolgozóval vagy nyugdíjassal budapestire, megegyezéssel. Szövetkezeti, tanácsi vagy egyéb megoldás is érdekel. Cím: Kocsis Imre. 2120 Dunakeszi, Nap u. 2. III. 14. Tel.: 22—03 vagy 259—781.

— Bp. Rákosrendező pu. pft. telepen (1142 Bp., Hajtsár u. 219/a) levő 2 szoba, fürdőszobás MÁV-lakásomat elcserélném hasonló tanácsira. Jászvári Lajos.

— Kertes családi ház azonnali beköltözéssel, olcsón eladó. 160 négyszögöles saroktelken levő 2 darab egy szoba konyhás, éléskamrás lakásból áll, Újpesten csendes környezetben. Az egyik lakás lakott. Érdeklődés levélben: Lóczi János, Bp., XIV., Csertő u. 14. VI. em. 159. Tel.: 19—20 vagy 143—703.

— Elcserélném szoba, konyha, kamrás, kertes MÁV-lakásomat, plusz a VII. kerületben levő tanácsi utcai alkóvos szoba-konyhát. Kérek 2 szoba komfortot, lehetőleg utcait. Minden megoldás érdekel, csak MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: kedd, csütörtök délután 142—678 vagy 61—39 telefonon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Boest. 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—815
Felelős kiadó: Gabor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. JANUÁR 20.

Napirenden

a MÁV IV. ötéves tervének végrehajtása és az V. ötéves terv feladatai

Aktívaértekezlet a MÁV vezérigazgatóságán



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

A MÁV Vezérigazgatóságán január 7-én aktívaértekezleten vitatták meg a vasút IV. ötéves tervidőszakban elért eredményeit és az V. ötéves terv célkituzéseit. Az értekezleten megjelent *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Borbély Sándor*, az MSZMP KB. Ipari, Mezőgazdasági és Közlekedési Osztályának vezetője, *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Móró István*, a VI. kerületi Pártbizottság első titkára, *Gábor Zoltán*, a KPM Pártbizottságának titkara.

Az aktívaértekezletet *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta meg bevezető előadását. Mint mondotta, a közlekedés és hírközlés IV. ötéves tervidőszak alatti fejlődését jól szolgálta az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció tervszerű végrehajtása. Nagy jelentőségű fejlesztéseket, rekonstrukciókat hajtottunk végre, javítottuk az ágazat szolgáltatásainak színvonalát, s a munkaerőhelyzet is kedvezően alakult. A népgazdaság számos ágában a tervezettet meghaladó mértékű fejlődés azonban a közlekedés és hírközlés több területén — az előirányzottnál 15 milliárd forintnál több beruházás ellenére —, *átmeneti feszültségeket hozott létre, amelyek nem egyszer gyors, operatív, kormányszintű intézkedéseket követeltek.*

Beszéde további részében az ötödik ötéves terv célkitűzéseivel foglalkozott. A vasút előtt álló legfőbb feladatokat röviden így fogalmazta meg:

— Döntő kérdésnek tartom, hogy a meglevő vasúti berendezéseket, a járműparkot — a munkaidő-csökkentés érdemi megvalósítása mellett —, az ésszerűség határáig, maximálisan kihasználjuk. Folytatni kell a kocsi- és mozdonypark kapacitásanak kihasználására, az elmúlt évben tett hatékony intézkedéseket. A korszerű mozdonyok kihasználtságának javítása, a Volán vállalatokkal és a fuvaroztató felekkel való kapcsolat további javítása, jelentős tartalékok forrása lehet. Az anyagi érdekeltség, a munka- és üzemszervezés, a közös komplexbrigád-vállalások körének bővítése fokozhatja a vasúti fuvareszközök kihasználását.

Az egyenkapacitás elv megvalósítására való törekvés érdekében, a nagyteljesítményű járműpark ésszerű kihasználásának biztosítása céljából *minden eszközzel szorgalmazni kell a pályakorszerűsítések gyorsítására elkészített feladatterv következetes végrehajtását.* Ehhez még szeretném hozzáfűzni, hogy a fenntartás korszerűsítését is mindenképpen biztosítani kell. Az építéssel összefüggő beruházások a vasútnál is további erőfeszítéseket követelnek. Ismeretes, hogy a IV. ötéves tervidőszakban számos nagyjelentőségű beruházás — *Budapest-Déli pályaudvar, Szolnok állomás* II. üteme, *Záhony* III. üteme — költsége az előirányzathoz képest többszáz millió forinttal emelkedett, a kivitelezés befejezése pedig 2—5 évvel kitolódott. Ezzel összefüggésben *a vasúti beruházások befejezetlen állománya az elmúlt két évben 1,7 milliárd forinttal, több mint 50 százalékkal emelkedett.* Ebben természetesen az áremelkedések is benne vannak.

A miniszter a feladatok vázlatos ismertetése után arra hívta fel az aktívaértekezleten részvevő vezetők figyelmét, *hogy a jövőben még fokozottabban támaszkodjanak a vasutasok munkaszeretetére, áldozatkészségére, de emellett továbbra is forditsanak nagy figyelmet a szervezési, műszaki-fejlesztési, szociális és egyéb intézkedésekre.* A munkafegyelemről szólva pedig kijelentette, hogy az szoros összefüggésben van a biztonsagos, balesetmentes és kulturált vasúti közlekedéssel.

— A vasút a nagyobb követelményeknek, a szigorúbb feltételeknek csak akkor tud eredményesen megfelelni, ha a vezetők az 1976. évi tervfeladatok valóravaltása során a még kihasználatlan belső tartalékok ésszerű feltárására hatékony intézkedéseket tesznek — mondotta befejezésül Rödönyi Károly.

A miniszter bevezetője után *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója tartotta meg vitaindító előadását. *A IV. ötéves tervidőszak eredményeinek értékeléséről szólva megállapította, hogy az kiemelkedő eredményekkel zárult mind a szállítási teljesítmények, mind a gazdálkodás tekintetében.* A személyszállításban például a

(Folytatás az 5. oldalon)

JANUÁR 9-ÉN

Ünnepélyesen átadták a forgalomnak a hatvan—újszászi villamosított vonalat

A *Hatvan—Újszász* közötti 52 kilométer hosszú vasútvonal villamosítását rekordidő alatt fejezte be a *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség.* 1975. március 3-tól december 10-ig tartottak a munkak és ezalatt 2200 köbméter betont dolgoztak be, 650 betonoszlopot állítottak fel, 60 tonna vörösréz munkavezetéket feszítettek ki 2000 szigetelőn. A munkához 200 tonna acélszerkezetet használtak fel.

A villamosítás a tervezett költségek alatt maradt. A felsővezeték építésére előirányzott *48 millió forint helyett 40 millió forintból építették meg a vezetéket.* A vonal teljes villamosítása 81 millió forintba került. A munkákat az eredeti ötéves tervben kitűzött feladatokon kívül, terven felül végezték el.

Csárádi János, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség vezetője elmondta, hogy az egyvágányú vonalon a villamosítást úgy kellett megszervezni, hogy a munkák a forgalmat ne zavarják. Ezért a menetrendi szünetekhez igazították az építési programot és egy-egy állomást a hozzá tartozó vonalszakasszal együtt, párhuzamosan villamosítottak.

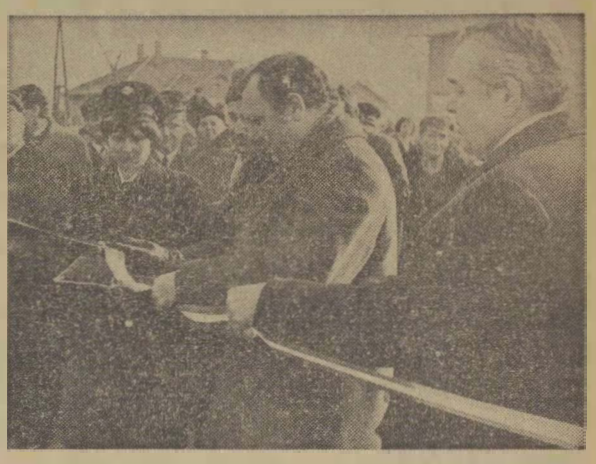
Tóth János, a budapesti vasútigazgatóság vezetője, az Újszászon január 9-én megtartott átadási ünnepségen hangsúlyozta, hogy a most villamosított vonal 100 km/óra sebességre alkalmas. Az itt közlekedő személyszállító vonatok menettartama 9—16 perccel rövidül meg a villamos vontatás révén. A vonalon a korszerűsítési munkák tovább folytatódnak a biztosítóberendezések felújításával, s korszerű utastájékoztató berendezések létesítésével. *Az összes munka költsége 192 millió forintot tesz majd ki.*

A hatvani állomásépület nagycsarnokában rendezett ünnepségen *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója azt húzta alá, hogy e vonal villamosításának jelentőségét növeli az a tény, hogy az elmúlt években az energiahordozók és különösen a nyersolaj ára jelentősen emelkedett. A villamosítással évente 7500 tonna nyersolajat takaríthatunk meg.

Ebben az évben megkezdjük a *Budapest—Kelebia* közötti vonal villamosítási munkáinak előkészítését és nincs kizárva, hogy az V. ötéves tervben ezenkívül sor kerül a *Püspökladány—Biharkeresztes*, valamint a *Vác—Aszód* közötti vonal villamosítására is. Ha ez utóbbi elkészül, akkor a most villamosított *Hatvan—Újszász vonalon keresztül észak—déli irányban 75 kilométerrel rövidebb úton közlekedhetnek a tranzit tehervonatok.* Ez azt jelenti, hogy a fővárost és körzetét ezek a vonatok elkerülik majd, ezzel tehermentesül a Budapest környéki vasúti forgalom.

A MÁV vezérigazgatója ezután a vonalat üzemeltetésre átadta a budapesti igazgatóságnak.

Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár üdvözlő szavaiban kiemelte, hogy a most villamosított vasútvonal egyben jelkép is: *a vasút a korszerű közlekedés legfontosabb ágazata.* A vasút műszaki-gazdasági fejlesztése komplex módon illeszkedik a közlekedés egészének sokoldalú fejlesztéséhez.



Dr. Ábrahám Kálmán közlekedés- és postaügyi államtitkár a nemzetiszínű szalag átvágásával átadja rendeltetésének a hatvan—újszászi villamosított vasútvonalat
(Tenta György felvétele)

Az államtitkár ezután két-két *Kiváló és Érdemes vasutas* kitüntetést, a MÁV vezérigazgatója hat *Vezérigazgatói dicséretet*, a budapesti igazgatóság vezetője pedig *Igazgatói dicséretet* adott át a villamosítási munkában élenjáró dolgozóknak.

B. I.

Modern üzemi konyha Szolnokon

Szolnok állomás kilencmillió forintos költséggel átépített modern üzemi konyhája december elejétől rendeltetésének megfelelően üzemel. *Az önkiszolgáló rendszerű ebédlőben több mint háromszázan étkeznek.* Ezt a szolgáltatást a társszolgálati ágak és a szolgálati úton levő vasutasok is igénybe veszik. A rendező-pályaudvar dolgozóinak is az üzemi konyháról szállítják az ebédet.

Eredményesen dolgoztak a battonyai vasutasok

Battonyán, ebben a román oldalú, határmenti nagyközségben *eredményesen dolgoznak a vasutasok.* A kilenctagú kis kollektíva 1975-ben november végéig 1450 vasúti kocsiban 21 ezer tonna árut indított útnak. Ezzel lényegesen túlszárnyalták az egy évvel korábbi feladási teljesítményüket. Jelentős volt a leadási forgalmuk is, közel negyvennégyezer tonna árut fogadtak, főként műtrágyát, szenet, gázolajat és fűrészárut.

Az állomáson tíz éve működik a *Kossuth* szocialista brigád. Tevékenységük sokoldalú. Együttműködési szerződést kötöttek a határőrséggel, társadalmi munkában parkosították az állomást, s mind szakmailag, mind politikailag képezik magukat. *Tóth József* málházó elvégezte a nyolc általánost, most árufuvarozási vizsgára készül, *Gyulai Tibor*, a brigád vezetője a tisztképző előkészítőjén tanul.

Az állomás dolgozói feladatuknak tartják a takarékosságot is. A múlt év első háromnegyed évében a kiadott normamegszabásoknál kétharmaddal kevesebbet használtak fel.

Ifjú mesterek a kormánykeréknél

Izgalmas verseny zajlott le a Kőér utcában

A *MÁV Építési Géptelep Főnökség* fiatal gépkocsivezetői január 13-án elméleti és gyakorlati versenyt rendeztek Budapesten, a Kőér utcában. A KISZ-szervezet által indított vetélkedő 26 részvevője között nagy érdeklődés mellett ez alkalommal dőlt el, hogy *ki minek mestere*, vagyis kik jutnak el közülük a vezérigazgatósági, majd az országos szintű döntőre.

A legizgalmasabb versenyszámnak a *Zsuk* gyártmányú tehergépkocsikon végrehajtott ügyességi próba bizonyult. Ezt KRESZ- és műszaki vizsga követte, végül totózásra került sor, amelynél csak azok érhettek el telitalálatot, akik kellő politikai ismeretekkel rendelkeznek.

Az első öt helyezést, ezzel a továbbjutás jogát *Horváth Sándor, Galbács István, Marján Imre, Blázsik József* és *Bóta István* szerezte meg. Ők 400-tól 1200 forintig terjedő pénzjutalomban részesültek, az utánuk következő öt helyezett pedig könyvet kapott jutalomképpen.

A hat vasútigazgatóság területén lezajlott hasonló versenyek 30 legjobb ifjú gépkocsivezetője *februárban* méri össze tudását és ügyességét.

S. R.



Az átadásra ünnepi külsőt öltött Rajka határállomás felvételi épülete
(Laczkó Ildikó felvétele)

(Tudósítás a 7. oldalon)

KONGRESSZUSI VISSZHANG

Miről beszélnek, vitatkoznak legtöbbet a vasutasok?

„Aki hallotta, vagy akár csak lapunkban figyelmesen elolvasta a szakszervezetünk IX. kongresszusán elhangzott beszámolót és a küldöttek felszólalásait, az könnyen észreveheti, hogy a vasutasokat azóta is élénken foglalkoztatja mindaz, ami e magas szintű fórumon szóba került."

Nagy Elemér acsai olvasónk leveléből idéztük ezt a megállapítást. A levélíró következetesen összegyűjti, feljegyzi azokat a témákat, amelyeket a mindennapi beszélgetések során a kollégák, munkatársak körében hall, s ennek alapján most például az alábbiakról tájékozódhatnának az érdekeltek:

— *A csökkentett munkaidő bevezetése nagyszerű eredmény, de* (látják-e az illetékesek?) *újabb ellentéteket, feszültségeket okoz.*

— Igen, s ráadásul *ott zúgolódnak miatta, ahol közbeváltással növelték a pihenőidőt.* A zúgolódók csupán azt veszik észre, hogy ahol nincs közbeváltás, ott nem ritkán 1000—1500 forinttal több a havi kereset a túlórákkal. Az ilyen emberek azt sem bánnák, ha visszatérne a 24/24-es szolgálatok korszaka...

— *A helytelen szemlélet és az ezzel összefüggő fegyelmezetlenség károsan befolyásolja a munkamorált.* Ez nemcsak a balesetek alakulásán mérhető le, hanem a vonatok gyakori késésén is. *Amikor gőzösökkel jártunk, egy-egy személyszállító vonat ötperces késéséért szigorú felelősségre vonás következett, most viszont alig-alig törődik azzal valaki, hogy egyes helyeken napirenden „elverik" a korszerű vontató járművekkel közlekedő személy-, gyors- és expresszvonatokat.*

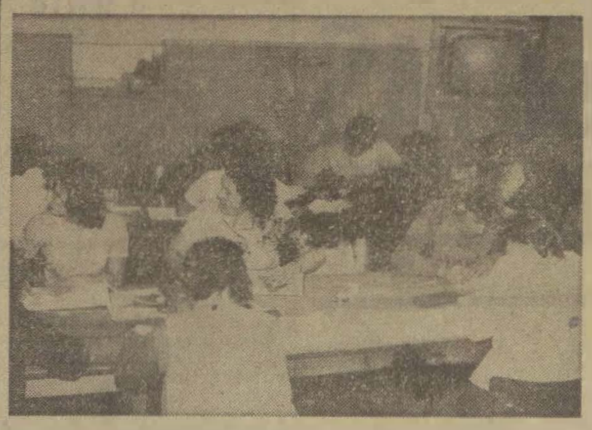
— A vonatkísérők szolgálati óráinak maximálása szintén a dolgozó ember érdekeit szolgálja. A szabály merev alkalmazása azonban a vasutat is, meg a vasutast is sújtja. Ha ugyanis kényszerítő szükség folytán középállomáson telik le az engedélyezett 18 óra, akkor a vonat felosztik, ott marad, és a személyzet is nehezebb, sokkal hátrányosabb helyzetbe kerül. Akkor már *jobb lenne, ha a vonat továbbításával járó többletidőt a következő vezénylésnél kötelezően visszakapnánk.* Ez nem lenne visszalépés a múlthoz — amikor szinte országhatártól országhatárig vittük a vonatokat — csupán *ésszerűbben végeznénk el a reánk háruló feladatokat.* Mindenesetre többet és bátrabban kellene beszélgetni erről valamennyi fórumon...

— Azt sem lenne érdektelen egy kicsit tüzetesebben megvizsgálni, *vajon miért nem takarítják ki olyan gondosan a személykocsikat Pesten* (például a Keletiben), *mint másutt* (mondjuk: Miskolcon). Tudott dolog ugyanakkor, hogy a takarítószemélyzet órabére, havi keresete a fővárosban mégiscsak magasabb. *Ha a munkaidő kihasználásában, az egy emberre jutó terhelésben nem mutatható ki különbség, akkor a munka minőségében se legyen ilyen szembetűnő, napról napra tapasztalható eltérés...*

A szóbeszédben, mint általában, most is van sok vitatható túlzás és van elég megszívlelendő igazság. A legfontosabb azonban valamennyiünk számára, hogy *ne menjünk el közömbösen e vélemények mellett.* Vitatkozzunk, ha egyik-másik jelenség megítélésénél arra van szükség, s cselekedjünk, intézkedjünk, amikor azt kívánja szívünk és eszünk.

A kongresszusi határozat végrehajtásából adódó feladataink is ezt követelik tőlünk.

Varrótanfolyam



A miskolci járműjavítóban már negyedik éve sikerrel rendezik meg a lányok, asszonyok szabás-varrás tanfolyamát. Czecze Béláné, a Zrínyi Gimnázium tanárnőjének irányításával eddig több mint százan tanulták meg a szabás-varrást. Képünkön a részvevők a szabást tanulják. (Viski János felvétele)

Makó térségében tervszerűen halad a cukorrépa szállítása

A szegedi igazgatóság területéről összesen 180 ezer tonna répa kerül vasúton elszállításra a mezőhegyesi cukorgyár részére. A makói járásban *Földeákról* 24 440, *Kiszomborról* 4700. *Makóról* pedig 24 700 tonna répát fuvaroz el a vasút az éjszakai 8593 számú tehervonattal *Mezőhegyesre.* S ha szükségessé válik, hazatérő mozdonnyal továbbított irányvonatként jut el a Makón összegyűjtött elegy a cukorgyárba.

Makó nagyállomásra hordja a répát a makói *Lenin* és *Kossuth tsz,* a maroslelei *Rákóczi* és a magyarcsanádi *Úttörő tsz.*

A közös gazdaságoknak legtöbb gondot a minél előnyösebb szállítási technológia kiválasztása, illetve annak sikeres alkalmazasa jelenti. Ezt a cseppet sem kis problémát a Csongrád megyei és makói járási termelőszövetkezetel jól oldották meg. *A magyarcsanádi Úttörő Tsz-ben 50 hektár termőterületről takarították be a répát, s ennek a felét már október közepéig elszállították Makó állomásra,* illetve onnan a gyárba. Naponta öt tehergépkocsi 5—5 fordulót tett meg, ez 10—15 vagonnyi tételnek felel meg.

Magyarcsanádról Mezőhegyes éppen ellenkező irányból közelíthető meg kedvezőtlen időjárás esetén közúton, így a közúti és vasúti szállítás együttes alkalmazása ésszerűbb.

Csanádpalota földrajzi fekvéséből adódóan, a helyi Szabadság Tsz a közúton történő fuvarozást alkalmazta, részben a tsz gépjárműveivel, részben pedig az egyik zalaegerszegi katonai alakulat kisegítő gépjárműveivel. A tsz tervében napi 20 vagon szerepelt, de a cukorgyár kérésére lecsökkentették 10 vagonra. Erre azért volt szükség, mert az ésszerűtlenül felhalmozódott, feldolgozásra napokig váró répa rontja a cukor minőségét!

Kerekes Nándor

— **Vándorkiállítás.** „Szakszervezetünk 30 éve" címmel Szegeden is bemutattak a Vasutasok Szakszervezetének központi vándorkiállítását. Január 5-én, a vasutasok művelődési házában tartott megnyitón Gajda Mátyás, a területi bizottság titkárhelyettese ismertette a kiállítás célját. Az érdekes „tárlatot" több száz érdeklődő tekintette meg.

Huszonöt év alatt

Háromnegyed millió könyv

Huszonöt éve szervezték meg Szegeden a *Petőfi Sándor Művelődési Ház* körzeti könyvtárát. A megnövekedett olvasói igények tették szükségessé Szegeden az első központi könyvtár létrehozását az állomás épületében.

Az első évben 1269 kötettel rendelkezett ez a könyvtár, de ezután évről-évre több pénz jutott új könyvek vásárlására. *A könyvtárat 1960-ban vette át a művelődési ház, s 1966-ban már 8000 kötetre gyarapodott a könyvállomány.* Az új épületbe költözött könyvtár ekkor már a környék lakosságát is ellátta olvasnivalóval.

Jelenleg közel 12 ezer kötettel és hat letéti könyvtárral is rendelkezik a Petőfi Sándor Művelődési Ház körzeti könyvtára. Ma már szűknek bizonyul a könyvtár helyisége a megnövekedett könyvállomány és az ugyancsak örvendetesen emelkedő olvasói forgalom befogadására. *A legnagyobb kölcsönzési forgalmat a múlt évben bonyolították le, 49 383 kötettel,* s hogy könyvtári tagokban a jövőben sem lesz hiány, ezt jelzi, hogy 186 általános iskolás olvasó kölcsönzi innen rendszeresen a szépirodalmi és az ismeretterjesztő könyveket.

A könyvtár fennállásának 25 éve alatt közel háromnegyedmillió könyvet adott jórészt a vasutas olvasók kezébe.

Sziládi Sándor

'A szegedi területen

Színvonalasabb a politikai oktatás

A szegedi területi bizottság gondos előkészítő munkája után kezdődött meg az igazgatóság területén az 1975/76. évi szakszervezeti politikai oktatás. *Negyvennyolc szakszervezeti bizottságnál 186 tanfolyamot szerveztek.* A hallgatók száma 4040. Az előző évhez viszonyítva a tanfolyamok száma néggyel, a hallgatóké pedig 109-cel nőtt. Szegeden azonban nemcsak a hallgatók számának növelésére törekedtek. Nagy gondot fordítanak az oktatás színvonalának a fejlesztésére is.

A politikai oktatásba *Szeged, Kecskemét, Kiskunhalas, Kiskőrös, Kelebia, Orosháza* állomásokon, továbbá a *szentesi építési főnökségen, Szeged-Rókus BFF-nél* és a *békéscsabai vontatási főnökségnél* a dolgozók 30—40 százalékát vonták be. Néhány szolgálati helyen azonban — a rossz előkészítés miatt — a dolgozóknak csak 10—15 százaléka vesz részt a különböző tanfolyamokon. A területi bizottság igyekszik ezeken a helyeken a bejáró dolgozók képzését megszervezni konzultációk formájában. *A sokoldalú, gondos előkészítésnek köszönhető, hogy több vonali szolgálati helyen, pft. szakaszon is rendszeressé vált a politikai képzés.*

Ebben az oktatási évben a szegedi igazgatóság területén 186 propagandistát bíztak meg a tanfolyamok vezetésével.

Nyugdíjastalálkozó Egerben

A *MÁV Egri Vontatási Főnökség* pártszervezete, szakszervezeti bizottsága és a szolgálati főnökség közös rendezésében nyugdíjastalálkozóra került sor Egerben, a vasutas dolgozók klubjában. A találkozón a főnökség és a füzesabonyi kirendeltség 80 nyugdíjasa jelent meg. A műszaki szolgálat veteránjait *Fekete Imre* mérnök, a főnökség vezetője köszöntötte, majd az elmúlt évek vasútfejlesztési munkáiról szólt, így többek között az *Eger—Füzesabony* vonal villamosításáról és a folyamatban levő dieselesítésről.

A vasutas-szakszervezet füzesabonyi nyugdíjasok csoportjának elnöke, *id. Szigetváry József* köszönte meg a tájékoztatót, majd tolmácsolta a nyugdíjasbizottság üdvözletét. Ezt követően vendégül látták a vontatási főnökség volt dolgozóit, akik felelevenítették a gőzmozdonykorszakot, a nehéz „füstös" időket is.

(—váry)

A gyógyító munka diadala

A Tisza és a Zagyva szelíd ölelésében magasodik Szolnokon *a MÁV Kórház impozáns épülete.* A korszínvonalán álló felszerelésével, orvosainak, asszisztenseinek és ápolónőinek odaadó munkájával különböző osztályain ezrek nyerik vissza egészségüket. A betegek tisztelettel és hálával gondolnak gyógyítóikra és ápolóikra. Ezt bizonyította *Kovács Sándor* ceglédi vasutas őr szerkesztőségünkhöz intézett levele, melyben *dr. Bagóczky Lajosnak,* a Szolnoki MÁV Kórház szemészeti osztálya vezető főorvosának mondott köszönetet lapunk egy korábbi számában.

Bagóczky főorvos nemrég; beszélgetésünk alkalmával elmondotta, hogy jól emlékszik betegére. A sok dioptriás szemüvegre szoruló ember közellátó és a látásromlás mellett kezdő szürkehályog súlyosbította állapotát. *A megfelelő vizsgálatok után, a szükséges gyógykezelés mellé, a főorvostól két sokszorosított szövegű lapot kapott.* Az egyik azokhoz a betegekhez szólt, akiknél szürkehályog keletkezését állapították meg, a másik a közellátókat tájékoztatta. Néhány rövid, világos mondat ismerteti, a betegséget, az azt előidéző okokat, az orvos és a beteg teendőit. A szemészeten hasonló írásbeli eligazítást kapnak a cukorbetegek, a zöldhályogosok és a szemüveges gyerekek.

A főorvos ismertetői hasznos és nélkülözhetetlen ismeretterjesztő tájékoztatók, amelyek megkönnyítik a beteg helyzetét és az orvos gyógyító munkáját.

Az említett betegnél is a komplex kezelés járt eredménnyel.

A szolnoki MÁV Kórház szemészeti osztálya mindössze tíz ágyas. A kimutatások szerint évente általában háromszázhatvan beteget gyógykezelnek.

A MÁV egészségügyi szolgálat teendőinek maradéktalan ellátása mellett minden beteget felvesznek, aki kórházi ápolásra szorul.

Dr. Bagóczky Lajos sokoldalú, tudományos munkát végez. A kontaktlencsék témakörével, a cukorbetegség és a szembetegségek összefüggéseinek vizsgálatával nemzetközi kongresszuson is szerepelt. Ösztöndíjas kutatóorvosként járt Jugoszláviában.

A jelentős szakmai eredményekre visszatekintő orvosról a Magyar Televízió évekkel ezelőtt többször is bemutatott, nagysikerű kisfilmet készített. *„Bogár Anna világa"* címmel játszották a jászkarajenői tanyán élő, ötvenkét éves, született vak nő meggyógyításáról szóló filmet. Százezrek látták, hogyan adta vissza a sikeres orvosi beavatkozás a vak ember szeme világát.

Dr. Bagóczky Lajos főorvos számára a siker a legfontosabb, a jól végzett gyógyító munka diadala, a betegség felett.

Tamasi Tamás

GONDOLATOK

Mártír

Rácsba törték arcodon a fényt,
bilinccsel fogták le kezed.
— Halál foglya, te óvtál minket. —
S mi voltunk tehetetlenek.

Kézfogások

Ismerem az üzemek kapuit
s őket, kik e kapukon lépnek át,
akiket tűz edz, s értem kézfogásuk
baráti kötését, vas-szigorát.

Egyensúly

Szavaitokat hallgatva: mérem
a szót s a valót. Bizony, nehéz a szó,
nem is lehet könnyű; egyensúlya:
sorsunk, életünk — a vastömör való.

Csak így

Ne szavakkal, tapssal, s ne poharakkal
ünnepeljünk, hanem a munka
lobogóival; csak így vállalhatjuk
a holnapok terhét is magunkra!

Fazekas Lajos

Diesel-mozdony

(Pihen a gép)

Pihen a gép. A lomha
fékek béklyóba fogták
forgó lábait.
A süvölts messze száll;
álomra hajtják
villámfejüket a lóerők.

Ólomcellákban lustán
pattog a sav...
Lassan ürülnek a véredények:
a gyüjtőbe néha cseppen
egy-egy csöpp olaj...
Hül a víz...

Lenn a gázolaj: a
sárga abrak ernyedten
küzd a faggyal, mely rákúszik
s hideg testével hártyát
von fölé...

Tekercsek mélyén szunnyad
az erő, s egy felriadt
elektron lassú futásán
mosolyognak az éber műszerek...

Pihen a gép — ma pihen
De holnap újra futni fog.
Frissen dolgoznak
majd a hengerek — értem,
és érted is:
hogy szebb
jövőd
legyen.

Balog Gábor

Úttörőket patronálnak

A *Miskolc-Tiszai pályaudvar* I-es számú KISZ-alapszervezete a napokban együttműködési szerződést kötött *Fancsal* község *Ságvári Endre* úttörőcsapatával. A KISZ-tagok szépirodalmi és ifjúsági könyveket ajándékoztak a pajtásoknak, akik úttörőkönyvtár létrehozását tervezik. Segítenek ebben a fiataloknak a pályaudvar I-es pártalapszervezete is. *Közösen 140 könyvet gyűjtöttek össze.* A kedves ajándékot hamarosan átadják az úttörőcsapat tagjainak.

A szerződésben a KISZ-tagok azt is vállalták, hogy évenként két alkalommal vendégül látják az úttörőket, és megismertetik őket Miskolc nevezetességeivel. A pajtások viszonzásként az állomás ünnepségein és rendezvényein kultúrműsort adnak.

A Keleti pályaudvar vontatási főnökségének KISZ-szervezete is pajtásokat patronál. Az úttörőmozgalom megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére *együttműködési szerződést kötöttek az úttörővasút IX. csoportjával.* Céljuk többek között az, hogy a pajtásokkal megismertessék a KISZ-tagok feladatait, a vasúti munkát. Segítenek a pályaválasztásban és a szemléltetőeszközök elkészítésében is.

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK VEZÉRIGAZGATÓSÁGÁNAK ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE KÖZPONTI VEZETŐSÉGÉNEK

IRÁNYELVEI

a szocialista munkaverseny továbbfejlesztésére az V. ötéves terv időszakában

Népgazdaságunk fejlődése, ezen belül a vasútüzem terveinek, célkitűzéseinek megvalósítása a IV.. ötéves terv időszakában megfelelően alakult.

A IV. ötéves terv időszakára előirányzott áruszállítási tervüket mintegy 30 millió tonnával túlteljesítettük.

Javult a szállítási munka minőségi színvonala, növekedett a munka termelékenysége, dolgozóink életszínvonala, szociális ellátottsága.

A tervidőszak megnövekedett feladatainak ellátását jelentősen segítette a vasutas dolgozók munkaversenye.

A munkaverseny lendületét és tartalmát még tovább fokozta a tervidőszak második felében az *MSZMP XI. kongresszusának és hazánk felszabadulása 30. évfordulója tiszteletére a vasút valamennyi szolgálati helyén kibontakozott nagyarányú mozgalom.*

A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny sikeréhez jelentősen hozzájárultak a szocialista brigádok, a komplexbrigádok, és a különböző mozgalmakban részt vevő dolgozó rétegek.

A IV. ötéves tervünk eredményes teljesítése megfelelő alapot teremtett az V. ötéves terv beindításához, reálissá tette annak célkitűzéseit.

A tervidőszak növekvő feladatainak teljesítése, az előirányzott célkitűzések megvalósítása továbbra is a dolgozók alkotó közreműködésével, a szocialista munkaverseny-mozgalom fejlesztésével a szocialista brigádokban és brigádokon kívül tevékenykedő vasutas dolgozók erőfeszítésével valósíthatók meg.

A vasút területén végzendő *politikai, gazdasági agitációs munka kiemelt feladatának kell tekinteni* a munkaverseny eddigi lendületének továbbvitelét, a dolgozók munkaverseny-vállalásainak az igényekkel, a tervekkel, a célkitűzésekkel való jó összehangolását.

A vasút V. ötéves tervéből adódó feladatok maradéktalan teljesítésének elősegítése érdekében a szocialista munkaverseny-mozgalom fő irányelveit az alábbiakban határozzuk meg:

A munkaverseny-vállalásokat elsősorban
- a szállítási igények kielégítésére,
- a vonatforgalom tervszerűségének javítására és állandó szinten tartására,
- az utazás kulturáltságának növelésére,
- a gazdasági hatékonyság fokozására,
- a munkavégzés minőségének javítására,
- az önköltség csökkentésére és az
- ésszerű takarékosságra

kell irányítani valamennyi szolgálati helyen.

A feladatok végrehajtása érdekében már 1976. évben jelentősen kell előre haladnunk fejlesztési, munka- és üzemszervezési, a gazdálkodás eredményességét elősegítő célkitűzések megvalósításánál.

A munkaverseny-mozgalom hatékonyságának fokozása érdekében állandóan megfelelő szinten kell tartani a verseny szervezését, irányítását, demokratizmusát és nyilvánosságát.

A vasút fő feladata a személy- és áruszállítási igények kielégítése, melynek alá van rendelve minden belső üzemi tevékenység. *A feladatok sokrétűek, és a szakszolgálatok jó együttműködését igénylik.*

A V. ötéves terv a gazdasági hatékonyság fokozása a következő fő célkitűzések teljesítése révén valósíthatók meg:

1 A személyszállítás területén a mennyiségi követelmények maradéktalan kielégítése mellett *fokozottan kell előtérbe helyezni az utazás kulturáltságának növelését.*

Meg kell valósítani a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedtetését.

Megfelelő szinten kell tartani a személyszállítás által nyújtott szolgáltatásokat, a vonatok és állomások tisztántartását a napi munkába járást lebonyolító munkásvonatok pontos és kulturált közlekedtetését, továbbá a nemzetközi gyors- és expressz vonatok minőségi kiszolgálását.

2 A népgazdaság áruszállítási igényei az V. ötéves terv folyamán az 1975. évi teljesítményeinkhez viszonyítva *évenként mintegy 2%-kal növekednek.*

A szállítási igények maradéktalan kielégítése alapvető feladatot képezzen minden területen. Ennek érdekében kerülnek megvalósításra az üzem fejlesztését, szállítókapacitása növelését elősegítő beruházások.

3 A feladatok végrehajtása — az álleszköz-fejlesztéseket is figyelembe véve — a következőket igényli:
- a meglévő állóeszközök jobb kihasználását,
- az állóeszközök hatékonyabb üzemeltetése céljából a fenntartások maradéktalan végrehajtását,
- a befejezetlen állóeszközállomány csökkentését az anyagi eszközök koncentrálását és a komplexitás fokozását,
- a folyamatban lévő nagy beruházások befejezésének és üzembe helyezésének gyorsítását,
- a hálózati és az egyes szakterületek fejlesztésénél a fennálló objektív helyzet figyelembevételével az egyenkapacitás kialakítását,
- a belső aránytalanságok részbeni felszámolására mintegy 1700 km pályakorszerűsítés elvégzését,
- elsősorban a törzshálózaton — az elengedhetetlenül szükséges állomásfejlesztésekkel együtt.

1 Kiemelt feladatként határozzuk meg a korszerű vonóerő hatékonyabb felhasználását. El kell érni, hogy a mozdonyóra-kapacitás kihasználása a tervidőszakban legalább 10—15%-kal növekedjen.

3 A vasút üzemeinél (járműjavító, egyéb) központi feladat a javítási és gyártási tervek teljesítése, átfutási, javítási idők csökkentése, a munka termelékenységének, a gazdálkodás eredményességének fokozása.

6 Az építési szakszolgálatnak központi feladata az előirányzott építési, fejlesztési programok határidőre történő megvalósítása. E területen is biztosítani kell a gazdasági hatékonyság növelését, az eszközök és a munkaidő jobb kihasználását.

1 A pályafenntartási szakszolgálatnál alapvető feladat a vasúti pályáknak és tartozékaiknak kellő minőségi színvonalon, tervszerűen, forgalom- és üzembiztos állapotban tartása. *Növelni kell a karbantartó géplánc*ok teljesítményét. A munkaidőalap jobb kihasználására a területeken további lehetőségek vannak, melyekkel jelentősen segíthető a megnövekedett feladatok végrehajtása.

3 A biztosítóberendezési és távközlési szakszolgálatnál a fejlesztési programok komplex megvalósítását kell elérni. Mindezek mellett *alapvető célkitűzésnek kell tekinteni a vonatforgalom biztonságát szolgáló berendezések karbantartását, az építési, a fenntartási, a javítási munkák tervszerű elvégzését.* Tovább kell fejleszteni és hatékonyabbá tenni az adatszolgáltatás és -feldolgozás gépesítését és az igényeknek megfelelő kiszélesítését.

9 Az igényekhez igazodóan biztosítani kell a megfelelő anyagszükségletet, gazdaságosabbá kell tenni az anyaggazdálkodást, figyelembe véve az ésszerű takarékosságot és az önköltségcsökkentést.

10 *A gazdasági célkitűzésekkel egyenrangúan határozzuk meg a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, egészségvédelme feltételeinek állandó javítását.* A munkabiztonság növelését, a szociális és kulturális ellátottság színvonalasabbá tételét, a dolgozók szakmai, politikai és általános műveltségének fokozását, és mindezekkel kapcsolatban kiadott intézkedések következetes végrehajtását.

11 A gazdasági hatékonyság növelését a beruházási és fejlesztési programok megvalósításánál fokozottabban kell érvényesíteni. *A létesítmények tervezésénél és kivitelezésénél alapvető szempont legyen az ésszerű takarékosságra való törekvés,* költség- és munkaidőalap szempontjából egyaránt.

12 A munka- és üzemszervezést állandó és folyamatos feladatnak kell tekinteni.

E téren a dolgozók alkotó kezdeményezéseire, javaslataira támaszkodva minden szolgálati helyen érvényt kell szerezni az üzemi demokrácia hatékony érvényesülésének. *Különösen nagy figyelmet kell fordítani a szocialista munkamorál és a szocialista munkafegyelem megerősítésére,* amely a vasútüzem területén szigorúan kötött szabályok és utasítások betartását is megköveteli.

Az irányelvekből adódó feladatok:

A MÁV Vezérigazgatóság szakosztályai, a vasútigazgatóságok az irányelvek alapján alakítsák ki az éves célkitűzéseiket és vállalásaikat, határozzák meg az eszközöket és formákat, az erkölcsi és anyagi elismerések általuk alkalmazandó módszerét.

A célkitűzések teljesítése érdekében az anyagi ösztönzés céljait szolgáló pénzeszközöket minden területen a gazdasági feladatokkal, ebből adódóan a munkaverseny-feladatokkal, az erkölcsi elismerési formákkal és a kitüntetések elnyerésének feltételeivel összehangoltan kell felhasználni.

A felsőbb gazdasági és szakszervezeti szervek fokozottabban segítsék a területi és végrehajtó szerveket a célkitűzések teljesítésében.

Biztosítsák a szükséges eszközöket és rendszeresen ellenőrizzék a feladatok végrehajtását.

Hangolják össze a helyi, a területi és hálózati érdekeket úgy, hogy minden szinten biztosítva legyen az alaptevékenység egységes érvelmezése és végrehajtása.

A szolgálati főnökségek, üzemek, a hálózati irányelvek, valamint a vasútigazgatósági célkitűzések figyelembevételével *határozzák meg a főnökség, üzem és azon belül a munkahelyek éves vállalásait, a munkaverseny helyileg legjobb formáit, az erkölcsi és anyagi elismeréseket.*

A szocialista brigádok az irányelvekben és célkitűzésekben rögzített alapelvek figyelembevételével a szolgálati hely feladatai alapján készítsék el éves vállalásaikat.

Kérjük a vasutas KISZ-szervezeteket, hogy az irányelvekben és a helyi célkitűzésekben meghatározott feladatok végrehajtásának segítését építsék be éves akcióprogramjukba és szervezetten is vegyenek részt a munkahelyi feladatok megvalósításában.

A közösségi célok megvalósítása érdekében szervezett társadalmi munkaakciókat, kommunista szombatokat, vasárnapokat az érdekelt szerveink a továbbiakban is támogassák. *Nagy figyelmet kell fordítani arra, hogy a párt XI. kongresszusa és határozata alapján a szocialista munkaverseny a hálózat egészén szervezetten, gazdasági, politikai célkitűzéseinkkel összhangban folytatódjon.*

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Központi Vezetősége tudatában van annak, hogy a vasutas dolgozók eredményesen járulnak hozzá a népgazdaság V. ötéves tervének sikeres teljesítéséhez, a vasútra háruló feladatok végrehajtásához.

További céltudatos munkával, a vasúti közlekedés kapacitásának gazdaságosabb kihasználásával, célszerű takarékossággal, a munka- és üzemszervezés színvonalasabbá tételével eredményes gazdálkodást folytathatunk, javíthatjuk dolgozóink élet- és munkakörülményeit.

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége
Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága

Ellenőrzés a vonaton



A karácsonyi és az év végi ünnepi forgalomban nagy munka hárult a jegyvizsgálókra és a vizsgáló főkalauzokra. Képünkön a vizsgáló főkalauz ellenőrzi a menetjegyeket
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kettő helyett egy

Központosított ruhatár a Keletiben



Az ünnepek alatt roskadásig megteltek a Keleti pályaudvar poggyászmegőrzőjének polcai.

(Laczkó Ildikó felvétele)

A Keleti pályaudvarra érkező, illetve a fővárosban rövid ideig tartózkodó utasok — különösen azóta, hogy több nemzetközi expresszvonat fut be erre a fejállomásra — nem ritkán tapasztalták a ruhatár és poggyászmegőrző szűkös kapacitását. A múlt év utolsó hónapjaiig a pályaudvarnak ez a szolgáltató részlege mindössze 350—400 bőrönd és egyéb poggyász egyidejű megőrzésére volt képes, méghozzá két, egymástól távoleső helyen.

— *Most már megszüntettük ezt a gondot* — mondja *Lázár József* kereskedelmi főnök, a készségesen kalauzol a központosított, mintegy 600 négyzetméter alapterületű, kétszintes kiképzésű helyiségben. — *Igen célszerűnek bizonyult az úgynevezett Salgódekszion-rendszerű állványzat.* Nagy előnye, hogy a lyukacsos acélidomok között különböző méretű polcok alakíthatók ki, a csomagok méreteihez vagy mennyiségéhez igazodva. Hamarosan két teherlift könnyíti a poggyászmegőrzőbe beosztott dolgozók munkáját. *Váltott műszakban, tehát éjjel-nappal megszakítás nélkül összesen hét pénztáros és 12 ruhatári munkás áll az utazóközönség szolgálatára.*

Ide kívánkozik még, hogy az egymilliő forintos költséggel létesített megőrző a Keleti pályaudvar indulási oldalán található, az Utasellátó egykori „bablevescsárdája" helyén.

— Hány csomag helyezhető el benne?

— *Körülbelül kétezer, ez pedig csaknem ötszöröse a korábban tárolható mennyiségnek...*

(séra)

FEHÉRVÁRI PÉNZTÁROSOK

Így látják az ablak túlsó oldaláról

Székesfehérvár állomásra a nyári szezonban naponta 147, a téli menetrendben pedig 133 vonat érkezik és ugyanannyi indul. A csomópont forgalmát nyáron alapvetően meghatározza a velencei és balatoni forgalom.

Az állomáson a 14 tagú *Hámán Kató* női szocialista brigád látja el a jegykiadást. A brigád 1963 júliusában elsőnek alakult. A tizennégy brigádtag közül hatan alapítók. A brigád vezetője: *Szép Istvánné,* helyettese *Hencsey Dezsőné.*

Csúcsidőszakban hosszú sorok kígyóznak a pénztárak előtt. Sokan csak az utolsó pillanatban érkeznek a jegyváltáshoz. Az utas kapkod, követelőzik, mert a vonat nem vár.

A közelmúltban olyan időpontban ültünk le beszélgetéshez, amikor „laza" volt a forgalom.

— *Nem volt olyan esztendő, hogy a Hámán Kató brigád és annak egyes tagjai ne kaptak volna kitüntetést egyénileg vagy kollektíven* — mondja *Lázár Béla* főfelügyelő, pénztárfőnök. — A brigád szellemről csak annyit: bár minden szocialista brigádban ilyen lenne az összetartozás érzése, mint náluk. Itt a jelszó: *„ma én segítek neked, holnap te segítesz nekem".*

Szép Istvánné brigádvezető:

— Mi a véleményünk a kedves utasokról? Sokszor elfelejtik, hogy tőlünk pár méterre van az információ. *A pénztáros hogyan adjon menetrendi felvilágosítást, amikor percek alatt sok embert kell jeggyel kiszolgálni.* A csoportos utazásoknál pedig nagyon sok esetben javítgatott jegyzéket hoznak, ezt mi nem fogadhatjuk el, mert a lista pénzügyi okmány. Ezért legtöbbször a pénztárost szidják.

A sportolók kedvezményes jegyénél is előírás: az utazás megkezdése előtt 24 órával kell jegyet kérni. Mi ezt 40 percre redukáltuk, de még ezt sem tartják be.

Elmondták, hogy hetvenöt vállalat, üzem vásárol Székesfehérvár állomáson előre hitelezett havijegyet a dolgozóknak. A Videoton készpénzben fizeti meg dolgozóinak az utazási hozzájárulást. Ez azt jelenti, hogy az előző havi jegy lejártakor *szinte percek alatt rohan meg bennünket 4—500 videotonos havijegyért a legnagyobb csúcsforgalomban.* Kapkodás, hibalehetőség!

— A rendszertelen buszközlekedés miatt egy-egy járat kimaradásakor ugyancsak jön a roham. Ennek is a pénztárosok isszák meg a levét.

Ne higgyük azonban, hogy a székesfehérvári pénztárosok csak panaszkodnak az utasokra. Elmondták: *nagyon sok olyan utasuk van, akik nőnaptól felköszöntik őket, sőt nyaralásból üdvözlőlapot küldenek és névnapjukon is megemlékeznek róluk.*

És a brigád? A brigád élete? Nagyon összetartó kollektíva, valóban *„egy mindenkiért — mindenki egyért"* a kollektíva jelszava. Mint elmondották: szívesen felvennék a kapcsolatot egy — Hámán Kató nevét viselő — szocialista brigáddal tapasztalatcsere végett. Ha akad ilyen vasutas brigád, írjon nekik.

Fáradtak, mégis szolgálatkészek a fehérvári pénztárosok. Percre, másodpercre dolgoznak. És nem kiabálnak vissza a kedves utasnak...

Balogh József

A MÁV 1976. évi feladatai

Két törvényt alkotott az országgyűlés 1975 decemberi ülésszaka. Mind a népgazdaság V. ötéves tervéről, mind az 1976. évi állami költségvetésről elfogadott törvény — az MSZMP XI. kongresszusának útmutatását figyelembe véve — egyértelműen kijelöli a vasút soron következő gazdasági feladatait is.

A vasút V. ötéves vállalati tervének kidolgozása napjaink programja, *1976. évi feladataink azonban már ismertek.* A terv gyakorlatilag érvényesíti az V. ötéves tervnek a korábbinál nagyobb követelményeit. Ugyanakkor az ötéves tervidőszak induló évében célul tűzött változások alapvetően meghatározzák középtávú tervünk megvalósítását.

Alapvető feladatunk 1976-ban is a népgazdaság szállítási igényeinek időben történő, gyors és biztonságos kielégítése, de korszerű munkaerő-gazdálkodással és a meglevő kapacitások, gépek és berendezések jobb, célszerűbb kihasználásával.

A személyszallításnál 1976-ban is az utasszám és utaskilométer teljesítmény csökkenésével számolunk. *A mintegy 338 millió utas elszállítása 1—2 százalékkal kevesebb az előző évinél.* Ez a csökkenés — jóllehet kisebb a korábbi évekhez viszonyítva — elsősorban az egyéni és távolsági közúti közlekedési eszközök mennyiségének növekedésével függ össze. Az elszállítandó utaslétszámon belül csökken a kedvezményesen és díjmentesen, valamint a hivatásforgalomban utazók száma, viszont várhatóan nő a nemzetközi utasforgalom. Az utasszám csökkenésével ellentétben az átlagos utazási távolság kb. 0.1 kilométerrel nő, így az utaskilométer teljesítmény kisebb arányban mérséklődik, mint az utasszám.

Az 1976. évi feladat nagysága tehát kisebb mértékben csökken, azonban a személyszállítás minőségi színvonalának, gazdaságosságának növelése sok problémát okoz. Az utazás színvonalának javítása érdekében folyamatosan megvalósuló célkitűzések a következők:

— az utazási sebesség további növelése,

— kedvezőbb nemzetközi összeköttetések létesítése,

— a helyjegyes expresszvonat-rendszer továbbfejlesztése az összeköttetések bővítésével,

— a mellékvonali személyforgalom fejlesztése,

— az utazási valaszték, kényelem növelése,

— az utaskiszolgálás, a tisztaság javítása,

— kulturált, jól képzett, udvarias vasutas dolgozók foglalkoztatása,

— a célkitűzések teljesítésére megfelelő ösztönzők alkalmazása.

Áruszállítási tervünk alsó-felső határként *131—134 millió tonna elszállításával és 23,5—24,0 milliárd árutonna-kilométer teljesítésével számol*, tehát — a felső határt véve alapul — 1,9 illetve 2,4 százalékkal nagyobb az előző évinél. Az átlagos szállítási távolság kb. egy kilométerrel növekszik.

Az elszállítandó összes árumennyiségen belül nagyobb mértékben nő az export-, import- és tranzitszállítások részaránya. Az 1975. évihez képest az export- és tranzitszállítás 5—6 százalékkal, az import pedig kb. 4 százalékkal emelkedik. Mindez a külkereskedelmi kapcsolatok bővülésének, elsősorban a KGST-országokkal való jó kooperációnak a következménye.

A népgazdaság részéről jelentkező áruszállítási igények kielégítésénél jobban kell alkalmazkodnunk a mindenkori piaci viszonyokhoz, a fuvaroztatók igényeihez. Ennek érdekében folyamatosan meg kell valósítani:

— a korszerű fuvarozástechnikai módszerek — rakodólapos, szállítótartályos, konténeres szállítási módok — továbbfejlesztését,

— a rakodások, mérlegelések gépesítését,

— a nagy forgalmú iparvágányok kiszolgálásának korszerűsítését,

— az előszállítások, fokozását,

— a termelékenység növelését, a szállítások műszaki-gazdasági mutatóinak javítását.

Ez utóbbiak közül különösen fontos feladat a *kocsiforduló-idő gyorsítása és a menetrendszerűség fokozása. Ebben a vonatkozásban el kell érnünk mind a késési arány, mind a fajlagos késési idő javulását.* Az elmúlt időszak balesetei is arra intenek, hogy az utasítás szerint végzett munka megkövetelésénél a vonatközlekedés biztonsága érdekében fokozni kell ellenőrző tevékenységünket.

Az alaptevékenységet szolgáló vasúti ipar- és építőipar feladatait elsősorban a szállítási tevékenységhez szükséges vonó és vontatott járművek, valamint a helyhez kötött berendezések tervszerű megelőző karbantartása képezi.

Munkaerő-gazdálkodási feladataink közül egyike a legfontosabbaknak a munkaórára számított termelékenység 2.7 százalékos növelése. *A feladatokhoz 148 ezres létszámra van szükségünk, mely a csökkentett munkaidő létszámfedezetét is tartalmazza.* A létszámelőirányzat realizálódása esetén a túlóra szükséglet az előző évinek mintegy felére csökkenne.

A tervezett átlagos bérfejlesztés mértéke mintegy 4,5 százalék. Ennek biztosítása érdekében az 1975. évi teljesítményeket túl kell teljesíteni.

E néhány mondatban vázolt és szerénynek tűnő munkaügyi célkitűzések eléréséhez azonban hatható intézkedések szükségesek. *Intézkedni kell elsősorban az üzemen belüli „munkanélküliség" felszámolására, a munkafegyelem megszilárdítására, a hatékonyság növelésére, a minőség javítására.* Kedvező jelenség, hogy az utóbbi időben a szocialista munkaversenyben és a szocialista brigádok vállalásaiban is a hibátlanul végzett munka követelménye került előtérbe.

Továbbra is törekednünk kell a kulcsfontosságú szerepet betöltő kocsirendező, váltókezelő, vonatkísérő, szakmunkás stb. munkaörökben fennálló létszámhiány megszüntetésére. *Itt abból kell kiindulnunk, hogy nincs lehetőség nagyszámú, új munkaerő bevonására, hanem az ügyvitel egyszerűsítésével, a felesleges párhuzamosságok és a bürokrácia megszüntetésével kell több dolgozót átcsoportositani olyan területekre, ahol a hatékonyabb, hasznosabb foglalkoztatásukra van szükség és lehetőség.*

Különös gonddal kell foglalkoznunk a munkába lépő és pályakezdő fiatalokkal, hogy egészséges fiatalítási tendencia érvényesüljön a vasútnál. Tovább kell fejleszteni a nők arányszámát, felülvizsgálva az általuk betölthető munkaköröket.

Összefoglalva megállapíthatjuk, hogy a munkaerővel való jobb gazdálkodást sokoldalú és tervszerű intézkedésekkel, gépesítéssel, szervezéssel, anyagi ösztönzéssel, a rend és fegyelem határozott megkövetelésével kell minden szinten megvalósítanunk.

Jelentős változásnak kell történnie beruházás-politikánkban is. *Talán soha nem volt olyan szükség a beruházási eszközök célszerű helyen és módon való alkalmazására, valamint arra, hogy a legkisebb ráfordítással, a legrövidebb idő alatt biztosítsuk a termelőkapacitások növelését, mint napjainkban.* 1976-ban valamivel több mint 7 miliárd forintot fordítunk a vasút fejlesztésére. Ebből 3,3 milliárdot hálózatfejlesztésre költünk, elsősorban a vasúti pályák korszerűsítésére.

Beruházási programunkban ugyanis legfontosabb feladatunk az elhasználódott pályaszakaszok átépítésének fokozottabb ütemű folytatása. *Éves célkitűzésünk mintegy 320 kilométer vasútvonal korszerűsítése.* Ez a feladat a program jobb előkészítésével, a gépesítés fokozásával, a rendelkezésre álló munkaerő- és anyagi források szervezettebb felhasználásával — ha nehézségek árán is —, de teljesíthető.

Beruházási politikánk másik jelentős célkitűzése *a vasúti közlekedés biztonságának növelése.* Ezt szolgálja — többek között — a vonali és állomási biztosítóberendezések építése. Biztosítóberendezésekre közel 300, távközlő berendezésekre 70 és számítástechnikai fejlesztésekre 120 millió forintot fordítunk. Jelentősebb biztosítóberendezés fejlesztésre kerül sor például a *Hatvan—Újszász, Hatvan—Miskolc, Cegléd—Szeged, Székesfehérvár—Celldömölk, Porpác— Hegyeshalom* közötti vonalrészeken.

1976. évi vonalvillamosítási programunkban — viszonylag szerényen — elvégezzük az üzembe helyezett villamosított vonalak utómunkáit és felkészülünk az V. ötéves terv villamosítási feladatainak megvalósítására. Tovább folytatjuk csomópontjaink és állomásaink korszerűsítését: *Záhony átrakókörzet, Szolnok* csomópont, *Budapest Déli pályaudvar, Debrecen* állomás, *Eger elosztó-pályaudvar* fejlesztését és megkezdjük *Budapest—Kelenföld rekonstrukcióját, Biharkeresztesen* és *Murakeresztúron* a közös szolgálatú határállomások építésének előkészületi munkálatait.

Járműfejlesztési programunk 45 villamos- és Diesel-mozdony, mintegy 90 személykocsi és kb. 2300 teherkocsi beszerzését tartalmazza.

A vállalati beruházások között jelentős tételt képvisel a szociális beruházásokra szánt összeg. *Célunk, hogy a szociális programot — mintegy 97 millió ráfordítással — teljesítsük!* E program teljesítését joggal elvárják tőlünk a vasút dolgozói, ugyanúgy mint a jóléti és egészségügyi beruházásokra, valamint a lakásépítésre szánt összegek maradéktalan felhasználását is.

Az 1976. évi fejlesztési programot csak vázlatosan ismertettük, de ez is képet ad arról, *hogy a több mint 7 milliárd forintos beruházás gazdaságos megvalósítása jó előkészítést, összehangolt és szervezett tevékenységet követel a beruházást irányítóktól, tervezőktől, beruházóktól, és kivitelezőktől egyaránt.* Tény, hogy az ötödik ötéves időszakot bevezető 1976. évi tervünk gazdasági, társadalmi, politikai feltételei adottak. A vezetők előrelátásán, a vasutas dolgozók szorgalmas munkáján múlik, hogy erőfeszítéseinket megsokszorozva valóra is váltsuk 1976. évi programunkat.

Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

A JÓ PROPAGANDA HATÁSÁRA

A miskolci szállíttató vállalatok megkedvelték a konténereket

Enyhének mutatkozik az idei tél. Az első fagyhullám azért eléggé kellemetlen emlékeket hagyott *Miskolc-Gömöri pályaudvar* dolgozóinak, mert napokig állt náluk 350 kocsi — mint a szikla, olyan keményre fagyott bennük az egyébként könnyen üríthető nyersanyag.

— A tél ellenére is nagy kocsirakományos áruforgalmat bonyolítunk le — tájékoztat a pályaudvaron *Király Ferenc* állomásfőnök-helyettes. *— A repülőtérre főként ócskavas érkezik nagy mennyiségben, a Borsodi Ércmű forgalma sem csökkent, az ÁFOR irányvonatokat fogad.* A hozzánk tartozó iparvágányokon — ebből 27 van — 45 grafikonos menettel biztosítjuk szállítópartnereink kiszolgálását. Előfordul, hogy néhány tervezett menet elmaradhat, mert nincs igény rájuk, viszont a nagyobb forgalmú iparvágányokra naponta 6—8 rendkívüli menetet is kell indítanunk.

Jó a kapcsolat a szállíttatókkal

Miskolc-Gömöri pályaudvar vezetői és dolgozói jó, sőt harmonikusnak is értékelhető munkakapcsolatot tartanak a szállító felekkel, akik így — elősegítve a vasút szállítási teljesítményeinek növelését is — *rendszerint a normaidőn belül elvégzik rakodásaikat.* Ennek köszönhetően a kocsitartózkodás 9.9 órás tervét 9.72 órára teljesítették a múlt évben. A tehervonatok menetrend szerinti indításában a tervezett 88.5 százalékkal szemben 95,5 százalékos teljesítést értek el, a 87 százalékos vonatközlekedési tervet pedig 95,5 százalékra teljesítették Miskolc-Gömöri pályaudvar dolgozói. A kocsiigényes szállítás 100 százalékos előirányzatával szemben már háromnegyed év alatt 101,79 százalékot értek el.

— Szépen fejlődik a konténerforgalmunk is — folytatta Király Ferenc. *— Jó volt a konténerfelhasználás propagandája olyannyira, hogy ma már csak nehezen tudjuk kielégíteni a miskolci vállalatok igényeit...* Üresen kevésszállítótartályt kapunk, ezért itt is, mint a kocsiknál, csak a gyorsított „rakva rakott" forgalmazással boldogulunk.

1975-ben háromnegyed év alatt *1023 darab öttonnás és 223 darab húsztonnás konténert fogadtak*, de a feladott konténerek száma lényegesen nagyobb arányban növekedett. Az indított öttonnás konténerek száma 904-ről 1095 darabra, a húsztonnás konténereké 119 darabról 322-re emelkedett.

Kevés a nyitott kocsi

A Gömörin vizsgálják alkalmasság szempontjából a miskolci igazgatóság élőállatszállító kocsijait, s miután itt az élőrakodó már nem üzemeltethető, az igényeknek megfelelően továbbítják azokat a feladó állomásokra.

— Élőszállító kocsiból napi 10 darabos készletet tartunk. Pontosan teljesítjük ezt az előírást, és így késedelem nélkül ki tudjuk elégíteni az állatforgalomban jelentkező kocsiigényeket — mondotta ez irányú munkájukról *Vancsák József* kocsiintéző.

— Egyéb kocsikkal több gondunk van — folytatta a pályaudvar kocsiintézője. — *Kevés a nyitott kocsink, meg azután a heti igények is nagyon egyenlőtlenül jelentkeznek.* Szerdán és csütörtökön mindenki rakodni szeretne, pénteken és szombaton pedig már csak fele annyi kocsit kérnek a vállalatok. Sokat kell agitálnunk, hogy meggyőzzük a feleket: *a vasútnál is jól kell gazdálkodni a rendelkezésre álló kapacitással...*

Még szerencse, hogy kitűnően szervezett együttműködést valósítottak meg a Volán 3 számú Vállalat gömöri pályaudvari részlegével komplexbrigád-szerződés alapján. A szállíttató vállalatok 80 százaléka részére ez a darabáru és kocsirakományos részleg végzi az el- és felfuvarozást. A vasutasok igyekeznek megkönnyíteni számukra ezt a munkát, ha lehet, soron kívül rendelkezésükre bocsátják az áruval megrakott vagy az üres kocsikat. *Gyakran alkalmazzák az egyidejű le- és berakás jól bevált módszerét is.* Az árut elszállító teherautók a visszafuvarral már hozzák az új rakományt, és amíg a vagon egyik fele kiürül, a másik felét már meg is töltik az új szállítmánnyal. *A MÁV—Volán kapcsolatokra jellemző, hogy a volánosok is rendszeresen segítik a pályaudvar takarítását.*

A verseny legjobbjai

A Miskolc-Gömöri pályaudvaron dolgozó 19 szocialista brigád 197 tagot számlál, s ez több mint fele az összlétszámnak. A szocialista munkaverseny 1975. évi szakaszában a *Béke* forgalmi szocialista brigád érte el a legjobb eredményeket *Csakó László* forgalmi szolgálattevő vezetésével. A legjobbak közé tartozik *Szőnyi Márton* rakodólap-karbantartó és mérleglakatos szocialista brigádja is.

— Szocialista brigádjaink versenylendülete segített abban, hogy áthidaljuk a létszámhiány okozta nehézségeket állomásunkon és a munkaügyi szempontból hozzánk tartozó Sajóecseg—Tornanádaska vonalon — mondotta az állomásfőnök-helyettes. *— Kilépések, nyugdíjazások miatt csökkent a létszám, már 30 emberünk hiányzik.* A vonalra alig kapunk embert, ide, Miskolcra is csak egy váltókezelőt és három kocsifelírót tudtunk felvenni. A legnagyobb gondunk jelenleg, hogy öt forgalmi szolgálattevőnk hiányzik a vonali kis állomásokról.

A létszám megtartását is hivatott lesz segíteni majd a 4 millió forintos beruházás: *női és férfiöltözőt, új ebédlőt kapnak rövidesen Miskolc Gömöri pályaudvar dolgozói.*

L. J.

Szellemi vetélkedő

Szob és Sturovó állomás MÁV-képviseletén dolgozó KISZ-fiatalok szellemi vetélkedőt rendeztek. A résztvevők magas szintű szakmai, politikai és kulturális felkészültségről tettek bizonyságot. *A győztes Sturovó II. csapata lett.* A második helyre *Szob*, a harmadikra pedig a *sturovói I sz.* csapat került.

100 ÉVES

a Győr—Sopron közötti vasútvonal

A magyar közlekedéstörténet egymást követő évfordulói között szerényen húzódik meg a GYSEV magyarországi vonalszakaszának százéves évfordulója: *1876. január 2-án nyitották meg a Győr-Sopron közötti vasútvonalat.*

Ez a vasútvonal akkor még csak része volt annak az országgyűlés által az 1872. évi XXVII. törvénycikkben engedélyezett vonalnak, melyet Győrtől az osztrák határig tervezett az engedményes, *Erlanger Viktor* báró, frankfurti bankár.

A vasútvonal jövőjére az építés körül feltornyosuló gondok, az építését évekre megállító, a világgazdaságot is megrázó pénzügyi események nem sok jót ígértek.

Erlanger báró engedélyt kap

Erlanger báró eredetileg nagyobb vasútvállalkozást kezdeményezett Magyarországon, ugyanis 1871-ben engedélyt kért a kormánytól egy Zimony és Budapest közötti vasútvonal építésére. *Ekkorra azonban a kormányzaton belül már olyan erős volt az államvasúti rendszer híveinek befolyása, hogy Erlanger a kért engedélyt nem kapta meg.* Az államvezetésben egyre erősebb befolyást szerző oldal, az agráriusok blokkja felismerte, hogy a külföldi kézben levő vasutak díjszabásaikkal az országon belül is az osztrák érdekeket képviselik és azokon keresztül a gabona felvásárlási árára is befolyással bírnak. Mindez a földbirtokosokat személyesen is érintette. *Ezért nem engedtek idegen tőkét a magyar gabonaforgalom egyik legfontosabb vonalának igérkező zimonyi vonal építéséhez*, annak építését a magyar kormányzattól kívánták.

Ugyanekkor már évtizedek óta különböző helyi gazdasági és pénzügyi körök fáradoztak egy Győrből Sopronon keresztül Ausztria felé vezető vasútvonal létesítésének ügyében, ám megfelelő tőke hiányában eredménytelenül. Egy ilyen csoport — *Wilhelm Frankfurter* osztrák vasútépítési vállalkozóval az élén — 1871-ben már az előmunkálati engedélyt is megszerezte erre a vonalra. Értesülve Erlanger zimonyi vállalkozásának visszautasításáról, felajánlotta megvásárlásra a kész terveket és a megszerzett engedélyt Erlanger bárónak. Frankfurter mellett, a vasútépítésben érdekelt olyan helyi földbirtokosok állottak, akik a megfelelő politikai támogatást is biztosították a kormánykörökben, ezek természetesen Erlangert is támogatták.

Olasz vasútépítők, magyar kubikusok

Az új vasútvonalnak idegen kézbe jutása nem nyugtalanította az agráriusokat. Ez a vonal ugyanis m[illegible]: a határszélen épült, ráadásul ugyanakkor versenyvonalat jelenthetett az akkor még nagyon erős osztrák államvasúttársasággal szemben, amelynek még kezében volt az *Uj-Szőny—Gyor—Bruck—Wien* vasútvonal. Az új vonal építését ráadásul az Erlanger bankház állami kamatgarancia nélkül is vállalta!

1873 tavaszán a vonal egész hosszában megkezdődtek a munkák. Olasz vasútépítők, magyar kubikusok százai fogtak munkához *Wilhelm Frankfurter építési vállalkozó olasz és német mérnökeinek irányításával.*

1873 egyik napfényes májusi napján a bécsi tőzsde félrevert harangja szétröpítette az onnan elindult válság hírét. Ez gyorsan végig-

Napirenden

a MÁV IV. ötéves tervének végrehajtása és az V. ötéves terv feladatai

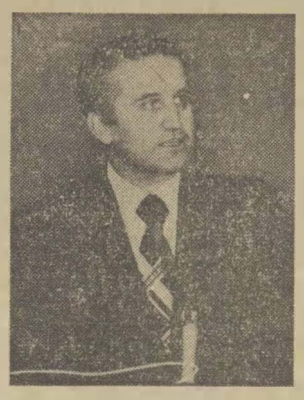
AKTÍVAÉRTEKEZLET A MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁGÁN

(Folytatás az 1. oldalról)

terv csökkenő tendenciát irányzott elő. Ennek megfelelően 1975-ben 375 millió utas elszállítása és mintegy 14,5 milliárd utaskilométer-teljesítmény szerepelt a tervben. Ezzel szemben 342,5 millió utast szállított a vasút. A csökkenés tehát nagyobb mértékű volt a tervezettnél.

Egészen más a helyzet az áruszállításnál. A szállítás fejlődésének ütemét, amely elsősorban a termelés növekedésével, a szocialista integráció és kooperáció bővülésével, valamint a nemzetközi árucsere-forgalom kiszélesedésével függ össze, *jól tükrözi, hogy 1975-ben a tervezett 118 millió tonnával szemben 131 millió tonna árut szállított.* Ez 11 százalékos túlteljesítésnek felel meg.

A MÁV legfontosabb fejlesztési célkitűzései között említette a beszámoló a Diesel- és villamosvontatás arányának 90—95, a tolatás dieselesítésének 75 százalékra történő növelését, s 280 kilométer hosszú vasútvonal villamosítását. Ezek közül a villamosítási programot túlteljesítettük. *Az elmúlt tervidőszakban ugyanis 349 kilométer hosszú vonal villamosítására került sor. Ugyanakkor a korszerű vontatási nemek aránya 89, a tolatás dieselesítése pedig 62 százalékot ért el.* Ez kismértékben eltér a terv törvényelőírásaitól, de figyelembe kell venni, hogy a vasút áruszállítási teljesítményei a vártnál nagyobb mértékben növekedtek, s emiatt szükség volt a kerszerűtlen, ugyanakkor még használható járművek tovább üzemeltetésére.



Urbán Lajos

Elsődleges feladatunk a vasúti pályák korszerűsítése

Nem sikerült végrehajtani a vonalkorszerusitési programban eredetileg tervezett 1770 kilométer vasúti pálya felújítását sem. Még az 1973-ban 1267 kilométerre módosított tervhez képest is lemaradás mutatkozik. A szociális beruházások sem valósultak meg a kívánt ütemben.

Urbán Lajos a IV. ötéves tervben elért eredmények és hiányosságok részletes felsorolása után rámutatott:

— *Őszintén meg kell mondani, hogy eszközeink kihasználása nem megfelelő, ezen jobb szervező munkával lehet javítani. Különösen vonatkozik ez a megállapítás a korszerű vonóerőre és a pályaépítő gépekre.* Pályaépítő gépeink átlagos foglalkoztatási ideje csak esetenként éri el a napi négy órát, de sokszor ennek lényegesen alatta marad. Sajnos a tervidőszakban abban nem tudtunk előbbre lépni, hogy a nagyértékű, tőkés importból beszerzett pályaépítő gépeinket ha nem is két, de legalább egy nyújtott műszakban foglalkoztassuk, s ezzel a fel- és elvonulási holtidők, a vágányfoglaltság nagymértékben csökkenjen. *A különböző ellenőrző vizsgálatok után elérkezett az ideje annak, hogy ha szükséges, utasításokkal is elerjük az eszközök hatékonyabb kihasználását.*

A vezérigazgató ezután rátért az V. ötéves terv, ezen belül az 1976. évi feladatok ismertetésére.

— *A magyar népgazdaság V. ötéves tervében foglaltak szerint a tovább növekvő szállítási igényeket, elsősorban a termelékenység, az anyagtakarékosság, az eszközök jobb kihasználása, a munka- és üzemszervezés tökéletesítésével lehet kielégíteni úgy, hogy a biztonság továbbra is elsődleges követelmény maradjon* — hangsúlyozta. — Az V. ötéves tervidőszakban a vasúton elszállítandó utasok további csökkenésére számítunk. Ennek ellenére a személyszállításban is nőnek a feladatok, mert tovább kell javítani az utazás kényelmét, csökkenteni a zsúfoltságot és jobban kell alkalmazkodni az utazási igényekhez, főként a munkába járást szolgáló vonatoknál. Ugyancsak több gondot kell fordítani a vonatok és pályaudvarok tisztaságára.

— *Áruszállításban az 1980. evi szállítási feladatainkat 140—146 millió tonna áru elfuvarozásában határoztuk meg. Ez az 1975. évi teljesítményhez képest mintegy 6—11 százalékos volumen-növekedésnek felel meg.* Az összes áruszállításon belül várhatóan erőteljesebben nő a nemzetközi szállítás részaránya. Ennek megfelelően 1980-ban a vasúton elszállításra kerülő összes árumennyiség *közel 41 százalékát teszi ki a nemzetközi forgalom.*

A vasútra háruló feladatok ellátásához, szükséges fejlesztésekhez a népgazdaság *az V. ötéves tervben 42 milliárd forintot biztosított a MÁV-nak* Ez 5—7 százalékkal több a IV. ötéves tervben, rendelkezésünkre állt összegnél. Ennek az összegnek a felhasználásával a tervtörvény előírásai szerint bővíteni kell a vasút szállítási kapacitását, folytatni kell komplex fejlesztését és rekonstrukcióját. Előtérbe kell helyezni a nagyforgalmú vonalak, határállomások és csomópontok fejlesztését, átbocsátóképességük növelését, továbbá a forgalomirányítás automatizálását. *Korszerűsíteni kell 1700 kilométer vasútvonalat, s új, korszerű biztositóberendezést kell létesíteni 750—800 kilométer vonalhosszban.* A villamosítási programban az elmúlt tervidőszaknál szerényebb, mindössze 160 kilométer hosszú fővonal villamosítását irányozza elő a terv. A dieselés villamosvontatás arányát 92—96 százalékra kell növelni, a tolatás dieselesítésében pedig el kell érni a 85—90 százalékot. A tervtörvény előírja még, hogy a teherkocsi park további korszerűsítésével növelni kell a raksúlykapacitást.

— *A forgalombiztonság megkívánja a vasúti pályakorszerűsítésének első helyre sorolását* — mutatott rá a vezérigazgató. — *Anyagi és műszaki erőinket a törzshálózatra kell koncentrálni.* Ez nagy erőfeszítést és fontossagának megfelelően következetes munkát követel, mert e tekintetben nogyfokú lemaradásaink vannak. Fontossági sorrendben a vonali és állomási biztosítóberendezések létesítése, a vasúti-közúti szintbeni keresztezések biztosítása, automata sorompók felszerelése a következő feladat. *Ugyancsak fontos feladatnak tekintjük a programban szereplő szociális létesítmények megvalósítását, amit a vasutakról történő gondoskodás és meglévő létszamgondjaink egyforman megkövetelnek.*

Mindenütt fokozott takarékosságra kell törekedni

Az a célunk, hogy az V. ötéves terv időszakában a szervező munka középpontjába azok a feladatok kerüljenek, amelyek az üzemvitelre gyakorolt hatásukat tekintve várhatóan gyorsan, nagy eredményt hozhatnak. A terv részletesen tartalmazza ezeket a célkitűzéseket. Közülük különösen fontosnak tartom azokat a szervezési feladatokat, amelyek a MÁV elegyfeldolgozási és elegytovábbítási rendszerének a rendezőpályaudvarok és a határállomások valamennyi tevékenységének a korszerűsítését segítik elő.

A munkagazdasági és szociálpolitikai feladatok keretében a vasút létszám-, bér-, és jövedelemgazdálkodását meghatározó intézkedéseket emelte ki. A vasút jelenlegi létszáma 145 ezer. Az V. ötéves terv szabályozó rendszerét és a létszámfeltöltési lehetőségeket figyelembe véve a *tervidőszakban reálisan körülbelül 146 ezres létszámmal számolhat a vasút vezetése.* Az 1975-ben végrehajtott munkaidőcsökkentésből adódó túlóra növekedést így elsősorban szervezési intézkedésekkel és olyan technikai fejlesztéssel kell visszatartani, illetőleg csökkenteni, amelyek létszámmegtakarítást eredményeznek.

A bérpolitikai intézkedéseknél fő célkitűzés a munkásállományú dolgozók életkörülményeinek folyamatos javítása. Ennek érdekében átlagbérüket nagyobb ütemben kell fejleszteni a nem fizikai munkakörbe tartozó dolgozókénál. A szociálpolitikai feladatok keretében a munkával közvetlenül összefüggő szociális ellátás fejlesztése, valamint a munkásszállítás megoldása szerepel a legfontosabb tennivalók között.

— *Az üzemegészségügyi feltételek javítása céljából tovább fejlesztjük az üzemorvosi és az üzemi fogorvosi hálózatot, valamint az ezzel összefüggő létesítményeket* — mondotta a vezérigazgató. — *A vasutasok lakáshelyzetének javítására pedig 480 millió forintot forditunk a tervidőszakban.* Nem tartjuk kielégítőnek a munkásszállások mennyiségét, még kevésbé a meglévők szolgáltatásait. Az V. ötéves tervben ezért mintegy 3000 új szállás-hely létesítését tervezzük. Ezen belül kiemelten kezeljük a Budapest—Ferencváros körzetében tervezett 400 személyes munkásszállás építését.

A vállalati gazdálkodás hatékonyságának további fokozása, valamint a pénzügyi egyensúly javítása szükségessé tette a gazdaságirányítási rendszer továbbfejlesztését és a közgazdasági szabályzók bizonyos módosítását. Szeretném kihangsúlyozni, hogy a szabályzók a vasút üzemvitelére megfelelő feltételeket biztosítanak. *Nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt a tényt sem, hogy az induló időszak első éveinek gazdálkodásában fokozott takarékosságnak kell érvényesülnie.* Ennek érdekében valamennyi gazdálkodó egységnek keresni kell a lehetőségeket és módokat arra, hogy a kormány által előírt takarékosság a vasút gazdálkodásában is érvényre jusson. *Gondolok itt az anyaggal-, energiával-, a tőkés importtal való takarékosságra, az állóeszközök hatékonyabb kihasználására, a munkaerő ésszerű átcsoportosítására és a munkaidő jobb kihasználására.*

A MÁV vezérigazgatója befejezésül fontosságának megfelelő hangsúllyal szólt a vasút dolgozóiról, a vasutasok helytállásáról.

— *Ugy vélem, hogy eddigi munkájuk alapján köszönet illeti meg a vasút valamennyi dolgozóját, kommunistákat és párton kívülieket, a szocialista brigádok tagjait, a munkaverseny mozgalmak részvevőit, mindazokat, akik fegyelmezett munkával járultak hozzá a IV. ötéves tervidőszak sikeres befejezéséhez.* Azt kérem az aktívaértekezlet részvevőitől, hogy munkájukban azt a szemléletet érvényesítsék: az előttünk álló feladatokat hogyan lehet a leggyorsabban, a leghatékonyabban, s a legbiztonságosabban megvalósítani. Munkánkhoz kérem a pártszervezetek, a szakszervezeti szervek és a KISZ-szervezetek egyetértő támogatását, a gazdasági vezetők és a beosztott munkatársak fegyelmezett helytállását — fejezte be vitaindító előadását a MÁV vezérigazgatója.

A miniszter és a vezérigazgató előadása után került sor a vitára. A vasutasszakszervezet elnöksége nevében *Gulyás János* titkár mondott véleményt a végzett munkáról és tett javaslatot, az elkövetkezendő időszak feladatainak végrehajtására.

A szakszervezet egyetért a feladatok meghatározásával



Gulyás János

— *Szakszervezetünk központi vezetősége december 19-én tárgyalta a vasút IV. ötéves tervének végrehajtásáról adott értékelést, valamint az V. ötéves terv vázlatos koncepcióját* — kezdte felszólalását. — *Ennek alapján is elmondhatom, hogy a miniszter és a vezérigazgató elvtársnak a IV. ötéves terv végrehajtásáról elhangzott értékelésével az elkövetkezendő időszak feladatainak meghatározásával egyetértünk.* Csak aláhúzni szeretném, hogy a vasút öt év alatt olyan előre nem látott teljesítményt produkált, amelyre akkor senki sem számított. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a létszám 5 és félezerrel csökkent, s a növekvő teljesítményekkel, a műszaki-technikai fejlődés nem tudott lépést tartani, akkor érzékelhetjük valójában azt a munkát, amelyet a vasutasok végeztek.

Ezután a létszámhelyzettel, ezen belül a fővárosban jelentkező krónikus munkaerőhiánnyal foglalkozott.

— *Budapesten még kényszerintézkedésekkel is szükséges biztositani a létszámot* — mondotta. — *Ilyen intézkedés volt legutóbb a felemelt forgalmi jutalék bevezetése. Ismételten leszögezzük, hogy ez kényszerintézkedés volt és másutt nem tervezzük bevezetni.* A munkaerő megtartásánál a bérezéssel legalább egy szinten esik latba a jó munkahelyi légkör biztosítása. Ennek nagyon sok összetevője van. Ide tartozik az üzemi demokrácia kibontakoztatása, a vezetők emberszeretete, az emberséges, mindenkit a munkája alapján megítélő és elismerő vezetési stílus. De ide sorolhatnánk azokat a célkitűzéseket is, amelyek a szociális tervekben szerepelnek. Ilyenek: *a munkásszállások építése, a meglevők korszerűsítése, az üzemi étkeztetés javítása és kiterjesztése, a lakásépítés gyorsítása, s a munkásszállítás megoldása.*

Végezetül *Gulyás János* arról beszélt, hogy a vasút kapacitástartalékok hiányában szinte állandóan feszültséggel terhesen dolgozik. Az anyagi és a szállítási eszközök szempontjából ez így igaz, de azt is kell látni, hogy még nagyon sok tartalék rejlik az üzem- és munkaszervezésben. Ezt pedig a vezetőtől és a beosztottól egyaránt elvárhatjuk.

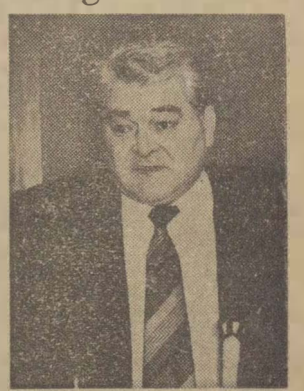
A vasúti munka körülményei a jövőben sem változnak lényegesen. Ezért, ha valahol, nálunk igazán fontos, hogy olyan körülményeket teremtsünk, amelyben kifejeződik az átlagosnál nehezebb munkából eredő hátrányok társadalmi elismerése és elismertetése.

A vasútnál is korszerűbb vezetési módszerekre van szükség

Szót kért az aktívaértekezleten *Borbély Sándor*, az MSZMP KB Ipari, Mezőgazdasági és Közlekedési Osztályának vezetője is. Elöljáróban tolmácsolta az MSZMP Központi Bizottságának köszönetét azért a munkáért, amivel a vasutas dolgozók és vezetők járultak hozzá a IV. ötéves terv teljesítéséhez.

A továbbiakban a vezetési munka és a gazdaságpolitika végrehajtásának összefüggéseiről, aktualitásairól fejtette ki véleményét. *A vasút szerepéről szólva hangsúlyozta, hogy annak jelentősége a népgazdaságban nagyobb a korábbinál, annak ellenére, hogy a közlekedésben az elmúlt években nagyarányú átrendeződés történt.* Ezzel párhuzamosan a Magyar Államvasutak vezetési munkája is fejlődött, pozitív eredmények születtek. Bőven vannak azonban még tartalékok, amit a vasutasok leghatékonyabban a korszerű vezetési módszerekkel aknázhatnak ki.

A vezetési és irányítási munka fejlődésének mértékétől függ tulajdonképpen az is, hogy mennyire tudunk takarékoskodni, jobb lesz-e az eszközkihasználás, a beruházás, a fejlesztés? Az élet következményei az elmúlt években gyorsabban nőttek, mint ahogyan arra felkészültünk. Az irányítási mechanizmust ezért a vasút területén is meg kell vizsgálni. Nagyon sok múlik az érthető intézkedések kidolgozásán és a tennivalók pontos megszervezésén.



Borbély Sándor

Borbély Sándor befejezésül a vasúti kádermunkáról szólt. Rámutatott arra, hogy az elmúlt harminc év alatt társadalmunkban végbement óriási fejlődés megváltoztatta egy sor termelési ágazat működésének feltételeit és lehetőségeit. *Ehhez a vasútnak is igazodnia kell, többek között olyan kádermunkával, amely biztosítja a felnövekvő generáció vasúti szolgálatra való felkészítését, a szakemberutánpótlást.* El kell érni, hogy ne az jöjjön a vasúthoz, aki akar, hanem akit arra felkészítettek. Növelni lehet a tapasztalt, fiatal, tehetséges szakemberek számát a vezetésben is.

A vitában elhangzottakra *Urbán Lajos* vezérigazgató válaszolt.

---

söpört Európán, a tőkés világválság szétgyűrűző hullámai súlyosan megtépázták az Erlanger bankház erejét is. Júniusban már minimumra korlátozták a pályán a munkákat, visszamondták a gyáraknak is a már leadott megrendeléseket.

Erlanger báró ezután a már beruházott tőkéjének megmentéséért verekedett a válsággal szemben. Az építési munkákat csak a fenntartásra csökkentette, s ugyanakkor társakat keresett, újabb tőkét terve megvalósításához, a vasútvonal befejezéséhez. Ez csak a válság hullámainak elültével sikerült: *építési engedélyét az általa alapított részvénytársaságra ruházta át.* Az új tőkék társulásával új erővel indult meg a munka Győr és Sopron között. *Ennek nyomán 1876 január 2-án megtörténhetett a vonal ünnepélyes megnyitása.*

Együtt ünnepeltek a postásokkal

Az azóta eltelt száz év bebizonyította, hogy azok, akik már Erlanger báró színrelépése előtt is a Rábaközt átszelő vasútvonalnak jó forgalmat, biztos jövedelmet számoltak es igértek, igazuk volt. Forgalmát, szerepét, jelentőségét bizonyítja, ma is a vasúttársaság önálló üzeme: *az egyetlen az egykor magántőkéből épült magyar vastúvonalak közül, mely az államvasúti rendszeren belül, nagyjában változatlan szervezettel, önállóan megélhette centenáriumát.*

A vonal folytatását, az osztrák határig terjedő részt 1879. október 28-án nyitották meg. Néhány évvel később kiépültek azok a csatlakozó ausztriai vonalak is, amelyek lehetővé tették, hogy Bécs megkerülésével, kedvező díjszabások megteremtésével jusson el a magyar gabona a fogyasztóhoz. *Ekkor tölthette be teljesen feladatát a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút.*

Az évfordulót január 2-án Sopronban a postásokkal közösen ünnepelték a vasútvonal dolgozói, hiszen már az első üzemnapon, 1873. január 3-án elindult az új vonalon a győr—soproni mozgóposta is.

A százéves jubileumát ünneplő vasútvonal ma már teljesen átformálódott. Megnyitásakor még nagyon szegényes volt, *sem Győrben, sem Sopronban nem volt állomási épülete.* A raktárakban rendezték be a szolgálati és utasforgalmi helyiségeket. *Ma Sopronban közel 160 milliós beruházással korszerű, szigetperonos pályaudvart épít a vasút.* Egykori felépítményéből ma már egyetlen sínszeg sincs meg, csak a vasút üzemtörténeti gyűjteményében emlékeztetnek a ternitzi, kladnoi hengerlésű sínek a régi, 30 kg-os felépítményű, 6,5 méteres sínszálakból épített vonalra. Ma Győrtől Sopronig hegesztett, nehéz felépítmény viseli a forgalom terhét és korszerű Diesel-mozdonyok, motorkocsik továbbítják a vonatokat . . .

Lovas Gyula

Milyen munkakörökre terjed ki a létszámfelvételi zárlat a vasútnál?

A Minisztertanács a közelmúltban határozatot hozott az igazgatási és adminisztratív-ügyviteli létszámfelvételi zárlatról. Ezt követően a munkaügyi miniszter és pénzügyminiszter együttes rendelete meghatározta azokat a területeket és munkaköröket, amelyekre a felvételi zárlat kiterjed és szabályozta a vállalatok feladatait a végrehajtásban. A létszámfelvételi zárlatot szükségessé tette az a tény, hogy a fizikai dolgozókhoz viszonyítva olyan magas arányt ért el ezekben a munkakörökben foglalkoztatott dolgozók száma, amely már a további fejlődésünket akadályozza.

Kedvezőtlen arányok

Az adminisztratív-ügyviteli jellegű munkakörökben *az utóbbi években az államvasúti szerveknél is állandóan emelkedett a létszám*, ugyanakkor a fizikai dolgozók száma évről évre csökkent. Ennek következtében az összdolgozókon belül az adminisztratív-ügyviteli dolgozók arányszáma jelentősen megnőtt. Jellemző, hogy például a pályafenntartási szakaszok nagy részén és a főnökségeken a nem fizikai létszám alig változott, miközben a fizikai dolgozók száma sok helyen a felére csökkent.

A kedvezőtlen létszámösszetétel módosítására, az adminisztratív jellegű munkakörökben foglalkoztatottak számának csökkentésére már korábban, két-három évvel ezelőtt is történtek intézkedések. A vasút vezetése 1973-ban létszámzárlatot rendelt el az ilyen jellegű munkakörökben, illetve a megüresedő létszámhelyek betöltésének engedélyezését rendkívüli indokolt esetben a felügyeleti szerv hatáskörébe utalta. *Ez az intézkedés legfeljebb azzal az eredménnyel járt, hogy megállt az adminisztratív jellegű munkakörökben a létszámnövekedés, de csökkenés nem, vagy alig következett be.*

A kormány, illetve a munkaügyi miniszter és pénzügyminiszter utasítását természetesen a vasút területén is végre kell hajtani. A *MÁV Hivatalos Lapban* megjelenő vezérigazgatói utasítás előírja a hivatkozott felsőbb rendeletek végrehajtásával kapcsolatos feladatokat.

Az utasítás létszámfelvételi zárlatot rendel, el a MÁV központi igazgatás szerveinél (vezérigazgatóság, központi hivatalok, vasútigazgatóságok központjai), *a teljes létszámra.* Ezeknél a szerveknél a megüresedő létszámhelyek béralapja sem használható fel.

A többi államvasúti szervnél a létszámzárlat csak az adminisztratív-ügyviteli munkakörökre terjed ki. Ilyen munkakör a személyzeti, munkaügyi üzemgazdasági, statisztikusi, fuvardíjszámfejtői, anyaggazdálkodói, könyvelői, pénzügyi, bérelszámolói, gyors-gépírói, titkárnői stb.

A felsorolt munkakörökben bármilyen okból, például nyugdíjazás, hoszabb ideig tartó betegség, gyermekgondozási segély igénybevétele stb. miatt megüresedő létszámhelyek nem tölthetők be. *A zárolt munkakörökbe is vissza kell viszont helyezni azokat a dolgozókat, akik GYES-ről, illetmény nélküli szabadságról, katonai szolgálatról visszatérnek.*

Körültekintőbb munkaerő-gazdálkodást

A létszámfelvételi zárlattal kapcsolatos rendelkezések végrehajtása igen körültekintő munkaerő-gazdálkodási feladat. A csökkenő adminisztratív-ügyviteli létszám mellett is eleget kell tenni az eddigi követelményeknek. Ez csak a következő fontosabb intézkedésekkel valósítható meg:

1. *A munkaidő jobb, teljesebb kihasználása érdekében meg kell szilárdítani a munkafegyelmet.* El kell mindenütt érni, hogy a dolgozók a munkaidejüket ténylegesen munkával töltsék.

2. Belső szervezési intézkedéssel, például egyes munkakörök összevonása, zárolt munkakörökön belüli átcsoportosítások, főnökségek közötti átcsoportosítás stb. révén *egyenletesebbé kell tenni a leterhelést.*

3. *Egyszerűsíteni kell az adminisztratív ügyviteli jellegű feladatokat,* meg kell szüntetni a felesleges adatgyűjtést, adatszolgáltatást, szét kell húzni a csúcsidőket (zárlati időket), meg kell szüntetni a bürokratikus elszámolási tevékenységeket.

4. *Gépesíteni kell az adminisztratív-ügyviteli teendőket.* Megkönnyíthetik és meggyorsíthatják a munkák elvégzését a kézi számológépek éppen úgy, mint a kibernetikai adatfeldolgozás.

A felsorolt tennivalók nagyobbrészt helyi intézkedéseket igényelnek, de a vasút közép- és felsőszintű vezetésének is hatékonyan elő kell segíteni a létszámfelvételi zárlat sikeres végrehajtását.

Nem lesz könnyű a végrehajtás

Az adminisztratív-ügyviteli munkakörök létszámcsökkenése megfelelő munkaerőgazdálkodási tevékenység mellett hozájárulhat az egyéb területeken meglevő munkaerőhiány enyhítéséhez, a magas túlórák csökkentéséhez. A létszámzárlat kétféleképpen is elősegítheti más területek létszámproblémáinak megoldását:

— *egyrészt azzal, hogy megszűnik a vasút más területeiről a zárlat alá vont munkakörök felé való átcsoportosulás,*

— *másrészt az iskolákból kikerülők nagyobb számban lesznek felvehetők a fizikai jellegű beosztásokba.*

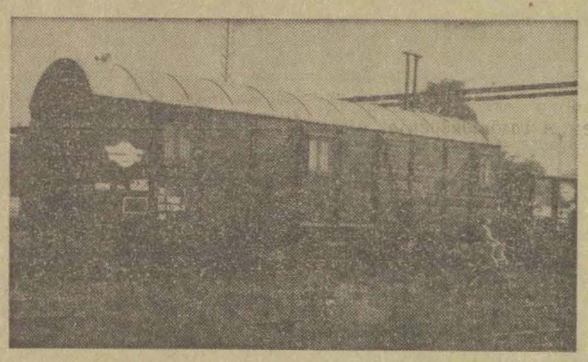
Mindkét lehetőséggel számolni kell és megfelelően hasznosítani a létszámhiány csökkentése érdekében.

A létszámfelvételi zárlatra vonatkozó rendelkezések elkerülhetetlen esetben lehetővé teszik a megüresedő létszámhelyek pótlását. *Erre engedélyt csak a közlekedés- és postaügyi miniszter adhat.* Nagyon alaposan meg kell vizsgálni azokat az eseteket, amikor a létszámpótlásra vonatkozó igényeket a tárca vezetőjétől kérjük engedélyezni.

A rendeletek szigorúan tiltják a dolgozóknak a ténylegesen ellátott munkakörétől eltérő besorolását. *Azokat a vezetőket, akik megtűrik a szabálytalan foglalkoztatást, szigorúan felelősségre vonják.* Nem lesz könnyű a rendeletek végrehajtása, de körültekintő intézkedésekkel, a munkaszervezés, a munkafegyelem javításával minden területen végrehajthatók.

Dr. Simon József

Kényelmes lakókocsik



Indulásra kész a lakókocsi.

A *miskolci járműjavító* kocsijavító osztályának dolgozói már több éve foglalkoznak munka- és lakókocsik javításával, korszerűsítésével. A pályafenntartási dolgozók részére készített kocsik kényelmesek, kulturáltak.

A fedett, YPL jelzésű lakókocsi padlózata például műanyag. A raktárhelyiséget elhatárolták a lakórésztől, és a két kályha közül az egyiket vízmelegítővel látták el. A járműjavító dolgozói asztalt, ülőket, piperepolcot, ötrészes ruhásszekrényt és munkaruhaszekrényt is készítettek a kocsikba.

Az átalakított lakókocsik — az utóbbi három hónap alatt tíz hagyta el az üzemet — 4—5 dolgozó számára nyújtanak kényelmes pihenést.

Életet mentettek a vasutas véradók

A *Péterfi Sándor* utcai kórház január 9-én segítséget kért a budapesti vasútigazgatóság vöröskeresztes szervezetétől. Egy kisfiú életének a megmentéséhez sok vérre volt szükség. Az igazgatóság továbbította a felhívást a budapest-józsefvárosi pft. főnökség vöröskeresztes szervezetéhez, amely azonnal értesítette a Budapest környékén dolgozó önkéntes véradóit. *Egymás után érkeztek az életmentők a kórházba.* Közöttük olyan véradó is volt, aki száz kilométert utazott vidékről, hogy segíteni tudjon. Az önkéntes vasutas véradók ismét életet mentettek.

Dolgozz hibátlanul

Eredményesnek bizonyult *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* a vonatkísérők *Dolgozz hibátlanul* mozgalma, amit az elmúlt év májusában indítottak. A gazdasági és a társadalmi szervek vezetői javaslatot dolgoztak ki a rendszer továbbfejlesztésére. Januártól a személyszállító vonatokon szolgálatot teljesítő vonatkísérők, illetve jegyvizsgálók az utazási napló mellékleteként egy versenylapot is kapnak, amit kitöltése után egy-egy út végén a vonatvezető ellenőriz. A versenylapok adatait havonta értékelik, és a DH-ban élen járókat erkölcsi, anyagi megbecsülésben részesítik.

GYERMEKVASÚT GRÚZIÁBAN

Negyven év telt el azóta, hogy megépítették az első gyermekvasutat *Grúziában.* Felsőbb osztályos tanulók kezelik a vasutat tapasztalt oktatók irányításával és utasai, természetesen gyerekek.

A keskeny nyomtávú vasút, néhány állomásával, egyike a tbiliszi ifjúság legnépszerűbb pihenőhelyeinek. Az állomások környékén színházak, parkok, művészeti stúdiók és sportlétesítmények vannak.

A Hivatalos Lapból

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

Az 1976. évi 1. számból: 115 645/1975. A új MÁV-embléma rendszeresítésére vonatkozó utasítás módosítása.

115 525/1975. Háztartási tüzelőanyag-ellátás az 1976. évben.

A 2. számból: 106 500/1975. A munkaviszonyban töltött idő tartamának számítása.

Mit kell tudni

a MÁV háztartási tüzelőanyag-ellátásról

A *MÁV Hivatalos Lap* 1976. évi 1. számában megjelent a 115525/75. számú rendelet, mely szabályozza az 1976. évi saját kezelésű háztartási tüzelőanyag-ellátást. A rendelet szerint az ellátás rendje és mértéke azonos az 1975. évivel, csupán a részletfizetési jelentkezés határidejét módosították.

A korábbi években a részletfizetéses tüzelőanyag-kedvezményre való jelentkezés *határideje február 10. volt, most január 20.*

A tüzelő-előjegyző helyeknek nagy gondot kell fordítani arra, hogy a rendeletben közölt mintának megfelelően, *de legkésőbb január 31-ig, a nyugdíjasok előjegyzései a MÁV Nyugdíjhivatalhoz beérkezzenek.* A határidő után beérkező előjegyzéseket a Nyugdíjhivatal már nem tudja figyelembe venni.

Az ellátás folyamatosságának biztosítása érdekében a részletfizetéses kedvezményt igénybe vevők a tüzelőjegyeiket legkésőbb augusztus 31-ig kötelesek beváltani. *Budapesten házhozszállítás igénybevétele esetén a tüzelőjegyeket július 31-ig kell leadni az Igazgatósági Osztószertár X. sz. számadóságán. Budapest VIII., Verseny utca 1. szám.)*

A tüzelőanyag nyáron történő kivételezése érdeke a készpénzfizetéses tüzelőjegyeket vásárlóknak is, ugyanis a nyári időszakban az ellátás folyamatosabb és a tüzelőfajták között is nagyobb a választék.

A vasút korszerűsítésével, valamint a belkereskedelmi telephálózat növekedésével azokon a helyeken, *ahol a dolgozók és nyugdíjasok hátrányos helyzetbe nem kerülnek, megszüntették és a jövőben is megszüntetik a háztartási tüzelőanyag MÁV által történő kiszolgáltatását.* Ezeken a helyeken a dolgozók és nyugdíjasok részletfizetéses tüzelőjegyeiket a helyi belkereskedelmi (TÜZÉP) vagy szövetkezeti telepen válthatják be. A szövetkezeti telepeken a megállapodás biztosítja azt a lehetőséget is, hogy a részletfizetéses tüzelőjegyet háztartási tüzelőolajra is beváltsák, amennyiben a telepen háztartási tüzelőolaj-forgalmazás is van.

A közelmúltban kaptak rendelkezést a vasútigazgatóságok arra, hogy a vasúti pályákból visszanyert *és csak tüzelési célra alkalmas talpfákat a dolgozók és nyugdíjasok részére értékesítsék.* Az értékesítésre elsősorban a kiszolgáltató helyen kerül sor, azonban ha a kiszolgáltató telepre történő beszállítás gazdaságtalan és a vásárlásra helyben is van jelentkező, az értékesítésre a pályafenntartási főnökségeknél, a pályamesteri szakaszokon is sor kerülhet. Megfelelő készlet és jelentkezés esetén ezt a vasútigazgatóságok VII. anyag.-gazdálkodási osztályának kell jelenteni.

Eladás csak a háztartási tüzelőkiszolgáltató hely megbízottjának jelenlétében történhet.

Válaszolunk munkaügyi kérdésekre

Kalocsai Miklós, egri olvasónk a szerkesztőséghez írt levelében több munkaügyi kérdésre kér felvilágosítást. Első kérdése így hangzik:

„Milyen munkát vagyok köteles elvállalni?"

A dolgozónak a munkát illetően nincs elvállalási kötelezettsége. Azt a munkát, illetve munkakört köteles ellátni, melyre munkaszerződése szól. Ha ehhez képest más munkakörben kívánják foglalkoztatni, vagy a dolgozó akar más munkakörbe kerülni, *akkor ebben kölcsönösen meg kell állapodni.* Egyoldalúan egyik fél sem változtathatja meg a munkakört, mert a munkaszerződést a munkaadó és a dolgozó csak közös megegyezéssel módosíthatja. (Mt. 24. §. (1) bek.)

Ez a szabály természetesen nem vonatkozik a helyettesítésre, vagy a kirendelésre. A dolgozó ugyanis — indokolt esetben — munkakörébe nem tartozó munkát is köteles átmenetileg ellátni, más dolgozót helyettesíteni, vagy kirendelés útján a telephelyen kívül munkát végezni. (Mt. 35. §. (1—2) bek.) *A MÁV Kollektív Szerződés mindkét esetre korlátokat szab.* Így a helyettesítés esetében a dolgozó egy naptári éven belül legfeljebb hat hónapon át köteles ilyen feladatot ellátni. (Koll. Szerz. 11. §.) Kirendelésben pedig legfeljebb hat hónapi időtartamon át köteles munkát végezni. Újabb kiküldetésre pedig legalább egy hónap eltelte után kerülhet sor. (Koll. Szerz. 13. §.)

Második kérdése:

„Mint havibéresnek, hány órát kell dolgoznia?"

Bár nem írja munkakörét és munkaidő-beosztását, de leveléből megállapíthatóan az Ön esetében a MÁV Kollektív Szerződés 16. §. (1) bekezdésében foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni. Eszerint a forgalom lebonyolításával összefüggő havibéres munkakörökben az évi 2300 órás munkaidőkeretet, a forgalom idényjellegű ingadozásának és a műszakok számának megfelelően — a szakszervezeti bizottság egyetértésével — *egyenlőtlen havi munkaidő-keretre kell felbontani.* Ezért az egyes hónapokra vonatkozó helyi munkaidő-keretet a szolgálati főnökségnek kell a dolgozók tudomására hozni.

Harmadik kérdése:

„Mikor lesz nyugdíjjogosult?"

A társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény értelmében öregségi nyugdíjra a hatvanadik életévét betöltött férfi jogosult, ha tizévi szolgálati időt szerzett. (T. 31. §.) E korhatárhoz képest *két évi korkedvezményben részesül az a férfi, aki legalább tíz éven át korkedvezményre jogosító munkakörben dolgozott.* (T. 40. §. 2/a pont.) A korkedvezmény további egy-egy év a korkedvezményre jogosító munkakörben végzett minden újabb ötévi munka után.

Negyedik, egyben utolsó kérdése:

„Milyen kedvezmény vagy megszigorítás jár a 80 százalékos bérkiegészítéssel?"

A forgalommal kapcsolatos egyes munkakörökre alkalmatlanná vált dolgozók keresetének kiegészítésére vonatkozó rendelkezések (105 208/1973. ID számú utasítás, megjelent a *MÁV Hivatalos Lap* 1973. évi 17. számában) fontos előírása, hogy a dolgozó részére megállapított kereset-kiegészítést minden évben felül kell vizsgálni. Ez alkalommal a kereset-kiegészítésben részesülő dolgozókhoz hasonló korú és képzettségű, s azonos munkakörű dolgozók átlagkeresetét kell alapul venni.

A bérkiegészítéshez kapcsolódó további kedvezmény a nyugdíjazáskor válik esedékessé. Az ilyen dolgozó nyugdíjának megállapításánál ugyanis — amennyiben az a dolgozó számára előnyösebb — azt a jövedelmet kell alapul venni, amelyet a dolgozó eredeti munkakörében folyamatos munka esetén elért volna. (116 454/1974. MüSz. A.)

INFORMÁCIÓ – TÁJÉKOZTATÁS

Az információ adásra kötelezett szakszervezeti bizottságok jelentéseiben gyakran felvetődnek olyan kérdések, amelyekre az adott szolgálati hely vezetői vagy a dolgozók kérnek választ. Amennyiben a felvetődő kérdések közérdeklődésre tarthatnak számot, ezekre a jövőben lapunkban válaszolunk. Ezúttal két kérdésre adunk tájékoztatást.

Miskolc-Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága kérdezi: *a 17. életévét betöltött fiatal jegyvizsgálónak, vonatvezetőnek, víztöltőnek és kocsitakarítónak éjszakai munkára beosztható-e, ha vállalja?*

A fiatalkorúak foglalkoztatásával kapcsolatban a *MÁV Hivatalos Lap* 1969. évi 16. számában megjelent 107.457/196. 2.B. számú utasítás 2.§. 5/b pontja intézkedik. Eszerint a 16. életévét betöltött, de a 18. életévét még el nem ért fiatalkorút csak a forgalmi végrehajtó szolgálattól független munkakörbe szabad felvenni, akkor, ha a vasútorvos megállapítása szerint a kijelölt munkára alkalmas.

Az Mt. V. 12.§. (1.) bek. értelmében tehát az információs jelentésben közölt és a forgalommal kapcsolatos munkakörökbe egyáltalán nem szabad fiatalkorút alkalmazni. Ezen túlmenően pedig az éjszakai munkára való igénybevételüket az Mt. 38.§. (4.) bekezdésben foglalt rendelkezés tiltja meg.

Nagykanizsa állomás szakszervezeti bizottsága, továbbá a vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottsága *Budapest Nyugati pályaudvar* laktanya-szobáinak zsúfoltságát, szennyezettségét és *Budapest Ferencváros* mostoha szálláskörülményeit teszi szóvá.

A budapesti igazgatóság vezetőjétől kapott tájékoztatás szerint a Nyugati pályaudvar vonatkísérői laktanya zsúfoltságának csökkentése érdekében 16 kirendelt kocsirendezőt Rákosrendezőre telepítettek át. A rendszeres ágyneműcserére, valamint a folyamatos takarítás ellenőrzésére az állomásfőnökség vezetője kapott utasítást. Nagykanizsa állomásról Ferencvárosba kirendelt mozdonyvezetők elszállásolási körülményeinek javítása érdekében pedig a *Fék úton* levő vontatási laktanya 2 ágyas szobáiban való elhelyezésre történt rendelkezés.

Köszönet a gyors segítségért

Köszönetemet fejezem ki a VSZTO gyógyászati segédeszközellátó csoportjának, a vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztályának, valamint a székesfehérvári és a dunakeszi járműjavító szocialista brigádjainak azért, hogy a férjem részére rendelt betegtolószéket önzetlen, gyors segítségük nyomán megkaphattam. A szép kivitelű, kényelmes, műszakilag is kifogástalan tolószék a brigádok jó munkáját példázza.

Asztalos Sándorné
Budapest

Magasabb bérek — jobb életkörülmények

A Szovjet Vasutasok Szakszervezete az ötéves terv végén

A Szovjetunióban, a nagy távolságok országában — annak ellenére, hogy rohamosan fejlődnek az egyéb szállítási formák —, a vasút szilárdan tartja pozícióit. Sőt, a vasúthálózat hossza gyorsan növekszik — mondja *Pável Popov*, a vasutasszakszervezet központi vezetőségének titkára. — Nő szakszervezetünk tagjainak száma is: *jelenleg már több mint négymillióan vagyunk.*

Hogyan zárták a most befejeződött kilencedik ötéves tervet (1971—1975)? Milyen problémák merültek fel az elmúlt évek alatt? Milyen kérdésekkel foglalkozott a szakszervezet?

— Az ötéves terv kezdetétől mintegy 50 millió szovjet munkás és alkalmazott munkabérét emelték, *köztük 1971 júniusától a vasutasokét is.*

— Milyen szerepe volt ebben a vasutasok szakszervezetének?

— *Igen jelentős* — mondja *Vjacseszláv Afanászjev*, a szakszervezet központi vezetőségének titkára. — *Valamennyi a bérekkel kapcsolatos kérdést velünk egyetértésben oldanak meg az állami szervek.*

Éppen Afanászjev volt annak a bizottságnak a vezetője, amely a vasutas dolgozók, illetve a szállítási építőmunkások bérezési, valamint premizálási rendszerével foglalkozott. A bizottság tagjai kiutaztak a legtávolabbi állomásokra, találkoztak a szakemberekkel, vasutasokkal, meghallgatták az észrevételeket és a javaslatokat.

A Szovjetunióban a munkások és az alkalmazottak bérének megállapítása elsősorban tarifarendszer alapján történik. Minden egyes ágazat számára szakmai tarifa kézikönyvet dolgoztak ki, melyeket a Szovjetunió Minisztertanácsa mellett működő Munka- és Bérügyi Állami Bizottság erősít meg a megfelelő ágazati szakszervezetekkel egyetértésben.

— Előfordulnak-e vitás kérdések?

— *Igen, néha felmerülnek. Például szükségesnek tartottuk, hogy egy vasútnál dolgozó szerelőnek több bért biztosítsanak, mint a népgazdaság más ágazataiban foglalkoztatott kollégáinak, mivel a vasúton bonyolultabbak a munkakörülmények, mint általában* — mondja Vjacseszláv Afanászjev. — Éles viták folytak a mozdonyvezetők és segítőiknek járó fizetés körül is. A szakszervezet úgy vélte, hogy túlságosan nagy különbség volt a mozdonyvezetők és segítőik bére között.

— Mennyivel emelkedett a vasutasok keresete ebben az ötéves tervben?

— *Egy villamosmozdony vezetőjének átlagos havi keresete 1970-ben 237 rubelt (kb. 3550 Ft) tett ki, ma pedig 298 rubel (4500 Ft), azaz mintegy 25 százalékkal nőtt a kereset. A kocsirendezők fizetése 155 rubelről 188-ra, a váltókezelőké 125-ről 167 rubelra emelkedett.*

Ezen túlmenően a vasutasok anyagi ösztönzőkben és különböző címeken fizetéskiegészítésekben is részesülnek.

— Mi történt volna abban az esetben, ha az Állami Bizottság nem fogadja el a szakszervezet központi vezetőségének álláspontját?

— *Akkor a Szakszervezetek Össz-szövetségi Központi Tanácsához, a Szovjetunió Minisztertanácsához fordultunk volna.* Hiszen a szovjet emberek jólétének emelése államunk általános politikai irányelve.

A szakszervezeti KB és a helyi bizottság különösen nagy figyelmet szentelnek az élelmezésnek, a vasutasok és a szállítási építőmunkások kereskedelmi ellátottságának. Nincs egyetlen egy olyan kollektív szerződés, melyben ezek a kérdések ne szerepelnének. A vasutasok munkakörülményeinek sajátosságai indokolják is a fokozott figyelmet.

Nem csökkenő gondoskodás övezi a vasutasok lakáskörülményeit. Megkezdődött a vasutasoknak a lakókocsivá átalakított vagonokból az állomásokra történő áthelyezése. Erre a célra kis városokat építenek fel a gazdasági vezetéssel közösen, központi fűtéses, gázzal és vízzel ellátott házakban élnek majd a vasutasok.

A IX. ötéves terv alatt 7,3 millió négyzetméter lakóterületet kapnak a vasúti dolgozók.

Ilja Gitlic
(APN)

Gyorsabb és gazdaságosabb

Légpárnás szuperexpresszeket terveznek a Moszkva melletti Diesel-mozdonyokkal foglalkozó tudományos intézetben. Az óránkénti 300 kilométeres, sőt az ennél nagyobb sebességet is elérő vonatok a jelenleginél jóval gazdaságosabbak lesznek. A vasbeton pályatest a sínpályánál olcsóbb lesz; energiából pedig a jelenleginek harmadrészét fogyasztják majd az új vonatok.

A gázturbinás motorokkal felszerelt repülő expresszek különösen hatékonyak lesznek az ország hatalmas ipartelepeit összekötő vonalakon és a turistavonalakon, amelyek a nyári időszakban máris túlterheltek.

Berlinben készült 1815-ben

a kontinens első gőzmozdonya

A múlt év első felében Leningrádban bemutatták a *Berlini Vasöntöde* iparművészeti termékeit, melyek a múlt évszázad első felében *„fer de Berlin"* elnevezés alatt igen keresettek voltak.

A porosz fővárosban 1804-ben alapított *Királyi Vasöntöde* a német gépgyártás megindítója volt, és egy furcsa szokás eredményeként fenntartotta az utókorra az első, a kontinensen gyártott gőzmozdony egyetlen ábrázolását. Az öntödében ugyanis 1806-tól 1848-ig az volt a szokás, hogy újévkor megrendelőiknek öntöttvas plaketteket küldtek szét, melyeken berlini építmények és saját gyártmányaik reliefes ábrázolásai voltak láthatók. Ezekből a plakettekből a berlini *Märkisches Múzeum* egy teljes sorozatot őriz. Az 1816. évi plaketten, egyéb tárgyak közt, ott van az előző év legszenzációsabb terméke, egy gőzmozdony is.

Az angol *Blenkinsop* tervezett egy gőzmozdonyt, melynek két, a kazánban függőlegesen álló cilindere volt. Ezeknek hajtórúdjai egy tengelyt mozgattak, és erre fogaskerék volt felszerelve. Ez a fogaskerék egy, a sineken kívül fekvő fogaslécbe fogott be. Akkoriban ugyanis egyszerűen nem akarták elhinni, hogy a kerekek és a sín között fellépő súrlódás elegendő lehessen ahhoz, hogy a mozdony és a rácsatolt súly elmozdulhasson. Így érthető, hogy Berlinben *Carl Ludwig, Althans F. Kriegar* öntödeinspektor vezetése mellett, egy hasonlót tervezett és gyártott. A mozdonyt azután 1815 nyarán a gyár udvarán elkészített körpályán beléptidíj mellett bemutatták a nagyközönségnek is. Ezt a nagy szenzációt a már akkor is nagy tekintélyű *Vossische Zeitung* nevű napilap ekként harangozta be: *„A vasöntödében az újonnan feltalált gőzkocsi is látható, amelyik saját vágányán, lovak nélkül, saját erejéből úgy mozog tova, hogy ötven tonna ráakasztott súlyt is el tud húzni".*

A találékony berliniek azonban csak a kontinensen voltak úttörők, mert már 1808-ban *Richard Trevithik*, a londoni Euston Square-en bemutatta mozdonyát, hozzácsatolt batárszerű kocsikkal egy körpályán a közönségnek, sőt az üzleti érzék is megmutatkozott itt is, a pályát magas deszkapalánk vette körül, hogy csak a fizető közönségnek legyen a látványban része.

A berlini tervezők ismerték *Trevithik* 1808. évi és *Blenkinsop* 1811. évi eredményeit, de nem tudtak arról, hogy *Hedley* 1813-ban gyakorlatilag bebizonyította, hogy sima sínen, sima kerekekkel felhasználható súrlódást lehet elérni. A Wylam szénbányának egy nyolctonnás mozdonyt gyártott, amelyik egész a múlt század közepéig dolgozott *„Puffing Billy"* néven.

A berlini mozdony feledésbe merült volna, ha a plakett nem kelti fel a közlekedéstörténészek figyelmét. Így aztán kideríttették, hogy ebből a típusból két mozdony készült el, a porosz bányakezelőség megrendelésére. Az egyik gép a felső-szilériai kőszénvidékre került. Itt derült ki, hogy a kerekek nyomtávolsága nem illett be a szénszállító vasút vágányaiba.

Úgy látszik a méretek megadása körül félreértések voltak, ami nem is csoda. Így feltehető, hogy ez a mozdony soha nem volt használatban vonat vontatására, talán esetleg, mint gőzgépnek látták valami használt. A másik gép a Saar-vidék egyik bányájába került, ennek sorsáról semmit nem lehetett megállapítani. Az 1815. évi kísérleteknek sokáig nem volt semmi folytatása. *Az első használható német gyártású mozdonyt Schubert professzor 1838-ban készítette el Drezdában.*

AZ ÉPÍTŐK BETARTOTTÁK A HATÁRIDŐT

Felavatták Rajkán a magyar—csehszlovák közös szolgálatú, üzemváltó határállomást

A rajkai közös szolgálatú üzemváltó határállomást január 6-án ünnepélyesen adták át rendeltetésének. Az ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Vladimir Blazek*, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság közlekedési miniszt*e*re, *Háry Béla*, az MSZMP Győr-Sopron megyei Bizottságának első titkára, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója. Ott volt Csehszlovákia budapesti és Magyarország prágiai nagykövete is.

A magyar és a csehszlovák himnusz elhangzása után *Tóth János*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője nyitotta meg az ünnepséget, majd *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója tett jelentést a közös határállomás építéséről, a munkálatok befejezéséről.

Ezután *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott avatóbeszédet. Bevezetőjében megemlékezett a magyar—csehszlovák közlekedési együttműködés jelentőségéről, és utalt arra, hogy az új beruházás kedvezően segíti majd a két vasút közötti nagyobb forgalom lebonyolítását.

A *Hegyeshalom—Bratislava* vonalrészen fekvő két határállomás, *Rajka* és *Rusovce* közül eddig a csehszlovák Rusovce üzemelt közös határállomás jelleggel. Ez az állomás azonban már nem felelt meg a megnövekedett forgalom követelményeinek. Ezért a magyar—csehszlovák állandó közlekedési albizottság 1969. évi döntésének megfelelően olyan megállapodás született, hogy a két vasút között, az akkor még csak háromvágányú kis állomáson, Rajkán lesz az új közös szolgálatú üzemváltó határállomás.



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter méltatja a közös határállomás jelentőségét (Laczkó Ildikó felvétele)

A *MÁV Tervező Intézet* tervei alapján 1970-ben fogadták el a beruházási programot. Az építkezések befejezésének s egyben az új állomás üzembe helyezésének határidejét *akkor 1976. január 1-ben szabták meg. Az építők betartották a határidőt.* Így vált lehetővé, hogy a 150 millió forintos beruházással épült határállomást az új esztendő első napjaiban átadhatták rendeltetésének.

Az állomás egyik legfontosabb objektuma az új felvételi épület, *melyben a két fél vasutasain kívül a határőrség, a vám, a különböző kereskedelmi, szállítmányozási vállalatok, továbbá a növény- és állategészségügyi szervek képviselői is helyet kaptak.* A sok adminisztratív nehézséget jelentő fuvarokmányok kezelését már az új technológiáknak megfelelően, úgynevezett szalag rendszerben végzik.

A forgalom zavartalan és biztonságos lebonyolítását korszerű dominó biztosító- és távközlési berendezések segítik. Az új átmenő és fogadóvágányok most már alkalmasak hosszú tehervonatok fogadására. Ezeken kívül kisebb raktári és javítóvágányokat, valamint csonka vágányokat is építettek.

Vladimir Blazek csehszlovák közlekedési miniszter arról beszélt, hogy az új közös határállomáson a zavartalan munka minden feltételét megteremtették, ezáltal megszűntek a régi gondok. Beszéde további részében arra kérte a két ország vasutasait és határőrizeti szerveit, hogy jó együttműködéssel járuljanak hozzá az új berendezések maximális kihasználásához.

Az ünnepi beszédek elhangzása után a két közlekedési miniszter és Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója kitüntetéseket adott át a határállomás építésében közreműködő, a munkában kitűnt magyar és csehszlovák dolgozóknak. A *Közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetést hárman kapták, *Kiváló vasutas* kitüntetésben heten, *Érdemes vasutas* kitüntetésben öten, *vezérigazgatói dicséretben* hatan részesültek.

A vendégek ezután megtekintették az új felvételi épületet, és elismeréssel nyilatkoztak annak berendezéséről. Rajkán valóban minden feltétel biztosítva van ahhoz, hogy elnyerjék a *Minta állomás* kitüntető címet.

(visi)

VASUTAS CSALÁDTAGOK, FIGYELEM!

Az Utasellátó Vállalat felvételt hirdet:

1. **Mozgószolgálatnál:**
   Büfé-kosaras, étkezőkocsi-felszolgáló, szakács, kézilány, hálókocsi-kalauz, segédmunkás és tisztviselő munkakörökre.
   Jelentkezés: Utasellátó Vállalat, Bp. Veres Pálné u. 24. 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, büfés, felíró, konyhalány, takarítónő, üzemi és konyhai segédmunkás munkakörökre (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 védőruha-ellátást 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.

A szovjet vasutak már alkalmazzák

Zúzott kavics helyett azbesztágyazat

A Szovjetunió Nyugat-szibériai Vasútigazgatóságának vonalain már tizenöt éve alkalmaznak zúzott kavics helyett azbesztágyazatot, mivel az könnyen áteresztia vizet.

Azzal a kérdéssel, hogy célszerű-e az azbesztet felhasználni a gyakorlat és a gazdaságosság szempontjából, a *„Pálya és pályagazdálkodás"* tudósai is foglalkoztak. Gondosan elemezték mindkét anyag jellegzetességeit, és kidolgoztak egy metodikát az új anyag felhasználásának meghatározására, valamely pályaszakasz keresztmetszetétől és megterheltetésétől függően.

Valóban kiderült, hogy az azbesztnak sok előnye van a zúzott kővel szemben. *Azokon a vonalszakaszokon, amelyeken azbesztből van a ballaszt, a felfagyás a minimumra csökken, ezenkívül lényegesen meghosszabbodik a talpfák élettartama.* A tömör azbeszt a pályatesten egy sajátos burkolatot alkot. Az esőtől és a hóolvadástól származó vizek a zúzott kőből készült ballasztba beivódnak, viszont az azbeszt alkalmazásánál ezek lefolynak a vízelvezető árkokba. Az új anyagból készült ágyazat számottevően lecsökkenti a vágányfenntartásra fordított kiadásokat, mivel ennél tág körben lehet alkalmazni a gépesített pályatisztogatást.

Mind nagyobb és nagyobb mértékben használnak azbesztet az *Ural, Szibéria* és *Kazahsztán* vasútvonalain. Nyugat-Szibériában például már közel 80 százalékban fektetnek le azbesztballasztot, a szverdlovszki igazgatóság vonalain pedig még ennél is nagyobb arányban.

A szibériai tudósok megfeszített munkájának eredményeképpen a Szovjetunió közlekedésügyi minisztériuma nemrég jóváhagyta az *„Azbesztágyazat használata a vasutakon"* című tanulmányt, illetve az azbesztágyazat alkalmazásának műszaki feltételeit.

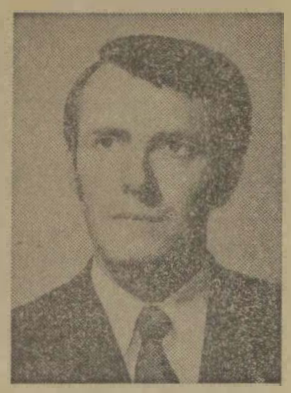
Újra szép volt az ősz a Perint-parti stadionban

Pünkösdi királyság lesz-e a Haladás VSE labdarúgóinak ötödik helye?

Ha valaki augusztus végén az 1975/76. évi NB I-es labdarúgó-bajnokság rajtja előtt megkérdezett egy szombathelyi szurkolót, hogy mit vár csapatától az új bajnokságban, szinte egyöntetű volt a válasz: *kiesés elleni küzdelem nélküli szereplést.* Még a legvérmesebbek is csak abban mertek reménykedni, hogy a szombathelyi vasutas együttes a 8—10. hely valamelyikét foglalja majd el. Arra azonban senki sem számított, hogy újra nagyon szép lesz az ősz a *Perint-parti* stadionban, és végül is teljesen megérdemelten az ötödik helyen zárják az őszi idényt.

Az egyesület ügyvezető elnökével, *Laki Lászlóval* beszélgettünk a siker kulisszatitkairól.

— *Sokat változott a helyzet az előző évekhez képest* — mondotta. — *Sárosi László vezető edzővel még 1974-ben hároméves szerződést kötöttünk, és a vezető edző tudomásom szerint nagyon jól érzi magát városunkban.* Persze az is igaz, hogy nyugodtan hagyjuk dolgozni. Ennek eredménye, hogy fejlődött a csapat szakmailag, egységesebb lett, és új fiatal játékosok kerültek be a csapatba. Az őszi mérkőzéseinken már több alkalommal is nagyon lelkes buzdítást kaptunk szurkolóinktól. Addig, míg 1974. év őszén a bajnoki mérkőzéseken csak 320 ezer forint volt a bevételünk, most elérte a félmillió forintot. De nemcsak a szurkolók részéről érezzük a támogatást, hanem bázisszervezetünktől is, a vasutas-szakszervezet elnökségétől, a vasúti főosztálytól és a megyei tanácstól is. Persze, a tavaszi idény lényegesen nehezebb feladat elé állítja majd a vezetőket és játékosokat egyaránt. *Továbbra is az a célunk, hogy Szombathely és a vasutas dolgozók reprezentatív csapata jó középcsapat legyen az NB I-es bajnokságban.*



Laki László

Az őszi idényben a statisztika szerint *Sárosi László* vezető edző szerepeltette a legkevesebb játékost az NB I-es mezőnyben. A vezető edzőt dicséri, hogy bátran kitartott az előre megtervezett együttes mellett. Csak ritkán, erős formahanyatlás vagy sérülés miatt élt a cserével. Szombathelyen *Szarka* és *Mursits* személyében két idősebb kapus védett az előző évben. Szarka nem sértődött meg, hogy *Békei* mellett neki csak a kispad jutott. Akkor, amikor Békei kidőlt a sorból, újra bizonyította, hogy öreg kapus nem vén kapus.

A védelemben *Fischer* a jobb oldalon, az ifjúsági válogatott saját nevelésű *Kiss* pedig a bal oldalon végleg „bejátszotta" magát a csapatba. *Horváth Árpád* az őszi idényben második lett a középhátvédek rangsorában. Mellette *Kereki* halványabb kezdés után egyre jobban játékba lendült. *Halmosi* csupaszív játéka is sok örömet okozott, de igen kellemes meglepetést okozott az NB III-ból igazolt *Fedor* érett játéka, *Horváth Zoltán* minden valószínűség szerint mint bal oldali középpályás egypár évig erőssége lesz a Haladás VSE csapatának.

A csatársorban *Szabó Sándor* hullámzó teljesítményt nyújtott. *Farkas* az őszi mérkőzéseken több alkalommal is két pontot érő gólokat lőtt. Sajnos, *Hauzernál* morális gondok akadtak. A kitűnő képességű balszélső súlyosan vétett a társadalmi együttélés szabályai ellen. Így nemcsak saját magát büntette, hanem a szakosztályt is.

Pünkösdi királyság lesz-e a Haladás VSE ötödik helye a labdarúgó NB I-ben, kérdezik most a szurkolók úton-útfélen?

Bár az őszi eredményt megtartani nehéz lesz, azért mégis bíznak abban Szombathelyen, hogy a tavaszi idény is sok szépet tartogat számukra. Az ünneplés mellett azért nem szabad megfeledkezni a gondokról sem. Hiába ötödik a csapat, már hónapok óta ninncsen szakosztályi elnökük. Súlyos gondot okoz a kevés labdarúgópálya, bár január 1-től végre pont került a volt szomszédos Sabaria cipőgyári pálya sorsára. Így egy keveset csökken a létesítménygondjuk, és ez elsősorban az utánpótlás-nevelés terén hozza meg majd gyümölcsét.

A Haladás VSE 56 éves fennállása alatt első alkalommal léphetett ki a nemzetközi labdarúgóporondra. *Csak azt sajnálják Szombathelyen, hogy a második fordulóban semmivel sem jobb képességű csapattal szemben maradtak alul.* Igaz, nem volt még tapasztalatuk a KEK-ben való szereplésnél, és a tanulópénzt meg kellett fizetni. Sajnos, így járt a Haladás VSE is.

Decemberben részt vettem a Haladás VSE egyik elnökségi ülésén, ahol az egyesület ötéves nevelési terve mellett tárgyalták a labdarúgók szereplését is. *Az elnökség végül is jegyzőkönyvi dicséretben részesítette Sárosi László vezető edzőt, a játékosokat és a szakvezetőket egyaránt.* Ezt a legnagyobb mértékben meg is érdemelték.

Kiss Antal

TERMÉSZETJÁRÓ NYILTTÚRÁK

A Testvériség Sportegyesület természetbarát-szakosztálya 1976. I. negyedévében megrendezésre kerülő nyílt túráira várja a természetkedvelő vasutasokat. A túrák levezetését a szakosztály túravezetői biztosítják.

1976. február 1. Két bükkfanyereg. Pilisszentlélek—Esztergom.

Találkozás: reggel 7 óra 15 perckor a HÉV Árpád-híd megállójánál.

1976. február 8. Téli séta a tökölli parkerdőben.

Találkozás: reggel 8 óra 15 perckor a HÉV Vágóhíd végállomásánál.

1976. február 22. Budai várpalota—Várvölgy.

Találkozás: reggel 7 óra 30 perckor a 84-es autóbusz Moszkva téri végállomásánál.

1976. március 14. Nagykáta—Táplóbicske.

Találkozás: reggel 6 óra 15 perckor a Keleti pályaudvar előtt a főhomlokzatnál.

1976. március 21. Vértes tájjáró túra. Tatabánya—Boncsókút—Tatabánya.

Találkozás: reggel 6 órakor a Keleti pu. főhomlokzata előtt.



Békés megyében

a kispályás labdarúgás a sláger

Békés megyében már több aktív részvevője volt. Az aszszéves hagyomány, hogy év végén a Vasutasok Szakszervezete és az SZMT Testnevelési és Sportbizottsága együttesen felmérést végez a tömegsportban részt vevőkről. A számadatok ugyanis sok mindenre fényt derítenek. Figyelemmel lehet kísérni a fejlődést és azt is, ha valamely területen problémák mutatkoznak.

Nézzünk a számadatok mögé. Vizsgáljuk meg, hogy a Békés megyei vasutasok 1975-ben hogyan kapcsolódtak be a tömegsport-rendezvényekbe.

A vasutas alapszervezetek *összesen 133 sportrendezvényt bonyolítottak le, s azokon részt vett 870 dolgozó.* A kispályás labdarúgás volt a sláger, mivel a bajnokságban 375-en rúgták a labdát. A nagypályás labdarúgó-mérkőzéseknek 133 férfi és 8 nő, röplabdában pedig 18 férfi és 6 nő talált kikapcsolódást.

A szellemi sportot jelentő sakkban 133 férfi és 3 női dolgozó ült a sakktáblák mellé. A turisztikának 40 férfi és 8 nő hódolt. Egyéb sportágakban pedig 35 férfi vett részt.

A számadatok csak a szakszervezeti bizottságok által szervezett alapfokú versenyek részvevőit tartalmazzák. A legjobbak még részt vettek a megyében szakmai és szakmaközi versenyeken, a munkahelyi spartakiádokon, kupaküzdelmeken. Voltak, akik a Békéscsabai MÁV Sportkör különböző szakosztályban sportoltak rendszeresen. Ezek a számok azt bizonyítják, hogy a Békés megyei vasutasok szeretik a sportot és gondot fordítanak a testedzésre.

Dömény Ferenc
az SZMT Testnevelési és sportbizottságának titkára

Tekeverseny a Kongresszusi Kupáért

A budapesti területi bizottság csapat- és egyéni tekeversenyt rendezett decemberben a *„Kongresszus Kupáért"*, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség tekepályáján.

Csapatversenyben első lett a szak- és szerelőipari főnökség, második a BVKH, harmadik pedig a központi felépítményvizsgáló főnökség. Az egyéni verseny eredményei: 1. *Pagonyi Béla* (MÁV. KFF), 2. *Rabi István* (Szak. és szerip.) 3. *Timár József* (Szak és szerip.)

HÍREK

— **Kommunista műszak.** A székesfehérvári pályafenntartási főnökség dolgozói kommunista műszakot tartottak a bicskei vonalon. Talpfacserével, vágányszabályozással javították a pálya állapotát. A munkájukért kapott pénzt a csomópont óvodájának ajánlották fel játékvásárlásra.

— NÉVADÓ ÜNNEPSÉG. Salgótarján állomás KISZ-szervezete hármas névadó ünnepséget rendezett a vasutas kultúrotthonban. A megjelenteket a Csizmadia úti Münnich Ferenc úttörőcsapat műsorral köszöntötte A három kisgyermek, Katona Bernadett, Nágel Zsuzsanna és Szabó László részére a KISZ-szervezet titkára 400 forint értékű betétkönyvet és ajándékot adott át a szülőknek.

— **Politikai vetélkedő.** Pápa állomáson külső és belpolitikai vetélkedőt rendeztek hat szocialista brigád részvételével. A versenyzők széles körű politikai tájékozottságról tettek bizonyságot. A győztes a Makrai István vezette Lokomotív brigád lett.

— NYUGDÍJAS-BÚCSÚZTATÓ. *Rendhagyó nyugdíjasbúcsúztatóra került sor Nagykanizsa állomáson. Harminc öt évi szolgálat után nyugalomba vonult Muszti Antal vonatvezető, akit utolsó szolgálata befejeztével az állomáson a barátok és munkatársak virágcsokorral köszöntöttek.*

— **Véradó ünnepség.** Az év végén véradóünnepséget rendeztek a miskolci járműjavítóban. A meghívottakat az üzem férfikórusa dalokkal köszöntötte. A többszörös véradóknak ezen a napon átadták az elismerő arany-, ezüst- és bronzjelvényeket, továbbá 27 értékes ajándékot és pénzjutalmat.

— BÉKEÜNNEPSÉG. *Nagykanizsa állomás oktatótermében a közelmúltban békeünnepélyt rendezett az állomás szakszervezeti bizottsága. Ez alkalommal a három- vagy ennél több gyermekes családok és egyedül élő anyák, összesen 44 dolgozó részére egyenként 300 illetve 500 forintos segélyt adtak.*

— PÓTFELAJÁNLÁS. Budapest-Keleti vontatási főnökség KISZ-alapszervezete a KISZ IX. kongresszusa tiszteletére pótfelajánlást tett. Vállalták többek között az I. és II. mozdonyszín ablakainak tisztítását, területrendezést és a kulturált utazást szolgáló gépmosást. Fokozzák továbbá a vontató járművek üzembiztonságát.

— **Megszüntették a gazdasági vasutat.** A közútra történt forgalomátterelés feltételeinek biztosítása után december 31-én megszüntették a mezőhegyesi gazdasági vasutat. Ez volt az ország legnagyobb gazdasági vasútja, amely 173 kilométer hosszúságban üzemelt. Legutóbb a harmadik, 81 kilométeres szakaszáról terelték át közútra a forgalmat.

A szerkesztőség üzeni

Rapi József Bp. Józsefváros; Botka László Sturovó; Szép Ferenc Szolnok; Kovács István, Pál István Miskolc; Falucskai Benjamin Pápa; Szalai Katalin Székesfehérvár; Bognár Károly Tapolca; Szűcs Ferenc Hatvan; Kultsár István Pilisvörösvár; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Kárpáti József Bp. Keleti vont. főn.; Sziládi Sándor Szeged, Várfalvi Gyula Nagykanizsa: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Németh Pál Szerencs. Szűcs Ferenc Hatvan: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném szoba, konyha, kamra, W. C.-s, kertes, első emeleti MÁV-lakásomat MÁV-dolgozóval budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel! Érdeklődni 841—982 telefonon egész nap lehet.

— Elcserélném félkomfortos, utcai lakásomat lehetőleg 1 vagy 2 szobás komfortos lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni személyesen vagy levélben lehet. — Cím: Martényi Pál, 1147 Budapest, Telepes u. 35 b. II. 2.

— **Dunakeszi új lakótelepen 2** szoba összkomfortos, gáztűtéses, nagy erkélyes, modern lakásomat elcserélném MÁV dolgozóval vagy nyugdíjassal budapestire, megegyezéssel. Szövetkezeti, tanácsi vagy egyéb megoldás is érdekel. Cím: Kocsis Imre, 2120 Dunakeszi, Nap u. 2. III. 14. Tel.: 22—03 vagy 259—781.

— **Elcserélném Bp. IX., Gyáli** út 15/c. félemelet 25. sz. alatti 67 m² alapterületű, összkomfortos lakásomat (villanybojler) 1 szoba összkomfortos, központi fűtéses vagy gázfűtéses budapesti lakásra. Érdeklődni: Rajta Margitnál a fenti címen lehet.

Újabb jele a vasúti munka megbecsülésének!

Egyes budapesti szolgálati főnökségeken

minden év december 28-án 5000—10 000 Ft-ig terjedő

KIEMELT FORGALMI JUTALÉKBAN részesülnek a forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó, váltókezelő, kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, vágónyfékkezelő, vonatfelvevő, kocsivizsgáló, féklakatos beosztású dolgozók!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

felvesz nőket és férfiakat, anyagi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint a felsorolt beosztásokba, továbbá

kocsifelíró, ótmenesztő, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, vasútépítő, karbantartó és járműjavító szakmunkás, takarító-segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóit, ismerőseit és barátait várjuk felvételre.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ: minden beosztásban havi 191 óra.

NYUGDÍJKORKEDVEZMÉNY: egyes munkakörökben férfiaknál 55 év, nőknél 50 év.

KERESET: tanulási idő alatt havi 1500—2000 Ft. munkakör szerinti vizsga után havi 2000—4000 Ft.

Bel- és külföldi utazáshoz szabadjegy. Családtagoknak ingyenes, kedvezményes utazás.

Díjmentes szállítási utalvány és még sok más vasúti kedvezmény.

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: budapesti és vidéki állomásokon, vontatási- és pályafenntartási főnökségeken, valamint a Munkaerő Felvételi Irodán. (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu).

KERESZTREJTVÉNY

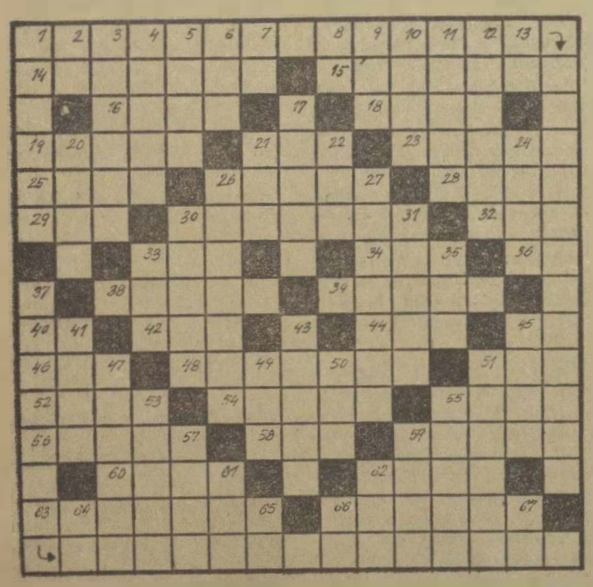
Vízszintes: 1. Az állóeszköz-fejlesztés egyik hathatós módszere. (Folytatása a függőleges 37-ben.) 14. Baktérium. 15. Valamennyi férfi. 16. A francia kártya egyik színe. 18. Pocs ikerszava. 19. Tömb, németül. 21. Régi súlymérték. 23. Unokahúg (francia). 25. Két szó: hamis és sír. 26. ...rendszer, a színes televízió francia rendszere. 28. Benzinkutaknál olvashatjuk (ék. hiány). 29. Nagy edény. 30. Éghaború. 32. Útókártya. 33. Magához kéret. 34. A zenében vezető hangsor. 36. Indulatszó. 38. Szíriai fennsík. 39. ... Sophia. 40. Zeke páratlan betűi. 42. Mint 21. vízszintes. 44. Torbágy ikerközsége. 45. Erdei állat. 46. Latin művészet. 48. Armada. 51. Kevert sál. 52. Ilyen szerszám is van. 54. Árok. 55. Szép vidék. 56. A divat. 58. Kérdőszófele. 59. Learatott gabonatábla. 60. Puskát elsütne. 62. Zeusz testvére és felesége. 63. Titok birtokában valakit „kézben tartó". 66. Van ilyen kézfogás.

Függőleges: 1. Egysejtű állatok. 2. A nikkel vegyjele. 3. Teljesítménybér, darabbér. 4. Egy osztrák város lakója. 5. Angol grófság. 6. Doboz közepe. 7. Rag. 8. Fél vese. 9. Kevert gól. 10. Francia város. 11. Régi suly- és pénzegység. 12. Csak úgy ontja a mesét 13. Kimondott betű. 17. Lim-lom. 20. Vissza: testrész. 21. Orosz férfinév. 22. Hajó része. 24. Befejező rész a zenében. 26. Homoktenger. 27. ... part, indiai partvidék. 30. Erdélyi város. 31. Merev, rideg (latin). 33. Kérdőszó. 35. Állókép. 41. Kocsonyaszerű édesség. 43. A víz is lehet ilyen. 45. Keblére szorít. 47. Például a tenor. 49. Felém tart. 50. Bátor harcos. 51. Könnyelt hullatá érte. 53. Pontosan érkezik. 55. Drágakövek súlyegysége. 57. Nem áll stabilan. 59. Becézett női név. 61. Meggyőződés. 62. Testrész. 64. Azonos betűk. 65. Soha magánhangzói. 66. Bója fele. 67. Szintén.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 37. függőleges. Beküldési határidő: 1976. február 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Aki többet és jobban dolgozik, nagyobb anyagi elismerést kapjon.

Egy-egy könyvet nyertek az 1975. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kondics Árpádné 8053 Bodajk, állomás. Kara József 1139 Budapest, Róbert Károly krt. 16/A fsz. 2. Házi Józsefné 1171 Budapest, Nógrádkövesd u. 9., Guba János 1185 Pestlőrinc, Dankó Pista u. 1/a. Dóka Vidor 4400 Nyíregyháza, Virág utca 106.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Boest. VI., Benczúr utca 41
Telefon városi: 269—872.
Üzemi: 10—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: Gabor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. FEBRUÁR 3.

A vasutas-szakszervezet egyetért a közlekedés ötéves célkitűzéseivel

Koszorus Ferenc főtitkár felszólalása a KPM aktíváértekezletén

Az ötödik ötéves tervidőszak feladatairól tanácskoztak január 23-án a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium gazdasági, párt- és társadalmi vezetői. A vitaindító előadást *Rödönyi Károly* miniszter tartotta.

Az értekezleten felszólalt *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is. Az alábbiakban ismertetjük hozzászólását.

Bevezetőben leszögezte, hogy a vasutasok szakszervezete egyetért a referátumnak azzal a részével, amely a szakszervezethez tartozó vállalatok öt évre szóló leglényegesebb tennivalóit ismertette. Ezután így folytatta: *valljuk, hogy a közlekedés egységes rendszert alkot, hogy a szállítás komplex feladat. Ez pedig azt követeli, hogy a közlekedés irányítói között azonos szemlélet, felfogás legyen a faladatok kialakítása, megítélése és végrehajtása folyamán. Ezt magunk számára, szakszervezetünk minden aktivistája számára is kötelezőnek tekintjük.* Ezért a tervidőszakban szakszervezetünk egyik legfontosabb feladatának tartjuk a szállítás, a termelés, a gazdálkodás segítését, hiszen ez az alapja mindannak a tevékenységnek, amelyet szakmai kongresszusunk is megfogalmazott a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javítása érdekében.

A középtávú és az 1976. évi terv kialakításában a vasút szakmai szerveivel a törvényben biztosított jogunknál fogva résztvettünk. Mint másutt. így a vasútnál, a GYSEV-nél, az Utasellátó Vállalatnál egyaránt ma már a végrehajtás van napirenden. *Most egyik legfontosabb szakszervezeti tennivaló, hogy a vasutas-szakszervezet tagjait mozgósítsuk a tervek végrehajtására, mégpedig úgy, hogy a célkitűzések ne csak egészében, hanem részleteiben is megvalósuljanak.* És ne mindenáron, hanem minél jobb minőségi munkával, minél gazdaságosabban, biztonságosabban és megfelelő szociális feltételek mellett. A gazdaságosságot anyagra, eszközre, energiára és mindenekelőtt a munkaerőre egyaránt értjük.

Feladataink megvalósításához a szemléletmódban is módosítás szükséges. Először is annak megértését mindenkinél, hogy a vasút a közlekedésnek, a közlekedés pedig a népgazdaság egészének szerves része. *Ahogy terveink kialakításában, úgy megvalósításában is döntően kifejezésre kell jutni a népgazdasági egyensúly megteremtése és a népgazdaság dinamikus fejlődése hatékony segítésének.*

Ugyanakkor azt is látjuk, és szeretnénk, ha ezt mindenki megértené, hogy a dolgozókat az új feladatok végrehajtására, a jelenlegi megváltozott gazdasági és társadalmi közegben csak folyamatos, következetes, türelmes, őszinte, meggyőző, felvilágosító munkával lehet megnyerni. Ez szakszerűséget, politikai érzéket és ismeretet, — és nagyon szeretném hangsúlyozni —, megértőbb, egymást jobban segítő magatartást, mozgósítási készséget, határozottságot, a korábbinál nagyobb fegyelmet és türelmet, valóságismeretet igényel minden szerv, minden szintű és rangú vezetőjétől.

Az irányító, szervező, mozgósító munka érdekében, alaposabban mérlegelni kell, hogy egyes cselekedetünknek, intézkedésünknek mi az értelme, mi lesz a várható eredménye, és állandó kontroll szükséges, hogy mit csinálunk jól és mit nem.

Mindannyiunk előtt ismert, hogy a népgazdaság szállítási igénye — főleg az export-, import- és tranzitszállítás volumene — fokozódik. Ennek kielégítésében a vasút továbbra is meghatározó szerepet tölt be. Köztudott az is, hogy a szállítási követelményekkel a múlt tervidőszakban — objektív és szubjektív okok miatt — *nem tartott lépést a vasút műszaki-technikai színvonalának emelése. Emellett csökkent a dolgozók létszáma.* E csökkenés elsősorban a frekventált munkakörökben következett be. Nőtt a terhelés, egyes munkakörökben, sőt egyes területeken a fáradság jelei is mutatkoznak a dolgozóknál.

Éppen ezért a növekvő feladatok megoldása a műszaki fejlesztés mellett elsősorban hatékonyabb üzem- és munkaszervezéssel, takarékos gazdálkodással, a belső tartalékok hasznosításával, az élő- és holt munka ésszerűbb, jobb kihasználásával lehetséges. *Különösen fontosnak tartjuk, hogy a beruházások határidőre, jó minőségben, ésszerű takarékossággal valósuljanak meg.* A pályakorszerűsítéseknél évente ismétlődő és már felgyülemlett lemaradás egyre inkább veszélyezteti a vonatforgalom zavartalanságát, a dolgozók biztonságos és gazdaságos foglalkoztatását. Ezért elengedhetetlennek tartjuk, az V. ötéves terv során minden erővel biztosítani a tervezett pályakorszerűsítéseket.

Valamennyiünknek nagyobb öntevékenységgel kell dolgozni, de az is elengedhetetlenül szükséges, hogy *a tárca vezetői tegyenek meg mindent annak érdekében az illetékeseknél, hogy biztosított legyen feladataink ellátásához a megfelelő ipari háttér is.*

Az előterjesztés képet adott a vasút V. ötéves tervének főbb célkitűzéseiről. Arról is, hogy milyen anyagi lehetőségek állnak rendelkezésre a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására, az anyagi elismerések biztosítására.

(Folytatás a 2. oldalon)

TÉLI PILLANATKÉPEK



A sűrű hóesés Rákosrendezőn is befedte a sineket. (Képriportunk a 3. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Aktíváértekezlet Szegeden

Napirenden a balesetek megelőzése és a téli forgalom tapasztalatai

A balesetek megelőzése és a téli forgalomra való felkészülés volt annak az aktíváértekezletnek a témája, amelyet Szegeden tartottak a vasutas művelődési házban.

Kiss Károly, a szegedi vasútigazgatóság vezetője beszámolójában részletesen szólt az igazgatóság baleseti helyzetéről, a megelőzés érdekében tett intézkedésekről és a további feladatokról. Elmondotta többek között, hogy a megelőzés érdekében az intézkedések egész sorát hozták. *Így például október végén a vasúton bekövetkezett rendkívüli eseményeket ismertető távirattal hívták fel a szolgálati vezetők figyelmét a balesetmentes munkára.* Ezt követően a párt- és szakszervezeti vezetők segítségét kérték a munkafegyelem megszilárdítására. A rendszeres helyszíni ellenőrzések célja is a balesetek megelőzése volt. Hiszen a központi erőfeszítések csak akkor vezetnek eredményre, ha a külszolgálati dolgozók a maguk területén fegyelmezetten, pontosan, utasításszerűen végzik munkájukat.

Az igazgatóság baleseti helyzetéről szólva *elmondotta, hogy 1975-ben 8 esetben fordult elő közlekedő vonattal baleset.* Igaz, ez hárommal kevesebb az előző évinél, de egyáltalán nem lehetünk elégedettek.

A balesetek okairól szólva egy érdekes jelenségre is felhívta a figyelmet. A tapasztalatok az mutatják, hogy a fiatalok elméleti tudása megalapozott, ismerik az utasítás szabályait, de azokat a gyakorlatban, főként a munkába állításuk első hónapjaiban nem mindig alkalmazzák helyesen. *Éppen ezért a szolgálati helyek vezetőinek, a műszaki reszortosoknak jobban kell segíteni a pályakezdő fiatalokat.*

A jövőben, mint mondotta, a balesetek megelőzése érdekében fokozottabban számítanak a szocialista brigádok támogatására.

A téli forgalomra való felkészülésről és az elmúlt két hónap tapasztalatairól *dr. Susla János*, a forgalmi osztály vezetője számolt be. Az igazgatóság központi feladatának tekinti a forgalom zavartalan lebonyolítását. Külön intézkedési tervbe foglalták ez irányú teendőiket. Október végétől hat csomóponton, téli forgalmi értekezletet tartottak, ahol az előzetes felkészülésről kaptak tájékoztatást. *Meghatározták, hogy erős havazás esetén hol, milyen szervek segítségét veszik igénybe, intézkedtek a munka- és védőruhák kiosztására, a dolgozók melegítő itallal való ellátására.* Kiemelt feladatként kezelik a személyvonatok fűtését, előfűtését, az állomási- és biztosítóberendezések zavartalan üzemeltetését, a vontató járművek és hóeltakarítógépek, eszközök üzemképességét, az „elsőteles" dolgozókkal való foglalkozást, — hogy csak a jelentősebbeket említsük.

(Gellért)

Együttműködési szerződés

A magyar konyha hírnevéért

Január 21-én aláírták azt a szerződést, amelyet a Magyar Hajózási Részvénytársaság a Bayerischer Lloyd Hajózási Részvénytársaság és az Utasellátó Vállalat kötött 1976-ra. A közös szerződés — a korábbi évekhez hasonlóan — *a Felső-Duna szakaszán sétahajóutak szervezésére, utasszolgáltatásra vonatkozik az idegenforgalmi idényben.*

A *Rákóczi* személyszállító hajót a MAHART üzemelteti. Az Utasellátó Vállalat időben felkészül majd az utasok ellátására. *Az étteremben és a büfében emelik a szolgáltatás színvonalát, megőrzik az ételkülönlegességeiről nevezetes magyar konyha hírnevét.* Az elmúlt évben ezekről a hajóutakról a külföldi vendégek is elismeréssel nyilatkoztak.

Ülést tartott az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége január 29-én ülést tartott. *Urbán Lajos* vezérigazgató és *Koszorus Ferenc* főtitkár előterjesztésében megvitatta az elnökség a vasúti szolgálati helyek részére adományozható kitüntetések követelményrendszerét.

Mint ismeretes, a központi vezetőség 1975. december 18-i ülésén tárgyalta a vasút IV. ötéves tervének teljesítését és az V. ötéves terv várható feladatait, célkitűzéseit. Mivel a vasút feladatai a tervidőszakban tovább növekednek, előtérbe kerül a munka minőségének javítása, s a gazdasági hatékonyság fokozása. A központi vezetőség a vezérigazgatósággal közösen, ennek szem előtt tartásával határozta meg a munkaverseny továbbfejlesztésének irányelveit.

A vasútnál a munkaverseny legszélesebb formája szolgálati helyek versenye a kiváló cím elnyeréséért. E kitüntetés elnyerésének általános követelményeit az adományozó szervek határozzák meg. *A feladatok végrehajtását hatékonyabban segítő célkitűzéseket azonban helyes, ha a szolgálati helyek dolgozzak ki.* Azt kell szem előtt tartani, hogy a munkaverseny ne csupán a tervek teljesítésére, hanem túlteljesítésére irányuljon.

Az V. ötéves tervben tovább növekszenek a vasút feladatai. A népgazdaság által támasztott igények kielégítése a MÁV minden szolgálati helyétől, valamennyi dolgozójától színvonalasabb munkát, nagyobb kötelezettség vállalást igényel. *Másszóval mindenütt többet és minőségileg jobbat kell nyújtani, ha azt akarjuk, hogy az utasokat és a fuvarozásra felkínált árut, gyorsan, biztonságosan, s főként gazdaságosan juttathassuk el rendeltetési helyére.*

A vasútigazgatóságok és a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok a központilag előírt követelmények alapján az igazgatóságra, illetve a szakszolgálatra háruló feladatok figyelembe vételével, a szakszervezet illetékes szervével egyetértésben, *minden évben február 10-ig dolgozzák ki a szolgálati helyek munkaversenyének célkitűzéseit.* Mindenütt arra kell törekedni, hogy a célkitűzések ne általánosak, hanem konkrétak, mindenki számára érthetőek és mérhetőek legyenek. S ami még ennél is fontosabb, a munkaversenyben a hálózati érdekeket kell szem előtt tartani.

Az elnökség az előterjesztést a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta. Ugyanakkor úgy határozott, hogy a szakszervezet és a Vasúti Főosztály szakembereinek bevonásával bizottságot hoz létre, melynek az lesz a feladata, hogy az elkövetkezendő évekre az igényekhez jobban igazodó, a vasút munkáját hatékonyabban segítő versenycélkitűzéseket dolgozzon ki.

Ezután megvitatta és jóváhagyta az elnökség a szakszervezet 1975. évi nemzetközi munkájáról szóló jelentést, az 1976. évi előzetes tervjavaslatot, továbbá a 1976. évi költségvetést. Ugyancsak elfogadta a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság 1976. első félévi munkatervét.

Lapáttal, csákánnyal

Mérleg az elmúlt év társadalmi munkáiról

Megkétszerezték vállalásaikat a budapesti igazgatóság dolgozói

A budapesti vasútigazgatóság központi dolgozói 1975-ben — *az előző évi 6000 órával szemben — 12 800 óra társadalmi munkát vállaltak.* Ez az adat jól tükrözi, hogy a XI. pártkongresszus, illetve hazánk felszabadulásának 30. évfordulója milyen nagymértékben ösztönözte a munkaverseny résztvevőit, elsősorban a szocialista brigádokat. Az értékelés még nem is végleges adatai szerint az igazgatóságon dolgozó vasutasok nemcsak eleget tettek felajánlásaiknak, *hanem túl is teljesítették azt mintegy 800 órával.*

A társadalmi munkások többsége külső feladatok elvégzésében vett részt. Vagonokat raktak ki Budapest-Józsefváros állomáson, dolgoztak a balatonkenesei üdülő korszerűsítésénél, részük tisztítottak Ferencváros és Kelenföld között, vágányt bontottak Dunapart-teherpályaudvaron, másutt vonali műtárgyak festését végezték el, közreműködtek a rákospalotai óvoda építésénél stb. Az elvégzett munkák ellenértékét túlnyomórészt gyermekintézmények fejlesztésére ajánlották fel. *Így például a VIII. kerületi tanács mintegy 50 000 forintot kapott átutalásképpen az igazgatóságtól.*

Az értékelés azt is mutatja, hogy a vasútigazgatóság különböző osztályai között nemes versengés folyt a tekintetben, hogy a létszámhoz viszonyítva milyen mértékben tudják a vállalásokat túlteljesíteni. 146 százalékos eredményével ebben a vonatkozásban első lett a *munkaügyi és szociális ellátási osztály.* A társadalmi munka értékét tekintve a *pénzügyi osztály* vezet. Ennek dolgozói 15 000 forint értékű munkájukkal csaknem félmillió forintot takarítottak meg, főként az elfekvő készletek feltárásával, illetve az igazgatóságot terhelő eszközjárulék csökkentésével.

A brigádok közül a menetkedvezményi csoport *Béke* szocialista brigádja érte el a legjobb eredményt. A *Lőrinczi Józsefné* által vezetett 17 tagú közösség a vállalt 180 helyett 312 óra társadalmi munkát végzett, s ez is nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a brigád elnyerte az ezüst koszorút, s hozzá 8500 forint jutalmat.

Harminchét véradó egy gyermek életéért

Lapunk január 20. számában adtunk hírt arról, hogy a Péterfy Sándor utcai kórház felhívására a józsefvárosi pft. főnökség, önkéntes véradói (hatan) azonnal a kórházba siettek, hogy vérükkel megmentsék egy szívműtét előtt álló kisgyermek életét.

Cikkünk megjelenése után kaptuk meg a budapesti igazgatóság Vöröskeresztes szervezete titkárának levelét, amelyben arról tájékoztatott, hogy a felhívásra a józsefvárosiakon kívül a budapesti igazgatóságtól 7-en, a MÁV Tisztképző Intézettől 21-en, az anyagvizsgáló főnökségtől pedig 3-an adtak vért. *Tehát 37 vasutas véradó gyors segítsége mentette meg a Péterfy Sándor utcai kórházban ápolt gyermek életét.*

A vasutas-szakszervezet egyetért a közlekedés ötéves célkitűzéseivel

Koszorus Ferenc főtitkár felszólalása a KPM aktíváértekezletén

(Folytatás az 1. oldalról)

A miniszteri beszámoló szólt a közlekedés anyagi lehetőségeiről. A szakszervezet látja, hogy anyagi forrásaink szigorú keretek közé szorítottak. *A közlekedés eszközigényes ágazat. Éppen ezért különösen fontos, hogy a korlátozott anyagi lehetőségeket úgy használjuk ki, hogy az egyaránt szolgálja az ágazat termelési, szállítási és fejlesztési, valamint szociális, a dolgozók anyagi helyzetével kapcsolatos feladatok megoldását.* Azt mondják könnyű annak a háziasszonynak jól gazdálkodni, akinek sok pénz áll rendelkezésére. Így van ez a gazdasági életben is. Nekünk a megfelelő eszközökkel kell úgy gazdálkodni, hogy mindenre megfelelő arányban jusson. Ehhez fontos eszközünk a vezetői irányítói munka színvonalának növelése.

Megvan tehát, illetve meg lehet teremteni a gazdasági feltételét annak, hogyha mérsékeltebben is, mint az előző tervidőszakban, *de folyamatosan fejlődjön a közlekedési dolgozók életszínvonala.* Azt sem felejtve, hogy azok a szép eredmények, amelyek a vasútnál a dolgozók jövedelmének növekedésében bekövetkeztek nem egy helyen jelentős túlmunkával függnek össze. Éppen ezért ha szerényebb mértékben is, de tovább folytatódjék a vasút modernizálása, műszaki fejlesztése, a nehéz fizikai munkák gépesítése, a munkakörülmények javítása, szociális létesítmények építése.

A tervfeladatok teljesítésében továbbra is a legnagyobb emelő lesz a szocialista munkaverseny. Mi azt kértük és kérjük a szakszervezeti funkcionáriusoktól, és arra törekszünk, hogy a pártszervezetekkel, gazdasági vezetőkkel szorosan együttműködve *gondoskodjunk a feltételek biztosításáról, minden eszközzel segítsük munkatársaink versenyvállalásainak teljesítését.*

A Vasúti Főosztállyal közösen kiadtuk a munkaverseny továbbfejlesztésének irányelveit, kialakítás alatt vannak az ösztönzés hatékonyabb formái, módszerei. Kiemelt helyet kap ezekben a hatékonyság növelése, a jobb gazdálkodásra törekvés. *Aláhúztuk, hogy a célkitűzések mögött reális feltételek és elvárások legyenek.* Arra törekszünk, hogy az erkölcsi és anyagi elismerés mindenkor álljon arányban a teljesítményekkel.

Mi szakszervezeti funkcionáriusok arra törekszünk, *hogy a népgazdaság fejlődése mellett, és azzal együtt, az emberi viszonyok is egyre sokszínűbbé, tartalmasabbá váljanak.* Arra törekszünk, hogy szakszervezetünk valamennyi tagjának gondolkodása, magatartása közelebb kerüljön azokhoz a célokhoz, amelyeket pártunk XI. kongresszusa, a szakszervezetek és a vasutas-szakszervezet kongresszusa elénk kitűzött.

Tudjuk, munkánk eredménye mindig tagjaink tetteiben, magatartásában, gondolkodásában tükröződik. A fejlődés, az emberi viszonyok fejlesztésében egyre többet kíván. Következetes segítői akarunk lenni működési területünk valamennyi vezetőjének, aktivistájának.

Azt kérjük a közlekedési tárca vezetőitől, dolgozóitól, legyenek segítőink, támogatóink pártunk szakszervezeti politikájának gyakorlati végrehajtásában. Mert csak így lesz valamennyiünk munkája eredményes — fejezte be hozzászólását *Koszorus Ferenc* főtitkár.

A díjazott pályamunkák jó felkészültségről tanúskodnak

Értékelték az egyetemi és főiskolai hallgatók részére meghirdetett pályázatot

Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter 1975 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 közlekedés, a közlekedésépítés és a hírközlés gyakorlati kérdései iránt, továbbá megkedveltesse velük leendő munkaterületüket.

A pályázat 1975. október 15-én zárult. Az egyetemek, a főiskola, valamint a minisztérium képviselőiből alakult bíráló bizottság megállapította, hogy a hallgatók jó felkészültségről és szakmai ismeretről tettek tanúbizonyságot. A bizottság javaslatára *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter az alábbi hallgatókat részesítette pályadíjban:

A Budapesti Műszaki Egyetemről kiemelt I. díjat kapott: *Gulyás Árpád* (építőmérnöki kar): „Hossz-szelvény gépi rajzoltatásának programja" és „A Budapest—Kelebia vasúti fővonal nagyobb sebességre történő átépítési lehetőségeinek vizsgálata a pályageometria szempontjából" c. pályázatáért.

I. díjat kapott: *Csengeri-Pap Zsigmond* (közlekedésmérnöki kar): „Magyar módszer számítógépes programja" c. pályázatáért; *Hornyák Mihály* közlekedésmérnöki kar): „A nagyvasúti villamos vontatás energiarendszerének feszültség viszonyai" c. pályázatáért.

II. díjat kapott: *Pintér László* (közlekedésmérnöki kar): „Vasúti járművek futásjósági mérőszámának meghatározása digitális számítógép segítségével" c. pályázatáért; *Vili János* (közlekedésmérnöki kar): „Rendezőpályaudvar információs rendszerének elemzése" c. pályázatáért; *Németh Vencel* (közlekedésmérnöki kar): „Hajtott forgóvázak vizsgálata ívben való haladáskor" c. pályázatáért.

III. díjat kapott: *Surányi Sándor* (közlekedésmérnöki kar): „A 163. pályaszámú felépítmény-mérőkocsi mérési elvének vizsgálata és kritikája" c. pályázatáért; *Major Sándor* (közlekedésmérnöki kar): „Vasúti biztosítóberendezés automatizálásának gazdasági hatékonysági vizsgálata" c. pályázatáért.

A Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemről II. díjat kapott: *Perge Imre* „A vasúti személyszállítás szerepe és jelentősége a társadalmi és gazdasági rendszerünkben" c. pályázatáért.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskoláról I. díjat kapott: *Bükkösdi Károly* (Közlekedési és Postaüzemi Intézet): „A dombóvári vontatási telep javítási-fenntartási technológiájának és karbantartási rendszerének vizsgálata, valamint ezek korszerűsítésének lehetőségei" c. pályázatáért; *Csilléri Béla* és *Katona János* (közlekedésépítési kar): „A géplánccos munkáltatásnak a felépítményre gyakorolt hatásának elemzése" c. pályázatáért.

II. díjat kapott: *Márta István* (Közlekedésgépészeti Intézet): „Székesfehérvár vontatási telep gépészeti berendezései a járműemelő daru és járműalkatrész süllyesztő berendezése. Az M 62 sorozatú Diesel-mozdony vízellenálláson történő mérésének technológiája" c. pályázatáért; *Mészáros Tibor* (Közlekedés- és Postaüzemi Intézet): „Győr állomás kocsitartózkodási idejének vizsgálata, figyelembe véve a gazdaságosság szempontjait" c. pályázatáért.

III. díjat kapott: *Antal Mihály* és *Török István* (Közlekedésgépészeti Intézet): „Néhány megoldás a Diesel- és Ottó-motor károsanyag-kibocsátásának csökkentésére és mérésére" c. pályázatáért; *Kiss Zsuzsanna* (közlekedésépítési kar): „Hézag nélküli vasúti felépítmény kialakításának kérdései, fejlesztési lehetőségei, különös tekintettel a különféle sínhegesztésekre" c. pályázatáért.

A pályázatokon kívül a miniszter szakmai gyakorlatos dolgozatáért jutalomban részesítette: a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetemről *Karsai Márta* és *Horváth József;* a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskoláról *Bors Huba, Ábrahám László, Száz Katalin, Béres Erzsébet, Lipovetz Tünde* és *Sajó József* hallgatókat.

HOBBIKIÁLLÍTÁS

Szombathelyen és Tapolcán

A szombathelyi területi bizottság nagy sikerű *hobbikiállítást* rendezett január 12—20. között Szombathelyen, a járműjavító művelődési házában, január 22—30 között pedig Tapolcán, a Batsányi János művelődési központban.

A harminc vasutas által készített 150 kiállítási tárgy között látható volt kéziszövésű perzsa, és subaszőnyeg, népi hímzésű asztalterítők, fából faragott használati tárgyak, vasutasokat ábrázoló figurák, valamint a szüreti nevezetességeket, szokásokat megörökítő faliképek. Sok látogató tetszését megnyerte az Illász történelmi drámát megörökítő falikép, amely egy harci jelenetet ábrázolt. A kép mozaikeljárással márgából készült.

A kiállítást több százan tekintették meg. Sikerét, eredményességét bizonyítja az is, hogy többen kérték: *a művelődési otthonokban a munkásképzés keretében kapjanak helyet olyan szakkörök is, amelyek a lakáskultúra fejlesztését, az ízléses otthonteremtést szolgálják.*



Részlet a hobbikiállításról

Változatos programmal zárták az évet

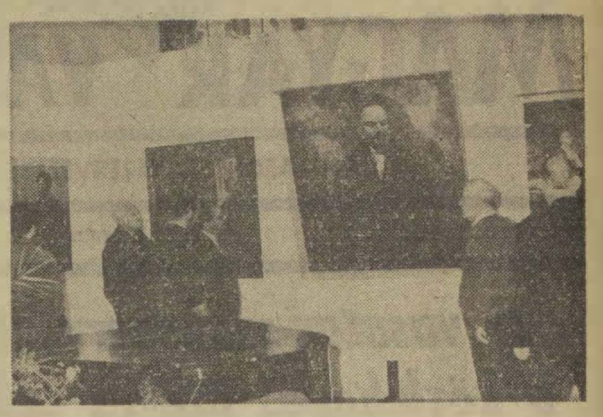
Felújítják a dunakeszi járműjavító művelődési központját

A *dunakeszi járműjavító* József Attila Művelődési központjában 1975 utolsó két hónapjában is gazdag kulturális program várta az érdeklődőket. Novemberben a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 58. évfordulója tiszteletére több politikai és kulturális műsort rendeztek.

Az ünnepségsorozat első eredménye volt a szibériai *Omszk* megyéből érkezett képzőművészeti kiállításanyag, amely 85 képből és hat szoborból állt. A művelődési központ négy termét betöltő tárlatot *dr. Pozsgai Imre* kulturális miniszterhelyettes nyitotta meg. A kiállítást tíz nap alatt több mint ötezer látogató tekintette meg. Nagy közönségsikert aratott a *„Szovjet repülés múltja, jelene és jövője"* című kiállítás is, amelyen érdekes képekkel, könyvekkel és repülőmodellekkel ismerkedhettek a látogatók. A rendezők a kiállítás érdekességét a szovjet űrrepülésről szóló dokumentumfilmek vetítésével növelték.

A hagyományos programok közé tartozik a gyermekek szórakoztatása. December elején, télapó ajándékműsor keretében, *„Mókazsák"* címmel, *Levente Péter*, a közismert *Móka Miki* és színháza, nagy sikerű előadást tartott az óvodásoknak és iskolásoknak. Az irodalmat kedvelő fiatalok — több mint háromszázan — részt vettek *Keres Emil* színművész előadóestjén, amit *„Versek, könyvek között"* címmel tartott.

A művelődési központ változatos programjai között, divatbemutató is szerepelt. Novemberben az Országos Ifjúsági Divat Tanács és a Divatintézet közös rendezésében több mint száz női és férfi ruhát mutattak be. Ezt még azon a napon az *Apostol*-együttes koncertje követte.



Nagy sikere volt a szovjet képzőművészek alkotásaiból bemutatott tárlatnak

Decemberben a *Bergendi* együttes lépett fel.

A politikai könyvnapok alkalmából író-olvasó találkozót szerveztek. Az intézmény vendége volt *Földes Mihály* író és *Papp Gábor* külpolitikus is.

Az idén ötven esztendős jubileumát ünneplő művelődési központ, december végén bezárta kapuit. Működése előreláthatóan fél évig szünetel, mert több millió forintos beruházással sor kerül az épület teljes rekonstrukciójára. Utána az eddiginél lényegesen jobb körülmények között, megújulva állhat ismét a közművelődés szolgálatába.

Szőnyi Lajos

Mérlegen a kollektív szerződés

A szentesi építési főnökségnél öt év alatt sokat javult a dolgozók élet- és munkakörülménye

A *szentesi építési főnökségen* a közelmúltban értékelték az elmúlt öt évre kötött kollektív szerződés hatását, eredményét a legjelentősebb intézkedések tükrében. A kollektív szerződés évenkénti megvitatása az üzemi demokrácia egyik hatékony fóruma lett. A dolgozók észrevételeikkel segítették a főnökség vezetőinek a munkáját. Kedvező tapasztalat az is, *hogy egyre kevesebb a kollektív szerződés rendelkezéseinek a bírálata,* a figyelem főleg az ebben foglaltak gyakorlatban történő alkalmazására irányul.

Dolgozóink különösen nagyra értékelik a jogcímes jutalomszabadságot. Érthető, *hiszen öt év alatt 78 százalékkal nőtt a jutalomszabadságban részesültek száma.*

A korszerűbb bérgazdálkodás érdekében egy állomány-csoporton vagy munkakörön belül a vezetők többször végeztek rétegvizsgálatot. A bér- és jövedelempolitikai irányelvek alapján 1975-ben — a meghatározott bérszintnövekedésen belül — nagyobb órabéremelést hajtottak végre. A bérszínvonalnövekedés a munkásállomány-csoportban és a termelést irányító műszaki-aknál volt a legnagyobb.

Az 58. §. a szocialista munkaversennyel kapcsolatos szabályokat rögzíti. Érdemes megemlíteni, hogy a brigádcímekkel járó *jutalmak összege meghaladta a 200 ezer forintot, ebből 165 ezret a főnökség biztosított.*

A kollektív szerződés függeléke rögzíti a munkásszállások folyamatos fejlesztését, korszerűsítését. Munkásszállásaink és lakókocsijaink egy részének kulturális színvonala sajnos, nem éri el a kívánt mértéket. A laktanyák hetven százaléka már közműves. A szegedi és a hódmezővásárhelyi szállásokat központi fűtéssel és korszerű berendezésekkel látták el. A munkásszállások és laktanyák szociális ellátására évről évre többet költöttek. *1973-ban 259. tavaly pedig már 500 ezer forint volt a beszerzési keret.*

A szociálpolitikai kedvezmények körében a főnökség kiemelten kezeli a dolgozók lakásépítésének segítését. *Öt év alatt harmincan több mint 1 millió hétszázezer forint kölcsönt kaptak.*

A szociálpolitika fontos részét képezi a munkásszállítás korszerűsítése is. Az elmúlt évben saját és bérelt autóbuszok igénybevételére egymillió négyszázezer forintot költöttek. Ezáltal lényegesen javult a dolgozók lakóhelyről munkahelyre történő szállítása.

A szentesi építési főnökségen az elmúlt öt esztendőben *a kollektív szerződés előirásainak végrehajtása nyomán javult a dolgozók élet- és munkakörülménye.* Az 1976—80-ra szóló kollektív szerződésben — az eddigi tapasztalatok alapján — rögzítik majd a jogokkal egyenértékű kötelességeket is.

(Fogas)

Háromszoros kiváló

a Vasúti Főosztály munkásőrszakasza

A Budapest VI. kerületi *Építő* munkásőrzászlóalj január 15-én a MEMOSZ székházban tartotta egységgyűlését. A Vasúti Főosztály egy szakasznyit kitevő munkásőrei szervezetileg ide tartoznak. A vasutas munkásőröket kísérő figyelmet jól mutatja, hogy az egységgyűlés elnökségében helyet foglalt *Urbán Lajos,* a MÁV vezérigazgatója és ott voltak az ünneplők sorában a MÁV vezérigazgató helyettesei, valamint a főosztály MSZMP végrehajtó bizottságának tagjai.

Az értékelésekből kiderült, hogy kiemelkedő, eredményekben gazdag esztendőt zártak a munkásőrök a VI. kerületben is. Az egység a párthatározatokban és parancsokban meghatározott feladatainak megfelelt, és jelentős fejlődést ért el munkájában.

Különös öröm volt hallani, hogy a Vasúti Főosztály szakasza a jók között is a legjobbnak bizonyult. A zászlóalj egységei között folyó szocialista versenyben *immár harmadszor, és ezzel végleg elnyerték a „Kiváló Szakasz" kitüntetést, és a vele járó vándorzászlót.*

A kitüntetés átvételekor a szakasz tagjai a jól végzett munka tudatával gondolhattak a sok nehéz napra, a harcgyakorlatokra, éjszakai riadókra, a társ-fegyveres testületekkel karöltve végzett közrendi szolgálatra és a sok-sok közös élményre. Az egységben szakosztályvezető és ügyintéző, több diplomás mérnök és nyolc általános iskolát végzett dolgozó, párttag és pártonkívüli, idős és fiatal igazi szocialista közösségé kovácsolódott. A szakasz áldozatot nem kímélve képezi magát, készül az újabb feladatokra.

A főosztályi munkásőrszakasz jó hírére jellemző, hogy az 1976-os kiképzési év követelményeit tartalmazó mintagyakorlatot Budapest valamennyi századparancsnoka előtt éppen ez az egység mutatta be sikerrel, megelégedésre. A kiemelkedő eredményekben — a szakasz tagjainak nagy politikai felelősségérzetén és a hagyományos vasutas fegyelmen kívül — nagy része van *Csik Sándor* szakaszparancsnok odaadó munkájának, vezetői adottságainak. Ő a legjobb szakasznak járó vándorzászlón kívül a Munkásőrség Országos Parancsnoksága által adományozott *„Kiváló parancsnok"* kitüntetést is átvette a zászlóaljgyűlésen.

A zászlóaljgyűlés után tartott hangulatos baráti összejövetelen sok szó esett azokról is, akik az eredményes munka feltételeit megteremtették.

(Balázs)

AZ EREDMÉNYEK FORRÁSA

A vezetők és a dolgozók szót értettek a legfontosabb kérdésekben

Rendszeres értékelés, az eredmények nyilvánosságra hozása kísérte a múlt évben is a munkaversenyt *Nagykanizsa* állomáson. A rendszeres erkölcsi és anyagi elismerés csak fokozta a 327 taggal versenyző 39 szocialista brigád munkalendületét. Valamennyi kollektíva teljesítette vállalásait, s az összesített, állomási teljesítmények ugyancsak kedvezően alakultak.

Túlteljesítés minden mutatónál

Célkitűzéseit minden vonatkozásban teljesítette az állomás, bár a feladatok — s ez már szinte természetes — a múlt évben is tovább növekedtek, *a legjobb báziseredményeket is túlszárnyalták 1975-ben.* Ime, néhány számadat ennek bizonyítására: *a személyvonatok menetrend szerinti indításában 3,02 százalékkal, a tehervonati menetrendszerűségben 10,16 százalékkal értek el jobb eredményt, mint az előző évben.* A kocsiforduló idő kedvezőbb alakításához azzal járult hozzá Nagykanizsa állomás, hogy 0,95 órával csökkentette a teherkocsik állomási tartózkodási idejét, s 738 tehervonattal többet indítottak, mint az előző évben. Ugyanekkor 22 144 tonnával növelték az irány- és közvetlen vonatokkal elszállított árumennyiséget, 0,72 tonnával javították a teherkocsik statikus terhelését. Az indított irány- és közvetlen vonatok mennyisége 256 vonattal volt több, mint az előző évben.

Minőségében is fejlődött, javult az állomás munkája. Erre utal, *hogy az előző évi 10-ről 5-re csökkent az üzemi balesetek és 180-ról 54-re a miattuk kiesett munkanapok száma.* Állomási vonatkozásban lényegesen kedvezőbben alakult a tárgyi baleseti helyzet is. Az utazók munkájába — bár az éves tervet 102,81 százalékra teljesítették —, azonban becsúszott néhány minőségi hiba is. A legsúlyosabb volt a Zamárdi állomáson történt jelzőmeghaladás, amiért fele-fele arányban a mozdonyvezető és a vonatvezető volt hibáztatható.

Vannak még rejtett tartalékok

Nem rendelkeztek ugyan többletlétszámmal — itt is kevés a kocsirendező — a kirendelésnek megfelelően gondoskodtak Budapest-Ferencváros állomás segítéséről. Mégis, hogyan győzték erővel terveik túlteljesítését?

— *A legfontosabb segítségünk az volt, hogy nagyon sokat foglalkoztunk a munka- és üzemszervezés javításával* — mondotta erről *Varga László* állomásfőnök. — Ez újabb „rejtett" tartalékainkat hozta felszínre. A mozgalmi szervekkel közösen szerveztük, irányítottuk a szocialista munkaversenyt, s most már elmondhatjuk: *sikerrel mozgósítottuk állomásunk dolgozóit a jobb eredmények elérésére.*

Az állomás rakodási, szállítási teljesítményeinek növeléséből méltóképpen kivette részét a kereskedelmi szakszolgálat is. *1975-ben tovább javították a szállíttató vállalatokhoz fűződő, hagyományosan jó kapcsolatikat.* Igy a Nagykanizsai Bútorgyár rendszerint 30, néha 40 kocsit rakott meg áruval vasárnap és éves exportfeladatait már december elejére teljesítette. Kitűnő partnernek bizonyult az Egyesült Izzó nagykanizsai gyára, a sörgyár, valamint a helyi állami gazdaság is.

A tranzitforgalom segítését sem tekintették másod-, vagy harmadrendű feladatnak. Igyekeztek minél szervezettebben, gyorsabban továbbítani a kilépő, átmenő elegyet. *Naponta rendeztek vonatokat Murakeresztúr és Gyékényes állomás tehermentesítése érdekében.*

Szocialista brigádjaik erejéből és lelkesedéséből — közöttük egy ifjúsági és hat női brigád is található — többre tellett a konkrét szakvonali munkánál. Példát mutattak az önképzésben, a politikai, szakmai tanulásban, műveltségük gyarapításában. *Nem kevesebb, mint 2929 óra társadalmi munkát végeztek,* részben saját munkahelyi környezetük takarítása, csinosítása, részben Nagykanizsa város, lakóhelyük szépítése, fejlesztése érdekében.

Nem gesztust gyakoroltak

A brigádok számára ugyanekkor nagy segítséget jelentett, hogy az állomásvezetés megszervezte patronálásukat. S ezt nagyon komolyan vették: a patronálókat negyedévenként beszámoltatták végzett munkájukról. Év közben is ellenőrizték a brigádnaplókat, s a kollektívák a szakvonali vezetőktől és a műhelybizottságoktól egyaránt megkapták munkájuk színvonalának emeléséhez a szükséges segítséget. Az állomás vezetői két alkalommal is tanácskoztak tavaly a szocialista brigádvezetőkkel. Nem „gesztust" akartak ezzel gyakorolni és nem is „eligazítás" volt a cél. Az üzemi demokrácia közvetlen megnyilvánulásai voltak ezek Nagykanizsa állomáson, hogy a vezetés és a végrehajtás szót értsen a legfontosabb kérdésekben.

Helyesen tették! Ezt hangsúlyozzák most minden szónál kifejezőbben az 1975-ben elért eredmények.

Lőrincz János

A szocialista brigád elhárította az akadályt

A miskolci igazgatóság anyagosztályának szocialista brigádja a közelmúltban értékes társadalmi munkát végzett. Mint arról már lapunkban is hírt adtunk, a *Szerencs—Prügy* közötti gazdasági vasút megszűnt. Tizenkét kilométeres vonaláról a forgalmat az elmúlt év végén közútra terelték. Prügy község belterületén azonban a vasúti megállóhely építménye és az 500 méteres vágányhálózat akadályozta a buszállomás építését.

A bontást a prügyi tanács csak a vasúti anyagok ellenében vállalta volna. Amikor erről az anyagosztály tíztagú kollektívája értesült, *a brigád elhatározta, hogy szabad szombaton és vasárnap elvégzik a bontást.* Napi tizenkét órás munkával sikerült teljesíteni a vállalást, amelynek munka- és anyagértéke kétszázezer forint volt.

Fekete László

Pályaválasztási napok Nagykátán

A nagykátai járási tanács rendezésében január 19-én pályaválasztási napok kezdődtek a nagyközség KIOSZ-székházában. Az egy héten át nyitva tartott, filmvetítésekkel egybekötött kiállításon a környék üzemei, iskolái, tsz-ei között részt vett a budapesti vasútigazgatóság munkaügyi- és szociális ellátási osztálya is. *A vasutasok egy alkalommal külön szakmai napot tartottak,* amelyen a rendezőkön kívül a Keleti műszaki kocsiszolgálat és a vontatási főnökség, Rákos-állomás, valamint az északi járműjavító szakemberei tartottak előadásokat, illetve tanácsokat adtak az érdeklődőknek a vasút munkájáról.

A MÁV szakmai napján az ismeretterjesztő filmek vonzották a legtöbb fiatalt, mintegy 1500-an tekintették meg a vetítéseket, s utána sok diák érdeklődött főleg a mozdonyvezető szakma elsajátítása iránt. Az igazgatóság hamarosan a *dunaharaszti* és a *rackevei* gimnáziumokban állítja ki, illetve mutatja be a nagy sikert aratott pályaválasztási propagandaanyagot, filmeket, tablókat és a vasút életéről szóló brosúrákat.

(Séra)

Szocialista brigádok irodalmi vetélkedője

A *Magyar Rádió* irodalmi osztálya és a SZOT kulturális agitációs és propaganda osztálya *irodalmi vetélkedőt hirdetett szocialista brigádok részére.* A vetélkedőn tizenhat szakmai szakszervezet egy-egy szocialista brigádja vehet részt. A brigádokat már kijelölték. A vasutasokat a dunakeszi járműjavító *József Attila* szocialista brigádja képviseli. Az elődöntősorozat január 11-én kezdődött és augusztus végéig tart. A döntőre 1977. január 12-én kerül sor.

A SZOT-székházban sorsolták ki az egymással vetélkedő brigádokat. A dunakeszi brigád első ellenfele a debreceni Biogál Gyógyszergyár *Szebellédy László* szocialista brigádja.

A SZAKMA KIVÁLÓ MESTEREI

A MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökségnél január 26-án 25 fiatal szakmunkás részvételével megtartották a *Szakma kiváló mestere* vetélkedőt. Az izgalmas verseny a résztvevők jó felkészültségét bizonyította.

Az országos döntőn a három legeredményesebb versenyző: *Szakács László* távközlési műszerész, valamint *Kéry Zsigmond* és *Biró Miklós* biztosítóberendezési műszerészek vesznek részt.

Brigádpénzből

Ajándékkönyvek kisiskolásoknak

A miskolci vontatási főnökség Diesel-mozdonyvezetőinek *Béke* szocialista brigádja a zempléni hegyekben levő *Abaújvár* község iskolájának ötvenkötetes irodalmi kiskönyvtárat ajándékozott. A közel ezer forint értékű könyvet a brigád tagjai megtakarított pénzükből vásárolták.

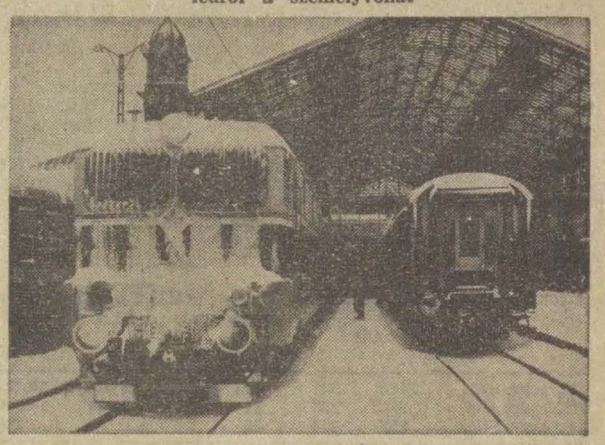
Az átadási ünnepség után a mozdonyvezetők meghívták a tanulókat a vontatási főnökséghez üzemlátogatásra, ahol megismertetik velük a korszerű mozdonyokat és a vasutasok életét.

Téli pillanatképek

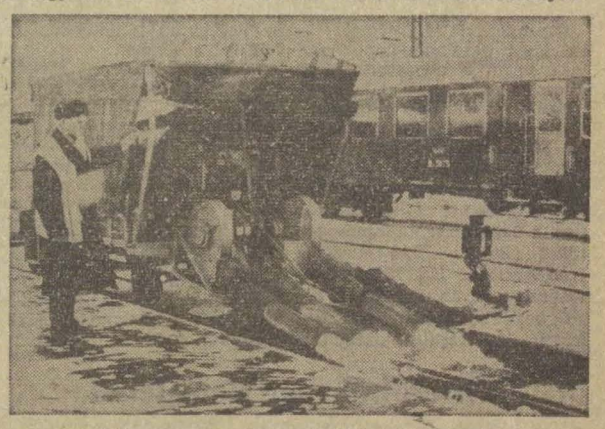
Országszerte sok gondot okozott a január 28-ái délután megkezdődött erős havazás. A forgalmi akadályok a közúton és a vasúton egyaránt megsokasodtak, sokhelyütt hótorlaszok keletkeztek. A rendkívüli időjárás a MÁV-nál főleg Miskolc—Hatvan—Budapest, a Nyíregyháza—Debrecen—Szolnok—Budapest, valamint a Békéscsaba—Szolnok vonalon okozott gondot. A személyvonatok általában 40—80 perces késéssel közlekedtek. A nagy hóesésben a fővárosi pályaudvarokon csak állandó sepréssel tudták a váltókat állítani. Fotóriporterünk a Nyugati-pályaudvaron és Rákosrendezőn örökített meg néhány téli pillanatképet.



A Nyugati-pályaudvarra negyven perces késéssel érkezett Ceglédről a személyvonat



Ráfagyott a hó az indulásra kész V43-as villamosmozdonyra



Az eljegesedett váltók tisztítására a Nyugatiban „bevetették" a nagy teljesítményű, magyar gyártmányú hőlégsugaras gépet is.



A váltók tisztításánál a seprűkre még mindig nagy szükség van.

(Laczkó Ildikó képriportja)

Megjegyezzük

Indokolatlan energiapazarlás

Curtici határállomáson sok gondot okoznak a kocsifelíróknak és a műszaki dolgozóknak a BDZ és a CFR vasutak kisegítésére érkező DR, PKP, CSD és MÁV cégjelű OPW fedett, üres szerelvények. Közülük ugyanis sok kocsit — az OPW vizsgálati jel lejárta miatt — vissza kell küldeni.

Az elmúlt év négy hónapjában — *július, augusztus, szeptember, október* — összesen 767 kocsit (2212 tengely) vontattak Curticiről az említett hiányosság miatt a 287 kilométerre fekvő Sturovóba. Nem szükséges hosszan magyarázni, hogy ez *mennyi felesleges emberi és gépi munkával, bosszúsággal és energiapazarlással jár.* Mindez könnyen elkerülhető lenne az eddiginél kicsit figyelmesebb, gondosabb munkával!

Takarítónők a Tiszain

A *Miskolc—Tiszai pályaudvar* üzemi étkezőjében, oktatótermében véget ért a reggeli eligazítás. 145 nő és 38 férfi kezdi itt reggelente a munkát.

— Korábban a vontatási főnökséghez tartozott a takarítás, a múlt év júniustól pedig a forgalmi szolgálat vette át a takarító személyzetet — tájékoztat *Korompai Károly* főfelügyelő, a személyszállítás vezetője. — *Így egy kézbe került a takarítás, ami megkönnyítette a munka technológiáját is. 384 négytengelyes, 80 kéttengelyes kocsi tisztítását látjuk el naponta.* A vonatok menetrendjéhez igazodunk. Nagy- és kistakarítás és az átmenő tisztítás a feladatunk... Hogy elég-e a jelenlegi létszám? Ha többségben nem nők lennének, elég is lenne, de így bele kell kalkulálnunk a családi problémákat: terhesség, gyermekgondozási szabadság, stb. Persze felvetődik az, hogy férfiak közül ki jön el takarítani? *Tizenhárom forintig terjed a férfiak órabére, a nőké 8,50-től 11-ig és ezért meglehetősen sokat kell dolgozni.*

— Észrevettem, hogy sokszor nevet rajtunk az utas, amikor hajlongva szedjük a szemetet, amit ő elszórt — mondja *Csirke Lászlóné* brigádvezető-helyettes. — *Képzelje, egyszer mogyoróhéjat dobáltak a fejemre.* Szóval sok megaláztatás ér minket. Egy segédmunkás nincs kitéve közszemlére munka közben. Nem nevethetnek rajta és a munkáján, amin egyébként semmi nevetnivaló nincs. A nyolcadik általános után a fonodában dolgoztam. Hét éve takarítok. *A vasútnál megbecsülnek, 1800—1900 forintot keresek.*

Kék köpenyét, fejkendőjét az öltözőszekrénybe akasztja *Kovács Józsefné* utazó takarítónő. Mára végzett. Egy hónap múlva végleg befejezi az ingázást. Harminc év után nyugdíjba megy.

— *1948. január elsejétől utazom. Általában naponta kétszer teszem meg Pestig az utat. Nekem már kislánykoromban is ez volt az álmom.* Amikor iskolába akartak küldeni én magam kértem, engedjenek tovább utazni. Igaz, nehéz munka, hajnali háromkor kelek és éjfélkor érek haza, *de 12 óra munka után 24 szabad jár.* Talán ezért is kedvelik sokan ezt a munkahelyet. Persze bosszúság is akad elég. *A Budapestről érkező vonatok elhanyagoltak, szemetesek. Miskolc tisztán „adja át" Budapestnek a szerelvényeket.* Onnan is tisztán kellene visszaküldeni. Az utasokkal mindig illedelmesen kell bánnunk, ha „disznóságot" csinálnak, olyankor is.

— *A 404-es gyorsvonat a legpiszkosabb. Füzesabonyig „lepereg" az utasok egy része, s akkor aztán Miskolcig mégegyszer nekiállhatok a padlónak.* Ennek a munkának soha nincs vége, látszatja. Soha sincs kész... Az tudja csak, hogy mit jelent ez, aki fekete vonatokon ingázik seprűvel és szemétlapáttal.

V. R.

Hagyományos eszközökkel

Ötvenen a kocsik tisztaságáért

Dombóvár állomáson ötven dolgozó végzi a személykocsik takarítását. Munkájukat hagyományos eszközökkel, de nagyon lelkiismeretesen végzik. Sajnos hideg időben a kocsimosás körülményei kedvezőtlenek és sokszor még balesetveszélyesek is, mert — más eszköz hiányában — az ablakokat meszelővel mosták. Ezek nyele beleér az űrszelvénybe. Körültekintő, figyelmes munkájuknak köszönhető, hogy eddig még nem volt baleset. Sokat tettek ezért ellenőrző munkájukkal *Juhász Sándor* térfőnök, valamint *Lovik Károlyné* és *Szabó Józsefné* csoportvezetők is.

Bódogh Mihály

Munkaidő-csökkentés növekvő létszámgondok

Hogyan alakult a munkaerőhelyzet a szegedi igazgatóság forgalmi szolgálatánál

A szegedi igazgatóság munkaerőgondjairól 1974-ben már adtunk tájékoztatást a lap hasábjain. Azóta, 1975 január 1-től a vasutasok minden rétegére kiterjedő munkaidő-csökkentés következett be. Így gondolom, közérdeklődésre számíthat a kérdés: *a múlt évben hogyan alakult a munkaerőhelyzet a szegedi igazgatóság területén, elsősorban a forgalmi végrehajtó szakszolgálatnál?*

Szeged térségében, főleg az iparilag még fejletlen települések körzetében, *Kelebia, Lökösháza, Mezőhegyes, Vésztő, Orosháza* állomások környékén, a hiányzó munkaerő-utánpótlás fokozására még nagy lehetőségek vannak. Ezeken a középállomásokon erőteljes létszámfeltöltés indulhatott meg a váltókezelői, a forgalmi szolgálattevői és a vonatkísérői létszámhiányok pótlására. A felsorolt munkakörökben igen kedvező hatásként jelentkezett az a központi intézkedés, hogy a középiskolákból kikerült fiatalok a *MÁV Szegedi Oktatási Főnökség* tanfolyamaira azonnal berendelhetők és eredményes, gyors kiképzés után hamar munkába állíthatók.

Csökkentek a bázislétszámok

Az oktatási főnökség segédtiszti tanfolyamain 1975 közepén 70 nő és 40 férfi hallgató tett sikeres szakvizsgát és szeptemberben további 83 férfi és 25 nő tanfolyamszerű kiképzése indult meg.

Sajnos a kedvező területi adottságok ellenére sem sikerült a kocsirendezői és az utazószemélyzet körében hasonló eredményeket elérni. *Mindkét munkakörnél csökkentek a bázislétszámok* és a szükségletet a meglevő létszám még túlórában történő foglalkoztatása sem elégítheti ki.

A múlt év augusztusi felmérések szerint a munkaidő-csökkentés végrehajtása a kiemelt munkakörökben — forgalmi szolgálattevő, kocsirendező, váltókezelő, raktárnok, utazószemélyzet, állomási és vonali tartalékosok — szükséges állomási létszámhelyzet a következőképpen alakult:

Állomások	Szükséges létszám	Hiány	Hiány kiképzés alatt	pótl. átcsop.	Túlórák bázis	száma tény.
II. csop. álls.	2163	317	30	1	22 678	30 423
III. csop. álls.	935	105	11	5	7 717	10 609
IV. csop. álls.	885	86	50	3	680	7 338
Összesen:	3983	508	91	9	31 075	48 370

Bizonyára feltűnő, hogy a tervezett munkaidőalap pótlása során mindössze a 6369 állomási átlagos állományi létszámhoz központi támogatásra csupán 116 vonatkísérőt és 225 forgalmi nem utazó forduló szolgálatos létszám pótlását terveztük. Ugyanakkor augusztusi felméréseinkben a legfontosabb munkaköröket alkotó 3983 létszámigényhez már 508 hiányt tartottunk számon, miközben arról beszéltünk, hogy a váltókezelői és forgalmi szolgálattevői létszám feltöltésében értünk el sikereket.

Ez egyáltalán nem tévedés. Itt azonban meg kell említeni azt a körülményt, *hogy a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat végrehajtó kategóriáiban a munkaerő-utánpótlás biztosítása már a megelőző években is nagy problémákat vetett fel.* Munkerőgondjainkkal kapcsolatos előző cikk is azért íródott, mert sok helyen akkor is a dolgozók túlmunkájának igénybevételével lehetett megoldani a feladatokat.

Önerőből már nem lehet a létszámot pótolni

Az is ismert, hogy a forgalmi utasításokban és a különféle végrehajtási utasításokban már a normázott idők rendelkezésre állnak. Ez azt jelenti, hogy a munkaidő csökkentéséhez a normázott és szükséges létszámot kellett volna figyelembe venni, nem pedig a tényleges és elégtelen létszámot. *A munkaidőcsökkentéshez szükséges munkaidőalapokat azonban, a bázislétszámokhoz és nem a szükséges létszámokhoz képest állapították meg munkaügyi szerveink, a vezérigazgatóság által kiadott 113 353/1974. MÜSZ. B. sz. utasítása alapján.*

A bázislétszámhoz történt munkaidő-csökkentéssel kapcsolatos munkaidőalap pótlásának számbavétele, tehát a meglevő létszámmal és nem a már akkor is hiányzó létszámok számbavételével készült. Így végeredményben nem a ténylegesen szükséges létszámokat vette figyelembe a pótlásoknál.

Ezen túlmenően a forgalmi osztály már a tervezés stádiumában is felhívta a munkaügyi szervek figyelmét, hogy a forduló szolgálatosoknál *önerőből nem lehetséges a pótlás, sem a nem utazók körében, sem a munkások forduló szolgálatában.*

Valójában, augusztusi felméréseink szerint, tényleges létszámhiányunk a felvételi pótlások ellenére is 508 fő, amelyből 100-at pótoltunk, részben kiképzés alatti, részben átcsoportosítás alatt álló dolgozókból.

Külön problémát jelent a kocsirendezői munkakörök feltöltése és az utazószemélyzet állandó csökkenése.

Legaggasztóbb a létszámhiány a vonatkísérőknél

A budapesti állomások 80 fős kisegítését *1975 júliusában 105-re emelte fel a vezérigazgatóság.* Emellett a bázisidőszakhoz képest Kecskemét, Kecskemét-alsó, 19, Szeged és Kiskundorozsma 12 kocsirendezői kirendeléséhez járult Békéscsaba 6, és Nagykőrös 5 fős kocsirendezővel történő kisegítése is. Mint látható, elsősorban a Budapesthez közeleső szolgálati helyeink térségében — *Nagykőrös, Kecskemét* — már most is problémáink vannak a létszám pótlásával. Várhatóan a budapesti pályaudvarokra bevezetett és szerintünk is helyeselt *„kiemelt forgalmi jutalék"* két irányú hatásként fog lecsapódni saját létszámunknál:

— *budapesti közelség miatt az említett körzeteinkből megindult az elvándorlás;*

— kirendelt dolgozóink többségét áthelyezési kérelemre fogja készíteni.

Úgy véljük, hogy a jelenleg területünkön is fennálló kocsirendezői, tartalékosi létszámhiányok megoldására: *Kecskemét, Nagykőrös, Szeged, Kiskunhalas* és *Békéscsaba* állomásokon a szükséges létszámok és a tényleges létszámok közötti bérek (és ne a bázishoz viszonyított tényleges létszámok közötti bérek) közti különbséget *ne vonják el ezekről az állomásokról a központi alapba, hanem a budapesti állomásokhoz hasonlóan „emelt forgalmi jutalékként" osszák ki a fenti munkakörökben.* Semmiképpen sem jó dolog az, hogy a munkaidőcsökkentés önerőből történő megtakarítása miatt nem azoknak a jutalmazására kerül sor, akik a szükséges létszámhiányok feltöltésének elmaradása miatt csökkentett létszámmal is mennyiségi és minőségi munkát végeznek.

A legaggasztóbb a létszámhiány a vonatkísérőknél. 1970-ben még 1550 fő volt. Ha ezt 100 százaléknak tekintjük, 1975 I. félévére 86,58 százalékra csökkent a létszám. Ugyanakkor a vonatkilométer teljesítmény 3,51 százalékkal növekedett.

A létszámhiány pótlására célkitűzéseket adtunk ki külszolgálati főnökségeknek, azonban a csökkenő tendenciát csak mérsékelni lehetett, de nem megállítani.

A csökkenő létszám ellenére a kifizetett túlóra aránya az első félévben a bázishoz képest 118,5 százalékra emelkedett. Mint a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottsága a témakörrel foglalkozó jelentésében megállapította: *„Annak ellenére, hogy az utazószemélyzet szolgálati órája 225 óráról 217 órára csökkent, s a túlórák száma a munkaidő-csökkenés ellenére sem emelkedett, a helyzet nem javult, mert a tehervonatos utazószemélyzet szolgálati és távolléti órája az átlagon belül emelkedett. Valójában az történt, hogy ember hiányában nincs kinek kifizetni a túlórát, s így a túlóra megtakarítás nem szervezett intézkedés, hanem nagyrészben kényszerintézkedések eredménye. A vonatokhoz szükséges létszámot vezényelni nem tudják és ez mind a tolatásoknál, mind a vonatok továbbításánál igen sok nehézséget okoz."*

Hatékonyabb intézkedéseket

A szakszervezet megállapítása helytálló. Valóban hatékony intézkedések szükségesek a vonatkísérő utánpótlás megoldására.

A munkaügyi apparátusok közreműködésével forgalmi osztályunk a frekventált munkakörök létszámfeltöltésére továbbra is segíti a külszolgálati főnökségeket. Rendelkezést adtunk ki arra, hogy az utazószemélyzet nyugdíjba vonuló tagjait meggyőzéssel, két-három év továbbszolgálatra bírjuk, illetve fontos munkakörökbe — vonatfelvevő, vonatátadó, segédvezénylő — mint nyugdíjast foglalkoztassunk. *Ehhez arra lenne szükség, hogy az 1260 órás foglalkoztatás engedélyezését határozatilag megkönnyítsék.*

Az oktatási főnökséggel karöltve a kiképzési idő megrövidítésére és a tanuló állományban levők szakvizsga utáni gyors munkába állítására törekszünk. Növeljük azoknak a munkaköröknek a számát, ahová női munkaerő-utánpótlást tudunk biztosítani. Szolgálati főnökségeinket pedig arra ösztönözzük, hogy a kiszolgálási normák gondos tanulmányozása útján, a munkakörök összevonásával, a munkaidők jobb kihasználásával törekedjenek a munkaerőgazdálkodást megjavítani.

Dr. Susla János,
a forgalmi osztály vezetője

NAPIRENDEN

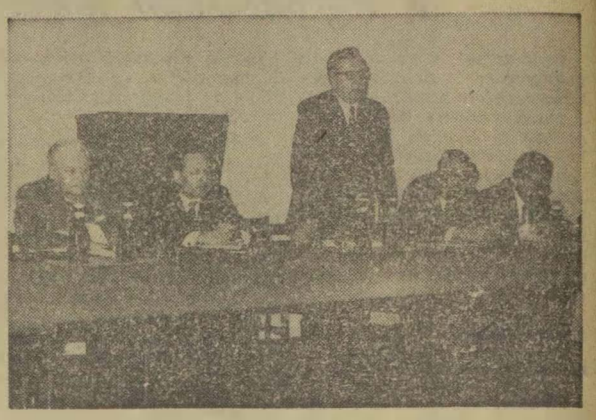
a társadalombiztosítás időszerű kérdései

Nagyaktiva-értekezlet a vasutasok szakszervezetében

A vasutas-szakszervezet központjába látogatott január 21-én *dr. Bartos István*, a SZOT társadalombiztosítási főigazgatóság vezetője és beszélgetést folytatott szakszervezetünk vezetőivel.

A megbeszélésen részt vett *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Molnár György* titkár és *dr. Horányi Lászlóné*, a SZOT szervezési és igazgatási főosztályának vezetője.

A vendégeket *dr. Bordi István* tájékoztatta a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási munkájáról és a VSZTO eredményeiről. Ezt követően *dr. Bartos István* mondott véleményt erről a tevékenységről. Hangsúlyozta többek között a jó agitációs- és propaganda munkát, továbbá elismeréssel szólt az új társadalombiztosítási törvény végrehajtásának megszervezéséről, az oktatás, a tájékoztatás érdekében kifejtett erőfeszítésekről.



Dr. Bartos István tájékoztatóját tartja.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A jövő tennivalóiról szólva elmondotta, hogy fejleszteni kell az ügyviteli- és mozgalmi munka egységét, valamint a szakszervezet jog- és hatáskörének alkalmazását a társadalombiztosítási feladatok végrehajtásában. Befejezésül tájékoztatta szakszervezetünk vezetőit arról, hogy a SZOT társadalombiztosítási főigazgatósága elfogadta a munkakörülmények javítása, továbbá az ügyviteli munka minőségi fejlesztése (adatfeldolgozás gépesítése) érdekében előterjesztett javaslatainkat.

A találkozó délután nagyaktíva-értekezlettel folytatódott, amelyen megjelentek a központi vezetőség társadalombiztosítási szakbizottságának tagjai, a területi társadalombiztosítási bizottság elnökei, a nyugdíjhivatal, a vasútegészségügy és a Vasúti Főosztály szociálpolitikai osztályának képviselői.

Az értekezleten dr. Bartos István a társadalombiztosítás időszerű kérdéseiről adott tájékoztatást. Részletesen foglalkozott többek között — a SZOT XXIII. kongresszusa határozatainak tükrében — a társadalombiztosítási bizottságok, tanácsok, szak- és albizottságok hatáskörével is. Rámutatott továbbá arra, hogy a rehabilitáció területén nem használjuk ki a lehetőségeket.

A Szovjetunióban például a harmadik csoportosok munkába történő visszavezetésének az aránya 95, Csehszlovákiában 75, Magyarországon pedig csak 15 százalékos.

A tájékoztató után dr. Bartos István válaszolt a hozzászólók kérdéseire.

K. S.

Orvosi szemmel

az indokolatlanul magas táppénz százalékról

Az utóbbi időben egyre több szó esik az indokolatlanul magas táppénzszázalékról és ennek okairól. Meg kell állapítani, hogy a táppénzes állományban levő dolgozók száma mind országos viszonylatban, mind a MÁV-nál növekszik. Míg 1970-ben az országos táppénzes átlag 5,4, a MÁV-nál 6,6 százalék volt, 1974-ben ezek a számok 5,8 és 6,6, 1975 első felében 6,4, illetve 6,7 százalékot értek el.

Köztudott, hogy a betegek száma az egyes népgazdasági ágakban természetszerűen különböző. Magasabb például a bányászatban, mint a művészeti dolgozók között.

A vasút, a munka jellegénél fogva e tekintetben is különleges helyzetben van. Az éjjel-nappali üzemelés, a fokozott felelősség, a gyakran mostoha időjárási viszonyok között végzett nehéz munka, *hatással van a táppénzes állományra.*

Ezenkívül a nagyfokú munkaerőhiány is közrejátszik. Gyakran olyan személyeket is felvesznek, *akiknek az egészségi állapota eleve nem felel meg a követelményeknek, és akiknek a felvételét az érvényben levő egészségügyi szabályzat is tiltja.* Hozzá jön, hogy a felvételnél a dolgozók gyakran elhallgatják meglevő betegségeiket. Néhány hét múlva azután hosszabb táppénzállományba vetetik magukat, anélkül, hogy ez szankciókat vonna maga után. Sőt, előfordult olyan eset is, hogy a helyi szakszervezeti szervek kifogásolják az üzemorvos, illetve a TEK túlzott szigorát és „elfogultságát", mert a rendeleteknek megfelelően, forgalmi szolgálatra nem engedélyezték az arra alkalmatlan felvételét.

A táppénzes állományban levő dolgozók betegsége valódiságának ellenőrzését nehezíti az is, hogy a szabályokat kijátszani szándékozó személyek gyakran váltogatják az orvost, akihez betegállomány-bevétel végett fordulnak. Megtörténik, hogy a lakhely szerinti körzeti orvos, a szolgálati főnökség szerinti üzemorvos, vagy távoli lakhely esetén, valamelyik közbeeső vasúti csomópont üzemorvosa írja ki őket betegállományba. Ez azért lehetséges, mert gyakorlatilag az egyes vasúti üzemorvosok között — nem beszélve az általános egészségügyi szolgálat orvosairól — *nincs kapcsolat és a MÁV-üzemorvosok sem tartják be a Vasútegészségügyi Igazgatóság 1972-es rendeletét.* Ez a rendelet előírja, hogy az idegen szolgálati főnökségen dolgozók táppénzállományba vétele esetén, ezt a tényt a szolgálati főnökség szerint illetékes üzemorvossal azonnal kell közölni.

Hogy a téppenzes állományba vétel megítélésénél mennyi függ az orvos szakértelmétől, emberismeretétől és lelkiismeretes munkájától, ezt meggyőzően mutatják a Vasutasok Szakszervezete Társadalombiztosítási Osztálya Egészségügyi Alosztálya által végzett orvosi komplexvizsgálatok. *Ezek az egyik üzemnél kimutatták, hogy amikor a sok éve ott dolgozó és pácienseit jól ismerő üzemorvos betegség miatt több hónapig távol volt, az üzemben a táppénz-százalék majdnem a duplájára emelkedett, majd az orvos visszatérte után az eredeti szintre csökkent.*

Rendkívül sok függ a helyi gazdasági vezetőktől, párt- és szakszervezeti szervektől, valamint a szocialista brigádoktól is. A munkahelyeken olyan légkört kell kialakítsanak, ahol a dolgozóközösség elítéli a lógósokat; a fusizókat, akik visszaélve rendszerünk, az emberről történő gondoskodás alapelvével, mások rovására úgy igyekeznek előnyökhöz jutni, hogy táppénzes állományba vetetik magukat.

Dr. Sziza Mario
ellenőrző főorvos

Pályázat

a MÁV Nevelőotthonokba történő felvételekre

A *MÁV Hivatalos Lap* 1976. évi 3. számában pályázat jelent meg a vasutas dolgozók, MÁV-nyugdíjasok és ezeknek ellátását élvező özvegyei, óvodás, általános- és középiskolás gyermekeinek a MÁV Nevelőotthonokba történő felvételére az 1976—77. tanévre.

Nevelőotthoni lehetőségek:

1. Kőszeg: óvodás 4—6 éves korú fiú-lány és általános iskolás I—VIII. osztályos fiúk részére.
2. *Bodrogolaszi:* általános iskolás fiúk részére.
3. *Répceszentgyörgy:* általános iskolás V—VIII. osztályos fiúk részére.
4. *Kaposvár:* óvodás 4—6 éves korú fiú-leány és általános iskolás I—VIII. osztályos leányok részére.
5. *Békéscsaba:* középiskolás leányok részére.
6. *Szeged:* középiskolás leányok és fiúk részére.

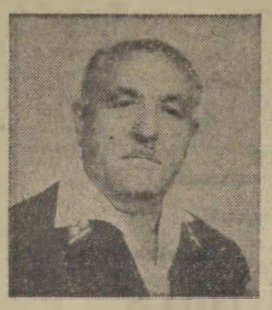
A felvételhez szükséges *Pályázati kérelem* elnevezésű nyomtatványt a MÁV Nevelőotthonoktól és a vasútigazgatóságok munkaügyi és szociális ellátási osztályaitól lehet igényelni személyesen vagy levélben.

A szabályosan kitöltött *Pályázati kérelmet 1976. május 1-ig* annak a nevelőotthonnak kell megküldeni, ahová a gyermeg felvételét kérik.

Kérjük a szakszervezeti tisztségviselőket, hogy ha jelenlegi és volt munkatársaik, illetve azok özvegyeinél, a családi körülmények — a gyermek, vagy gyermekek szempontjából és érdekében — indokolják (távoli iskolába járás, nehéz anyagi helyzet, a szülők munkaidő-beosztása, beteges szülő, stb.) — tájékoztassák a szülőket (gyámszülőket) e lehetőség igénybevételéről.

A szakszervezeti bizottságok a Pályázati kérelem *„szb záradékát"* környezettanulmány alapján gondosan —, szükség szerint külön lapon leírva — végezzék el, mert csak a gondosan elkészített körülményeket érzékeltető anyag alapján kaphatóképet a nevelőotthon a család helyzetéről, a gyermek családi körülményeiről.

A főraktárnok búcsúja



A vasutasok csaknem másfél százezres táborában nem ritka dolog az, hogy valaki leteszi a tollat, kalapácsot, jelzőzászlót, mert elérkezett a megérdemelt pihenés ideje. *Kerekes József*, a Nyugati pályaudvar főraktárnoka esetében azonban ez is rendhagyó. Nem elsősorban azért, amit tett, hanem azért, ahogyan tette.

Az előzmények, származása, politikai tájékozottsága, bátor helytállása, kapcsolatai, embersége, segítőkészsége, állásfoglalása „rázós" ügyekben, mindmind magasabb pozícióba tették és tehették volna alkalmassá; de ezt a sok-sok lendítőkereket, egyetlen nagy erő, szerénysége fogta, fékezte. *Raktárnok maradt, és a legutolsó napig vállalta az éjjel-nappali szolgálatot egy huzatos raktárhelyiségben.*

A következő kis megemlékezés is csak azért íródott meg, mert a brigád, amelyet annak idején ő szervezett, s amelynek tagjaként hosszú éveken át dolgozott, felkérte egy életrajz megírására.

Jóska bácsi levele így kezdődik:

„Kedves Aranka! A brigád levelét megkaptam. Erőt ad a megváltozott életem elviseléséhez. Köszönöm Magának és a brigádnak. Nem vagyok a reklám, még kevésbé az önreklám embere, de ha a brigád így kívánja,-hát legyen..."

S a bevezető sorok után következett a részletes önéletrajz, melyből kitűnik, hogy Kerekes József gazdasági cselédből 1942-ben vált vasutassá.

Budapest—Ferencvárosban kezdte, mint salakhányó, majd a Nyugati pályaudvarra helyezték raktári munkásnak. A felszabadulás után a Nyugatiban kapott megbízást a vasutasok szervezésére. Az állomás legelső párttagjai és szervezői közé tartozott. Később tagja lett a pártbizottságnak. Először mint szervező titkár, majd mint káderes dolgozott a vezetőségben. Nehéz napok voltak azok, mert a pártmunka és a szakmai feladatok mellett hiányos iskolai tanulmányait is pótolni kellett.

Az ellenforradalmi események újabb megpróbáltatást jelentettek számára. Pontosan emlékszik arra, hogy 30 nap alatt 81 tagot szervezett be az MSZMP-be.

„Nagyon hiányzik a vasút, jóllehet még csak néhány hét választ el a munkától, és a brigádélet szépségétől, az összeforrt barátságtól. A községben, 20 éve tanácstag vagyok és családomban igyekszem levezetni a fel-fel buzgó energiát. Talán sikerül...?

Így fejeződik be a levél, amit Jóska bácsi írt a brigádtagok felkérésére. Akik ismertük, még ennél is többet tudunk róla: *ember volt ő a javából, mindig megértő, segítőkész vasutas.*

— gergely —

Ünnepségek, találkozók a nyugdíjasok tiszteletére

Az elmúlt év végén több szolgálati helyen és csomóponton tartottak bensőséges hangulatú nyugdíjastalálkozót és búcsúztatót. Ezekről az ünnepségekről tudósítóink levelei alapján készítettünk összeállítást.

Budapest—Ferencváros állomás művelődési házában jól szervezett, kultúrműsorral és disznótoros vacsorával egybekötve tartottak nyugdíjasbúcsúztatót. A nyugalomba vonulók sok éves munkáját *Bíró Lajos* szb-titkár és *Berendi Tibor* állomásfőnök köszönte meg. A nyugdíjasokat *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője táviratban üdvözölte.

Ugiyai Sándor tudósítónk levelében a miskolci igazgatóságon rendezett hagyományos nyugdíjastalálkozóról számolt be. A házigazda a szakszervezeti bizottság, a nő- és KISZ-bizottság, valamint a Vöröskereszt szervezet volt. A hatvan nyugdíjas és a meghívott dolgozók baráti találkozójának hangulatát fokozta *Csorba Ilona*, a Miskolci Nemzeti Színház művésznőjének fellépése, aki magyarnótákat énekelt.

Debrecenben a Vásártér-állomás Petőfi szocialista brigádja búcsúztatta a 33 évi szolgálat után nyugdíjba vonuló munkatársát, *Hernyák Gábor* tolatásvezetőt.

Záhonyban a körzet nyugdíjasai az év végi taggyűlésükkel egybekötve tartották a hagyományos öregek napját, amelyen száz nyugdíjas vett részt. A beszámolók után a programban vidám vetélkedő is szerepelt.

Vámosgyörk állomáson 40 éves vasúti szolgálat után búcsúztatták munkatársaik nyugalomba vonulásuk alkalmából *Ács József* raktárnokot és *Rozinai Oszkár* számviteli vezérigazgatót. A két kiváló dolgozó ebből az alkalomból ajándékot kapott.

Ugyancsak az elmúlt év végén búcsúztatták bensőséges ünnepség keretében *Kaposvár* állomás társadalmi és gazdasági szervezetei 44 nyugdíjba vonuló munkatársukat. Az ünnepségen a helyi MÁV leánynevelő intézet növendékei kultúrműsorral szerepeltek.

Debrecen csomóponton az szb helyi nyugdíjascsoportja a járműjavító kultúrtermében tartott baráti találkozót, amelyen meghívott vendégek is részt vettek. A találkozó résztvevőit a miskolci vasutasok szakszervezetének nyugdíjas csoportja disztáviratban köszöntötte. A *Ságvári Endre* általános iskola úttörői és az oktatási főnökség színjátszói érdekes műsorral tették színvonalasabbá az összejövetelt.

— Családias ünnepséget rendeztek *Sárospatakon*, az állomás társadalmi és gazdasági vezetői a terület nyugdíjasai részére — írja levelében *Lengyel Gyula*. A találkozó résztvevőit, mintegy száz nyugdíjast *Kalmár Lajos*, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte. Az ünnepségen jelen volt a kilencvenéves *id. Sóstói Lajos*, nyugalmazott állomásvezető és fia, az ugyancsak nyugdíjas *ifj. Sóstói Lajos*, volt szertárvezető. A szakszervezeti munkában aktívan tevékenykedő nyugdíjasok közül többen 2—300 forint jutalmat kaptak.

Földi József Szolnokról arról tudósít, hogy az állomás üzemi étkezdéjében rendezték az 1975-ben nyugdíjba vonult vonatkísérők — *V. Nagy Ferenc, Szerencsés Sándor, Szekeres Sándor, Magyar József, Magyar Bertalan, Szirányi György és Varga István* — búcsúztatását. A vacsorával egybekötött ünnepség rendezésében részt vett a vonatkísérők Április 4. szocialista brigádja is.

Jubileumi munkaülés

Harminc éve szervezetten dolgozik a vasutas eszperantó szakosztály

Ünnepélyes keretek között került megrendezésre a Vasutasok Szakszervezete székházában *a 30 éve szervezett keretek között működő vasutas eszperantó szakosztály évi munkaülése.*

Január 25-én az igazgatósági székhelyeken és nagyobb vasúti göcpontokon működő 18 vasutas szakcsoport 36 küldötte gyűlt össze Budapesten, hogy az 1975-ös évről szóló beszámoló és az 1976. évi munkaterv és költségvetés megtárgyalásán kívül megemlékezzen az eszperantó nemzetközi nyelvnek a vasutas dolgozók körében történő szervezett terjesztése, kulturális, majd szakmai felhasználása megkezdéséről.

A *Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete* az elsők között ismerte fel és hasznosította a nemzetközi nyelvet már a kezdeti szervező és kulturális munkájánál. Lehetőséget nyújtott az eszperantóval már korábban foglalkozó, főleg munkás eszperantisták felkutatására, aktivizálására és a közös feladatok, többek között a nemzetközi elszigetelési törekvések meghiúsítására irányuló törekvések előmozdítására.

A felszabadulás utáni hazai eszperantó mozgalom első országos szerve az *Országos Eszperantó Tanács*, majd a később megalakult *Magyar Eszperantó Szövetség* már szervezett központi és területi vasutas eszperantó csoportok közreműködésére, sokoldalú segítségére támaszkodhatott.

A nemzetközi nyelv tanítása és felhasználása érdekében a *Művelődésügyi Minisztérium*, majd a *Szakszervezetek Országos Tanácsának* felügyelete, anyagi és erkölcsi támogatásával folyó tevékenységben mind hazai, mind nemzetközi viszonylatban elismerten a vasutas dolgozók jártak az élen.

Ha szerény keretek között is, de ünnepélyes jellegű az ez évi munkaterv több eseménye, melyek szervesen illeszkednek a szokásos helyi, országos és nemzetközi eszperantó rendezvények közé.

A huszadik évfolyamába lépett Hungara Fervojista Mondo *(Magyar Vasutas Világ)* című eszperantó nyelvű folyóirat hasábjain megjelent több mint 900 cikk ismertette vasútunk helyreállítása, újjáépítése, korszerűsítése minden főbb eredményét, és a vasutas dolgozók munkája, s életének különböző területén elért sikereket, szakmai, kulturális eseményeket stb.

Érdemes megemlíteni, hogy jelentős a nyomtatásban, illetve sokszorosításban megjelent eszperantó nyelvű szakmai kiadványok, szakelőadások, szakdolgozatok anyaga is.

A munkaülésen beszámoltak a szakcsoportok külföldi levelezéséről, könyv- és folyóiratcseréjéről, a kölcsönös, csoportos és egyéni látogatások hazai és külföldi eredményeiről.

A *Szovjetunió, Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Románia* és *Jugoszlávia* eszperantistáival létrejött kölcsönös látogatások mellett számos kapcsolat alakult ki nyugati országok vasutas eszperantistáival is. Különösen a szomszédos országok és a nemzetközi szervezet képviseletében élénk a részvétel a vasutas rendezvényeken.

A vasutasnap alkalmából évről évre máshol megrendezett, immár hagyományos vasutas eszperantisták baráti találkozója ez évben Szegeden kerül megrendezésre.

A munkaterv oktatási programjából figyelmet érdemelnek a MÁV járműjavító üzemek dolgozói, de különösen a szocialista brigádok tagjai között folytatott propaganda eredményeként szervezett tanfolyamok. A szakcsoportok közül eredményes munkájával kiemelkedett *Debrecen, Budapest, Miskolc, Pécs, Hódmezővásárhely, Nyíregyháza*, de más szakcsoportok is jól működnek.

A Magyar Eszperantó Szövetség elnökségét *dr. Mátéffy József* elnök képviselte, aki hozzászólásában nagy elismeréssel nyilatkozott a több éve személyesen is tapasztalt fejlődésről.

Dr. Bácskai István

BRIGÁDVEZETŐK TANÁCSKOZÁSA

A *debreceni építési főnökségen* januárban ünnepélyes brigádvezető értekezletet tartottak, amelyen 880 brigádtag képviseletében 68 brigádvezető jelent meg. A társadalmi és gazdasági szervek vezetőivel közösen értékelték a brigádok 1975. évi munkáját.

Kiemelkedő teljesítményként könyvelték el a Debrecen állomás rekontstrukciója során nyújtott segítséget. *A kommunista műszakokban a brigádok 561 tagja 4488 órát dolgozott.* Elismerést érdemelnek az ifjúsági brigádok is. Tagjaik közül 15-en nyerték el a *Szakma ifjú mestere*, 15-en a *Kiváló ifjú szakmunkás*, hárman pedig a *Kiváló ifjú munkás* megtisztelő címet. Az értekezleten megbeszélték többek között a munkaidő jobb kihasználásának, a termelékenység növelésének és az eredményesebb takarékoskodásnak a lehetőségeit.

A havi kereset a teljesítménytől függ

TISZTA JUTALÉKOS BÉREZÉS AZ UTASELLÁTÓ VÁLLALATNÁL

A *Magyar Vasutasban* az olvasók rendszeresen megtalálják az *Utasellátó Vállalat* hirdetését, amely szerint a legkülönbözőbb munkakörökbe veszünk fel dolgozókat. (Természetesen olyan munkakörökről van szó, amelyekre nem vonatkozik a felvételi zárlat.) Ezek után közérdekű lenne azt is közelebbről megvizsgálni, vajon bérezés szempontjából mi is rejlik e munkakörök mögött. Más szóval: *hogyan alakul, mitől függ vállalatunknál a havi kereset?* Az effajta tájékoztatás már csak azért is célszerű, mert *az Utasellátónál nagyon sok vasutas felesége, családja dolgozik*, s otthon, a szűkebb családi körben nem egyszer szóba kerülhet, hogy *milyen bérezési alapelvek érvényesülnek a vállalatnál.*

Közös érdekek

Általában tudott dolog, hogy lehetőségeihez képest minden vállalat igyekszik rendszeresen emelni a munkabéreket. Emellett állandóan mérlegelni kell azt is, hogy az üzleti érdek miként párosulhat a dolgozók érdekeivel. Ebből adódóan az Utasellátónál már korábban több helyen kísérleteztünk a *tiszta jutalékos bérezési rendszer* bevezetésével. A munkaerőhiány és az utasok minél jobb ellátása különösen ösztönözte erre vállalatunkat.

A tiszta jutalékos bérezés bevezetését számítások előzték meg. Először is megállapítottuk, hogy *ez a bérezési forma a kiskereskedelmi pavilonokban, a munkahelyi büfékben és a balatoni hajóbüfékben hozhatja meg a várt eredményt.* Az említett értékesítési egységeink egyébként 1974-ben a vállalati összes forgalomnak 27 százalékát adták. A jelentős árbevétel ellenére ez az adat azt is mutatta, hogy feltétlenül van lehetőség az üzletág eredményeinek túlszárnyalására, végső soron a vállalati forgalom növelésére.

400 pavilonban

A tiszta jutalékos bérezésre való átállás *két ütemben* történt. Először is a mintegy 400 pavilonból kiválasztottunk harmincat, s ezekben a dolgozók már *1975. február 1-től* az új bérezési elv szerint végezték munkájukat. A kísérleti időszak öt hónapig, *a múlt év júliusáig* tartott. Az időközben felmerült problémákat folyamatosan rendeztük, illetve megoldottuk, majd elkezdődött a második ütem. Ekkor *a teljes pavilonhálózatunkat, a munkahelyi büféket, illetve a balatoni hajóbüféket is átállítottuk az új bérezési formára.*

Lényegében ez azt jelenti, hogy *megszüntettük a dolgozók alapbérét*, s ehelyett a teljes havi munkaidő ledolgozása esetére egy meghatározott összegű keresetet állapítottunk meg, majd *megszabtuk a boltokra külön-külön érvényes jutalékkulcsot*, alapul véve az egységek egy évi (1974. május 1. és 1975. április 30. közötti) forgalmát. Az egységek egy év alatt felhasznált bérköltségét viszonyítottuk az évi árbevételhez, s eszerint alakult ki a boltra érvényes jutalékkulcs.

Egyszerű, világos

A tiszta jutalékos bérezés szorosan kapcsolódik a közös érdekek érvényesítéséhez. *A dolgozókat a forgalom növelésére ösztönzi, s munkájukat hatékonyabbá teszi.* Saját anyagi érdekük is azt kívánja, hogy pontosan megismerjék az utazóközönség igényelt, bekapcsolódjanak a vállalat piackutató tevékenységébe, törekedjenek kurrens árucikkek beszerzésére, készüljenek fel a szezonokra, s a napi nyitvatartási időket igazítsák a vonatok menetrendjéhez. Aki jobban dolgozik: többet kereshet.

A jutalékelszámolási nyomtatvány egyébként egyszerű, jól áttekinthető, s alkalmas arra, hogy a dolgozók mindenkor kiszámíthassák az egy napra eső forgalmi jutalékukat, végső soron a havi munkabérüket. Ebből könnyű következtetni arra, hogy a jutalékkulcs az adminisztratív munkát, a vállalati bérelszámolást is egyszerűsítette, illetve csökkentette.

Horváth Rezsőné

Olvasószekrény a peronon

A Miskolc-Tiszai pályaudvar *Béke és dr. Csanádi György* szocialista brigádja társadalmi munkában egy olvasószekrényt készített, amelybe mindig elhelyezik a *Magyar Vasutas* legfrissebb példányát. A peronon levő szekrénnyel lehetővé tették, hogy lapunkat azok a dolgozók (utasok) is olvassák, akik nem előfizetők. A szekrénybe épített neoncső az esti olvasást segíti.

A két brigád ötletes kezdeményezése az utasok érdeklődését is felkeltette. Más csomóponton is érdemes megpróbálni.

Farsangi szemafor

Zöldre váltott a szemafor, girbe-görbére állították a váltókat — e vizkereszttől hamvazószerdáig tartó farsangi hétvégeken kedvünkre (ám kedvünket természetesen a pénztárcánkhoz mérve) mulathatunk kivilágos kivirradtig. Eme évről évre ismétlődő karneváli jó szokás haladó hagyományaink közé sorolta-tik: az ókori Rómából származik. Dicső eleink Szaturnusz isten tiszteletére rendezték a szaturnáliának nevezett hétnapos örömünnepeket, s mert az ántivilágból mi mindazt átvesszük, ami jó — a farsangi bálokról sem feledkezünk el.

Némiképp persze korszerűsítettük e népünnepélyt. Először is nem hét napig, hanem sokkal tovább tart. Az egyik nagy forgalmú teherpályaudvar állomásfőnöke panaszolta még novemberben, hogy több kocsirendezője immár farsangol. Nem megy be a munkahelyére napokig, aztán orvosi papírral igazolja, hogy házépítés közben lábujjára esett egy panel. De oda se neki: a ház azért tovább épült, csupán a kocsikat rendezhették ama maradi szorgosak, akik farsangnak évadján szeretnek farsangolni.

De ne csak a saját házunk táján söpörjünk, utóvégre a farsang ősszinépi mulatság, és hála a demográfiai szokások változásának, immár jóval több mint tízmillióán karneválozhatunk e honban. Hosszú éveken át farsangoltak annál a vállalatnál is, ahol egyszer csak kiderült, hogy nincs miből farsangolni: nem gyárthatják tovább azt, ami a kutyának sem kell — nem állatforgalmi vállalatról van szó! —, nem építhetnek kacsalábon forgó irodaházat, amikor lassacskán már kacsalábra sem telik nekik. Ekkor követte a farsangolást a böjt, s nincs ezen semmi csodálkozni való, ez is hagyomány. A hamvazószerdáig tartó farsang ugyanis a nagyböjtöt vígsággal, evés-ivással előző időszak.

Vége a farsangnak a közútakon is, ahol eleddig sokan hivatkoztak: azért nem tartották be a jobbkézszabályt, mert évtizedek óta baloldali érzelműek. Az új KRESZ a korábbinál sokkal egyértelműbben fogalmaz, s figyelembe veszi a külföldön honos szokásokat is, jelesül gondol a békés egymás mellett élésre. Mind többen jönnek hozzánk, s mi is egyre gyakrabban látogatunk el máshová, nem mondhatjuk tehát, hogy nem tudja a bal kéz, mit csinál a jobb. Aki pedig nem képes eldönteni, hogy melyik a jobb keze és melyik a bal, annak célszerű elvégeznie néhány további KRESZ-szemináriumot.

Farsangtalan farsangot rendezünk tehát az idén? — kérdezheti joggal az olvasó, roszszalván, hogy farsangnak évadján arról szólok: miként nem szabad farsangolni. Ellenkezőleg. Épp azt bizonygatom, hogy a szemaforra kell figyelni. Ha a lámpa zöldet jelez, uccu neki, farsangoljunk. De csak addig, amíg a belénk töltött alkoholmennyiség nem változtatja fülünket-fejünket pirossá. E színváltozást célszerű ugyancsak észrevenni, s ahogy a közhivatalnoknál a létszámstoppot, a bálteremben az üzemanyagfelvételi stoppot el kell rendelni. Ehhez nem szükségeltetik adminisztratív intézkedés, elég ha magunkkal viszszük pénzügyminiszterünket — a nevünket büszkén viselő feleséget.

S ha az asszony azt mondja „ne igyál", mi pedig erre így replikázunk, „sose halunk meg"... utólag bizonygathatjuk hogy félreértésről volt szó. Azt mondtuk ugyanis, hogy „sose hallunk meg". Dehát mi tehetünk arról, hogy manapság — e szuperszónikus, elektronikus korszakban — a farsangi bálokon oly hangos a zene-bona?! Majd, hogy valóban nem hallottuk meg, bizonyságként hitvesünk egészségére kortyolgatjuk el a következő kis (nagy) fröccsöt...

F. T.

Új edzőtermet kaptak

A HATVANI VSE SPORTOLÓI

A *Hatvani VSE* szakosztályai — különösen az ökölvívók — hosszú évekig edzőhelyiség hiánnyal küzdöttek, ami gátolta a még jobb eredmények elérését, a zavartalan felkészülést.

A MÁV Budapesti Igazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évben *1 millió 50 ezer forintot* bocsátott az egyesület rendelkezésére, hogy megvalósíthassák régóta dédelgetett álmukat. A felső szervek megértő támogatását több mint 100 ezer forint értékű társadalmi munkával „toldották" meg a szakosztályok sportolói, sportvezetői, a vasúti csomópont szocialista brigádjai, dolgozói.

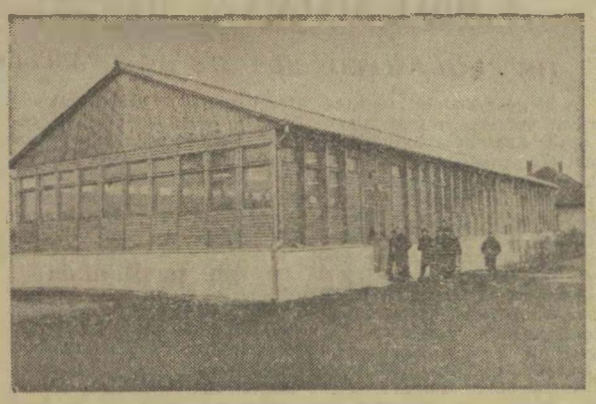
A lelkes összefogás eredményeként ez év január 27-én felavatták a 300 négyzetméter alapterületű edzőtermet. Az ünnepélyes megnyitón részt vett *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője. Ott voltak Heves megye, Hatvan város és a vasúti csomópont párt- és tömegszervezeteinek képviselői, az egyesület sportolói, vezetői, szurkolói és az edzőterem létrehozásában oroszlánrészt vállaló dolgozók.

Gulyás János titkár méltatta a széles körű összefogás eredményét, külön kiemelve a szocialista brigádok áldozatkészségét. Sok sikert kívánt az egyesület további munkájához és a jelenlevők elismerő tapsa kíséretében nyújtotta át a jutalmat azoknak, akik az edzőterem építéséhez a legtöbb társadalmi munkával járultak hozzá.

Az új edzőtermet *Tóth János* vasútigazgató adta át rendeltetésének.



Tóth János vasútigazgató a nemzetiszínű szalag átvágásával átadja rendeltetésének az edzőtermet.



Csoportosan érkeznek a fiatalok
(Tenta György felvételei)

Most már, *Pethő András* ügyvezető elnök szerint a tehetséges ökölvívó gárdán és a többi szakosztály sportolóin és vezetőin a sor, hogy bebizonyítsák: *nem érdemtelenül jutottak az új létesítményhez.*

Sz. T. A.

A HÓEMBER

Az udvaron hóember áll.
Az orra megpirosodott.
Földig érő hóköpenyén
óriás gombok: hógolyók.

Kövér hólabda a feje,
cirok a bajsza, szeme szén,
piros fazék-cilindere
félrecsapva a fején.

Körülötte hócsata dúl,
hógolyók szállnak, megzendül
piros fazék-cilindere,
s lehull nyakastul, fejestül.

Fazekas Lajos

JÁRMŰJAVÍTÓBAN

Javítónak a gőzkürtje
jelez reggel, délben, este.
Gőzpöröly dönG, kovácsműhely
izzóreve szerte fröccsen.

Kazánműhely, ég is dörren
lemez hajlik szépen körben,
tüzcső fut a belsejében —
a csőprések tengelyében.

Hegesztőknek bőrkötője,
hull a szikra le a földre.
Sötét pajzsok, izzó lángok
acélfalat megvarrjátok.

Szerelőben szegecs kattog,
acél alváz ropog csattog.
Festék hull a kékacélra,
lassan kész a mozdony újra.

Gőzszelep fúj, gőzsíp harsog,
remeg a gép, ropog, pattog,
kerék csattog acélsínen,
messzefut a mozdony innen.

Vaál János

ÜZEMI SPORT

Eredményes évet zártak a miskolci járműjavítóban

A miskolci járműjavítóban tály *Lenin* szocialista brigádjának adták át. A tömegsportban aktívan vett részt az üzem száz ipari tanulója is. Hetenként háromszor kapcsolódtak be a munkahelyi tornába.

Pál István

A miskolci járműjavítóban az elmúlt évben eredményes volt az üzemi sportélet. Erről számolt be az évzáró ülésen *Árvai Gyula*, a szakszervezeti bizottság sportfelelőse.

1975-ben a legnépszerűbb sportrendezvények *a kispályás labdarúgó-bajnokságok, a vasutasnapi asztalitenisz-, valamint a sakk- és lövészversenyek voltak.* Eredményesen zárult az MHSZ helyi szervezete által rendezett országos sportverseny és szellemi vetélkedő is. A miskolci üzem legjobbjai csapatban és egyéniben egyaránt diadalmaskodtak. Nem maradt ki a sport a december 3-án Miskolc felszabadulása tiszteletére indított brigád- és egyéni szellemi vetélkedőkből sem. A sportkérdésekkel 150 versenyző foglalkozott.

Az év utolsó díját — egy vándorserleget — a szocialista brigádok közötti lövészversenyek győztesének, a tervoszlopra súlyt fektet a GYVSC síszakosztálya. *Ez gondot is jelent, mert az üzem területén levő öltöző már szűknek bizonyul. Különösen a női sportolók öltözéke jelent gondot.* A másik, pedig az évek óta vajúdó kocsiprobléma. A tízszemélyes mikrobusz — ez sem üzemképes mindig — nagyon kevés a népes versenyzőgárda mozgatására. Ezeknek a problémáknak a megoldása minden bizonnyal a GYVSC síző k további előbbrelépését jelentené.

(szigetváry)

HÍREK

— **Politikaikönyv-kiállítás.** Miskolcon a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában a könyvtár 20. évfordulója alkalmából politikai könyvekből kiállítást rendeztek. A reprezentatív, gazdag kiállítást eddig több szocialista brigád és KISZ-fiatal tekintette meg.

— *EREDMÉNYES ÚJÍTÓK. A nagykanizsai vasúti csomópont újítói öt év alatt — a tervezett egymillió forint helyett — három és félmillió forintot takarítottak meg újításokból.*

— **Pilisvörösvári siker.** Pilisvörösvár állomás tizenöt tagú Ady Endre brigádja tizenegy hónap alatt teljesítette az elmúlt évi tervét. Az állomás munkasikerét bizonyítja az is, hogy az ingavonatok számát a négyszeresére növelték, és minden felajánlásukat balesetmentesen teljesítették.

— *JUTALOM BALESETMEGELŐZÉSÉÉRT.* Molnár Sándor motorvezető, Rákos, vontatási főnökség Május 1. szocialista brigádjának tagja balesetet előzött meg. Foglalt vágányra járattak, de sikerült elkerülnie a karambolt. Éberségéért igazgatói dicséretben és 1000 forint jutalomban részesítették.

— **Festmények az üzemben.** A jászkiséri építőgépjavító üzemben január 27—30. között festménykiállítást rendeztek Baranyó Sándor festőművész alkotásaiból. Az érdekes kiállítás sok érdeklődőt vonzott.

— EMLÉKMŰVET KÉSZÍTETTEK. A székesfehérvári járműjavító üzem dolgozói ötszáz óra társadalmi munkával készítették el azt a 10,6 méter magas emlékművet, amelyet az üzem udvarán állítottak fel. Az emlékmű a vasút születése óta használatos három vasutasjelvényt foglalja keretbe, az öt zászló pedig a vasút öt földrésznyi kapcsolatait szimbolizálja.

— **Kitüntetés.** Az Országos Tűzoltóparancsnokság kiemelkedő tűzmegelőző tevékenységéért és a tűzoltócsapat eredményes vezetéséért a Tűzbiztonsági érem arany fokozatával tüntette ki Borsi Istvánt, a vésztői vontatási főnökség vezetőjét. A kitüntetést január 22-én a szeghalmi tűzoltóparancsnokságon ünnepélyes külsőségek között adták át.

— TÚLTELJESÍTETTÉK TERVÜKET. Dorog állomás vasutasai az elmúlt esztendőben több mint 520 ezer tonna terméket szállítottak el, és a Duna-menti üzemeknél 31 099 vagont rendeztek, illetve továbbítottak.

— **Társadalmi munka.** A tapolcai vasúti csomópont dolgozói az elmúlt évben is élenjártak a város fejlesztése érdekében végzett társadalmi munkában. Tavaly az öt főnökség kollektívái több mint 6700 órát dolgoztak a városért, aminek értéke meghaladja a 121 ezer forintot.

Lakáscsere

— **Rákospalota MÁV-telepi** 2 szoba, előszoba, fürdőszoba, WC, konyha, kertes (garázshely lehetőség) lakásomat hasonló belterületi lakásra MÁV-alkalmazottal elcserélnem. Lehet MÁV díszpozíciós lakás is. Érdeklődni levélben lehet: Fodor Ferenc, 1039 Budapest, Kulich Gyula tér 19.

— **Egy szoba komfortos,** kertes MÁV-telepi, Lenin úti lakásomat hasonló tanácsira elcserélném. Csak vasutasok írjanak. Leveleket az alábbi címre kérjük: Kudett Gyula, 1155 Budapest, Kazánkovács utca 4.

— **Elcserélném** 60 m²-es kelenföldi 2 szoba, komfortos, gázfűtéses, telefonos, modern, új lakásomat 3 szobásra, vagy átalakítható 2 szobásra. Budapest környéki kertes ház is érdekel, OTP átvállalással is. Érdeklődni telefonon lehet az esti órákban: 662—851.

— **Elcserélném** szoba, konyha, kamra, WC, kertes, első emeleti MÁV lakásomat MÁV dolgozóval budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel! Érdeklődni 841—982 telefonon egész nap lehet.

— **Elcserélném** félkomfortos, utcai lakásomat lehetőleg 1 vagy 2 szobás komfortos lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni személyesen vagy levélben lehet. — Cím: Martényi Pál, 1147 Budapest, Telepes u. 35/b. II. 2.

A Hivatalos Lapból

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

A 3. számból: A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének irányelvei a szocialista munkaverseny továbbfejlesztésére az V. ötéves terv időszakára.

115376/1975. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőotthonba történő gyermekfelvételre az 1976—77. tanévre.

A 4. számból: 19/1975. (XII. 28.) MÜM—PM Az igazgatási és adminisztratív-ügyviteli létszámfelvételi zárlatról.

21/1975. (XII. 29.) MÜM. A munkások és alkalmazottak alapbérének megállapításáról szóló egyes jogszabályok módosításáról.

Pályázat tanári állásokra.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály Dombóvár; Pál István, Kisvárdai János, Sépsi Gyula, Fekete László, Ugiyai Sándor, Lengyel Gyula Miskolc; Pacz József Curtici; Földi József Szolnok; Varga Józsefné, Nyíri Ferenc, Csepel András; Debrecen; Udvaros Béla Záhony; Szücs Ferenc Hatvan; Szabó József Kaposvár; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Csabai István MÁV Gépjavító Ü. Budapest; Nagy Antal Géza Nagykanizsa: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

H. Szabó Sándor Pátroha: Maródi Géza Zagyvarékas; Győri István Hugyag; Bereczki János Vókány: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton.
Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
Szikra Lapnyomda

35 igazolt versenyző

Az utánpótlásra is gondot fordítanak a Gyöngyösi VSC síszakosztályában

A *Gyöngyösi Vasutas SC* sízői az utóbbi években az északi számokban — futás, ugrás, biatlon — érnek el országos viszonylatban is számottevő sikereket. A felkészülés „hajrájában" látogattuk meg a kitérőgyáriakat.

Horváth Béla szakoktató és *Paróczay László* szakosztályvezető tájékoztatása alapján megtudtuk, hogy a nyári és őszi felkészülés során *35 igazolt versenyző látogatta az edzéseket.* A kezdőnek számító 18 fiatal pedig először görkorcsolyával ismerkedett meg. Északi versenyzőink jóformán nem is tartottak pihenőt, mert márciusban és áprilisban már erőnléti edzéseket végeztek. A nyár folyamán pedig gazdag versenyprogramjuk volt az ugróknak (nyári kupa, műanyagborítású ugrósáncon) és a futóknak (országúti és pálya kerekes sí Gyöngyösön, valamint fűroller verseny Bánkúton) egyaránt.

Az utánpótlás felkutatására 1975-ben is nagy súlyt fektettek. A gyöngyösi, a mátraszentimrei és a mátrafüredi összevont általános iskolákkal jó kapcsolatot tart fenn a GYVSC, s ennek eredményeként a jó tanuló és a sísport iránt érdeklődő fiatalok előtt megnyílt a sízés elsajátításának lehetősége. A GYVSC 470 méteres ellipszis alakú, gumiszalag borítású pályáján — kísérletként — jól sikerült a hó nélküli oktatás. A diákok havas alapozására részben a szünidőben került sor. *December 18-tól 27 fiatal versenyzőnek biztosított felkészülési lehetőséget a sportkör Zakopánéban.*

A magyar biatlon sport egyik kiválósága a vasutasoknál található *Bardóczi László* személyében, aki október 20-tól előbb Ausztriában, majd kétszer Csehszlovákiában vett részt a válogatottak közös felkészülésén. A kitérőgyáriak közül *Kiss Imre* is ott volt a



szlovákiai edzéseken. A biatlon válogatott (a sísportban kiemelten kezelt szakág) egyik legjobb formában lévő tagja jelenleg *Bardóczi László*, aki a felkészülés során már 600 kilométert futott havon, de *Kiss Imre* eredményei is biztatóak. A két gyöngyösi biatlonista december 8-tól Zakopánéban készül a nemzetközi és hazai bajnoki idényre.

A felnőtt válogatott keret tagja *Bordás Bertalan* (speciálfutás), *Szanyi György* (ugrás) és Szabó György (biatlon és ugrás). *Szabó György* a síugró válogatott egyik erőssége, a múlt évben Csehszlovákiában súlyos sérülést szenvedett, ezért jelenleg biatlon versenyzőként szerepel és csak a következő idényben kerülhet sor ugrásaira. Az utánpótlás keretbe *Várhelyi Árpádot, Marosi Lászlót, Szabad Csabát* és *Stuller Istvánt választották be.*

Mint a bevezetőben említettük, a minőség fejlesztése mellett az utánpótlás nevelésére súlyt fektet a GYVSC síszakosztálya. *Ez gondot is jelent, mert az üzem területén levő öltöző már szűknek bizonyul. Különösen a női sportolók öltözéke jelent gondot.* A másik, pedig az évek óta vajúdó kocsiprobléma. A tízszemélyes mikrobusz — ez sem üzemképes mindig — nagyon kevés a népes versenyzőgárda mozgatására. Ezeknek a problémáknak a megoldása minden bizonnyal a GYVSC síző k további előbbrelépését jelentené.

(szigetváry)

Újra az NB I-ben



Az NB II Nyugati csoportjában első helyen végzett a MÁV Nagykanizsai VTE nők kosárlabda-csapata. Ezzel jogot szereztek arra, hogy az új bajnoki idényben újra a legjobbak között, az NB I-ben szerepeljenek. A bajnokságot nyert csapat tagjai, álló sor, balról jobbra: Szendre Katalin, Kovács Magdolna, Petőfi Lajos edző, Szentesi Sándorné, Badacsonyi Ágnes, Gábriel Zsuzsa. Guggolnak: Molnár Ibolya, Takács Irén, Gábor Erzsébet, Petracsek Erzsébet. (A képről hiányzik Sneff Júlia).

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. FEBRUÁR 17.

A debreceni igazgatóság nyerte a vörös vándorzászlót

Az elnökség egyetértett a MÁV Vezérigazgatóságának előterjesztésével

Szakszervezetünk elnöksége február 12-én ülést tartott. Elsőnek a vasútigazgatóságok 1975. évi munkaversenyének értékeléséről készült előterjesztést vitatták meg az elnökség tagjai és a napirendhez meghívottak. *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes, az anyag előterjesztője, rövid szóbeli kiegészítőjében hangsúlyozta, hogy a feladatok nagysága, differenciáltsága, s a végrehajtás nehézségei az egyes igazgatóságok között eltérőek. *Ebből adódik, hogy a mutatók százalékos teljesítése nem tükrözi reálisan azokat az eredményeket, amelyek az elmúlt esztendőben az egyes igazgatóságok területén, illetőleg a hálózat egészén születtek.*

A vasút vezetése és a központi vezetőség titkársága úgy ítélte meg, hogy a legnagyobb feladatok a *debreceni* és a *budapesti* igazgatóságra hárultak. Ez a két igazgatóság *a nehézségek ellenére is fegyelmezetten végezte munkáját, mindenkor szem előtt tartotta a hálózati érdekeket.* Természetesen figyelembe vették az értékelésnél a központi intézkedések mikénti végrehajtását, a munkaerőhelyzetet, az elegymozgás megjavítására tett intézkedéseket, a beruházási és fejlesztési tervek végrehajtását, a munkaügyi, munkamozgalmi és szociálpolitikai tevékenységet, a forgalom biztonságának és fegyelmének értékelését, hogy csak a legfontosabb tényezőket említsük.

Mindezek alapján a vasút vezetése és a titkárság javaslatot terjesztett az elnökség elé, mely szerint a debreceni vasútigazgatóság kapja a *Közlekedés és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége vörös vándorzászlaját*, a vele járó 1 millió forint pénzjutalommal.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége Dicsérő oklevelét pedig a budapesti vasútigazgatóságnak ítélték oda.

Szükségesnek tartjuk még egyszer hangsúlyozni, hogy a *vörös vándorzászló* és a *Dicsérő oklevél* odaítélésénél a vezetés következetesen érvényesítette az értékelési szabályzat előírásait. Ezzel szemben az egyéni juttatások, mint például a negyedévi rendszeres prémium, a nyereségprémium és az év végi nyereségrészesedés differenciált elosztása, *a versenyben számszerűen értékelhető mutatók alapján kerültek megállapításra.*

Az elnökség az előterjesztést, melyet a vasút vezetői és a titkárság előzőleg már megtárgyalt és jóváhagyott, elfogadta. Ugyancsak elfogadta az 1976. évi bérfejlesztési keret felhasználásának tervezetét, a Vasutasok Szakszervezete öt évre szóló intézkedési tervét és 1976. évi programját.

Munkaverseny Záhonyban

az SZKP XXV. kongresszusa tiszteletére

Az SZKP közelgő XXV. kongresszusa tiszteletére munkaversenyt kezdeményeztek a szovjet határmenti körzetben a csapi és bátyui csomópont vasutasai.

A három évtizedre visszatekintő kölcsönös segítség és együttműködés szellemében a záhonyi átrakókörzet hat és fél ezres munkáskollektívája vállalta, hogy segítik a szovjet vasutasokat célkitűzéseik elérésében. *Február 15 és március 15. között a záhonyi átrakókörzetben is munkaversenyt kezdeményeztek.* Célul tűzték ki a határforgalom további javítását, a vasúti kocsifordulók meggyorsítását, az áruszállítás és átrakás zavartalanná tételét. Akciójukkal a magyar dolgozók viszonozzák azt a támogatást, melyet a szovjet vasutasok nyújtottak nekik tavaly az MSZMP XI. kongresszusa tiszteletére indított munkaversenyükben.

JANUÁRI GYORSMÉRLEG

A vasút 28 millió 250 ezer utast és 10 millió tonna árut szállított

A vasút januárban *28 millió 250 ezer* utast szállított. Ez a teljesítmény a bázisidőszakhoz viszonyítva 97,8, míg a tervhez képest 100,2 százalékos teljesítést jelent. Az utaskilométer az elszállított utasszámhoz hasonlóan alakult. A menetrendszerűség kis mértékben ugyan, de javult.

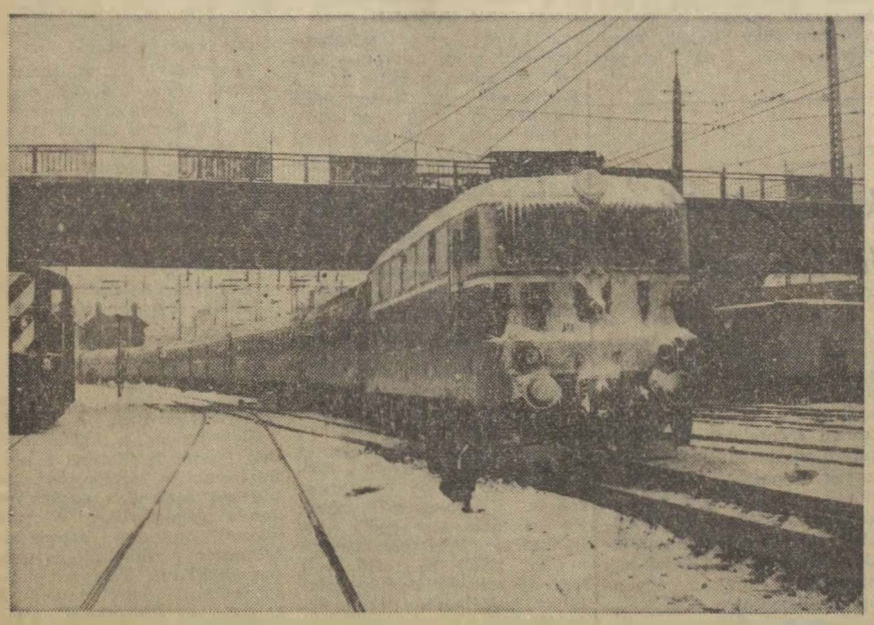
A januári áruszállítási teljesítmény *10 millió 31 ezer tonna volt.* Ez a tervhez viszonyítva csak 91,2 százalékos teljesítésnek felel meg, a bázishoz viszonyítva mintegy 11,6 százalékos a lemaradás. A nagyobb arányú csökkenés a forgalom összetételében bekövetkezett változással, *különösen a nemzetközi szállítások csökkenésével függ össze.* Legjelentősebb a csökkenés az import és tranzit forgalomban, ahol mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva csupán 72—73 százalékos a januári teljesítés.

A belföldi forgalom is mérséklődött. Jellemző erre, hogy januárban a statisztikai adatok kocsi ki nem állítást nem rögzítettek.

Az elmúlt hónap üzemviteli munkáját a kedvezőtlen időjárás ellenére kiegyensúlyozottság jellemezte. *A vonatcsorgások, géprevárások, vonatfeloszlatások mennyisége csökkent.* Javult a tehervonatok menetrendszerűsége. Örvendetes, hogy az említett néhány statisztikai adattal összhangban a terherkocsik átlagos forduló ideje mind a bázishoz, mind a tervhez képest több mint 1 százalékos javulást mutat. *Kedvező volt a vasút idegen kocsikkal való gazdálkodása is.*

Az elkövetkező időszakban változatlanul számolni kell a nemrég téliesre fordult időjárással. Mindez továbbra is a minőségi munka javítását igényli. Fel kell készülni ugyanakkor arra, hogy a belső és a nemzetközi forgalom gyors változása jelentős többletfeladatot ró majd a hálózatra. A rendelkezésre álló fuvarkapacitás egyenletesebb kihasználása érdekében *minden eszközzel támogatni kell az előszállítást.*

Alapvető célkitűzés tehát az előszállítások gyors és hatékony megszervezése, amellyel jelentősen csökkenthető az év többi hónapjára eső és többletszállítással együttjáró megterhelés.



Február 12-én és 13-án ismét havazott. A mindössze néhány centiméteres hótakaró is elég volt ahhoz, hogy nehézségeket okozzon a közlekedésben. Hóakadály ugyan sehol sem keletkezett, de egyes vonatok kisebb-nagyobb késéssel közlekedtek. Képünkön egy behavazott szerelvény halad ki a Nyugati pályaudvarról. (Laczkó Ildikó felv.)

Öt év mérlege

Aktívaértekezleten mérték fel tennivalóikat az Utasellátó Vállalat dolgozói

Az Utasellátó Vállalat február 5-én aktívaértekezletet tartott a Keleti pályaudvar kultúr-várótermében. *Dr. Juhász Józsefné*, a vállalati pártcsúcsvezetőség titkárának megnyitója után *Tóth László* főigazgató számolt be a IV. ötéves terv időszakában elért eredményekről, majd vázolta az V. ötéves terv idején megvalósításra váró feladatokat.

A főigazgató referátumából és az azt követő 22 felszólalásból egyaránt megállapítható, hogy a vállalat kollektívája az elmúlt öt évben a párt- és kormányhatározatok szellemében dolgozott, s készek továbbra is mindent megtenni a kitűzött feladatok megvalósításáért. Ez a közösség megérdemelten részesült — méghozzá két esetben — miniszteri elismerésben, s méltán szerezte meg ugyancsak két alkalommal a *Kiváló vállalat* kitüntető címet. 1975. évi munkájuk alapján is esélyesek a magasabb szintű elismerésre.



Tóth László főigazgató vitaindító beszédét mondja

30 százalékkal nőtt az áruforgalom

Az Utasellátó áruforgalma a IV. ötéves terv időszakában *mintegy 30 százalékkal nőtt*, vagyis az 1971-től 1974-ig terjedő négy év alatt ért el akkora forgalmat, mint az azt megelőző öt évben. *Ezen belül a vendéglátóipari üzletág áruforgalmának növekedése 41 százalékos volt.* A népgazdaság erőforrásainak gyarapításához azzal járult hozzá a vállalat, hogy a beszámolási időszakban *különféle címen 545 millió forintot fizetett be az állami költségvetésbe.*

Az utazóközönség igényeinek kielégítését számos intézkedés szolgálta. Így például — hogy csak néhányat említsünk — a melegétel-választék növelésével párhuzamosan 60 üzletet jelöltek ki a gastrofolételek árusítására; új üzlettípusként hozták létre az úgynevezett tejbárokat, s a hagyományos üzletekben is növelték a tej- és tejtermékek értékesítését; az utasok kiszolgálásának gyorsítására több állomáson bevezették a mozgóárusítást; fejlesztették az automatahálózatot *(1975-ben 300 étel- és italautomata már 44 millió forintot forgalmazott)*; a főpályaudvarokon és a határállomásokon konvertibilis valutáért árusító boltok üzemelnek az időközben létrehozott *Utastourist-hálózat* keretében; s ugyancsak az elmúlt öt év során állították forgalomba a vasúti bisztrókocsikat, illetve vezették be a távolsági autóbuszokon a büfészolgáltatást. A mozgó étszolgálatnál a higiénia követelményeinek tesz eleget a vákuumos csomagolású szendvicsek értékesítése vagy például az üvegek visszaváltását és tárolását teszi fölöslegessé az eldobható csomagolású italok árusítása stb. A legutóbbi intézkedések közé tartozik a mozgószolgálat átszervezése vagyis a mozgószolgálati igazgatóság létrehozása.

Kihasználatlan lehetőségek

A tervidőszakban az Utasellátó Vállalatnál *237 millió forint értékű beruházást hajtottak végre, ezenkívül 132 millió forintot fordítottak a meglevő eszközök, gépek, berendezések fenntartására.* Ez azt jelenti, hogy ezekre a célokra ebben az öt esztendőben nagyobb összeget használtak fel, mint korábban a vállalat alapításától eltelt 22 év alatt. Igaz, hogy a saját fejlesztési alapot az állam és a MÁV egészítette ki összesen mintegy 80 millió forinttal. Ezzel kapcsolatban a vállalati kollektíva önkritikusan úgy látja, hogy nem volt kielégítő a beruházás-előkészítő tevékenység, *ezért bizonyos fejlesztési lehetőségek kihasználatlanul maradtak.*

Az aktívaértekezleten ugyanilyen önkritikusan az is elhangzott, hogy kívánnivalót hagy maga után a vevőkkel, az utasokkal való érintkezés. *A vállalati dolgozók részéről sok esetben hiányzik a mosoly, az udvariasság, holott ehhez nem kell pénz, költség, beruházás.* A jövőben is előbbre kívánnak lépni az Utasellátónál.

A munka termelékenysége 18 százalékkal nőtt, az átlagbér öt év alatt 26 százalékkal emelkedett. A baleseti helyzet lényegesen javult. Az eredmények elérésében *döntő szerepet játszott a munkaverseny-mozgalom.* Ebben 819 szocialista brigád 6848 tagja vett részt. A vállalat vezetőségével szorosan együttműködve valamennyien készek arra, hogy az V. ötéves terv időszakában feltárják és kihasználják a gazdasági munkájukban még meglevő rejtett tartalékokat.

Okos gazdálkodással

Világosan látják ugyanis, hogy a körvonalazott célok elérése esetén — többek között a pályaudvari vendéglátás forgalmának 35 százalékos növelésével, a választék bővítésével, ésszerű anyag- és energiatakarékossággal, mintegy ezer szakmunkás kiképzésével és munkába állításával, okos készletgazdálkodással stb. — elérhetik, hogy a vállalat az V. ötéves terv folyamán 33 százalékkal több bért fizethessen ki, mint az elmúlt öt évben.

Az ehhez vezető úton már az idei év sem lesz könnyű, hiszen *ez az első esztendő, amikor a vállalat komplexterve két milliárd forintot meghaladó árbevételt, s végső soron 108 millió forint nyereséget irányoz elő.* Megvalósulásához fegyelmezett, pontos munkára, jó szervezésre, tanulásra, a vezetés színvonalának emelésére, nem utolsósorban az érdekeltségi rendszer átdolgozására van szükség.

Segíti az Utasellátó dolgozóinak törekvéseit, hogy a MÁV ötéves tervében szerepel *10 étkező-, 30 háló- és fekvőhelyekkel ellátott kocsi forgalombaállítása, ezenkívül 13 bisztró- és 40 büfékocsi korszerűsítése.*

A Keletiben

Hibátlanul dolgozik a Béke brigád

Budapest Keleti pályaudvar kereskedelmi szolgálatának 11 tagú, ezüstkoszorús *Béke* szocialista brigádja a januári brigádértekezleten elhatározta, hogy bekapcsolódik a *Dolgozz Hibátlanul* munkarendszerbe.

Ez a közösség egyébként már eddig is mind szakszolgálati, mind társadalmi munkájával felhívta magára a figyelmet. Az elmúlt évben például önhibájuk miatt egyetlen kárjegyzéket sem kellett kiállítaniuk. Három évvel ezelőtt pedig *a Budapest és Drezda közötti „autós expressz" beindításához, illetve folyamatos közlekedtetéséhez ők alakították ki a gyakorlati munka célszerű módszereit,* hogy a vasutnak ez az új szolgáltatása is közkedveltté, népszerűvé váljon.

Ami a brigád társadalmi munkáit illeti: tavaly 570 órát ajánlottak fel a *Tiszta, virágos Budapestért* mozgalom keretében, s ezt a vállalást 230 százalékra teljesítették. Felajánlásuk nagyrészt akkor is arra irányult, hogy az utazóközönséget tiszta, rendezett, kultúrált környezet fogadja a pályaudvaron, illetve a vonatokon. Ezért szabad idejükben többször takarították a vonatfogadó vágányokat, kocsikat mostak, söprögettek stb. Időközben a brigád három tagjának segítettek abban, hogy elvégezzék az általános iskola 7—8. osztályát. A kollektíva az idei évre is felajánlott 650 óra társadalmi munkát, de május elsejére már ettől függetlenül is várományosa az aranykoszorus kitüntetésnek.

A DH-rendszer jegyében tett vállalások teljesítése elsősorban arra irányul, hogy *a Béke brigád minden tagja érezze a hibátlanul végzett munka örömét.*

Érvek és ellenérvek

A pályamunkások többsége idegenkedik az új narancssárga munkaruha viselésétől

Részletek egy jelentésből:

„Pályafenntartási dolgozóink közül sokan kifogásolják az élénk naracssárga színű új munkaruhát. Többek között azt mondják: *rikító, világos színe miatt gyorsabban piszkolódik, mint a régi kék ruha.* Ezért gyakrabban kell mosni, ez pedig idő előtti elhasználódással jár. Szóvá teszik azt is, hogy a rikító színű munkaruhát viselő pályamunkásokra az utazóközönség különféle megjegyzéseket tesz...

A pályán dolgozó munkások nyáron a nagy melegben munkakabátjukat levetve dolgoznak, tehát a kabátot nem szívja a nap, *a nadrág viszont az állandó használat, a gyors piszkolódás, a gyakori mosás és a nap ereje miatt hamar színét veszti, gyorsabban tönkremegy.* Így aztán ott marad a kabát, illetve a dolgozó nadrág nélkül. A munkavédelmi szempontból hozzáfűzött reményeket tehát nem váltja be...

A felügyeletet ellátó dolgozók részére indokolt lehet az élénk narancs színű ruha és a munkavédelmi célszerűség érvényesülhet. A citromsárga mellény ellenben minden munkavédelmi feladatának megfelel és már csak azért is célszerű, mert télen-nyáron viselhető.

Az ilyen jószándékú, de a pályafenntartási dolgozókat más munkásoktól megkülönböztető színű ruha beszerzése előtt a helyi szervek véleményét is ki lehetne kérni, hogy a dolgozók reagálását idejében megismerhessük és továbbíthassuk. *Kérésünk az, hogy a jó munkahelyi légkör és dolgozóink vasúthoz ragaszkodása érdekében a vasút vezetése továbbra is a kék munkaruhát biztosítsa a pályafenntartási dolgozók részére".*

Amit tavaly megállapítottak, az most is helytálló

A jelentést, amelyből idéztünk, a szolnoki pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága küldte a múlt év nyarán a felsőbb szerveknek, köztük a Vasutasok Szakszervezetének. Akkor az elején tartott a narancssárga munkaruha kiosztása és aránylag nem sok került még a dolgozókhoz. Ezért korainak tartottuk hangot adni róla, abból a meggondolásból, hogy az emberek általában minden újtól idegenkednek.

Most, a szolnoki jelentés kelte után több mint fél évvel — miután más területekről is jelzéseket kaptunk, hogy nem csitul az új narancssárga ruhák körül keletkezett vita — a helyszínen hallgattuk meg a dolgozók véleményét.

Elsőnek *Tarcsa József* szb-titkár irodájába nyitottunk be. Annak idején az idézett jelentést ő írta alá. Ma is aláírná-e, amit akkor a szakszervezeti bizottság nevében tollmácsolt? — kérdeztük.

— *Amit tavaly nyáron megállapítottunk, most is megállja a helyét, így hát újból aláírnám, sőt, egyet-mást, ami azóta derült ki a ruháról, hozzá is tennék* — mondja az szb-titkár. — Körülbelül 250 ilyen munkaruhát kapott eddig a főnökség, túlnyomó részét ki is osztottuk, de nem mindenki viseli, mert még mindig nem barátkoztak meg vele. Azóta többfelől hallottuk, hogy nemcsak a mieink idegenkednek tőle. *Területi bizottsági ülésen is szóvá tették néhányan, így például a hatvani pályafenntartási főnökség szb-titkára.* Azt viszont megerősíthetem, amire már a jelentésben is utaltam, hogy a vonalbejáróknak jó és célszerű. Ámde ők sem nagyon viselik, mert nekik a sárga mellény is jár és inkább azt részesítik előnyben, tudniillik azt a vattakabátra is ráhúzhatják.

Világos színe miatt hamar piszkolódik

Pozsonyi Pál munkavédelmi ügyintéző így egészíti ki az szb-titkárt:

— *Fiatal még ez a ruha, határozott véleményt tehát egyelőre nem lehet róla mondani.* Jó néhányan még ki sem próbálták, nem szeretik kényes színe miatt. Odahaza tartogatják a szekrényben, *mert ha egyszer felveszik kátrányos, olajos munkára, menten elcsúfítják. Az anyaga különben elég erős.* A kék munkaruha ellenben, amelyet a még meglevő készletből az idén kaptunk, minőségileg sokat romlott. Többen panaszolják, hogy kétszeri mosás után öszszement: *a nadrág szára magasan boka fölé, a kabát ujja pedig majdhogynem könyékig zsugorodott.*

A szakszervezeti bizottság vezetőivel folytatott beszélgetés után ellátogattunk az V. pályamesteri szakaszra. Már útközben összeakadtunk két szabadnapos dolgozóval. *Bíró János* elmondta, hogy ő mint vágánygondozó már a múlt nyáron megkapta az új ruhát, de még egyszer sem vette fel, mert három éve térközőrként teljesít szolgálatot. Ebben a beosztásban nincs rá szükség. Hallani azonban hallotta társaitól, hogy minőségileg jó, de a színével baj van. Hamar piszkolódik, ezért aztán szakadatlanul mosni kell. *„Mondtam a feleségemnek, akkor ne tartogassuk, hanem fessük be kékre és ha majd nyílik az idő, akkor úgy viselem"* — teszi hozzá.

Dudok János fiatal pályamunkás tavaly május óta dolgozik az V-ös szakaszon, narancsszínű ruhája pedig november óta van. Ezt mondja:

— *A kéket moshattam, foltozhattam, ehhez pedig szinte nyúlni sem merek, mert ha talpját húzok, egyszeriben vége, csúfot űz velem az olajos, kátrányos foltokkal.* Nem mondom, a pályán jó, mert ha vonat közeledik, rikító színével magára vonja a masiniszta szemét, tehát biztonságban dolgozhatunk benne. De mivel többnyire csapatban vagyunk, az őr úgyis jelzi a közeledő vonatot és idejében félreállhatunk. Én úgy látom, hogy mivel háromszor-négyszer annyit kell mosni, mint a kéket, *nem bírja ki a megszabott kihordási időt, hamarabb elkopik, vagy szétszakad. Munka után hazafelé én is röstellek benne mocskosan felszállni a vonatra az utasok közé.*

Nincs mivel megfoltozni, ha a ruha elszakad

Amint a szólásmondó fiatalembertől elválunk, az állomás első végéhez közeledve a széles vágánymező túlsó oldalán felvillan egy narancsos piros munkaruha, amint viselője a vágányok között teszvesz. Átvágunk hozzá és mivel a közelben levő, vattakabátban dolgozó többi pályamunkás között jóformán egyedül viseli, nyomban megkérdezzük: mi a véleménye az új munkaruháról?

— *A biztonságos munka szempontjából nem rossz viselet, de mi lesz, ha elhasználódik, mivel foltozom meg?* A régihez jó volt akármilyen kék színű vagy hozzá hasonló szövetdarab, nem tűnt fel rajta a folt. De ehhez lehetetlen hasonló anyagot találni. Erre is gondolni kellett volna.

Fölemeli a karját, mutatja a hónaalját, rajta a girbegörbe öltéseket.

— *Itt van ni, a múltkoriban végigszakadt a varrás. Ezt még csak összeöltögettem valahogy, de mit tegyek, ha tovább szakad, vagy olyan helyen feslik ki, ahová folt kell? Honnan veszek? Legényember vagyok, nincs is, aki foltozzon rám, magam pedig nem értek hozzá.*

Amint elnézem termetes alakját, bizony, az ilyen derék legényekre is gondolniuk kell azoknak, akik az új munkaruhát méretezik, de azoknak is, akik kiosztják.

Száz méternyivel odébb vágánygépkocsi áll, személyzetének tagjai, *Ádám József* és *Gubala Miklós* vágánygépkocsivezetők az I-es számú gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói. Járművükkel foglalatoskodnak a régi kék munkaruhában, meg vattakabátban. Gubalának tavaly nyár óta van ugyan narancsszínű ruhája, de még nem vette fel, mert a kocsin, meg amikor alája kell bújni javítás végett, egy-kettőre piszkos lesz. Ádám pedig át sem vette az újfajta ruhát — kére vár.

Döntsenek az illetékesek

Bakó Jánossal és névrokonával, *Bakó Bélával* váltólakatosokkal a IX-es pályamesteri szakasz dolgozoival is beszélgettünk. Bakó Jánoson a vattakabát alatt ott volt az új ruha. Azt mondja, nekik jobb volt a kék, ha ebben a könynyen piszkolódó ruhában utaznak a vonaton munkába jövet vagy menet, az utasok ferde szemmel néznek rájuk és elhúzódnak tőlük. *Combjára mutat, ahol ritkul, vékonyodik a nadrág szövete. Már kikoptatta a kézigép, amelyet munka közben combjával támaszt meg.*

Bakó Béla is határozottan „kékpárti", most is a régifajta ruha van rajta. *Mint mondja, a kékben kéthónapi viselés után is felszállhatott a vonatra, észre sem vették benne, bezzeg az élénk narancssárgában...* Meséli, hogy januárban a kollektív szerződésről tartott szakasztanácskozáson a felszólalók nagy része a kék munkaruha mellett foglalt állást.

Beszéltünk még VI-os, VIII-as, XIV-es szakaszbeli dolgozókkal is, tőlük többékevésbé az előbbiekkel megegyező hangokat hallottunk az új munkaruháról.

Feljegyeztünk elismerő és kritizáló véleményt. Az illetékeseken a sor, hogy a vitát mérlegelve eldöntsék: *kinek miben van és miben nincs igaza.*

Szász Ferenc

A dolgozók művelődésének szolgálata nem egyszerűen csak reszortfeladat

Művészeti vezető propagandisták módszertani konferenciája Miskolcon

Szakszervezetünk kultúrnevelési és sportosztálya rendezésében *január 30—31-én Miskolcon*, a Vörösmarty Művelődési Házban tartották meg a művészeti propagandabizottságok vezetőinek módszertani konferenciáját. A középszervek művészeti propagandistái körében megjelent és részt vett a konferencián *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára.

A konferenciát *Tóth Antal*, a területi bizottság kulturális bizottságának vezetője nyitotta meg. Ezután *Zombori Lajos*, a területi bizottság titkára tartott előadást.

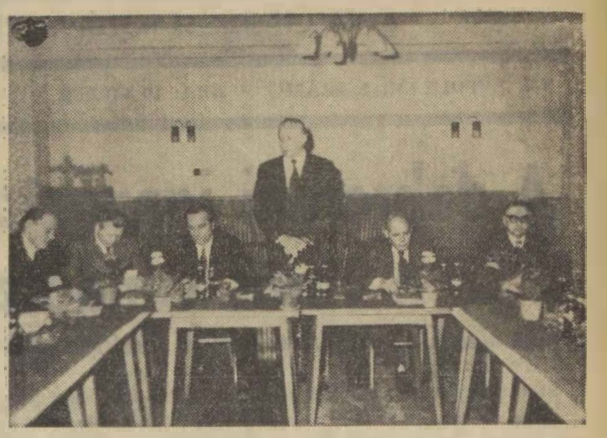
Az elhangzottak és a programba illesztett tapasztalatcsere-látogatások is igazolták, hogy a kultúrnevelési és sportosztály nem véletlenül jelölte ki Miskolcot a konferencia színhelyéül, hiszen az ott elért eredményekből, az alkalmazott módszerekből valóban tanulni lehet.

— *Nálunk a művészeti propagandamunka nem reszort, hanem össz-szakszervezeti mozgalmi feladat* — hangsúlyozta *Zombori Lajos*, majd ismertette a feltételeket biztosító szervezeti kereteket, a területi bizottság agitációs és propagandabizottsága irányításával működő munkabizottságok, illetve a kultúrnevelési és sportbizottság héttagú albizottságának tevékenységét. Ezek igen szoros kapcsolatot tartanak fenn a szakszervezeti bizottságok művészeti propagandafelelőseivel, és a jegyek biztosításáról, szétosztásáról gondoskodó közönségszervezőkkel.

A nagyobb szolgálati helyeken a művészeti propagandát és a jegyszervezést már sikerült különválasztani. A kisebb állomásokon, illetve munkahelyeken —, ahol erre még nem volt mód —, a közönségszervezői tisztet olyan személyek töltik be, akik alkalmasak a művészeti propagandista feladatát is ellátni.

A kitűzött célok eléréséhez *mindenütt sok segítséget adnak a szocialista brigádok.* Cserében ők is segítséget kapnak a művészeti propagandabizottságoktól kulturális vállalásaik megtételéhez, illetve teljesítéséhez, elsősorban ajánlások formájában.

Az eredmények önmagukért beszélnek. A miskolci csomóponton dolgozó több mint 8000 vasutas körében népszerű egy-egy színház teltházakciója. Több esetben vendégei nemcsak a *Miskolci Nemzeti Színháznak*, hanem a budapesti színházaknak, *az Erkel Színháznak*, a *József Attila Színháznak* és a *Thália Színháznak*. A miskolci vontatási főnökséghez például már hagyomány, hogy *évenként két alkalommal kibérelik a Miskolci Nemzeti Színházat a szocialista brigádtagok és családtagjaik részére.* A járműjavítóban vagy Miskolc Tiszai pályaudvaron, az eladott színházjegyek és bérletek száma úgyszintén évről évre emelkedik.



Zombori Lajos, a területi bizottság titkára a közművelődési munkában szerzett tapasztalatokról beszél

A konferencia részvevői megismerkedhettek a Vörösmarty Művelődési Ház és a Tiszai pályaudvar közművelődést elősegítő tevékenységével is. Ezenkívül találkoztak a Miskolci Nemzeti Színház igazgatójával és főrendezőjével.

Nagyaktíva-értekezlet a debreceni csomóponton

A debreceni vasúti csomópont szakszervezeti bizottságai január 29-én nagyaktíva-értekezletet tartottak, amelyen több mint háromszáz aktivista vett részt. Az értekezlet előadója *Volosinovszki János*, a területi bizottság titkára volt.

Az előadó ismertette többek között a SZOT XXIII. és a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusán hozott határozatok minékénti végrehajtását, a bizalmiak jog- és hatáskörét, továbbá szólt a vasút V. ötéves tervének célkitűzéseiről. Ezután részletesen elemezte, *milyen feladatok várnak az igazgatóság dolgozóira ebben az évben.*

a KÖNYVESPOLCRA ajánljuk

A Kossuth Kiadó kiadványai

MAGYARORSZÁG FELSZABADÍTÁSA
(Változatlan utánnyomás)

A hazánk felszabadításának 30. évfordulójára készült s nagy sikert aratott — tanulmánykötet népünk történelmének egyik — tragikuma ellenére is — legragyogóbb fejezetéről: a magyar nép szabadságát és függetlenségét, a demokratizmus újjászületését eredményező fegyveres harcok történetéről szól. (A Kossuth és a Zrínyi Kiadó közös kiadása.)

L. Bezimenszkij: A TITKOS BARBAROSSA-DOSSZIÉ

A kötet alcíme: *Dokumentum-elbeszélés*, közvetlen oldott stílusban mondja el a Barbarossa-terv létrejöttének körülményeit. (Bezimenszkij: *Hitler halála* című nagysikerű könyve 1974-ben jelent meg, a Kossuth Kiadónál.)

Bepillanthatunk a második világháborút és a Szovjetunió megtámadását megelőző diplomáciai tárgyalásokba és manőverekbe, a Moszkvában folyó *angol—francia—szovjet* katonai tárgyalásokba. Jórészt az eddig ismeretlen dokumentumok alapján foglalkozik az 1939-es *német—angol* félhivatalos megbeszélésekkel. Igen érdekesek a könyvben a szovjet felderítők *1971-ben* nyilvánosságra hozott jelentései *Kárpát-Ukrajnáról:* a balti államok egykori politikusainak visszaemlékezései; *Paulus* tábornagy egyik kihallgatása: *Bezimenszkijnek* a ma az NSZK-ban élő volt katonai személyiségekkel folytatott beszélgetései és levélváltásai.

A dokumentumok között akad néhány a kötetben, amely eddig csak a *„Szigorúan bizalmas"* jelzésű gyűjteményben volt olvasható.

Lipovetz Iván—Simon József:

„HARMADIK VILÁG" — ÉHEZŐ VILÁG

A könyvhöz egy tragikus kimenetelű természeti katasztrófa: *az afrikai aszály és annak nyomán támadt tömeges éhínség adta a kiindulópontot.* Elháríthatő megelőhető lett volna-e a *Szahel-övezet* és *Etiópia* állat- és növényvilágának pusztulása, az ott élő milliók lassú éhhalála? A szerzők erre keresik a választ az afrikai országok földrajzi, éghajlati és társadalmi-gazdasági viszonyainak leírásával, azon belül is a mezőgazdasági termelés elmaradottsága okainak vizsgálatával.

Fenyeget-e világméretű éhínség réme, avagy ésszerűbb és igazságosabb elosztási rendszerrel egyensúlyt lehet teremteni a világ élelmiszer-fogyasztásában? — többek között erről a fontos kérdésről is szól ez az aktuális és népszerűen megírt könyv.

Bajusz Rezső:

SZEMÉLYKÖZLEKEDÉSÜNK MA ÉS HOLNAP

Közgazdasági ismeretek

A IV. ötéves tervben számottevően fejlődött *a vasúti személyfuvarozás, a Volán autóbuszfuvarozás, a városi közlekedés és a légiközlekedés.* Fontos feladatunk a közúthálózat fejlesztése és az utasforgalomnak a vasútról az autóbuszközlekedésre való ésszerű mértékű áttelerése. Mindezen kérdésekről és gazdaságpolitikai, valamint közgazdasági összefüggéseikről konkrét és közérthető áttekintést ad ez a könyv, s egyszersmind vázolja a személyközlekedésnek az V. ötéves tervidőszakban várható fejlődését és a távlati fejlesztési elképzeléseket is.

KISZ KEZDEMÉNYEZÉSRE

Úttörővasutasok üzemeltetik a királyréti erdei kisvasutat

Ebben az évben ünnepli megalakulásának 30. évfordulóját a Magyar Úttörő Szövetség. 1976 egyben a gyermekek éve is. A Pest megyei KISZ végrehajtó bizottsága ennek tiszteletére határozta el, hogy a *Verőcemaros—Királyrét* között közlekedő erdei kisvasutat 15 kilométeres szakaszon járási úttörővasútként közlekedteti. Az átszervezés költségeit társadalmi munkával, kommunista műszakokkal segítik majd Pest megye fiataljai. A verőcei tábor a gyerekek paradicsoma lesz. Az előkészületekről, a nyári tervekről *Bencsik Ernővel*, a városi úttörőszövetség elnökével beszélgettünk.

— *Az úttörővasutasok kiképzése február 6-án kezlődött* — mondja. — *Gödöllőn négy úttörőcsapatból válogattunk ki harminc fiatalt.* Tizenöt héten át heti egy alkalommal (pénteken) a gödöllői vasútállomás kultúrtermében gazdag tematika szerint tanulnak a leendő ifjú vasutasok. Az állomás és a társszolgálati ágak vezetői felajánlották segítségüket. Lehetőséget kapnak az úttörők a nagyvasút megismerésére is.

A verőcei nyári tábor végén, amikor letelik a szolgálat, a pajtások úttörővasutas jelvényt kapnak, amit az egyenruhájukon viselnek majd.

Csiba József

SZORULT HELYZETBEN

Miért nem kapott építési kölcsönt a hétgyermekes gépkísérő?

Száraz ágú bokrok, itt-ott öreg akácfák szegélyezik a *Kukli-hegy* oldalán felfelé vezető meredek gyalogutat. Balra családi házak sora.

— *Ez végig az Új utca. Menjen csak tovább, fölfelé, ott lesz valahol a tizes számú ház is* — igazít útba egy kosarat cipelő öregasszony. Lent, az agyagos domboldalon, a megsárgult kórók tövében még fehérlik a hó. *Sülysáp* legmagasabban fekvő utcáján járok. Alattam a nagyközség piros cserepes házainak látképe. Hajlott hátú, bajuszos öregember jön velem szembe. Fürkésző tekintettel néz rám. Amikor megtudja, hogy *Szántai Pál* családját keresem, megenyhül az arca.

— *Jöjjön csak utánam; itt van a ház* — mutat az egyikre. — *Én az apósa vagyok. Vertvályogfalú, van ez már kilencvenéves is* — mondja tünődve, aztán kinyitja előttem a kaput.

Kilencen egy szobában

A konyhán éppen nagymosás van. Az ajtónyitásra sűrűn gomolygó pára tódul ki az udvarra. A mosógép körül gyerekek hancúroznak. Szántai Pál megtörli vizes kezét és szabódva tessékel a konyhából nyíló pici helyiségbe. Itt, az egyetlen heverőn két pólyásbaba fekszik.

— *Ők az ikrek. 1975. november 28-án születtek* — mondja Szántainé, miközben szabaddá tesz egy széket. — *Hét gyermekünk van. A szüleimmel együtt tizenegyen élünk ezen a tenyérnyi helyen. Nézzen körül!* — int fejével az egyetlen, néhány négyzetméternyi zsúfolt szoba felé, ahová pajkos nevetéssel beszaladnak néha a gyerekek. Az anya fáradt mozdulattal simítja el arcába hulló haját. A konyhából még árad be a gőz, az asszony sóhajt. Hallgatunk.

A nagymama megáll az ajtóban, kezében cumisüveg. Elkészítette a tápszert. A két kicsinek hamarosan ennie kell.

— *Menjetek a konyhába játszani!* — szól a négyéves Attilának és a hároméves Gyurikának. — *Látja mennyi vesződség van velük! Nekem tíz gyerekem volt, nagy türelem kellett a nevelésükhöz.* Beléfáradtam. Fehér a hajam, hetvenéves vagyok, de amiben tudok, még segítek. A lányom, most a szülés előtt öt és fél hónapig feküdt a kórházban. Öt gyerek gondjabaja szakadt hirtelen a vállamra. Azt hittem, megbolondulok. Ilyen kis lakásban ennyi gyerekkel...

— *Nálunk senki sem alszik egyedül* — mondja az apa, s közben ölébe veszi a térdére kapaszkodó, hatéves *Istvánt*. — *Mindenkinek van hálótársa, minden felnőtt mellett fekszik egy-két gyerek.* A szobában kilencen alszunk. A két kicsi iker *(Péter* és *Tibor)* miatt megszerveztük az éjszakai szolgálatot is. Felváltva őrködünk mellettük a feleségemmel. Sajnos a nagy zsúfoltság miatt csak egy gyerekágy fér el a szobában. Most azon töprengek, hogyan tudnék fölé egy fekvőhelyet barkácsolni?

— Mindig attól félek, hogy azt a pici pólyást, akinek a heverőn jutott hely, éjszaka véletlenül agyonnyomja valamelyik mellette fekvő testvére — aggódik az édesanya.

Az építkezés megrekedt

Szántai Pál tizenöt éve vasutas. Munkahelye: *Kőbánya-Felső állomás.* Hét éve dolgozik itt. Jelenlegi beosztása: *gépkísérő.* Szolgálati főnökei megelégedésére végzi munkáját. Tagja a 19 tagú *Gagarin* szocialista brigádnak, szakszervezeti bizalmi. Munkájáról szívesen, sokszor szeretettel beszél. Egyetlen vágya, hogy végre új otthona legyen. Emberhez, társadalmunkhoz méltó körülmények közé szeretne kerülni. Nyomasztó, álmát nyugtalanító gondja a családiház-építés. A lehetőség határain belül takarékoskodik, mindent e nagy cél érdekében tesz. A konyhából ismét a mama hangját halljuk:

— *A családnak egy napra nem elég négy liter tej, és nálunk az sem kedvezményes. Elfogy 4—5 kilogramm kenyér is. Élelemre naponta több mint egy százast költünk...*

A ház építését 1974-ben kezdték el, önerőből. Volt egy kis megtakarított pénzük. Telket 1971-ben kedvezményesen, négyszögölenként 45 forintért vásároltak a tanácstól. A *Dózsa György* úton levő 308 négyszögöl telekre OTP-kölcsönt kaptak. Az építéshez bontásból származó olcsó faanyagot, téglát, cserepet adott a sülysápi tanács. Elkészültek a tervek, megérkezett az építési engedély is.

— *Jöttek a rokonok, a barátok segíteni* — magyarázza már a Dózsa György úti telkén Szántai Pál. — *Rövid idő alatt a ház egy részének a falait is felépítettük.* Kutat fúrtunk, hogy legyen ívóvíz, a kertbe gyümölcsfákat ültettem. A beépített anyag és munka értéke meghaladja az ötvenezer forintot. Nézzen körül — mutat a csupasz falak tövében sorba rakott fa- és vasgerendákra, cserepekre. — *Ennyi anyagot gyűjtöttem össze, de közben elfogyott a pénz.* Szaporodott a család, az építkezés megrekedt. 1974 óta itt minden változatlan... *Kamatmentes, hosszúlejáratú építési kölcsönre lenne szükségem.* Csak az segítene, de sajnos, bezárult a kör. Az elmúlt egy év alatt elveszítettem a reményt!

Három levél története

Szántaiék szorult helyzetén a tanács igyekezett segíteni. 1975. március 6-án a Sülysápi Nagyközségi Tanács elnöke három levelet írt alá. A címzett a Növényolaj- és Mosószergyártó Vállalat (Szántai Pálné munkahelye), a budapesti vasútigazgatóság és a Pest megyei Tanács építési osztálya volt. Az ügy további fejleményéről a sülysápi tanács megbízott lakásügyi előadója, *Németh Ferenc* tájékoztatott:

— *Tíz ehhez hasonló lakásügy van a községben. Mi nem tudunk senki lakást, sem kölcsönt adni. Ebben csak a vállalatok és végső esetben a Pest megyei Tanács segíthet.* A nagycsaládosok lakásgondjaival az állam kiemelten foglalkozik. A szakembernek is nehéz lenne felsorolni az erre vonatkozó sok paragrafust, rendeletet, kedvezményt, ami az érdekükben született. Szántaiék építési kölcsön nélkül nem juthatnak előbbre. Ezért íródott ez a három levél, amiben kölcsönt kértünk a családnak. Itt van előttem a dosszié. Megérkeztek a válaszok is. Az eredmény sajnos lehangoló.

Szántainé 1959-től dolgozott a Növényolajipari és Mosószergyártó Vállalatnál. 1970-től azonban gyermekgondozási segélyen van. Ezért *„a kölcsön visszafizetését nem látjuk biztosítottnak"*, írják többek között a válaszban.

Forgatjuk, böngésszük az ügyiratokat, próbáljuk nyomon követni a levélváltások sorrendjét. A fiatalember közben szabódik, elnézést kér, hogy nem tud azonnal válaszolni a kérdéseimre. Olyan bonyolult a lakásügy, annyi papír, paragrafus ismerete kell hozzá... Ő pedig csak „beugró"... Akit helyettesít *(Z. Károlyné)* már hosszabb ideje beteg. A szomszéd szobából segítség érkezik *Helyter Géza* személyében. Közben elolvassuk a budapesti vasútigazgatóság levelét; megtudjuk azt is, hogy a szolnoki pft. főnökség is ajánlott fel bontási anyagot. Kezembe kerül a Pest megyei Tanács építési osztályának 1975. június 16-án keltezett, a községi tanácshoz írt levele. Idézet a szövegből: *„A vállalatok a kedvezményes kölcsön ügyében állásfoglalásukról ezideig nem értesítettek. Kérem, június 30-ig szíveskedjék tájékoztatni arról, hogy Szántai Pál ügyében időközben történt-e előrelépés, jogosultak-e még a kölcsönre! Ha igen, előjegyezzük az 1976. évi elnöki keretből adható kölcsönök igénylőinek listáján."*

Hárman keressük a fontos válaszlevelet. Az ügyintézőknek gyögyözik a homlokuk. (Hirtelen meleg lett a szobában.) Átkutatnak mindent. Az eredmény bűnbánó sajnálkozás. Elfelejtettek válaszolni! Jóvá teszik, talán még nem késő? — mondogatják. Azonnal fogalmazzák a választ 1976. január 8-án, a júniusi levélre...

Segíteni akartunk...

Budapesti vasútigazgatóság, lakáscsoport. Dr. Halvax Béla csoportvezetővel és *dr. Faragó Márta* munkatárssal beszélgetünk. Dr Halvax Béla:

— *Mi megtettünk mindent ebben az ügyben. Segíteni akartunk... Mindjárt ide hozom az aktákat is. A munkatársam volt Sülysápon helyszíni szemlén, a saját kocsijával.*

— Én foglalkoztam az ügygyel — veszi át a szót dr. Faragó Márta. — Építési kölcsönt csak annak javasolhatunk, aki többek között rendelkezik (anyagban vagy pénzben) az építési költség 15 százalékával, és van érvényes építési engedélye. Amikor én ott jártam — tavaly április táján — nem volt érvényes építési engedély és tervrajzhiányosságokat is tapasztaltam. Elmagyaráztam, hogy milyen papírokra van szükség. Ha elintézi, kértem, jöjjön be az igazgatóságra. Ő nem jelentkezett. Azóta nem tudom, történt-e valami? Nem foglalkoztam az üggyel...

— Tavaly, az igazgatósághoz érkezett kérelmek alapján kielégítettük a 3—4 gyermekes családok kölcsönigényét — mondja az ügyiratokat lapozgatva dr. Halvax Béla. — Hosszúlejáratú kamatmentes kölcsönt húszezertől egészen százhúszezer forintig adhatunk. Szántai Pál kérelme azonban 1975-ben nem volt előttünk. *Miért nem tartotta be a szolgálati utat? A kérelmet közvetlenül a főnökének kell benyújtani, aztán a munkahely továbbítja hozzánk. Ez a szolgálati út. Neki ezt tudnia kell!*

A tanácsnál, ahonnan a levelet írták — kétségtelen —, nem ismerik a vasút szolgálati útjait, csak valahogy segíteni próbáltak. *Szántai Pál* még tájékozatlan a lakásügyekben. A helyszíni szemle után érvényesíttette a lejárt építési engedélyt, 1976. december 31-ig. Megírta a kölcsönkérelmet is, és bevitte azt a szolgálati helyére. Kőbánya-Felső állomás személyzetise, *Czibor Endréné* átvette azt és felhívta az igazgatóság lakáscsoportját, hogy a „beterjesztés" hivatalos formájáról tájékozódjon.

Dr. Faragó Márta: — Én beszéltem a személyzetissel, és azt mondtam, hogy ha nincs változás az ügyben, akkor ne küldje be a kérelmet, mert nem tudunk vele foglalkozni.

A kérelmet Szántai Pál visszakapta. Keserű szájízzel gyűrte a zsebébe. Sajnos azt senki sem tisztázta, senki sem győződött meg róla, hogy időközben milyen változás történt. *(Meghosszabbították az építési engedélyt és ott voltak a tervrajzok is.)* Az építéshez a Gagarin szocialista brigád felajánlotta a segítséget. Eddig még nem került rá sor.

Jó lenne tudni (sajnos nem számoltam össze), hogy ebben az ügyben eddig hány iktatott ügyirat, levél, feljegyzés született a különböző hivatalokban. Pedig nem rendkívüli esetről van szó. *„Csak" egy hétgyermekes család kölcsönigényéről — lakásépítéshez.* De haladjunk tovább.

Amíg van egy kis remény

Egy újabb dossziét nyitnak ki előttem. A helyszín ezúttal a Pest megyei Tanács építési, közlekedési- és vízügyi osztálya. *Gazda Géza* tájékoztat:

— Sokat foglalkoztunk Szántalék gondjával. Az érdekükben folytatott levelezés itt is felduzzasztotta az aktákat. *Sajnos sem a feleség, sem a férj munkahelyében nem találtunk segítő partnerre.* Az is igaz, hogy a MÁV-nál téves helyre címeztük leveleinket. A budapesti pft. főnökségnek írtunk, onnan végül Kőbánya-Felső állomásra irányították. Nem tájékoztattak időben arról, hogy kölcsön ügyében a budapesti igazgatósággal vegyük fel a kapcsolatot.

— Mi történt ezután?

— A napokban kaptuk meg a sülysápi tanács levelét, amelyben megerősítik a kölcsön szükségességét. Mi az 1976-ra szóló, úgynevezett elnöki keretből vásárlási és építési kölcsönt adhatunk. Ennek elosztásánál (ebben az évben 30 igénylőből csak 10 jöhet számításba) Szántai Pálnak elsődlegességet biztosítunk. *(Neve a negyedik a sorban.)* A 35 évre szóló kamatmentes építési kölcsön összege 85, illetve kivételes esetben 95 ezer forint lehet. Ennek odaítéléséről az első negyedévben bizottság dönt. Ez azonban továbbra sem zárja ki a vállalati kölcsön lehetőségét!

— *Nekünk, lakásügyi előadóknak türelmesnek, kitartónak kell lenni* — folytatta a Szántai-dossziét összecsukva Gazda Géza. — *Amíg van egy kis remény a segítségre, foglalkozni kell a kérelmezők ügyével, bátoritani a nehéz helyzetben élőket.* Államunk törvényesen biztosította a nagycsaládosok kedvezményes kölcsönhöz, megfelelő lakáshoz való jogát. A paragrafusok szellemét (és nem betűjét) kell azok szolgálatába állítani, akik érdekében megalkották azokat!

Akkor talán „soványabb" lesz néha egy-egy dosszié, s elégedettebb, aki mögötte van: az ember. Reméljük, hogy hamarosan ebbe a kategóriába tartozik majd a hétgyermekes Szántai család is!

Kaszala Sándor

Gondolatok a munkafegyelemről

A vasútüzem biztonságának egyik kulcskérdése a fegyelmezett magatartás. Arra a magatartási követelményre kell gondolnunk, mely szorosan összefügg a munkaköri kötelezettséggel, elsősorban szolgálat közben, de nem elhanyagolhatóan szolgálaton kívül is.

Szükségtelen hangsúlyozni, hogy a MÁV veszélyes üzem, ahol a veszélyhelyzeteket a munkafegyelmi mulasztások okozzák. Ebből ítélve úgy tűnne, hogy szükségtelen a munkafegyelemre külön ráirányítani a figyelmet. Az élet tapasztalatai azonban nincsenek összhangban ezzel az elvárással, s bár a központi szervek neveléssel, ráhatással vagy szankciók alkalmazásával rendkívüli erőfeszítéseket tesznek a fegyelem megszilárdítása és az elkövetések megelőzése érdekében, mégis évről évre szomorú statisztikai kép tárul elénk. A jogszabályi rendelkezések következetes alkalmazásából eredően javuló tendenciáról kellene beszámolnunk, éppen abból a megfontolásból, hogy törekvéseink a célt elérték. Az élet azonban mást bizonyít.

A munkafegyelmet *sértő* magatartások felszínre kerülő esetei közül *ki kell emelni az ittasságot és az igazolatlan távolléteket.* Ez nem jelenti azt, hogy a forgalmi vagy tárgyi balesetek okozását előidéző mulasztások háttérbe szorulnának a megítélésben, azonban az ilyen jellegű elkövetések száma aránylag csekély és az előző két vétséghez viszonyítva összességében nem éri el a 10 százalékot.

Mi lenne tehát a teendő, mit kellene tenni annak érdekében, hogy az ittasság és az igazolatlan távolítések számát vissza lehessen szorítani arra a minimális, „elfogadható szintre", ami még nem rontja a „statisztikát".

Két megoldás látszik elfogadhatónak e kérdés megközelítéséhez: *egyrészt a fokozottabb ellenőrzés, de nemcsak az egyszemélyi vezetők, hanem a középvezetők és főleg az azonos szintű munkatársak részéről is, másrészt erősíteni az e téren jelentkező mulasztások felelősségre vonásának súlyát.* A kiszabott büntetéseknek nem elrettentőnek, hanem megelőzőnek, olyan jellegűnek kell lenni, melynek visszatartó ereje van.

A Debreceni MÁV Igazgatóság nemrégen tárgyalta munkafegyelmi helyzetét, melyen részt vettek a rendőrfőkapitányságok képviselői is. Az elhangzott beszámolóból és hozzászólásokból egyértelműen azonos álláspont alakult ki. *Leszögezte az értekezlet, hogy a vétségek kútfeje az ittasság, az italfogyasztás.* Ennek a hatására felszabadult gátlások okozzák a felületességet, hanyagságot, nemtörődömséget s ezzel van összhangban, mintegy ok és okozati összefüggésben az összes egyéb magatartásbeli fogyatékosság.

A szolgálatképes állapot fokozott ellenőrzésére, az ittas dolgozó fegyelmi felelősségre vonására az 1965. évi 38. sz. *Hivatalos Lapban* megjelent 106468/1975. I/3. c. sz. Utasítás rendelkezik. A végrehajtás, illetve megelőzés hatékonyságának fokozására az 1974. évi 14. sz. *Hivatalos Lapban* közzétett 104286/1974. sz. Utasítás ismételt felhívást tartalmaz. Az „ittas" szó a mindennapi szóhasználatban az alkoholos befolyásoltságnak azt a fokát is jelöli, melynél az alkohol hatására előálló tünetek szembeötlők. Az alkoholos befolyásoltság ennél tágabb körű, mely az enyhébb fokozatot, illetve az alkoholhatás utáni állapotot is magában foglalja.

A debreceni igazgatóság irányelveket adott ki az ittassággal kapcsolatosan, s abban leszögezte: *„Vizsgálni kell minden esetben a szolgálat közben megállapított ittasságnál annak felelősségét is, aki beosztásánál fogva intézkedésre köteles, azt azonban felróható okból elmulasztotta. A felelősségre vonás olyan mértékű legyen, amely megfelelő szigorral hat az elkövetett fegyelemsértésre és az egyéni és általános visszatartó hatást is legeredményesebben elősegíti."*

Az ittas egyén nemcsak saját testi épségét teszi kockára, hanem veszélyezteti mások életét és a vasútüzem vagyonbiztonságát.

Dr. Szabó Imre

Együttműködési szerződés két szocialista brigád között

Rákos vontatási főnökség *Május 1.* szocialista brigádja együttműködési szerződést kötött a műhely *Petőfi* brigádjával. Céljuk: a mozdonyok üzembiztonságának a növelése. A műhelyben dolgozók alkatrészekkel látják el a mozdonyvezetőket, hogy a kisebb javításokat helyben elvégezhessék.

Élenjárnak a társadalmi munkában is. Kerítést készítettek például a *Szovjet—Magyar Barátság Parkban*, segítettek családiház építésében és kezdeményezték egy könyvtárklub megszervezését.

A FIATALOK FIGYELMÉBE

Milyen előnyei vannak az ifjúsági takarékbetétnek?

Szakszervezetünk Szociálpolitikai és Munkavédelmi Osztályát sok fiatal keresi fel lakásgondjával. Az 1971-ben életbe lépett lakásgazdálkodási alapelvek egyik pontja, hogy megszűnt a bérlakások ingyenessége, az állampolgárok a jövedelmi helyzettől függően jogosultak a különböző lakásépítési formák keretében épült lakásokra (bér, szövetkezeti, öröklakás.) A lakásigény kielégítésének változatai tehát *előtakarékosságot* tesznek szükségessé.

A fiatalok egy része nem készül fel körültekintően a családalapításra. Elsősorban lakáskérdésben érzik a helyzetet kilátástalannak.

Tapasztalataink ismeretében jelentősnek tartjuk a fiatalok családalapításának elősegítését szolgáló 33/1975. (IX. 27.) PM. sz. rendeletet *(Magyar Közlöny* 1975 évi 65. szám) A rendelet értelmében az *Országos Takarékpénztár* (OT) a 14—30 életév közötti fiatalok részére kedvező feltételekkel *ifjúsági takarékbetét* elhelyezési lehetőséget biztosít. Az ifjúsági takarékbetét olyan takarékossági megállapodás, melynek értelmében a betételhelyező (szülő, vagy a dolgozó fiatal) a vállalt betétösszeget öt éven át havonta rendszeresen fizeti. A megállapodást — legfeljebb — további öt évre meg lehet hosszabbítani. *Az elhelyezett összegek évi 5 százalékkal kamatoznak.*

Előnyös és nagy kedvezményt jelent az ifjúsági takarékbetéttel rendelkező fiatal számára e betételhelyezési forma akkor, hogyha a megállapodásban vállalt feltételek teljesítése esetén a betét tulajdonosa a felvételtől számított egy éven belül új lakás építéséhez, vagy állami szervtől (tanács, OTP, stb.) történő lakásvásárláshoz takarékpénztári kölcsönt vesz igénybe, mert a saját rész befizetéséhez — betéte felhasználása mellett — *külön kölcsön igénybevételére is jogosult.*

Amennyiben a vállalt havi betétösszeg 300 Ft, az ötéves megállapodás feltételeinek teljesítése után *21 ezer forint kerül kifizetésre,* ha lakásépítéshez, lakásvásárláshoz 21 ezer forint külön kölcsön is igényelhető. Ha a fiatalok a külön kölcsönt lakásépítésre, illetőleg lakásvásárlásra nem veszik igénybe, akkor az *kedvezményes áruvásárlási kölcsön felvételére is jogosít.*

Az ifjúsági takarékbetéttől függetlenül is vehetnek fel áruvásárlási kölcsönt — 10—30 ezer forint összegben egy alkalommal —, azok a fiatal házasok, akik közül legalább az egyik házastárs a kölcsön igénybevételekor 30 éven aluli, vagy ha a házasságkötés öt éven belül történt és együttes keresetük nem haladja meg a 6000 forintot.

Az ifjúsági takarékbetétet — mint egyik előtakarékossági formát — a vasutas fiatalok figyelmébe ajánljuk.

Töllyné Pogács Rózsa

TŰZIKOVÁCSOK

Hat férfi meg egy nő a dr. Münnich Ferenc brigádban

A sál alá is beilletlenkedik a február közepi szél. Így aztán *Hetényi Andrással*, a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem munkaversenyfelelősével igencsak szaporázzuk lépteinket, miközben az irodaépületből a kocsiosztály cserejavító üzemrészébe igyekszünk. A távolság nem rövid, a sietés ellenére is van idő tehát arra, hogy megindokoljuk: *a sok jó szocialista brigád közül miért éppen a Nagy András vezette Dr. Münnich Ferenc kollektivát keressük fel.*

— Egyike a legrégibb munkabrigádoknak — mondja a versenyfelelős —, s üzemünkben ők érdemelték ki elsőként (1973-ban, az 1972. évi eredményeik alapján) a *MÁV Kiváló Brigádja* cimet. Azóta már mások is méltónak bizonyultak e megtisztelő kitüntetésre, de Nagy Andrásék évről évre az első helyek valamelyikére kerülnek a munkaversenyben. A tavalyi munkálkodásukra is büszkék lehetnek, s az idén is olyan feladat előtt állnak, amely lehetőséget ad képességeik bizonyítására...

Tűzzel-vassal dolgoznak

Ami a riportert külön vonza: egy ma már ritkaságszámba menő — szép nevű — szakma művelői. *Tüzikovácsok.* Tűzzel-vassal, nehéz fizikai munkát végezve dolgoznak. Keveset tudok, keveset tudunk róluk.

— *Ezt a kis zöld tisztást is ők gondozzák, társadalmi munkában* — mutat a vékony, fagyos hóréteg alól is áttetsző gyepre Hetényi András. — Törődnek azzal is, hogy munkahelyük és annak környéke a lehetőségekhez képest tetszetős, barátságos legyen.

No, igen, a lehetőségek! Egy kovácsműhely aligha lesz valaha is patika tisztaságú. Ráadásul a kocsiosztály cserejavító üzemrésze nem tartozik a MÁV legkorszerűbb munkahelyei közé. *Ám a Dr. Münnich Ferenc brigád tagjai ha kell, meszelnek, takaritanak, rendet teremtenek a hatalmas pörölyök, a gázkemencék és a kovácstűz világában.* Kik is ők? Vegyük sorra valamennyiüket, a — nem a szójáték kedvéért írom — összekovácsolódott kovács-kollektíva tagjait.

Hogyne kovácsolódtak volna össze, amikor „jogfolytonosságukat" 1945-től számolhatják. A brigádvezető, *Nagy András* 1949 óta dolgozik ott; 1957-ben lett csoportvezető, majd munkatársaival 1960-ban kötöttek először szocialista brigádszerződést. (Egyben az üzemrész pártalapszervezetének titkára is, 1962-től kezdve.) Másfél évtizede, az alapításkor kilencen voltak, ma heten vannak — de amikor a tennivalók úgy követelték, 1963-ban 17 tagot számláltak. A kezdeti „kilencek" közül a brigádvezetőn kívül *Dunai József* és *Heinczinger Károly* dolgozik már csak ott, de *Czuri Kálmán, Kóder János* és *Orosz Mihály* odatartozása is egy évtizednél régebbi. A hetedik hét éve szorgoskodik köztük. Asszony. *Harnóczi Dezsőnének* hívják; férje ugyancsak a cserejavító üzemrészben dolgozik, a lakatosoknál.

Asszony áll a pöröly mellett

Asszony a tűzikovácsok között, ráadásul alacsony-gömbölyded; nemcsak a „gyengébb nemnek" kijáró udvariasság okán sorolom őt előre. (S elnézését kérem, amiért merészelem akárcsak jelzőként is a „gyengébb" szócskát egy pörölykezelőről szóló mondatokba fonni!...) Igaz, nem emelget öt-tíz kilós kalapácsot napjában ki tudja hányszázszor, mint a többiek, ám nem kevésbé felelősségteljes munka az övé. *A gépi kalapácsot kezeli —, e munka is fizikai erőt követel! — s ehhez felfokozott figyelemre van szükség.* A tűzikovácsok kézi erővel forgatják a pöröly alatt a fél mázsás alkatrészeket; a kalapácsvezetőn is múlik, hogy eközben ne érje őket baleset.

— Mielőtt idejöttem, könnyebb munkát végeztem — mondja Harnóczi Dezsőné —, mégis itt érzem magam a legjobban. Ebben a kedvemre való feladatnak és a munkatársaknak egyaránt szerepük van.

Essék szó immár a feladatokról is! A vasúti teherkocsik alkatrészeinek javításakor, továbbá egyes gőzmozdony-alkatrészek felújításakor végzik a kovácsmunkát. *Tavaly hónapról hónapra — átlagban 9,5 százalékkal — túlteljesitették a tervüket, s mint minden évben, 1975-ben sem voltak hiján a termelékenység javitását, az anyagmegtakaritást és a nehéz fizikai munka könnyebbé tételét szolgáló újításoknak.* Hat újítást adtak be (ennyit is fogadtak el!), a legjelentősebb, a vontatókészülék módosítása, százezer forintos megtakarítást jelentett az üzemnek. Emellett 256 társadalmi munkaóra jutott egy-egy brigádtagra: a már említett parkosítás és az üzemrész csinosítása mellett a gépeket festették, betonoztak, tataroztak, sőt építkeztek is.

Brigádszerződés 19 pontban

— A múlt után a jelen: az üzemi tennivalók azt követelik, hogy némiképp ujjaszerveződjenek. Az idén már az ütközőkészülékek teljes javítását — vagyis a kovácsolás mellett a lakatos munkát is — ők végzik. Ehhez nagyobb létszámra van szükség, ám az újak, akik majd (lehet, hogy végérvényesen csak 1977-ben) hozzájuk szegődnek, ma sem idegenek: *más, jól dolgozó szocialista brigádok tagjai.*

Az 1976. évi brigádszerződésük 19 pontból áll. Nagy András mutatja ugyan e tetszetős vállaláslistát, de ő sem várja el, hogy valamennyit sorra megemlítsük. Felajánlásaik között szerepel a termelékenység javítása és a selejtmentes munka csakúgy, mint az anyaggal-energiával való takarékosság, vagy az osztály által szervezett tanfolyamokon való részvétel.

Az ám, a tanulás — ne feledkezzünk meg róla, mert mindennapjaiknak csakúgy részét alkotja, mint a munka. Többen már e brigád tagjaként fejezték be az általános iskola VIII. osztályát (most *Orosz Mihály* járja a hetediket; társai talán büszkébbek rá, mint ő maga — jelest jeles követ a bizonyítványában). *A Landler Jenő járműjavitóban „házhoz jön" a tanulási alkalom. Kihelyezett általános iskola, sőt szakközépiskola és gimnázium is van az üzemben.* Nagy András elvégezte a Marxizmus-Leninizmus Esti Egyetem 3 éves tagozatát; Kóder János a Marxizmus-Leninizmus oktatásának egyéves, középfokú tanfolyamát. S művelődnek — okosan. A közös színházlátogatások helyett (négyen vidékről járnak be dolgozni) célszerűbbnek tartják, ha a televízió színvonalasabb adásaira hívják fel egymás figyelmét, jóelőre, kellő időben.

Kölcsönösen segítik egymást

— *Januárban ismét kilenc százalékkal túlteljesitették termelési terüket, vitathatatlanul az üzemrész legeredményesebb szocialista kollektivája a dr. Münnich Ferenc brigád. Miként segitik a többieket?*

Nagy András válasza tömör:

— Kölcsönösen. Szocialista üzemrész a miénk, remek szakemberek alkotják a többi brigádot is. Ha kell, mi adunk „kölcsönbe" valakit, máskor minket segítenek ki ők. *Soha nem is akartunk elkülönülni a többiektől, a közös célért együtt munkálkodunk...* De hiszen másként nem is lehet, nem?...

Földes Tamás

Mitől lesz mintafőnökség egy szolgálati hely?

Beszélgetés a székesfehérvári vontatási főnökség vezetőjével

A székesfehérvári vontatási főnökség műhelyeiben, bármikor körülnézhet az ember. Nem kell amiatt félnie, hogy esetleg olajtócsába lép, vagy belebotlik valamibe a kijelölt úton. Tisztára meszelt falak, szépen takarított helyiségek. A gondosan tárolt alkatrészek és szerszámok látványáról arra lehet következtetni: *a főnökségnél sokat tesznek azért, hogy munkahelyüket minél meghittebbé, otthonosabbá varázsolják.* Az ott tapasztalt kellemes benyomások azért mégsem teljesen meglepőek, ugyanis már régen elterjedt a híre, hogy a székesfehérvári vontatási főnökség dolgozói, vezetői *mintafőnökséggé* akarják fejleszteni munkahelyüket.



Munkában az alkatrészmosó gép. Háttérben a tervező, Pajor István mérnök ellenőrzi működését.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Minden fórumon beszélnek róla

— Mit jelent ez, pontosabban mit kell tenni azért, hogy megszerezzék a mintafőnökség címet? — kérdeztem *Rácz Alpártól*, a főnökség vezetőjétől.

— *1973 júliusában indítottuk el ezt a mozgalmat, elődöm Mezei István vontatási főnök vezetésével, aki hallatlan nagy energiával, szorgalommal dolgozott ezért a célért.* — mondotta —. *Azóta minden fórumon szóba kerül, hogy mit végeztünk és melyek a legfontosabb tennivalóink a mintafőnökség cim elnyeréséért.*

— Beszéljünk azokról az eredményekről, amelyek e mozgalom elindítása óta születtek.

— *Azt hiszem nem kell bizonygatnom, hogy az alkatrészek tisztitásától, mosásától miért idegenkednek az emberek.* Ez a munka, amellett, hogy korábban hagyományos módszerekkel végezték, feletébb egészségtelen és gazdaságtalan volt. Ezen úgy változtattunk, hogy *Pajor István* Kiváló Ifjú Mérnök címet nyert kollégánk tavaly tervezett egy alkatrészmosó gépet, amelyet a tmk-műhelyünk készített el. Ezzel a megoldással elértük, hogy szinte alig kell a szerelőknek a gázolajba nyúlniuk.

Javult a dolgozók ellátottsága

— Feltűnt a főnökség területén, hogy a kenőolajat tankoló mozdonyok mellett nem látni üzemanyaghordókat.

— *Nem csoda, hiszen 1974 óta a gépek föld alá helyezett tartályokból veszik fel a kenőolajat.* Ezzel nálunk szinte teljesen megszűnt a hordózás. Három, egyenként 2 köbméteres tartályt helyeztünk el, amelyet a szertárral többszáz méter hosszú csővezeték köt össze. Ezt szintén a tmk-műhelyünk készítette el. Nem volt könnyű, de nagyon megérte, mert így mozdonyonként napi átlagban 3—4 órával csökkentettük a tankolási időt, nem is beszélve a fizikai munkaerő megtakarításáról.

— A biztonságosabb munkafeltételek érdekében a műhelyben korszerűbb, az eddiginél nagyobb teljesítményű világítási rendszert alakítottunk ki, Stadion-fényszórókat, higanygőzlámpákat szereltünk fel — folytatja Rácz Alpár —. *Ezzel párhuzamosan fejlesztettük a dolgozók szociális ellátását szolgáló eszközöket és berendezéseket is. Tavaly óta valamennyi műhelyünket ellátjuk szódavizzel, külön kézmosóhelyiségeket alakítottunk ki, ugyanis az öltözők messze vannak a munkahelyektől.*

— Hogyan hatnak ezek az intézkedések a termelésre?

— A jobb szociális körülmények és a korszerű munkaeszközök hatása feltétlenül érződik a munkában — válaszolta *Rácz Alpár*, majd adatokkal, számokkal bizonyitja állítását. — *A Diesel-mozdonyok D/3-as javítási idejét 20-ról 14 napra csökkentettük,* emellett 88 százalékos üzemkészséget értünk el. Ez annak is köszönhető, hogy mindenki pontosan tudja mit kell csinálnia.

— Ezek szerint ebben a mozgalomban nagy szerepe van az üzemszervezésnek!

— *Természetesen. Erre alapozzuk évi termelési tervünket is. Még kezdetben kidolgoztunk egy részletes intézkedési tervet, amelyet a budapesti igazgatóság is jóváhagyott.*

Félévenként értékelnek

— A mozgalom mikor éri el a célját?

— Azt hiszem ez a legnehezebb kérdés. Annak aligha lenne sok értelme, ha a mozgalomnak végső határidőt szabnánk. *Az a célunk, hogy folyamatosan, mintafőnökséghez méltóan dolgozzunk.*

A mozgalom eredményeit a főnökségnél félévenként, a vasúti főosztály 7. szakosztályával pedig évenként értékelik. *Ezért külön kitüntetést nem kapnak, de törekvéseiket, a mintafőnökség címért végzett munkájukat minden évben figyelembe vették.* Így például 1974-ben, majd a tavaly adományozott kiváló csomópont, illetve a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottsága által odaítélt kongresszusi zászló kitüntetéseknél is sokat nyomott a latba.

Séra Sándor

Negyvenkilenc előadás, hét tanulmányi kirándulás

Eredményes évet zárt a KTE budapesti igazgatóság területi szervezete

A Közlekedés Tudományi Egyesület budapesti igazgatóságán működő területi szervezete január 6-án tartotta évzáró taggyűlését. *Tóth János*, az igazgatóság vezetője, a szervezet elnöke számolt be az 1975. évi munkáról.

A hat szakcsoporttal működő területi szervezet az elmúlt évben *a tervezett 30 helyett 49 előadást rendezett, melyeken összesen 1733-an vettek részt.* Az előadások valamennyi szakterületet érintették. Külön kiemelte a több részből álló előadássorozatokat és a gyakori bemutatókkal egybekötött előadásokat. *A II. lengyel közlekedési napokon például 12 előadás hangzott el az igazgatóságon.*

Három alkalommal rendeztek kerekasztal-beszélgetést szovjet, csehszlovák és NDK-beli testvéregyesületek küldöttelvel számítástechnikai, biztosítóberendezési, forgalmi és vontatási témák időszerű kérdéseiről.

A hét tanulmányi kirándulás között szerepelt a józsefvárosi konténer-pályaudvar és a METRO észak-déli vonalának megtekintése.

A beszámoló után az igazgatóság vezetője a szervezet legeredményesebben dolgozó tagjai közül hármat igazgatói dicséretben részesített, 25 fő pedig pénzjutalmat kapott.



Tóth János vasútigazgató beszámolóját tartja
(Tenta György felvétele)

A NAGYKANIZSAI PFT-NÉL

Harmincegy szocialista brigád teljesítette múlt évi vállalását

Eredményes évet zártak a nagykanizsai pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai. A főnökségnél a közelmúltban adták át a szocialista brigádok kitüntetéseit.

Tavaly 34 brigád 490 tagja — az összlétszám hetven százaléka — vett részt a brigádversenyben. *Vállalásait 31 brigád teljesítette.* A barcsi tmk-műhely brigádja kimagasló teljesítményéért arany fokozatú kitüntetést kapott. Az ezüst fokozatot nyolc brigád 110, tizenkét brigád 173 tagja pedig a bronz fokozatot nyerte el. Kilenc brigád megtarthatta a szocialista brigád címet. A kitüntetett brigádoknak összesen több mint 125 ezer forint jutalmat fizettek ki.

Meleg pillanatok a sorompónál

Január 7-én Isaszeg és Pécel állomások között az ötös sorompóőrhelyen *Papp Mátyás* teljesített szolgálatot. Amikor Isaszegről telefonon jelezték a 6315. számú személyvonat indulását, fogta a kis jelzőzászlót és kiment, hogy lezárja a közúti sorompót. Akkor látta meg a sínek között álló tehergépkocsit. A gépkocsivezetőtől megtudta, hogy eltörött a sebességváltó, ezért nem tud mozdulni.

A sorompóőr, hogy az összeütközést megakadályozza, telefonon kérte a 7-es őrhelyet a közeledő vonat megállítására. Sajnos, a szerelvény már ezen is túlhaladt. *Ekkor Papp Mátyás magához vette a durrantyúkat és a vonat elé szaladva azokat a sinszálra rakta, majd zászlójával „megállj" jelzést adott a mozdonyvezetőnek.* A gyors, határozott intézkedés sikerrel járt. Az elakadt gépkocsitól körülbelül 300 méterre állt meg a vonat.

A vasúti-közúti kereszteződésben ezúttal a sorompóőr akadályozott meg egy balesetet!

AZ ÖSSZEFOGÁS EREDMÉNYEKÉNT

Növekedett a szolnoki csomópont feldolgozó és átbocsátó kapacitása

A *szolnoki vasúti* csomópont az ország vasúthálózatának egyik legjelentősebb szolgálati helye. Nem véletlen, hogy az állomás korszerűsítéséről már a korábbi években kiemelt beruházással gondoskodott államunk. A korszerűsítés ellenére azonban a csomóponton több esetben, hosszabb ideig tartó zavar keletkezett az elegyfogadást, elegyfeldolgozást és a vonattovábbítást illetően. Ez rendszerint kihatott a szomszédos *szegedi, debreceni* és a *miskolci* vasútigazgatóságok területére is.

Miután a szállítási igények állandóan növekszenek, a csomópont zavartalan munkájának biztosítása szükségessé tette, hogy a technológiai folyamatokat megvizsgálják, mélyrehatóan elemezzék, s a feltárt hiányosságokat műszaki és szervezési intézkedésekkel megszüntessék.

Munkaértekezlet

Ennek szükségszerűségét a *budapesti* vasútigazgatóság időben felismerte, s a csomópont teljesítményének fokozásában leginkább érintett *szegedi és debreceni* igazgatóság III. és IV. osztályainak vezetőit 1975 januárjában tanácskozásra hívta Szolnok állomásra. A munkaértekezleten, az állomás vezetőinek jelenlétében és aktív közreműködésével, mélyrehatóan elemezték a csomópont feladatait és a munka megjavításának lehetőségét.

Az osztályvezetők előkészítő értekezletét követte a vasútigazgatóságok vezetőinek tanácskozása, ahol a csomópont munkájának javítása érdekében *„megállapodásban"* rögzítették a közös erőfeszítéssel teendő intézkedéseket.

A megállapodás az alábbi feladatokat tartalmazta:

— A létszámhiányból eredő gondok orvoslása érdekében elsősorban a szolnoki csomóponton kell — *a kocsivizsgálók, kocsirendezők létszámának növelésével* — hatható intézkedéseket tenni, másrészt a debreceni és szegedi igazgatóság területéről kell kisegítéseket eszközölni.

— A rendezői kapacitás kihasználásának növelése érdekében *röviditeni kell a technológiai időket.* Ennek érdekében a kocsivizsgálók és féklakatosok létszámát fel kell emelni.

— A vonóerő és a vonatszemélyzet gazdaságosabb felhasználása érdekében a három igazgatóság fómenetirányítói, valamint a központi üzemirányító hivatal között fokozni kell az információcserét. Szolnok állomásirányítóját *Tiszatenyő, Nyársapát* és *Törökszentmiklós* állomások útján tájékoztatni kell a vonatok átadása alkalmával a vonatszemélyzet szolgálati órájáról, felhasználhatóságáról és a vontató járművek napi vizsgálatával kapcsolatos teendőkről. *Ugyanilyen tájékoztatást ad Szolnok állomásirányítója is a vonatok abonyi, illetve szajoli áthaladásakor az illetékes társigazgatóságok szakaszirányítóinak.*

— Az információs eszközök műszaki fejlesztése érdekében a budapesti igazgatóság felméréseket határozott el rádió, szelektoros készülék és diszpécser vonalak beépítésének vizsgálatára.

— Megállapodás jött létre abban is, hogy a szegedi és debreceni vasútigazgatóság melyik vonalak elegytovábbításához adion vonóerőt és vonatszemélyzetet, továbbá milyen arányban biztosítsanak úgynevezett szabad villamos- és Diesel-mozdonyokat a rendkívüli tehervonatok továbbításához. A budapesti igazgatóság pedig a rendező pályaudvar tolatókának korszerűsítéséről gondoskodott.

Kedvező tapasztalatok a végrehajtásban

Az elegytovábbítási rendtől eltérően ugyancsak megállapodás történt Szolnok állomás további tehermentesítésére. Ennek érdekében javasolták a 8. szakosztálynak, hogy a *Miskolc—Rendező pályaudvarról Szegedre és a szegedi igazgatóság területére irányuló elegyet tereljék el*, a debreceni igazgatóság területéről a szegedi igazgatóság területére és a vissza irányuló árut pedig szajoli elegyként kezeljék.

Szajoli elegyként javasolták kezelni a *Szolnok—Szentes*, valamint a *Tiszatenyő—Békéscsaba* vonalrészek tolatós elegyét is.

Elhatározták továbbá, hogy Kelebiáról és a 700-as vonalról külön záhonyi *rakott irányvonatok*, valamint mindhárom igazgatóság területéről indítandó *„hosszú tehervonatok"* képezével járulnak hozzá Szolnok csomópont munkájának tehermentesítéséhez.

A megállapodás alapján az érdekeltek megtették a szükséges intézkedéseket, majd 1975 szeptemberében a budapesti, a debreceni és a szegedi igazgatóság vezetői értékelték a végrehajtás tapasztalatait.

Az értékelés nagy előrehaladásról adott számot a „megállapodásban" foglalt feladatok teljesítését illetően.

A munkaerőhelyzet javítása érdekében a debreceni igazgatóság például a frekventált munkakörökbe 30, a szegedi igazgatóság 1 főt rendelt ki a szolnoki csomópontra. *Részben átcsoportosítással, részben új felvételek útján javult a létszámhelyzet a kocsivizsgálói munkakörökben is.*

A vonóerő és a szükséges vonatszemélyzet biztosítása minden időben megtörtént. Hatékonyan segítette az irányítást és a jobb munkát az igazgatóságokon és Szolnok csomóponton létrehozott személyzetirányítói szervezet, amelyek között a kölcsönös információcsere megfelelően alakult. A kölcsönös tájékoztatás érdekében a *Budapest—Szolnok—Debrecen közötti vonalon kiépítésre került a rádiós kapcsolat*, mely értekezési lehetőséget biztosít a budapesti és debreceni igazgatóságok szakaszirányítói, Szolnok—Rendezőpályaudvar forgalmi és a vontatási személyzet irányítói, valamint a vonalon közlekedő mozdonyrádióval felszerelt mozdonyok személyzete között. A szelektoros összeköttetés is bővült az érintett vonalak szakaszirányítói között.

Minőségi javulás az elegytovábbításban

A csomópont tehermentesítése érdekében bevezetett intézkedések közül a tiszántúli elegyek szajoli elegyként való kezelése és finomrendezése azóta már megtörtént. *Ezáltal jelentősen javult az elegytovábbítás minősége.* A „hosszú vonatok" indításában és szervezésében is értek el eredményeket a három igazgatóság területén.

A megállapodásban szerepelt az is, hogy a budapesti, a szegedi, a debreceni és a miskolci igazgatóság kölcsönösen megvizsgálja és tovább javítja az utazószemélyzet irányítási rendszerét. Ezzel az esetenként még előforduló fölösleges személyzetigénylést és személyzet ácsorogtatást kívánják kiküszöbölni.

A szeptemberi értekezleten részt vevő vasútigazgatók a munka mennyiségi és minőségi javítása érdekében a tárgyi, technikai igényeket is meghatározták. Ezek a következők:

— *a szolnoki tolató és átállítást végző valamennyi mozdonyt mozdonyrádióval kell felszerelni,*

— *a vasútigazgatóságok fómenetirányítói és Szolnok csomópont irányítói közti közvetlen kapcsolatot tovább kell korszerűsíteni,*

— *meg kell vizsgálni a hatvan—szolnok—szentesi trakció kihasználtságát és ha szükséges. megfelelő intézkedéseket kell tenni,*

— *a tervek szerint meg kell kezdeni a csomóponthoz tartozó Déli ipartelepi rendező mielőbbi kivitelezését, s a tranzitraktár térségében a tervezés alatt levő átrakóvágány megépítését.*

A budapesti, szegedi és debreceni igazgatóságok közös erőfeszítései korántsem zárultak le. Sőt, *bekapcsolódott a munkába a miskolci igazgatóság is.* Hatvan állomáson 1975 október végén a szolnokihoz hasonló céllal tartott értekezleten az előjelentések és táblázatos elemzések minőségi elvégzésére és a tolatós vonatok menetrendszerűségének javítására hoztak határozatokat.

Szolnok állomáson december 11-én tartott ismételt értekezleten pedig az 1975/76. évi Tiszántúlról indított gyors-tehervonatok közlekedésére, összeállítására és csatlakozási rendjének kialakítására került sor a csomópont tehermentesítésének figyelembevételével.

Újabb javaslatok

A budapesti igazgatóság közös erőfeszítéseket igénylő kezdeményezését újszerűnek, egyben nagyon hatékonynak és gyümölcsözőnek tartjuk. Az eddig elért eredményekhez szeretnénk hozzájárulni további két javaslatunkkal, amelyek még nem hangzottak el. *Szolnok csomópont munkájának tehermentesítésével és általában az elegytovábbítási rendszer javításával járna, ha Záhony körzetéből Szabadkára egynemű árukból zárt vonatokat képeznének, továbbá ha a Szolnok—Kiskunfélegyháza közötti közvetlen vonalat átépítenék, illetve megerősítenék.* Ebben az esetben a Nyársapát—Abony közötti szűk keresztmetszetet képező egyvágányú deltán keletkező forgalmi dugót véglegesen fel lehetne számolni.

Ha ez a vonal a 900-as vonal után szintén villamosításra kerülne, *Záhonytól—Kelebiáig* korszerű nemzetközi forgalom lebonyolítására is alkalmas villamos vonallá fejlődhetne, amely jelentős útirány megrövidítést is jelenthetne.

Véleményünk szerint a közös erőfeszítések eddigi sikerei szükségessé tennék, hogy javaslatainkkal az illetékesek érdemben foglalkozzanak.

Dr. Susla János

AJKAI EREDMÉNYEK

Száz vonathoz nem kértek mozdonyt

Amikor Ajkán *Lesz János* állomásfőnököt megkérdeztük, hogyan dolgoztak, milyen eredményeket értek el 1975-ben, így kezdte válaszát:

— Pályázunk a kiváló címre...

Kissé meglepően hangzott ez a magabiztosság, melyet magyarázat követett. Ebből megismerhettük eredményeiket, s megértettük, van alapja az ajkai állomásfőnök önbizalmának. Az ajkai vasutasok ugyanis, mind a tíz versenycélkitűzésüket rendre teljesítették. S nem is akárhogyan.

SZÉN, TIMFÖLD, FA...

Kiemelkedő eredményként értékelhető, hogy a szállítási tonnatervet 103,4 százalékra teljesítették. Az elszállított árumennyiség meghaladta az 1 millió 597 ezer tonnát, s ez nagyságrendileg mintegy 17 százaléka a szombathelyi igazgatóság teljesítményének. Ajkán szén, timföld, mangán és a bakonyi erdők fája kerül hatalmas mennyiségben vasúti kocsikba. Lesz János állomásfőnök egyszerűen, tömören fogalmazott:

— A magyar—szovjet alumíniumegyezmény egyik timföldrakodója vagyunk...

S, hogy mi van e mondat mögött? Az ajkai vasutasok helytállása, jól szervezett munkája, hogy ne legyen fennakadás az Ajkai Timföldgyár folyamatos kiszolgálásában.

Vonatonként számítva 57 tonnával növelték a múlt évben a tehervonatok átlagos terhelését. Ez 1975-ben csaknem száz vonatmozdony megtakarítását eredményezte. A kocsik terhelési határának kihasználásában 100,22 százalékos eredményt értek el, a kocsitartózkodás műszaki normáját szerint előírt 95 százalékot pedig 96,7 százalékra teljesítették, hogy csak a legfontosabb eredményeiket említsük.

ÚJ SZOCIÁLIS ÉPÜLET

Hogyan fejlődtek a múlt évben az ajkai vasutasok élet- és munkakörülményei?

Az állomás dolgozói egy éve, februárban vehették használatba a 90 személyes modern, központi fűtéses öltözőt és fürdőt. Régi problémát oldott meg ez a 2,5 millió forintos beruházás. Az új szociális épületben jutott hely az állomáson dolgozó 28 fónyi mozdonyszemélyzetnek is.

A dolgozók életkörülményei szempontjából az sem mellékes, hogy kiegyensúlyozott az állomás létszámhelyzete. A négy túr szervezetten váltja egymást a szolgálatban. Lesz János örömmel újságolta, hogy a múlt évi zabadságokat teljes egészében ki tudták adni, úgy hogy egész évben nem volt szükség túlóráztatásra. Sőt Budapest—Ferencváros rendezőpályaudvar és Várpalota állomás létszámgondjainak enyhítéséhez is tudtak adni némi segítséget.

A szombathelyi igazgatóság területén Ajka állomás volt az első, amely saját hatáskörben oldotta meg a vonali tartalékosok vezénylését a Bobától Herendig terjedő vonalszakaszon. Időnként, amikor erre szükség volt, létszámmal is segítették a vonali állomások munkáját. Ez jelentős hozzájárulás volt a zavartalan vasútforgalomhoz, s ezenfelül lehetővé tette, hogy az egész vonalrész is teljesítse 1975. évi szabadságolási tervét. Horváth Kálmán felügyelő, szb-titkár, az állomás oktatótisztje gondosan, hozzáértéssel szervezi a vonali tartalékosok vezénylését.

KEVESEBB SZÉNVONAT

A szolgálat fegyelmezett ellátása hasznos öntevékenységgel is párosult a szocialista munkaversenyben. *Rendre teljesítették az őszi forgalmi célkitűzéseket is.* Éves viszonylatban az ezüstkoszorús jelvénnyel kitüntetett, 18 tagú *József Attila* forgalmi szocialista brigád érte el a legjobb eredményeket *Káldi János* forgalmi szolgálattevő vezetésével.

— *Ismét nagy feladatok előtt állunk* —, szólt az állomásfőnök —. *Szállítási tervünk 1,6 millió tonna áru továbbítását írja elő.* Igyekszünk tovább erősíteni kapcsolatainkat a szállíttató partnereinkkel. S itt nemcsak a nagyüzemekre gondolunk, hanem azokra is, amelyek naponta csak 2—3 vagon árut adnak fel, vagy fogadnak. Növekszik a timföld exportja: *ez napi egy szovjet vonatot jelent.* A többi szokásos exportszállítás még várat magára, de azért bízunk benne, hogy a korábbi éveknek megfelelően az idén is jelentős timföldszállításaink lesznek az NDK-ba, Csehszlovákiába és Lengyelországba. Sajnos az idei télen kevés a szénvonatunk. Pedig a tavalyi szállítási eredményünket mindjárt az első negyedévben alapoztuk meg — a szén irányvonatokkal...

— Talán szünetel a bánya?

— *Dehogy. Nagyon is szépen termelnek bányászaink, de a szén nagyobb részét a helyi erőmű veszi fel.*

Napi egy szénvonatot azért most is indítanak az ajkaiak. Az ide rendszeresített három tartalékból január 10. óta egy 411-es gépet lemondtak — üzemgazdasági, takarékossági okokból — mert két mozdonnyal is győzik a téli forgalmat.

L. J.

Hasznosan töltik a szabad időt a szocialista brigádklubban

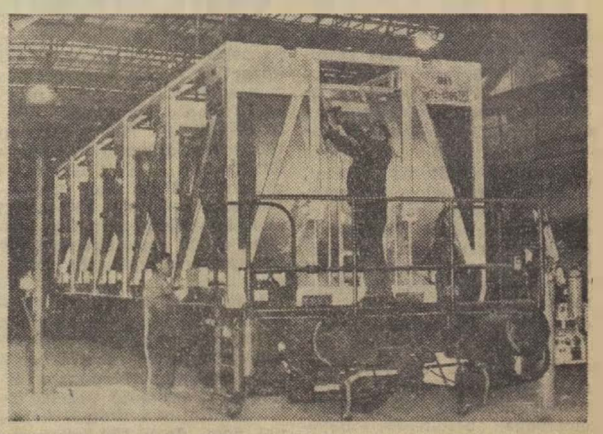
A *szolnoki járműjavító* szocialista brigádklubja már eddig is sokat tett a közművelődésért, segítette a dolgozókat a szabad idő hasznos eltöltésében. A hagyományokhoz híven gazdag programot készítettek erre az évre is.

A klub szoros kapcsolatot tart a *Magyar—Szovjet Baráti Társaság* helyi csoportjával. Elhatározták, hogy *Ki tud többet a Szovjetunióról* címmel szellemi vetélkedőt rendeznek, két alkalommal pedig Budapestre utaznak a *Szovjet Kultúra és Tudomány Házába.* Szeptembertől alapfokú orosz nyelvtanfolyamot indítanak és a klubtagok tíz hónap alatt elsajátíthatják az eszperantó nyelvet is.

Gyakoriak lesznek az irók-olvasó és művész-munkás találkozók, valamint a múzeum-látogatások. A klub és az üzem társadalmi szervezeteinek vezetői arra törekednek, hogy változatos, színes programokkal segítsék a szabad idő hasznos eltöltését. Kiszélesítsék ezáltal a művelődés lehetőségeit is.

T. L.

Speciális járművek



A székesfehérvári járműjavító teherkocsi javítócsarnokában tejeskocsi felújítását végzik



Az üzem dolgozói a Dunai Vasmű megrendelésére elkészítették a kohászati ércszállító kocsit

(Laczkó Ildikó felvételei)

Elismerő levelek

a vasút és a fuvaroztatók együttműködéséről

A *szegedi vasútigazgatóság* területén az őszi forgalomban a cukorrépa és a különféle építőanyagok fuvarozása mellett sok munkát jelentett az exportra feladott áruk továbbítása is. Az elmúlt évi eredmények összesítése azt mutatja, hogy az igazgatóság a felkínált árukat elszállította, az export kocsiigényeket — a lehetőséghez mérten — kielégítette. A szegediek munkáját a fuvaroztató vállalatok is elismerték, többen levélben köszönték meg a szegedi vasutasok segítőkész tevékenységét.

Mint ismeretes, a *Fémmunkás Vállalat* kecskeméti gyára, a szovjetunióbeli *Uszty-Ilimszkbe* épülő cellulózkombinát csarnokszerkezeteinek gyártását végezte. A távoli Szibéria zord éghajlati körülményeire való tekintettel rendkívül fontos volt a gyártási és szállítási határidők betartása. A kecskeméti üzem szocialista brigádjai még szeptemberben vállalták, hogy a szükséges csarnokszerkezeteket határidő előtt, november 30-ra legyártják. A határidő-módosítás érdekében kérték a MÁV segítségét. *A szegedi igazgatóság az igényelt vasúti kocsik —, összesen 716 darab — megfelelő ütemű átadásával lehetővé tette, hogy az utolsó szállítmány december 9-én elinduljon Kecskemét-Alsó állomásról.*

A gyár vezetősége köszönő levelében többek között ezt írja: *„... Gyárunk kollektívája nevében köszönetünket fejezzük ki mind az önök, mind Kecskemét-Alsó állomás valamennyi dolgozójának a megrendelt vasúti kocsik határidőre történt biztosításáért..."*

Hasonló levelet küldött Szegedre a *Nagykőrösi Konzervgyár is.* Ebben elismerésüket fejezték ki azért, hogy az igazgatóság az 1975. augusztus 1-én kötött szocialista együttműködési szerződés szellemében *elősegítette a gyár exportkötelezettségeinek teljesítését.*

(Gellért)

MIT KELL TUDNI

a félszázalékos ÖTA új szabályzatáról és eljárási utasításáról?

A társadalombiztosítási jogszabályok kodifikálása, a gyógyító-megelőző ellátás állampolgári joggá válása szükségessé tette a 1/2%-os ÖTA Szabályzat átdolgozását.

A módosított szabályzatot szakszervezetünk IX. kongresszusa elfogadta, s határozatában megszabta az eljárási utasítás átdolgozását is, melyet a kongresszusi határozatnak megfelelően a központi vezetőség jóváhagyott. *A szabályzat, s annak végrehajtását biztosító eljárási utasítás összhangban van a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvénnyel, s annak végrehajtási szabályaival.* Megfelel a népesedéspolitikai és életszínvonal-politikai határozatokban foglaltaknak. Megvalósítja az ÖTA alapvető célkitűzését, mely szerint arra kell törekedni, hogy a dolgozók, nyugdíjasok által befizetett járulék *minél nagyobb arányban közvetlen segély formájában kerüljön kifizetésre, az arra rászorulóknak, s ugyanakkor anyagi támogatást biztosítson a vasúti egészségügyi intézmények fejlesztésére.* Ezzel szolgálja az alap a vasutas dolgozók magasabb színvonalú ellátását, az elvtársi segítségnyújtást, a szociális biztonság tudatának erősítését.

A szervezet nem változik

A szabályzat és az eljárási utasítás kidolgozásánál arra törekedtünk, hogy az igények érvényesítését egyszerűbbé tegyük, közérthetően szabályozzuk, *hogy minden ÖTA-tag megértse jogait és kötelességeit.* A lehetőségeknek megfelelően felhasználtuk azokat a javaslatokat, melyeket különböző szakszervezeti rendezvényeken vagy levelekben vetettek fel a dolgozók. Úgy véljük, ezeket sikerült teljesíteni, nagyon sok ember megtalálja a szabályokban javaslatait, észrevételeit.

A módosítások során néhány lényeges, nem kis összegű anyagi kihatású, és számos kisebb, anyagiakat nem jelentő, de egyszerűbb ügyintézést, jobb megértést segítő intézkedést tettünk.

Az ÖTA szervezete nem változott. Az ügyviteli részben a korábbi szabályoktól eltérően a MÁV mellett bekerült a GySEV az Utasellátó Vállalat és minden sport- és kultúrintézmény is Vsz. biztosítás alá tartozó szerv. Ezzel az e területen dolgozók alaphoz való tartozását igyekeztünk erősíteni. *Nem változott lényegében a 1/2%-os ÖTA-tagságával kapcsolatos szabály sem, s egyértelmű lett a 1/2%-os járulékfizetési kötelezettség.*

Alepvető változás viszont, hogy a hozzátartozók elismerését összhangba hoztuk a társadalombiztosítási törvényben meghatározott hozzátartozókkal, ami a korábbihoz képest lényeges kiterjesztést is jelent. Ennek megfelelően a 1/2%-os ÖTA-tag hozzátartozója lehet:

a) felesége,

b) gyermeke, mostohagyermeke, unokája, testvére, mostohatestvére a tizenhatodik életévének betöltéséig, illetőleg ha oktatási intézmény nappali tagozatán tanul, huszonötödik életévének betöltéséig,

c) hatvanadik életévét betöltött szülője, mostohaszülője, nagyszülője,

d) a 1/2%-os ÖTA-taggal közös háztartásban élő az a nő, aki a tag élettársa, nevelt gyermeke (a. b. pont feltételei szerint), az a nő, aki a tag háztartását vezeti, továbbá a hatvanadik életévét betöltött személy,

e) korára tekintet nélkül a gyermek, mostohagyermek, nevelt gyermek, unoka, testvér, mostohatestvér, a tag férje, szülője, mostohaszülője, nagyszülője, a taggal közös háztartásban élő személy: ha ezek betegségük, testi vagy szellemi fogyatékosságuk miatt az illetékes orvos igazolása szerint munkaképességüket kétharmad részben elvesztették és ez az állapotuk egy éve tart vagy előreláthatóan egy évig fennáll,

f) elvált házastárs, ha a tagtól tartásdíjban részesül vagy eltartására a tagot jogerős bírói ítélet kötelezi.

Ki lehet a tag hozzátartozója?

Mindezek akkor tekinthetők hozzátartozónak, ha havi keresetük, jövedelmük az öregségi nyugdíj legkisebb összegét *(1976-ban a 960 forinttot)* nem haladja meg.

Ezen túlmenően az ügykezelési bizottság indokolt írásbeli kérelem alapján egyéb eltartott személyeket is bevonhat a hozzátartozók körébe.

Mit jelent a hozzátartozók körének kiterjesztése?

A vasútnál dolgozó nők jogos, és régi kérelmét teljesíti, hisz a korábbi szabályok korlátozták számukra a hozzátartozók jogosultságát. *Január 1-től viszont, ha a nődolgozó hozzátartozója az előbb említett jogszabályi feltételeknek megfelel, részesül az ÖTA juttatásaiból.*

Kiszélesedik azoknak a köre, akik a táppénzigény kimerülése esetén a havi 200—200 forint családtagi segélyt kaphatják.

A 400 forint kelengye segélyt eddig csak a vasútnál dolgozó nő szülése esetén folyósítottuk, az új szabály kiterjeszti azt az új szabályozás szerinti hozzátartozókra is.

A 150 forint értéket elérő gyógyászati segédeszközök térítési díjának átvállalása is kiszélesedik.

Változást jelent, s a kis keresetűek fokozottabb segítését biztosítja a tbc-s és elmebetegek részére a háziápolási és táppénzigény kimerülése után *a napi segélyösszeg alsó határának 65 forintra emelése.*

Kiterjesztették a segélyrendszert

Alapvető változást jelent a hosszantartó keresőképtelenség esetén folyósított segélyek egyszerűbb és kiterjesztett rendszere. Az új szabály 120 nap megszakítatlan keresőképtelenség esetén már biztosítja a 800 forintot (eddig ez 150 nap volt), s ez folyamatosan jár minden 120 nap után. *Ezzel egy év alatt a korábbi 2000 forinttal szemben 2400 Ft segélyt biztosit az alap.*

Az átmeneti intézkedések szerint nem kerülhet hátrányosabb helyzetbe az, aki közvetlen január 1-e előtt huzamosabb idő óta már megszakítatlan táppénzes állományban volt. Aki a 120 nap táppénzes állományt közvetlen január 1. előtt elérte, és december 31-én még keresőképtelen volt, de 150 nap előtt keresőképessé válik, részére *a 120 nap után járó 800 Ft egyszerű segély kifizethető.*

Kifizethető a 800 Ft. egyszeri segély akkor is, ha a tag a 180 nap után járó egyszeri segélyt felvette és a további megszakítatlan táppénzes állománya az előző segély folyósításától számított 150 napot nem, de a 120 napot elérte. Aki például megszakítás nélkül keresőképtelen és 1975. augusztus 31-én megkapta már a 180 nap után járó 1000 forint segélyt, újabb 120 nap esetén 1976. január 1. után feltéve, ha 160 nap előtt keresőképessé válik, *a 800 forint egyszeri segélyre jogosult.* Ezzel szemben, akinek január 1. előtt táppénzes állománya a 150 napot elérte vagy meghaladta, s továbbra is keresőképtelen, annak a régi szabályok szerint — január 1. után is, a 180 nap elérésével, az 1000 Ft segélyt kell folyósítani.

További keresőképtelensége — táppénzes állománya — esetén, *másodszori segélyezés címén vagy 800 Ft-ot vagy újabb 160—180 nap után 900—1000 Ft-ot kaphat.* Kivételt képeznek az üzemi balesetből és gümőkór miatt hosszú időn át betegek, mert azok részére a 180 nap után előbb 1000, majd azt követően 120—120 naponként 800—800 *Ft segélyt lehet folyósítani.*

Alapvető változást jelent az idős nyugdíjas emberekről való fokozottabb gondoskodás azzal, hogy 60 napi megszakítatlan kórházi ápolás esetén 500 Ft évenkénti egyszeri segélyt biztosítunk részükre. A kórházi igazolás alapján a tag kérelmére a nyugdíjas segélyezési egyéni lapját kezelő szolgálati főnökség köteles ezt kifizetni.

Realizálódnak az alap célkitűzései

Miért 60 napot és 500 Ft-ot állapitott meg a szabály?

Azért, mert nem állt gyakorlati szám rendelkezésünkre. A kórházi ápolási napokból kíséreltük meg ezt az átlagot kiszámítani, s majd a gyakorlati tapasztalatok alapján lesz módunk úgy formálni, hogy az a lehetőségeken belül a legkedvezőbb legyen. Ezzel az intézkedéssel számításunk szerint *az alap 1975-ben 2—6 millió Ft támogatást nyújt az arra rászoruló idős nyugdíjas vasutasok és vasutasözvegyek részére.*

Változást jelent az is, hogy ha csak egyik lábra szükséges az ortopéd (műláb) cipő, az ép lábra kiszolgáltatott cipő térítési összegét is az alap viseli. Ezt eddig a tagnak meg kellett fizetni, s a tag kérelmére a segélyezési bizottság döntése alapján segély formájában visszatérült a befizetett összeg.

A Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusán elfogadott új 1/2 %-os ÖTA-szabályzat s annak végrehajtási utasítása azt mutatja, hogy az alap célkitűzéseit realizáljuk. *A segélyek fajtáit és mértékét a lehetőségeken belül, az élet támasztotta változásoknak és igényeknek megfelelően formáljuk.*

A tett intézkedések, módosítások egyértelműen kifejezik, hogy a 1/2%-os ÖTA akkor nyújtja a társadalombiztosítási ellátáson túlmenő segítséget, amikor a vasutas dolgozó és hozzátartozója a legjobban rá van szorulva.

Dr. Bordi István
a VSZTO vezetője

Éber vágánygondozó

A győri pályafenntartási főnökség X-es pályamesteri szakaszának vágánygondozója *Zagyva Gyula* január 6-án szolgálatban volt. Ezen a napon adták át *Rajkán* a magyar—csehszlovák közös szolgálatú határállomást, és az ünnepségre különvonat is indult. A vágánygondozó ezért a szokásosnál korábban indult ellenőrző útjára. *Az 1371—1372-es szelvény jobb vágányának jobb sínszálában törést fedezett fel.* Az 1929-ben készült sín három helyen törött el.

Zagyva Gyula a 40-es őrhelytől azonnal értesítette Győrszentiván állomást, hogy a különvonat csak a helytelen bal vágányon közlekedhet Győr felé. *Figyelmességével balesetet előzött meg.*

Tapolcai brigádok a páncélvonatért

Zánkán, a vasúti megálló mellett van az 1919-es harcokban részt vett legendás hírű páncélvonat mása. Ezt a vonatot a *tapolcai vontatási főnökség* szocialista brigádjai gondozzák. Az úttörőváros lakói és az utasok körében is népszerű szerelvényen tavaly a brigádok 1810 óra társadalmi munkát végeztek, több mint 36 ezer forint értékben.

Élménybeszámoló Brazíliáról

A szolnoki járműjavító művelődési központjában *Molnár Gábor* íróval két ízben találkoztak az üzem szocialista brigádjai. A két előadáson ötszáz brigádtag és ifjúmunkás vett részt.

Molnár Gábor beszámolt többek között az *amazóniai* indián törzsek életéről, az 1972-es brazíliai expedíciójának tapasztalatairól, továbbá izgalmas vadász- és gyűjtőélményeiről. Az érdekes előadást színes diaképek vetítése kísérte.

Válaszolunk MUNKAÜGYI KÉRDÉSEKRE

Hogyan kell elszámolni a fizetett szabadságot?

Törőcsik Szilveszter, a MÁV Északi Járműjavító Üzem VIII. osztályának műhelybizottsági titkára a dolgozókat megillető fizetett szabadság elszámolási módjával kapcsolatban kér felvilágositást.

A fizetett szabadságon töltött napokra a dolgozót megillető munkabér (átlagkereset) elszámolásánál *a 6/1967. (X. 8.) MüM számú rendelet 14. §-ában foglaltakból kell kiindulni.* E jogszabály-hely rendelkezése szerint a szabadság kiadása tekintetében a hét minden napja munkanap, a dolgozó heti pihenőnapját és a munkaszüneti napokat kivéve, függetlenül attól, hogy a vállalat munkaidő-beosztása szerint mindegyikén munkát kell-e végeznie vagy sem.

A jogszabályból következik tehát, hogy a dolgozó részére szabadság címén munkából távol töltött minden naptári napra munkabért (átlagkeresetet) kell elszámolni. Az elszámolás alapja a dolgozó heti vagy havi kötelező munkaidejének egy napra eső része. *Az Északi Járműjavító dolgozóinak munkaidőkerete heti 44, illetve havi 191 óra. Az egy munkanapra eső munkaidő tehát 7,33 óra és ez képezi a szabadságon töltött idő elszámolásának alapját.* Ez az elszámolási mód kötelező abban az esetben is, ha a heti munkaidőt hat naptól eltérő munkaidő-beosztás szerint dolgozzák le. Az ismertetett szabályokból következően ugyanis a dolgozó szabadságán töltött időre járó munkabért (átlagkeresetet) nem a szabadságon töltött napokra ütemezett munkaórák számának arányában, *hanem a heti, illetve a havi kötelező munkaidőnek egy napra eső részére kapja.*

Az Államvasutaknál a heti 48 órás munkaidőről a heti 44 órás munkaidőre történt áttérés miatt rendelkezett a Vasúti Főosztály — MÁV Vezérigazgatóság 102010/1975. MüSz. A. számú utasítással a jogszabályoknak megfelelő helyes elszámolás érdekében.

Információ — tájékoztatás

Az információs jelentésekben — az utóbbi időben — egyre gyakrabban olvashatók olyan javaslatok, hogy az üzemi étkeztetés minőségének javítása érdekében növeljék a vállalati hozzájárulás összegét.

Üzemi étkeztetés

Ez a probléma évek óta ismert. Megoldására ez ideig azért nem kerülhetett sor, mert a rendezés *csak az összdolgozókat érintő, részesedési alap terhére történhetett volna.* Ezenkívül az emelkedő reziköltségek így is évről évre növekvő anyagi megterhelést jelentettek a részesedési alapnál.

1976. január 1-től új jövedelemszabályozási rendszer lépett életbe. Az ebből adódó változások figyelembevételével kerül sor az étkeztetéssel kapcsolatos problémák (nyersanyagnorma, vállalati hozzájárulás stb.) rendezésére.

Természetesen — a dolgozók egyetértése alapján — *a térítési összeg helyileg is emelhető.* Ezt a módszert az üzemi étkeztetés minőségének javítása érdekében, több szolgálati főnökségen alkalmazták már.

A szakmunkás-utánpótlásért

A villanyszerelő szakmunkások utánpótlása érdekében miért nem részesülnek megfelelő oktatásban a betanított munkások?

A *Vasúti Főosztály Gépészeti Szakosztálya* a villamos kábelek szerelését, kapcsolását végző betanított munkások teendőinek oktatásával az igazgatóságok IV. osztályát bízta meg. Az érdekelt dolgozókat, az óvórendszabályokból és a szakmai ismeretekből, helyi tanfolyamokon vizsgáztatják le.

Azok a dolgozók, akik az előfeltételekkel rendelkeznek, az 1969. évi VI. törvény alapján, villanyszerelő szakmunkásvizsgára küldhetők *a 24. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézetbe*, ahol képesítést szerezhetnek.

Túlórapótlék

Miért nem fizetnek 100 százalékos pótlékot minden túlórára?

A kollektív szerződés biztosítja a 100 százalékos pótlék kifizetését, *de csak a heti pihenőnapon végzett munkaidőre.* A havi munkaidőkeretben foglalkoztatott, fordulószolgálatot ellátó dolgozók részére a havi kötelező munkaidőn felül teljesített órára 20 óráig 25 százalékos, *20 órán felüli 50 százalékos túlórapótlékot kell elszámolni.*

A IV. ötéves tervidőszakban

A szegedi vasutasok 13,1 milliót takarítottak meg újításokból

A szegedi igazgatóság újítói a közelmúltban ankéton vitatták meg az újítómozgalom negyedik ötéves tervben elért eredményeit.

Az igazgatóság területén nem egészen öt év alatt, 1975. szeptember végéig, 3450 újítási javaslatot nyújtottak be, 360-nal többet, mint az előző ötéves tervben. A benyújtott javaslatok közül 1127-et fogadtak el és hasznosítottak. Az újítók találékonysága *13,1 millió forint megtakarítást eredményezett*, ami majdnem kilencmillió forinttal több az előző időszakénál. Növekedett az újítók megbecsülése is. Részükre egymillió forint újítási díjat fizettek ki.

Az újítási kedv különösen a kongresszusi és a felszabadulási munkaversenyben lendült fel. Az igazgatóságok részére hirdetett országos versenyen is eredményesen vettek részt a szegediek.

Az éves újítási versenyben 888 újítási javaslat érkezett a bíráló bizottságokhoz. A javaslatok közül 456-ot fogadtak el, 280-at bevezettek, 124-et pedig kísérletre adtak át. A megtakarítás négy és fél millió forint volt. Az érte járó újítási díj összege meghaladta a 220 ezer forintot. A verseny értékelése után hatvankét ezer forint jutalmat és három kiváló dolgozó kitüntetést adtak át a mozgalom élenjáróinak.

Tavaly az igazgatósági versenyt a szentesi építési főnökség nyerte, második a szegedi vontatási főnökség, harmadik pedig a vésztői vontatási főnökség lett.

A tanácskozás résztvevői az eredményeken kívül szóltak a hiányosságokról, s a tennivalókról is. Elmondották például, hogy még mindig indokolatlanul hosszadalmas az elfogadott újítások bevezetése, hasznosítása. Ebben sokat segíthetnének a műhelyekkel rendelkező szolgálati főnökségek. A vasúti újítómozgalom fejlődése, kiszélesítése érdekében a jövőben gyorsítani kell az újítási ügyek intézését, elbírálását is.

Gellért József

Vetélkedőre készülnek

Az előző évekhez hasonlóan 1976-ban is megrendezik a szegedi szocialista brigádok vetélkedőjét az igazgatóság területén. A felkészülést — klubszerű foglalkozások keretében — már megkezdték. A foglalkozásokat a *Petőfi Sándor Művelődési Otthonban* tartják. A területi bizottság munkatársa ismertette a versenyzőkkel azokat a tennivalókat, amelyeket a felkészüléstől a döntőig kell végezni.

A klub programjaiban többek között előadások hangzanak el a brigádok közösségi életéről, a művelődéspolitikáról és a brigádvezetés módszereiről is.

A Szamuely brigád kezdeményezése

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség X. pályamesteri szakaszának *Szamuely Tibor* szocialista brigádja az SZKP XXV. és a KISZ IX. kongresszusa tiszteletére munkaversenyt kezdeményezett a főnökség huszonnégy brigádja között.

Ennek keretében vállalta a Szamuely brigád kollektívája az országos osztószertár ponyvaraktára szociális helyiségeinek kialakítását, fürdő, mosdó, WC létesítésével. A két kiemelkedő politikai esemény tiszteletére kibontakozó munkaversenyhez eddig több szocialista brigád csatlakozott.

Közös munkával

A FORGALOM BIZTONSÁGÁÉRT

A *miskolci igazgatósághoz* mintegy háromszáz szolgálati hely tartozik. A forgalom biztonsága érdekében tavaly a vasútüzembiztonsági osztály szakemberei szinte valamennyi szolgálati helyet megvizsgáltak, *összesen 465 ellenőrző kiszállást tartottak.* Harminc alkalommal az ellenőrzést az igazgatóság munkavédelmi csoportjával közösen végezték. Ez az együttműködés — a tárgyi és a személyi balesetek megelőzése érdekében — különösen az őszi csúcsforgalom és a tél beállta előtt fontos.

Az igazgatóság elmúlt évi baleseti statisztikáját *mindenképpen beárnyékolja az a három súlyos tárgyi baleset, ami az év második felében történt.* A személyi balesetek száma ugyan nőtt, de az 1974. évi tíz halálos balesettel szemben tavaly mindössze egy fordult elő. *Különösen jó a balesetmegelőző munka a kisterenyei vontatási főnökségnél.* Az itt dolgozó kollektívák feladata a mátraaljai vonalon közlekedő szerelvények továbbítása, illetve ezek vontatójárműveinek karbantartása. Ez nagy erőfeszítést követel minden dolgozótól. Ennek ellenére a vontatáshoz tartozó szolgálati helyek közül *Kisterenye az egyedüli, ahol 1975-ben nem történt egyetlen személyi baleset sem.*

(falvi)

Út a Csendes-óceánhoz

Nem telik el nap, hogy a szovjet sajtó ne írna a *Bajkál—Amúr vasútvonalról, a BAM-ról.* Nem csoda, hiszen a transzszibériai vasútvonal után ez a második nagyszabású létesítmény, mely utat nyit a Csendes-óceánhoz. Mindenkit lenyűgöz ennek az építkezésnek mérete. A feladat bonyolultságát fokozza a többi között az, hogy igen nehezen hozzáférhető, lakatlan, ember nem járta vidéken kell a 3200 kilométer hosszú vasutat megépíteni.

Felettébb nagy, szinte felmérhetetlen jelentőségű e vállalkozás gazdasági és társadalompolitikai kihatása *Szibéria,* s mindenekelőtt Távol-Kelet gazdaságának fejlődése szempontjából.

Óriási távolságok

Az alábbiakban *Pavel Bunyics,* a Szovjetunió Tudományos Akadémiája levelező tagja, a Távol-Keleti Tudományos Központ elnökségi tagja ismerteti a BAM jelentőségét, méreteit, s felépítésének előnyeit.

A közlekedés hiánya Távol-Kelet fejlődésének egyik legfőbb akadálya. Itt a távolságok roppant nagyok, a gazdasági élet csupán néhány körzetre összpontosul, *vasúti összeköttetés alig akad, ezért a szállítás hatásfoka is nagyon alacsony, egy tizede az országos átlagnak.* Jóval — 40—50 százalékkal — az országos szint alatt vagyunk az árucikkek szállítási költségeit illetőleg is. Sok tekintetben ezzel magyarázható, hogy Távol-Kelet, noha az ország területének csaknem egyharmadát foglalja el, össztermékeinek mindössze 2,3 százalékát adja. Lakossága is igen gyér: a szovjet föld lakosainak 2,4 százaléka él itt.

Ugyanakkor természeti kincseit tekintve, hihetetlenül gazdag. Ez késztet bennünket arra, hogy átcsoportosítsuk termelőerőinket Szibéria és Távol-Kelet javára. Nem kevésbé fontos körülmény: *világgazdasági viszonylatban a Csendes- és Indiai-óceán medencéi mind nagyobb súlyt kapnak.*

A BAM révén több száz kilométerrel megrövidül a csendes-óceáni kikötőkhöz vezető út. Ezáltal olcsóbbakká válnak a szállítások, s mind a bel-, mind a külföldi vállalatok másfajta szállítást is igénybe vehetnek. A tranzitforgalom is fellendül. *Japán már a múlt évben 50 000 konténert szállított a Szovjetunión keresztül Nyugat-Európába.* Ha figyelembe vesszük, hogy egy-egy konténer 20—30 tonna teherrakományt tesz ki, hamar összeáll az összkép is.

Ez a nagyszabású vállalkozás lehetővé teszi másfajta közlekedési eszközök felfejlődését is. *Rövid távolságokra autóutak épülnek ki. Lehetőség nyílik a folyók fokozottabban igénybe vételére is, s ott, ahol sekély a vizük, légpárnás hajókat üzemeltetünk.* A BAM útvonalán haladó árurakomány egy része miután eljutott Komszomolszk-na-Amur állomásra, folyami hajókon halad tovább. A vasútvonal építésével egyidejűleg sor kerül a kőolajvezeték-rendszer fejlesztésére is.

Nem lesz többé energiahiány

Mindebből látható, hogy az új építmény megszünteti a közlekedési útvonalak hiányának gátló hatását Távol-Kelet gazdaságának fejlesztésére. S nagy szállítási teret igénylő termékek gyártását is lehetővé teszi a visszafelé, vagyis keletről nyugatra tartó szerelvények révén.

Távol-Keletet eddig úgy ismertük, mint a színes fémkohászat, erdő- és halipar központját. *A BAM üzembe helyezése elősegíti hatalmas energetikai erők, mindenekelőtt a kokszolható szén kitermelését és felhasználását.* Perspektivikussá válik egyes barnaszén-lelőhelyek kitermelése is. Az új vasútvonal ellátja majd ezt a vidéket tyumenyi kőolajjal és jakut gázzal, amellett lehetővé teszi az új távol-keleti kőolajlelőhelyek feltárását.

A BAM övezetében több vízierőmű épül, amelyek egyrészt villanyáramot adnak az iparnak, másrészt lehetővé teszik az örökfagy vidékén áthaladó folyók szabályozását. Mindennek eredményeképpen merőben új gazdasági helyzet áll elő: *az energiahiány többé nem fog gátlóan hatni Távol-Kelet fejlődésére.* Ellenkezőleg, energiaigényes termelési ágak kibontakoztatására is mód nyílik. Ezek az összetevők előnyösen hatnak majd a Távol-Keleten készült termékek olcsóbb kivitelezésére.



A vasútépítők érdeklődéssel olvassák a munkasikerekről szóló tudósításokat

A közlekedési hálózat bővítése, az energetika felfejlesztése, valamint az óriási vasérc és kokszolható széntartalékok kiaknázása révén *Távol-Keleten létre jön a Szovjetunió új vaskohászati bázisa.* Ez pedig lökést ad a fémigényes iparágak kifejlődésének.

3200 létesítmény

A villanyenergia és a jakut földgáz számos vegyi iparág alapja lesz. A központi *Aldan* (Dél-Jakutia) vidékén hatalmas apatitlelőhelyek vannak. Ugyancsak perspektivikus egyes szénfajták vegyi célokra történő felhasználása, valamint a kokszltermelés mellékanyagainak további feldolgozása. S az óriási mennyiségben itt fellelhető tőzeget is igénybe vehetik mint nyersanyagot.

A BAM építésével lényegesen megváltozik Távol-Kelet gazdasági arculata. Jelentősen emelkedik majd a termelés hatékonysága, gyorsabb lesz a fejlődési ütem is Mindinkább uralkodóvá válik az az elképzelés, hogy e vidék természeti kincseit komplexszerűen kell kiaknázni, a feldolgozó ipart a legmesszebbmenően ki kell fejleszteni. *Újabb impulzust kap a könnyű-, üveg-, élelmiszer és nyomdaipar.*

Következésképpen Távol-Kelet — ipari struktúráját tekintve — egy sorba kerül az iparilag fejlett vidékekkel.

Egy ilyen hatalmas vasúti fővonal építése természetszerűen számos műszaki és szociális-gazdasági probléma megoldását teszi szükségessé. *Így például az új vasútvonalon 3200 létesítmény épül, beleértve, 136 több mint 100 méteres és 16 több mint 300 méter hosszú hidat.* Hét hegyvonulatot kell átszerelnie és több, összesen 25,3 kilométer hosszú alagutat vágni. Különösen bonyolult lesz a vasútvonal építése az örök fagy övezetében, valamint a szeizmikus zónában.

A BAM vidékének gazdasági meghódítása nagyon sok munkaerőt igényel. Ha tekintetbe vesszük, hogy Távol-Keleten a munkaerő-egyensúlyi mérleg meglehetősen feszített, egyértelművé válik: *meg kell szervezni a munkaerő-bevándorlást az ország más vidékeiről.* Éppen ezért az illetékes hatóságok gondoskodnak a lehető legjobb feltételek megteremtéséről: *kényelmes, korszerű lakással biztosítják az ide érkezőket,* jó lesz a közszolgáltatás, az ellátás, vagyis mindenben a lehető legjobbat kapják azok, akik ide jönnek dolgozni.

Az átlagosnál nagyobb a kereset

A vasutat építő munkások, valamint az építéshez csatlakozó ágak dolgozói számára az átlagosnál nagyobb — *az itt érvényben levő 1,7-szeres* — fizetést biztosítanak. Emellett különféle, a Távol-Észak vidékére érvényes kedvezményekben részesülnek az itt letelepedők.

Azzal is kell tehát számolni, hogy BAM vidékén a gazdasági vérkeringés beindítása költségesebb lesz, mint másutt, hiszen igen számottevő munkaerő bevonására lesz szükség. Ezt a kérdést mindenekelőtt úgy kívánják megoldani, hogy igen nagymértékben honosítják meg az új, korszerű technikát, gyorsított ütemben vezetik be az automatizálást.

Adott esetben nemcsak arról van szó, hogy ez a vidék minél több gépet kapjon. Olyan új technológiai eljárások bevezetését tervezik, amelyek minimálisra csökkentik a kézi munkaerő igénybevételét.

A Bajkál—Amur fővonal építése tehát forradalmi hatással lesz Távol-Kelet fejlődésére.

(APN)

Kemény a tél a BAM építkezésén

Grigorij Gurejev vágányfektető brigádja példát mutat

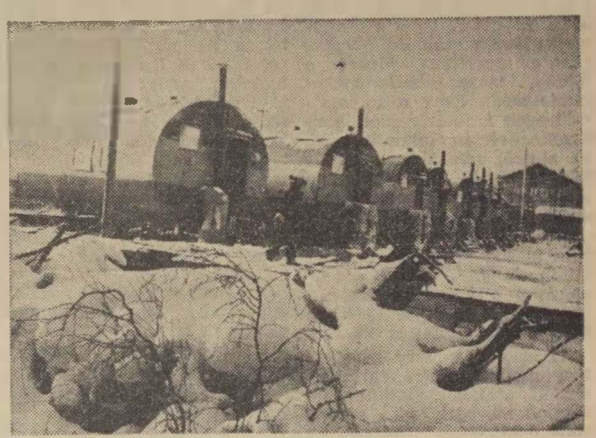
Az amuri körzet északi részén található *Tindinszkij* település, csaknem a leendő *Bajkál—Amur* vasúti fővonal középpontjában fekszik. A transzszibériai vasútvonal *Bam* nevű állomásától egy szárnyvonalat építenek ide, összekötve a transzszibériai vasutat a bajkál—amurival. Tindinszkij nagy vasúti csomópont lesz. Innen a acélkígyók *Jakutia* szénkincséhez, *Berkakit* felé haladnak tovább.

Kemény telek vannak Tindinszkijben, a fagy néha májusig is eltart. A sűrű köd sokáig nem oszlik szét a tajga felett. A települést és az épülő vasutat is hóbuckák borítják. Reggelenként azonban újra életre kel Tindinszkij: *motorzúgás, autóduda és hangos kilátások törik meg a tajga csendjét.* Kezdődik a munkanap. Az építőbrigádok munkahelyeikre sietnek, közülük sokan nemrég leszerelt katonák, akik elhatározták, hogy „Az évszázad építkezésén" vállalnak munkát. Sokan itt és észak rideg viszonyai között akarták próbára tenni erejüket és képességeiket.

Grigorij Gurejev vágányfektető brigádját mindenfelé ismerik az építkezésen. Tagjainak egy része leszerelés után, a Komszomol szervezésében került ide. Építőipari szakmája egyiküknek sem volt. Az újoncok Grigorij Gurejev brigádjába kerültek — a brigádvezető nagy vasútépítő tapasztalattal rendelkezik, részt vett az *Abakan—Tajset* vonal fektetésében is. Bár szakoktató tanfolyam is működik Tindinszkijben, a fiatalok elhatározták, hogy munka közben, a helyszínen sajátítják el a vágányfektetést. *Két hónapi tanulás-gyakorlás után harmadosztályú szakmai képesítést szereztek.* Ma Gurejev brigádja a BAM vasútépítő tröszt élenjárói közé tartozik.

A *Bam—Tinda* szakasz építői már közel 10 ezer négyzetméter lakást építettek és lefektettek 132 kilométer vasúti sínpárt is. A gyorsan terjeszkedő BAM bizonyos vonásaiban el is tér a többi hasonló nagyszabású építkezéstől — sátorvárosok helyett például rögtön állandó lakóházakat emelnek.

A *Diogenesz utca* Tindában a település egyik jellemző része. Ezt az „utcát" még nagy fémtartályokra emlékeztető lakókocsik szegélyezik. E „házak" rendkívüli formája több tényezővel magyarázható: *a henger könnyebben szállítható, szilárd, s jól fűthető.* Mivel kettős fala légpárnát alkot, az ilyen lakás jól tartja a meleget.



A BAM építőinek egyik szálláshelye

Az építők 70 százaléka fiatal. Csupán *1975 első fél évében 30 ezer fiatal érkezett a BAM-ra.* Fegyelmezett, edzett és összetartó kollektívák.

A. Sljahov

Japán vasutasok látogatása a Keleti pályaudvaron

A Szakszervezetek Országos Tanácsának meghívására mintegy 100 tagú japán küldöttség járt Magyarországon a közelmúlt napokban. A népes delegáció tagjai között *35 vasutas is volt,* akik budapesti tartózkodásuk idején — február 6-án — tapasztalatcsere céljából felkeresték a *Keleti pályaudvart.*

A távol-keleti vendégeket *Tarnai János* állomásfőnök és a mozgalmi szervek képviselői fogadták. Üzemlátogatás után kötetlen beszélgetésre került sor a csomópont ifjúsági klubjában, ahol a házigazda tisztét *Pál Gábor* KISZ-titkár töltötte be.

A japán kollégákat különösen érdekelték az üzemi demokrácia nálunk bevált formái, s ezzel együtt *nagyra értékelték a szociális juttatások sokféleségét.* A találkozás kedves szinfoltjaként végül vasutasjelvényeket, emblémákat cseréltek egymással az eszmecsere japán és magyar részvevői.

(S)

FEBRUÁR 2—5-IG

Prágában tanácskoztak a baráti országok vasutas szakszervezeteinek főtitkárai

Az európai szocialista országok vasutas főtitkárai (elnökei) február 2—5. között *Prágában* tanácskoztak. Ezzel folytatódott és erősödött az a munkakapcsolat, amely a szocialista országok vasutas szakszervezetei és vezetői között kialakult.

A tanácskozáson részt vett *Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, a Német Demokratikus Köztársaság, Románia* és a *Szovjetunió* küldöttsége, valamint az SZVSZ vasutas tagozatának titkára. Szakszervezetünket *Koszorus Ferenc* főtitkár képviselte.

A tanácskozáson tájékoztató hangzott el a vasúti közlekedés dolgozóinak szakmai képzésével kapcsolatos nemzetközi szeminárium előkészületeiről, az előkészítő bizottság IX. üléséről. Szó volt azokról a tennivalókról is, amelyek a szemináriummal kapcsolatban az egyes országokat érintik. A tájékoztatót *Karl Iffländer,* az NDK Vasutas Szakszervezetének elnöke tartotta.

Megállapodás született arra, hogy a szemináriumon a szocialista országok főtitkári szinten, legalább két fővel képviseltetik magukat. A szemináriumra öt szocialista és öt kapitalista ország készített — öt résztémából — előadást. Az írásos anyagokat a rendező olasz vasutas szakszervezetnek kellett elküldeni. Azok az országok, amelyek az írásos beszámolót készítették, szóbeli kiegészítőt is tartanak. *Magyarország — a francia keresztény vasutas szakszervezettel párhuzamosan — az építési, pályafenntartási, a villamosszerelői, a jelző- és biztosítóberendezési szolgálat dolgozóinak szakmai képzéséről készített tájékoztatót.*

A szemináriumra május 23—30. között Olaszországban kerül sor.

Kalandozások kora

Jóllehet, az Új Magyar Lexikon tanúsága szerint 1015 esztendeje véget ért a kalandozások kora, kalandos kedvű magyarjaink évről évre mind gyakrabban tömörülnek rajokba ismét, hogy IBUSZ, Expressz, Cooptourist és egyéb feliratú lobogók alatt újmódi portyákra induljanak. Vannak, akik kicsiny — családi — csapattal vágnak neki a messzi távolnak: szőrén ülik meg tüzes Trabantjukat, Zsigulijukat (e nemes paripák Pejkó és Ráró XX. századi leszármazottai), de a világba indulók legnépesebb seregei az autóknál-buszoknál ,kényelmesebb, gyorsabb közlekedési alkalmatosságot: a vasutat veszik igénybe. A legtehetősebbek hálókocsiban utaznak, a kényelmet ugyancsak szeretők első osztályon, ám a vérbeli turista — úgy mondják — a másodikon.

Persze másról is megállapítható, hogy ki az igazi turista, és ki utazik inkább csak divatból (a szomszéd már volt „olaszban", én elmegyek „spanyolba"). A vérbeli világjáró utazás közben is az útikönyveket forgatja — merre van a Notre Dame vagy az Uffizi —, a divatos, másoktól kapott prospektusokat böngészget — hol olcsóbb az automata nem tudom micsoda, s hol lelhetők a pornómozik. E különböző érdeklődés persze nemcsak a turistákat jellemzi. Sok honi magyar ugyanis közpénzen portyázik — eme kalandozási formát hivatalos kiküldetésnek nevezik.

E kiküldöttek egynémelyike megy, lát, aztán nem győz — panaszkodni. Hogy kevés volt a napidíj, s emiatt csak a hátsó sorból tekinthette meg az Olimpia Színház műsorát. Hogy a Maxim bárban csak két whiskyre tellett. Hogy Monte-Carlóba már el se mehetett. Ráadásul a partnerek odakint egyetlen szót sem tudnak magyarul, a mi kiküldötteinktől viszont elvárják, hogy beszéljenek valamilyen világnyelvet (mintha Magyarország nem lenne megannyi világszervezet tagja!)...

Szerencsére az idegen nyelv tudása nem kötelező valamennyi külföldre utazó számára — fő, hogy „kint" legyenek, valahogy majd elboldogulnak. Egyik mozdonyvezetőnk, aki szabad idejében is szívesen ül vonatra — utasként, tanúja volt egy ilyen „elboldogulásnak." Útlevélvizsgálatkor egy honfitársunk képtelen volt szót érteni a francia „kivatalos közeggel" — a francia franciául beszélt, meg angolul, meg németül, a magyar magyarul, meg magyarul, meg magyarul. Mozdonyvezetőnk segítségére sietett, s német nyelvtudását hasznosítva fordított.

— Meddig óhajt Franciaországban maradni? — így hangzott a rejtélyesen nehéz kérdés.

— Szombatig — hangzott a megkönnyebült válasz.

— S milyen céllal érkezett hazánkba a kedves idegen?

Honfitársunk büszkén kidüllesztette a mellét:

— Egy igen fontos üzleti megbeszélésre jöttem...

Megjegyzem még: mintha a hozzánk érkező turisták ismernék nyelvnemtudási szokásainkat — rendkívül sokan beszélnek, némi akcentussal, de kiválóan magyarul. Amerikaiak, kanadaiak, svájciak. Még a nevük is könnyen megjegyezhető: John Kovácsnak, Thomas Szabonak, George Feketének hívják őket. S érdekes módon nem a lekvároscsirkét, hanem a töltött káposztát szeretik....

F. T.

KRESZ-nyugdíjasoknak

Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Központban a nyugdíjasklub tagjai részére ismertető előadást tartott Decsi Imre rendőr százados a KRESZ új szabályairól.

A KÖZEGÉSZSÉGÜGYÉRT.

A köz- és üzemegészségügy követelményeinek betartását több megyében ellenőrizte a Magyar Vöröskereszt elnöksége mellett működő közegészségügyi bizottság. Megállapították, hogy a legeredményesebben a győri állomásfőnökség dolgozik. A kis létszámú takarítószemélyzet ellenére is tiszták a helyiségek.

A TERMÉSZET CSODÁJA

Cseppkővilág a budai hegység gyomrában

A budai hegyek mélye sok érdekességet rejteget a természetkedvelők számára. *Budapest az egyetlen főváros a földön, mely barlangokkal rendelkezik.* Ezek a földalatti üregek a földtörténeti harmadkor elején alakultak ki, az alulról feltörő hévizek és földmozgások következtében létrehozva a természet új csodáját.

A budai hegységben közel száz kisebb-nagyobb barlang található, ezek között a legnagyobb a *Pálvölgyi* labirintus. Ezt a barlangot 1904-ben fedezték fel kőfejtés közben.

Az első túrák még gyertyafény mellett, létrákkal teletűzdelt utakon indulhattak meg. *A második világháború alatt óvóhelyként használták és sok ember keresett itt menedéket a gyilkos bombák elől.* A háborús cselekmények következtében a barlang évekig nyitott volt, gondozását elhanyagolták. Ebben az időben sok cseppkőképződmény sérült meg, illetve tűnt el egyes emberek barbár gyűjtőszenvedélye következtében.

A felszabadulás után a barlang első gazdája a *Turistaellátó Vállalat* volt. Miután rendbehozatta a világítás mellett megindította az első szervezett túrákat. A barlangot 1968-ban bezárták, világítórendszerét, közlekedési útjait felújították és különféle biztonsági berendezéseket szereltek fel. Természetbarátok és barlangkutatók százai fogtak össze, hogy társadalmi munkájukkal elősegítsék a barlang mielőbbi megnyitását. *1973-ban már az Országos Természetvédelmi Hivatal kezelésében indulhattak meg az újabb túrák.*

Az újonnan megnyílt barlangban közel egykilométeres szakaszt járhatnak be a látogatók szakavatott túravezetők kíséretében és megismerhetik a föld mélyének gigantikus, néha félelmetes világát. A túra elején *Lóczi Lajos* — volt kiváló földrajztudósunk és geológusunk — emléke előtt róhatják le kegyeletüket a látogatók.

A földalatti folyosókon gyönyörű cseppkőképződményekkel „díszített" úton érhető el a barlang legnagyobb terme a *„Színházterem"*, amely onnan kapta a nevét, hogy egy színielőadást láthat a nagy képzelőerővel rendelkező turista. Megtalálható itt a természet díszleteként a *Tündérszikla*, a *János-hegyi kilátó*, van itt művészbejáró, vészkijárat, díszpáholy, súlylyesztő, súgólyuk, sőt még egy rokokóruhás hölgy is ül a nézőtéren. Ebben a teremben győződhetnek meg a látogatók a barlang akusztikájáról *Bach* és *Beethoven* zenéje hallatán, melyet a felszíni irányítóközpont rejtett hangszórókon ad le. Az „Állatkert" nevű oldalágban „elefántcsordával, krokodilokkal, madarakkal és egy vadkannal" találkozhatunk.

A barlang legmélyebb pontját — mintegy ötven méterrel a felszín alatt — a *„Hosszú folyosó"* nevű részben érhetjük el, ahol a falak egy részét ultraviola fénnyel világítják meg.

Vaslépcsőkön felmászva a barlang legszebb részéhez a *„Meseországhoz"* jutunk, mely a Hófehérkével és a hét törpével, az Operenciás-tengerrel gyermekkorunk álomvilágát idézi.

A „Meseország"-tól jobbra haladva lenézhetünk a barlang legmélyebb aknájába, melynek mélysége eléri a húsz métert. Parányi cseppkőképződmények és gyermeknagyságú álló cseppkövek övezik a kifelé vezető utat.

A természetbarátok részére felejthetetlen élményt nyújtó földalatti világ, a csend birodalma alig fél óra távolságra van a város szívétől. *A hétfő kivételével délelőtt 10 órától délután 5 óráig nyitva tartó barlang Óbudán az Újlaki templomtól a 65-ös autóbusszal érhető el.*

Érdemes felfigyelni erre a ritka természeti szépségre a vasutas természetbarát-szakosztályoknak és a hét végi kikapcsolódásra vágyó dolgozóknak, s a vidékről Budapestre utazó vasutasoknak, szocialista brigádoknak.

Károly Gábor

Ismét eredményes évet zárt a Haladás VSE sportiskolája

Már hagyományossá vált, hogy a *Haladás Sportiskola* évzáró értékelését a szombathelyi Művelődési és Sportházban rendezi meg. Így volt ez az idén is. *Szabó Gyuláné*, a HSI igazgatója megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy a hat szakosztály 703 versenyzője közül voltak, akik 1975-ben is igen eredményes évet zártak, de nagyon sokan vannak olyanok, akik a múlt évben kezdték meg a vasutas-egyesület sportiskolájában versenyzői tevékenységüket.

Horváth Lajos, a Haladás SI sporttanácsának elnöke részletesen értékelte a sportiskola 1975. évi eredményeit. Megállapította, hogy az 5 független tett és 26 mellékfoglalkozású edző munkájának és a fiatalok szorgalmának gyümölcse nem maradt el. *Akárcsak 1974-ben, az elmúlt évben is pontosan 124 olimpiai pontot szereztek.* A legtöbb versenyzővel az atlétikai szakosztály rendelkezik. Míg 1974-ben nyolc országos bajnokságot nyertek a HSI versenyzői, addig 1975-ben tizenkettőt. *A sportiskola költségvetése majdnem elérte a 2 millió forintot, ebből tagdíj címén 70 ezer forint folyt be.* A többit államunk adta a fiatalok sportolására, versenyzéshez, felszerelésre, táborozásra, a személyi és tárgyi feltételek biztosítására.

Arra nincs lehetőségünk, hogy a HSI hat szakosztályának — atlétika, birkózás, labdarúgás, súlyemelés, torna és vívás — eredményeit mégcsak dióhéjban is felsoroljuk, de azért ki kell emelni *Németh Ferenc* atléta teljesítményét, aki három országos bajnokságot nyert. Az 1972. november 7. alkalmával a vasutas-szakszervezet és a Vasúti Főosztály támogatásával átadott Rohonci úti birkózó- és súlyemelőcsarnok az elmúlt években különösen a birkozók eredményében mutatkozott meg, de hozzájárult a súlyemelők további fejlődéséhez is. A tornászok és vívók viszont még teremgondokkal küzdenek, akárcsak a labdarúgóknál kevés volt a labdarúgó-játéktér. Ezeken a gondokon ebben az évben minden bizonnyal sikerül enyhíteni.

Az 1975. évi munka jutalmaként nagyon sok szép könyv talált gazdára. Az értékelés és jutalmazás után pedig a fiatalok este 8—9 óráig ismerkedhettek a tánczene vidám hangjai mellett a többi szakosztály vezetőivel, edzőivel és sportolóival egyaránt.

Kiss Antal

Dr. Pálfy Józsefet látták vendégül a Landler szocialista brigádklubban



A brigádklub vendége: dr. Pálfy József (Gyergyói János felv.)

A Landler szocialista brigádklub legutóbbi vendége a *Magyarország* című politikai hetilap főszerkesztője, *dr. Pálfy József* volt, akit szeretettel köszöntöttek a házigazda *Kilián György* szocialista brigád tagjai, élükön *Hriágyel Mihály* brigádvezetővel. A találkozó keretében Pálfy József hosszan beszélt életútjáról, újságírói pályafutásáról.

A brigádklub tagjai ezután számos kérdést tettek fel a legfrissebb politikai eseményekkel — Angolával, Kínával, az arab-izraeli konfliktussal kapcsolatban, melyre a tapasztalt újságíró személyes útiélményeit is felhasználva válaszolt. A baráti beszélgetés végén *Hriágyel Mihály brigádvezető felkérte a tv népszerű kommentátorát, hogy vállalja el a Kilián brigád tiszteletbeli tagságát.* Pálfy József örömmel vette át az erről szóló emléklapot és a brigádjelvényt.

LAKÁSCSERE

— *Másfél-, két- és félszobás* tanácsi vagy MÁV-lakásra cserélnénk zuglói építési telkünket, lakható szoba-konyhás házzal, kétszintes házra építési + kezdési engedéllyel. Telefon: 409—642 este.

— *Egy szoba, fürdőszobás,* kertes MÁV-bérlakásomat elcserélném hasonló vagy 2 szoba komfortos budapesti tanácsi lakásra. Cím: Mihanek, Bp. XV., Vasutastelep u. 9. mfsz. 2. Érdeklődni du. 17 órától lehet.

— *Elcserélném* 60 négyzetméteres, kelenföldi, 2 szoba komfortos, gázfűtéses, telefonos, modern, új lakásomat 3 szobásra, vagy átalakítható 2 szobásra. Budapest környéki kertes ház is érdekel, OTP-átvállalással is. Érdeklődni telefonon lehet az esti órákban: 662—851.

— *Egy szoba komfortos,* kertes MÁV-telepi, Lenin úti lakásomat hasonló tanácsira elcserélném. Csak vasutasok írjanak. Leveleket az alábbi címre kérjük: Kudett Gyula 1155 Budapest, Kazánkovács utca 4.

— *Rákospalota MÁV-telepi* 2 szoba, előszoba, fürdőszoba. W. C., konyha, kertes (garázshely lehetőség) lakásomat hasonló belterületi lakásra MÁV-alkalmazottal elcserélném. Lehet MÁV diszpozíciós lakás is. Érdeklődni levélben lehet: Fodor Ferenc, 1089 Budapest, Kulich Gyula tér 19.

— *Elcserélném* szoba, konyha, kamra, W. C., kertes, első emeleti MÁV-lakásomat MÁV-dolgozóval budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel! Érdeklődni 841—982 telefonon egész nap lehet.

A szerkesztőség üzeni

Rapi József Bp. Józsefváros: Czeglédi Sándor Debrecen; Sziládi Sándor Szeged; Móri László Bp. Ferencváros; Nagy Antal Géza Nagykanizsa; Tamási László Szolnok Jj. Ü.; Bognár Károly Tapolca; Zagera Gyula Győr; Steurer Gottfriedné Pécs; Végh Gyula Rákosrendező; Tóth László Rákos; Juhász Ferenc Szolnok Vont. Főn.; Csiba József Gödöllő: leveleiket, lapunk anyagához felhasználjuk.

Járó Antal Nyíregyháza; Boldizsár Gyula Békéscsaba; dr. Csanádi György szocialista brigád Nyírábrány; Borsányi Csaba Budaörs; Bolha Imre Hejőpapi; Rigó Imre Újszász: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A lapterjesztők figyelmébe! Közöljük, hogy a Magyar Vasutas egy évi előfizetési díja 14,40 Ft. A beszedett összeg 20 százaléka a mindenkori sajtóterjesztőt illeti meg.

Lapunk kiadásával foglalkozó Népszava Lapkiadó Vállalat ezúton is kéri azokat a szakszervezeti bizottságokat, illetőleg lapterjesztőket, hogy akik elmaradtak az előfizetéssel, azok pótolják.

A Hivatalos Lapból

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

Az 5. számból: 115391/1975. Használt felépítményi anyagok felújításának, javításának szabályozása.

A 6. számból: 115097/1975. A budapesti vasútigazgatóság biztosítóberendezési fenntartási szervezetének korszerűsítése.

1976. évi elszámolóár változások.

A 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
Csekszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— *FELÚJÍTJÁK A HIDAT. A Szeged—Békéscsaba közötti vasútvonal nagyszabású rekonstrukciója során felújítják a több mint 100 éves algyői vasúti hidat. A 140 millió forint beruházást igénylő hídrekonstrukciót az év végére fejezik be.*

— **Eszperantó faliújság.** Pécs állomáson aktívan dolgozó eszperantó csoport működik. A hangosbemondó ezen a nyelven is tájékoztatja az utasokat. Legutóbb eszperantó faliújságot rendszeresítettek a peronon, amelyen havonta aktuális eseményekről olvashatnak a várakozók.

— **Műsor, betegeknek.** A MÁV Budakeszi Gyogyintézet betegei részére a közelmúltban érdekes kultúrműsorral kedveskedett a Törekvés Művelődési Központ. A zenés, szórakoztató programot a művelődési központ új igazgatója. Szirmai Jenő szervezte.

— **Vasútmodellek kiállítása.** A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete, valamint a XX. kerületi művelődési otthonok igazgatósága vasútmodell-kiállítást rendezett Budapesten a XX. kerület Baross utca 55. szám alatt. Az érdeklődők február 29-ig tekinthetik meg az érdekes modelleket.

— *KORSZERŰ SOROMPÓK. Újabb száz vasúti-közúti találkozásnál helyeznek üzembe fény-, vagy félsorompót, abból a 6,6 milliárd forintból, amelyet a KPM az idén fordít a közutak és autópályák korszerűsítésére, illetve építésére.*

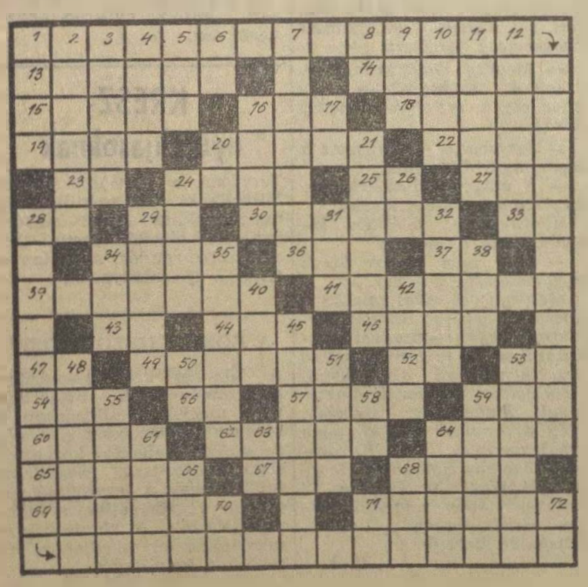
— **Termelési tanácskozás.** Rákosrendező pályaudvaron megtartották a termelési tanácskozásokat, amelyeken beszámoltak az 1975. évi munkáról és a legfontosabb feladatokról. A tanácskozás húsz brigád 167 tagjának ítélte oda a szocialista címet.

— *TAKARÉKOS KOLLEKTÍVA. Tavaly hetven tonna szenet takarítottak meg a kisterenyei vontatási főnökségen, amelynek értéke 420 ezer forint. Ennek húsz százalékát az ott dolgozó szocialista brigádok jutalmazására fordítják.*

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes. 1. A szakszervezeti mozgalom fontos feladatának tartja. (Folytatás a 28 függőlegesben.) 13. A talajrezgés mérésére szolgáló eszköz. 14. Fazekas szerszáma. 15. Az ódon fal teszi. 16. Egyik királyunk előneve. 18. Volt egészségügyi miniszter. 19. Szegecs. 20. Az olasz komunista párt lapja. 22. Szekér, fogat. 23. Személyes névmás. 24. Állati lakhely. 25. Sír. 27. A hét vezér egyike. 28. E. A. 29. Amerikai hírügynökség 30. Egyenáramú elektromos generátor. 33. Állóvíz. 34. Elszelel. 36. Heg a testen. 37. Rag. 39. Érettségi vizsgát tesz. 41. Móricz Zsigmond regényének címe. 43. Területi Bizottság. 44. Görög törzs. 46. Előbb kellett volna. 47. Gida fele. 49. Termény betakarítás. 52. Azonos betűk. 53. Idősb. 54. Bácskai község. 56. Az ozium vegyjele. 57. Papagájnév. 59. Végtelenül hálás. 60. Hajdú megyei község (ék. hiány). 62. Undort keltő dolog (német). 64. Viszsza: angol dal, ének. 65. Természetes mértékegység. 67. Nem fölé. 68. Az első gyilkos. 69. Vény. 71. Régi filmek híres szereplője.

Függőleges: 1. Kitűzött versenydíj. 2. Sémi néphez tartozó. 3. Becézett férfi név. 4. A diabár kőzet szövetfélesége. 5. Polcok fele. 6. Csontokat kőt össze. 7. Ingatag. 8. Saját kezűleg. 9. Lakoma. 10. Búzát kaszál. 11. Ilyen hajó is van. 12. Saját akaratból. 16. Pozitív elektród. 17. Képző. 20. U. K. 21. Szemita népek. 24. ... Péter (1676—1752) főkirálybíró. 26. Mutatószó. 29. Régi ruhadarab névelővel. 31. Di..., francia ebéd. 32. Szovjet nép. 34. Helyhatározó. 35. Vas megyei község. 38. A férfi ellentéte. 40. Bibliai alak. 42. Nem gépi. 45. Rátalált-e? 48. A tetejére. 50. Fedd. 51. Arra még várni kell. 53. Egy leánynév 55 Indián törzs. 58. Róka mássalhangzói. 59. Fűszernövény. 61. Két kimondott betű. 63. Mint 37 vízszintes. 64. Francia pályaudvar (ék. fel.). 66. Z. P. E. 68. Félig kattan. 70. Hangtalan tej. 71. Tóth Zoltán. 72. Lant vége.



Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásként a 28 függőleges. Beküldési határidő: 1976. március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése. A nagyobb volumenű beruházások szakaszos megvalósítása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1976. évi 2. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Schleisz Ilona 4029 Debrecen, Attila tér 3. Ladjánszky Mihály 2040 Budaörs, Pf. 15. Rózsahegyi Vilmos 7625 Pécs II., Felsőhavi u. 10. Zsadányi Gyuláné 4110 Biharkeresztes MÁV állomás. Horváth Miklós, 9444 Fertőszentmiklós, Szabadság u. 6.

MÁV

Újabb jele a vasúti munka megbecsülésének!

Egyes budapesti szolgálati főnökségeken
minden év december 28-án 5000—10 000 Ft-ig terjedő

KIEMELT FORGALMI JUTALÉKBAN részesülnek a forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó, váltókezelő, kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, vágányfékkezelő, vonatfelvevő, kocsivizsgáló, féklakatos beosztású dolgozók!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA
felvesz nőket és férfiakat, orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint a felsorolt beosztásokba, továbbá

kocsifelíró, átmenesztő, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, vasútépítő, karbantartó és járműjavító szakmunkás, takarító-segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóit, ismerőseit és barátait várjuk felvételre.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ: minden beosztásban havi 191 óra.

NYUGDÍJKORKEDVEZMÉNY: egyes munkakörökben férfiaknál 55 év, nőknél 50 év.

KERESET: tanulási idő alatt havi 1500—2000 Ft, munkakör szerinti vizsga után havi 2000—4000 Ft.

Bel- és külföldi utazáshoz szabadjegy.
Családtagoknak ingyenes, kedvezményes utazás.

Díjmentes szállítási utalvány és még sok más vasúti kedvezmény.

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: budapesti és vidéki állomásokon, vontatási- és pályafenntartási főnökségeken, valamint a Munkaerő Felvételi Irodán. (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu).

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. MÁRCIUS 3.

A jó együttműködés megérlelte gyümölcsét

Átadták a vándorzászlót a debreceni igazgatóságnak

A vasútigazgatóságok 1975 második félévi munkaversenyében első helyen végzett debreceni igazgatóságnak február 27-én átadták a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének vörös vándorzászlaját. A Debrecen állomás nagy oktatótermében megrendezett ünnepségen megjelent *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes, *Koszorus Ferenc*, a vasutas szakszervezet főtitkára. Ott voltak *Hajdú-Bihar* és *Szabolcs-Szatmár* megye párt- és tömegszervezeteinek, tanácsi szerveinek képviselői, valamint a szovjet vasutak lvovi vasútigazgatóságának küldöttsége.

Az ünnepséget *Volosinovszki János*, a vasutas szakszervezet debreceni területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Varga Imre*, a debreceni vasútigazgatóság vezetője ismertette, hogyan dolgoztak, s milyen eredményeket értek el a múlt esztendőben.

Elmondotta, hogy az igazgatóság dolgozói a kongresszusi munkaverseny második szakaszában nemcsak a vasútüzemi, hanem az önként vállalt társadalmi feladatoknak is eleget tettek. *A személyszállításban az utasok száma csökkent, ennek ellenére a bevételek emelkedtek.* Ez a korszerűbb, kényelmesebb és gyorsabb járatú vonatok igénybevételének növekedésével magyarázható.

A személyszállítási szolgáltatások színvonalának javítását akcióprogramban rögzítették. Végrehajtása, egyes fejlesztésektől eltekintve, teljes mértékben megtörtént. A személyszállító vonatok utazási sebessége átlagosan 0,6 kilométerrel javult. Ugyancsak javultak az utazási feltételek a gócponti állomások és a főváros között.

Míg a személyszállítást mérsékelt csökkenés, *addig az áruszállítást dinamikus fejlődés jellemezte. A múlt évben 22,1 millió tonna árut szállított a debreceni igazgatóság. Ez 4,1 millió tonnával több az 1971. évinél.* Az áruszállítási alaptevékenységgel összefüggő műszaki-gazdasági mutatóknál is erőteljes a fejlődés. Számottevően javult a teherkocsik forduló és állomási tartózkodási ideje, valamint statikus terhelése. Emelkedett a tehervonatok átlagos terhelése, nőtt az utazási sebesség.

Átfogó programot dolgoztak ki a szocialista munkaverseny hatékonyságának javítására, továbbá az üzem- és munkaszervezés korszerűsítésére. Munkaszervezési intézkedéseiket a MÁV szervezési munkaprogramjának részeként dolgozták ki, és abban nemcsak üzemviteli, hanem ügyviteli-szervezési munkaterületeken is nagy jelentőségű intézkedéseket hajtottak végre.

Az igazgatóság vezetőjének tájékoztatója után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes értékelte a debreceniek múlt évi munkáját.

— A vasútigazgatóság 1975. évi munkáját a vezérigazgatóság vezető testülete és a vasutas-szakszervezet elnöksége sokoldalúan és mélyrehatóan elemezte — mondotta. — *Figyelemmel voltunk mindazokra a körülményekre, amelyek ennek a területnek a munkáját jellemzik és közrejátszanak a feladatok mikénti végrehajtásában. Az igazgatóság személyszállítási tevékenységét az utazás kulturáltságának javítása érdekében tett önálló kezdeményezések jellemezték.*



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes és Koszorus Ferenc főtitkár átadják a vörös vándorzászlót Varga Imrének, az igazgatóság vezetőjének

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az áruszállítási feladatok szervezése és lebonyolítása, a szállítható vállalatokkal kialakított jó kapcsolat megérlelte gyümölcsét. Különösen örvendetes, *hogy Záhony és körzetének munkájában különösebb fennakadás nem volt.* Forgalmát, a kocsiellátást az igazgatóság jól szervezte, maradéktalanul végrehajtotta a központi intézkedéseket.

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége nevében *Koszorus Ferenc* főtitkár köszöntötte a vasútigazgatóságok közötti munkaversenyben első helyezést elért debreceni igazgatóságot. Kiemelte, hogy a szállítási feladatok maradéktalan teljesítése mellett az igazgatóság, de főként a záhonyi átrakókörzet dolgozói *már eddig is szép példáját adták a proletárinternacionalizmusnak.* A záhonyi vasutasok az SZKP XXV. kongresszusa tiszteletére, a szovjet vasutasok által kibontakoztatott munkaversenyben, csatlakoztak kollégáikhoz.

— Meggyőződésem: *az elért munkasikereket itt Debrecenben is úgy értékelik, hogy azok a közös összefogás eredményeként születtek* — hangsúlyozta a főtitkár. — Ebben nagy részük van a párt- és a szakszervezeti szervek kezdeményező- és segítőkészségének is. Amikor megköszönöm áldozatos munkájukat, kérem, hogy a jövőben még nagyobb odaadással dolgozzanak. Mozgósítsák az igazgatóság dolgozóit a vasút előtt álló nagyobb feladatok elvégzésére.

A beszédek elhangzása után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Koszorus Ferenc* főtitkár átadták a vörös vándorzászlót *Varga Imrének*, az igazgatóság vezetőjének. Ezt követően pedig kitüntetések átadására került sor.

(Visi)

MEZŐHEGYES ÁLLOMÁS:

Február elején befejeződött a cukorrépa-kampány

Mezőhegyes állomás vasutasainak munkáját szinte egész évben a cukorrépa és az annak gyártásával összefüggő áruk fuvarozása határozza meg. A feladatokat növeli a helyi állami gazdaság és a környékbeli termelőszövetkezetek gazdasági szállítási igényeinek kielégítése.

— *Tavaly a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 99,73 százalékra, a tehervonatokét 96,26 százalékra, míg a vonatközlekedési tervet 97,37 százalékra teljesítettük.* Mindhárom mutató lényegesen jobban alakult a tervezettnél — kezdte a beszélgetést *Czikora Sándor* állomásfőnök. — Árufeladásunk a korábbi évhez viszonyítva emelkedett, 1975-ben 130 ezer tonna árut továbbítottunk. A tavaszi hónapokban közel 24 ezer tonna mészkőszapot küldtünk talajjavítás céljából *Hajdú-Bihar, Csongrád, Szolnok* és *Békés* megyékbe. De az élőállat és a búza feladása sem volt jelentéktelen.

— Hogyan alakult a leadási forgalom?

— *Az elmúlt évben 267 ezer tonna árut fogadtunk. Ez ötvenezer tonnával meghaladta az 1974. évit.* Kavicsból 15 ezer, kőből 30 ezer tonna érkezett, főleg a Mezőhegyes—Battonya között, valamint a megszűnt gazdasági vasutak helyett épült utakhoz. Ezek fogadása nem kis gondot jelentett. *Az állomás rakterületén mindössze 8—10 kocsi fér el, a kő, kavics irányvonatokat a cukorgyári iparvágányra állítottuk be. Jól jött a gyár segítsége.*

— A cukorrépaszállítás milyen előkészítő munkát, menynyi többletfeladatot jelentett?

— A szezonra már jó előre készültünk. Az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályaival közösen felkerestük a cukorgyárat és megállapodtunk a szükséges tennivalókban. Igy többek között meghatároztuk a gyár folyamatos termeléséhez szükséges répa/ beszállításának ütemét, az irányvonatok közlekedését, a vonóerő-szükségletet, a mintegy 300 munkás naponkénti személyvonaton való beszállítását. A munkaerőszükségletet nyugdíjasokkal biztosítottuk.

A répaszezonban új feladatként jelentkezett a szárazszelet továbbítása. A gyár a szárazszeletet főleg ponyvával letakart nyitott kocsikban továbbította. A ponyvák kezelése, tárolása többletmunkát adott. Mindezek ellenére úgy érzem, megbirkóztunk a feladatokkal. *A szezon kezdetétől, szeptember 6-tól február elejéig 8343 kocsiban 180 ezer tonna cukorrépa érkezett állomásunkra.* S, hogy mit jelent e mennyiség, azt jól érzékelteti egyetlen adat is, az előző szezonban kétezer kocsival és 55 ezer tonnával kevesebb érkezett.

A cukorrépát három irányból hat tehervonat szállította, naponta átlag 75—80 kocsiban. *A répavonatok fogadását nehezítette, hogy azok főleg az éjszakai és reggeli csoportnál érkeztek, amikor rövid egy óra leforgása alatt 11 vonat érkezését, illetve indulását kellett biztosítanunk.* Fokozott figyelemmel, dolgozóink jó hozzáállásával azonban ezt is megoldottuk.

Mezőhegyes állomáson 8 szocialista brigád dolgozik 124 fővel, ami az összlétszám 57 százaléka. A brigádok jó munkájukkal nagyban hozzájárultak az állomás eredményeihez. A társadalmi munkában is jeleskedtek, tavaly ezer munkaórát teljesítettek a különféle akciókban.

Az elért eredményekhez hozzájárult az a jó kapcsolat is, amit a cukorgyárral, az állami gazdasággal és más szállíttató vállalatokkal, valamint a társszolgálati ágakkal kialakítottak.

Gellért József

Tapasztalatcsere

Rákóczi brigádok

A *szentesi* vontatási főnökség *Rákóczi* szocialista brigádja tapasztalatcsere-látogatást tett a *celldömölki* vontatási főnökség *Rákóczi* brigádjánál.

A házigazdák bemutatták vendégeiknek a vontatási telepet, ismertették munkakörülményeiket és kicserélték a brigádmozgalomban szerzett tapasztalataikat. A vendégek érdeklődéssel tekintették meg a korszerű szociális létesítményt is, mert náluk, *Szentesen most épül 13 millió forintos beruházással egy hasonló.* Az üzemlátogatás Celldömölk nevezetességeinek a megtekintésével ért véget. A celldömölki brigád nyáron viszonozza a látogatást.

NŐK FÓRUMA

Szeged állomás szakszervezeti bizottsága a közelmúltban *„Nők fóruma"* címmel rendezett tanácskozást az állomás ebédlőjében. *Menyhárt Lajosné*, az szb nőfelelőse tartott vitaindító előadást. A közel háromórás fórumon elhangzott kérdésekre — az állomás társadalmi és gazdasági vezetőin kívül — *Annus István*, a területi bizottság elnöke és *Szabó Zoltánné*, a vasutas művelődési ház igazgatója válaszolt.

A tanácskozáson szó volt többek között a nagycsaládosok lakásvásárlási kedvezményeiről, az óvodai-bölcsődei gondok enyhítéséről, a munkahelyi körülmények javításáról, továbbá a bérezésről és a szakszervezeti jogsegélyszolgálat fontosságáról is.

MÁV—VOLÁN EGYÜTTMŰKÖDÉS

Cél: az árufuvarozás meggyorsítása

A MÁV Vezérigazgatóság tanácskozótermében *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedés- és postaügyi államtitkár, *Kiss Dezső* miniszterhelyettes, *Tapolczai Kálmán*, a Volán Tröszt vezérigazgatója és *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója a KPM, a Volán és a MÁV pártbizottságainak titkáraival közösen értékelték a két vállalat között fennálló együttműködési szerződésből eredő feladatokat.

Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár megállapította, hogy már a múlt évben is javult e két nagy szállítási vállalat együttműködése, és az idén az árufuvarozás meggyorsítását várják tőlük.

A MÁV vezérigazgatója hangsúlyozta, hogy az új együttműködési szerződés szövegében rövidebb, de tartalmában célratörőbb, mint a régi volt, és kitért a személyszállítás, az árufuvarozás kérdéseire, a közepes és nagy szállítótartályok forgalmára, a darabáru- és expresszfuvarozásra és a műszaki fejlesztésre. *Sajnos, a statisztikai számok mutatják, hogy a vasúti teherkocsik 92,3 százalékát még mindig késetten kezeli a Volán Vállalat.*

A Volán Tröszt vezérigazgatója elmondotta, hogy a múlt év augusztusában volt legutóbb ilyen magasszintű találkozó a KPM, a Volán és a MÁV vezetői között. *Azóta sikerült egységesíteni az áruszállítással kapcsolatos adatszolgáltatási rendszert, azonban nincs még megoldva a vasúti el- és felfuvarozás.* Napirendre tűzik az áruirányító szolgálatnál az előjelentési rendszer javítását is.

Továbbra is feladat marad az egységrakomány-képzés kidolgozása. 35—40 nagy forgalmú pályaudvaron megvizsgálták a késett rakodások és emiatt a kötbérek emelkedésének okát. Kitűnően bevált viszont az a körtelefonos országos konferenciarendszer, melyet tavaly vezettek be, amint arról annak idején hírt adtunk. *A vasút és a Volán közösen felméri a rakterületek és raktárak kihasználását, és a jövőben közös fejlesztéseket is elhatároznak.*

A két vállalat támogatja a MÁV és a Volán közös komplexbrigád mozgalmát, és ebben az évben összehívják a komplexbrigád vezetők országos tanácskozását.

B. I.



A vasút és a Volán vezetői a tanácskozáson

Ünnepség Lajtaújfaluban

2007-ig meghosszabbították a GYSEV koncesszióját

A százesztendős *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút* életében jelentős esemény színhelye volt február 20-án a burgenlandi *Lajtaújfalu. Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Erwin Lanc* osztrák szövetségi közlekedésügyi miniszter átnyújtotta *Benkovics Dezső* vezérigazgatónak a GYSEV működési engedélyének meghosszabbításáról szóló okmányokat. *Ennek értelmében a GYSEV koncesszióját 2007-ig meghosszabbították.* Ezáltal lehetőség nyílik a magyar és osztrák területen működő vasút továbbfejlesztésére és korszerűsítésére.

Az ünnepségen, melyre a lajtaújfalui általános iskola feldíszített termében került sor, jelen volt *dr. Nagy Lajos* nagykövet, hazánk bécsi követségének vezetője, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Theodor Kery* burgenlandi tartományi főnök. A hivatalos aktus alkalmából mindkét ország közlekedési minisztere méltatta a GYSEV tevékenységét.

— A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút hasznos munkája minden tekintetben megfelel az osztrák és a magyar közlekedéspolitikai irányvonalaknak, beleillik a két ország közlekedési mechanizmusába — mondotta *Rödönyi Károly* —. Fuvarozási teljesítményei és elért gazdasági eredményei egyaránt bizonyítják a vállalat céltudatos üzletpolitikáját. Éppen ezért a jövőbeni céluk megvalósítása szempontjából nagyjelentőségűek azok a beruházások, amelyek a vasút ausztriai vonalrészének korszerűsítését szolgálják.

A miniszter végezetül annak a reményének adott kifejezést, hogy a GYSEV továbbra is betölti fontos összekötő szerepét a két ország között, s ezzel is hozzájárul az *Osztrák Köztársaság* és a *Magyar Népköztársaság* közötti, mindkét fél javát szolgáló kapcsolatok elmélyítéséhez.

Erwin Lanc elsősorban azt emelte ki, hogy milyen fontos feladatot teljesít a GYSEV a két ország közötti teherforgalom lebonyolításában. Az elmúlt esztendőben a vasút osztrák vonalrészének teljes teheráru forgalma meghaladta a két millió tonnát, amelyből az átmenő forgalom 1,7 millió tonna volt.

Az ünnepség végén *Benkovics Dezső* vezérigazgató mondott köszönetet azért, hogy a magyar és osztrák közlekedési szervek hozzájárultak a GYSEV működésének biztosításához.

MÁSFÉL ÉVTIZEDE EGYÜTT

Munkában, tanulásban és emberségben egyaránt példát mutatnak

A munkáról szóló egyik legszebb hitvallás: *„Dolgozni csak szépen, ahogy a csillag megy az égen, úgy érdemes."* Ez jutott eszembe, amikor Tapolcán a vontatási főnökségre beléptem. A szombathelyi igazgatóság területén ismert, kitűnő munkáskollektívát, a *Bánki Donát* szocialista brigádot kerestem fel. Hogyan lehet itt szépen, jól dolgozni, hiszen ez a munkahely csak ezután újhodik meg? A csomóponton elkészült szép, korszerű szociális épület jóvoltából több helyisége megüresedett, s azokat alakítják át a munkakörülmények javítására.

A szűkös csarnok, ahol a 11 tagú Diesel motorszerelő szocialista brigád dolgozik, még a gőzösöknek készült. Az emberek többsége is a régi masinák mellett nőtt fel. Hiába, nehéz követni ipari, műszaki háttérrel a magyar vasúton végbemenő nagy technikai váltást! *Itt, Tapolcán is a vonóerő 70 százaléka ma már Diesel.*



A Bánki Donát szocialista brigád

A kollektíva életrajza

A munkaruhás, olajos kezű szerelők éppen egy M40-esen dolgoztak. A megszokott mozdulatok, az emberek jó kedélye a kollektív munka harmóniáját árasztotta. Nyomban megértettem, hogyan lehet mostohább adottságok közepette is szépen, jól dolgozni. *Magának a munkának, az alkotásnak az öröme adja az erőt a nehézségek leküzdéséhez, az emberré tevő munka szépségének megtalálásához.*

Németh Tibor brigádvezető és a brigádtagok elmondták a kollektíva életrajzát. *A 11 tagú brigád 15 éve alakult, a tagok átlagos életkora 37 év.* Valamennyien törzsgárdatagok, általában 20—25 év vasúti szolgálat áll mögöttük. Épp ezért kiemelkedő javítási tapasztalatokkal rendelkeznek. A brigád műszaki reszortosa, *Csermák József*, a vontatási főnökség helyettes vezetője, az egykori kalapácsvető olimpikon. A kollektíva feladata a vontatási főnökség területén üzemelő M40 és M62 sorozatú Diesel-mozdonyok és ABb motorkocsik fenntartása, javítása. Ezek a vontató járművek viszik a környék kőbányáiból a követ az ország nagy építkezéseihez, másrészt a Balaton északi partjának forgalmát bonyolítják le.

A brigád a motorműhely lelke. Hivatalosan egy műszakban dolgoznak, de szükség esetén bármikor a vasút rendelkezésére állnak. Ez a szolgálatkészség a vérükben van: *„A vonatnak menni kell!"* — mondták szinte egyöntetűen, amikor a túlmunkákról beszéltek. Nagy részük van abban, hogy a főnökség 108 százalékra teljesítette múlt évi tervét.

Nagyon büszkék rá, hogy nincs visszatérő javítás. Amit a brigád a kezéből kiad — természetesen ha anyagellátási nehézségek nem játszanak közre —, azzal nyugodtan mehetnek a mozdony-motorvezetők. Egy sor olyan munkát is megcsinálnak, ami járműjavítós profil: *például BC motor-, főgenerátor-, és főtenelycserét, kompresszorok és turbinák feltöltését.*

Keményen dolgoznak

Azért is dicsérendő ez a munka, mert a hiányos felszerszámozáson is úrrá lettek. Leleménnyel, nagy-nagy munkaszeretettel, s nem utolsósorban szakmai felkészültséggel. Persze, egyiket sem kapták ingyen. *Keményen megdolgoztak, amíg idáig jutottak.* Hárman elvégezték a kihelyezett gépipari szakközépiskolát, hárman pedig most végzik. Másfajta oktatási formákban is részt vesznek.

A brigádtagok az évek folyamán egy-egy munkaterület specialistájává váltak. *Fekete Gábor*, a befecskendező szivattyú mestere, *Belák János* és *Szabó István* a fő- és vezértengely specialistája. A turbó feltöltése és a kompresszor legjobb ismerője *Oszkai Jenő* és *Urbán Lajos*.

Szakértelmüket dicséri, hogy a vontatási főnökség Dieselüzemre való átszervezésének időszakában *az új technika bevezetésének úttörői voltak, s ma is azok. 1961 óta 78 újítást adtak be.* Ezekkel 225 ezer forintot takarítottak meg. Egy kicsit a kényszer is ösztönzi őket az ötletek realizálásában. Munkájukat ugyanis nagymértékben nehezíti a rossz anyagellátás. Legtöbbször filléres alkatrészek hiányoznak. S mit tesznek ilyenkor? — Fusizunk — kapom a választ. Állandóan hiánylistán szerepelnek a hengerfejek, szelepek, gumigyűrűk, rézazbeszt tömítések, fékberendezésekhez membránlemezek. Ezek beszerzése gátjai a folyamatos munkának.

Panaszkodtak a munkaruhák és cipők minőségére is. Az olajos, nagy alkatrészek mindent gyorsan „megesznek". A ruhák egy-két mosás után összemennek, fakulnak. Ha már jobbat nem kapnak, legalább a kihordási időt rövidítenék.

Munkáskooperáció

Rendszeres kapcsolatot tartanak fenn az Északi járműjavító *Lenin* szocialista brigádjával és a székesfehérvári vontatási főnökség *dr. Münnich Ferenc* szocialista brigádjával. A kapcsolat szocialista szerződésen alapszik, s a szakvonali feladatok jobb ellátásán túl *az emberi kapcsolatok elmélyítését is eredményezi.* Kölcsönösen segítik egymást. A brigád tagjai több alkalommal dolgoztak az Északiban és Székesfehérvárott, az ott javításban lévő mozdonyok átfutási idejének gyorsítása érdekében.

A hálózati szinten jelentkező anyag-, illetve járműjavítói kapacitás pótlására kommunista műszakot szerveznek: *11 év alatt 21 alkalommal.* Mint az elsőként alakult szocialista brigádok egyike, nagy lendületet adott a kollektíva a szocialista brigádmozgalomnak Tapolcán és környékén. *Szervezői, kezdeményezői és személyes példamutatói a munkaverseny-mozgalomnak is.* A brigád megalakulása óta 3100 óra társadalmi munkát végeztek a vasútüzem, illetve Tapolca területén. Egyebek között segítik a városi napköziket, óvodákat, a sporttelepeket. *A városi kórház építéséhez öt éven át személyenként tíz napi munkabérrel járultak hozzá.* Zánka úttörőváros közlekedési parkjában felállított páncélvonat és más vasúti járművek karbantartására szocialista szerződést kötöttek. Több brigádtag véradó, sportoló.

Nagy türelemmel, szakmai hozzáértéssel foglalkoznak a főnökség úlfelvételes dolgozóival. 1976. január 1-én a kollektívába felvett új tagot — a legfiatalabbat — is ők nevelték maguknak. Eredményes munkájukért gyakran részesülnek erkölcsi és anyagi elismerésben. A brigád tagjai 19 alkalommal kaptak *Kiváló dolgozó* kitüntetést. Vannak közöttük *Kiváló vasutas, Érdemes vasutas, Magyar Népköztársasági Sport Érdemérem* arany fokozata, aranykoszorús KISZ-jelvény, s a Kiváló újító kitüntetés birtokosai. A kollektíva kitüntetései: számtalan oklevél, a szocialista brigádok bronz, ezüst, arany fokozata, *a MAV kiváló brigádja, a Közlekedés és hírközlés kiváló brigádja.*

Az örömökben és gondokban is egyek

Nemcsak a munka köti össze a brigádot. Bár kétségtelen, hogy elsősorban ott, a motorok világában kovácsolódtak össze jó barátokká. *Örömeik és gondjaik is közösek.* Néha nehezen tudnak megválni a napi munka gondjaitól. Meg munkaidő utáni beszélgetések témája is igen sokszor a munka. De ha horgászni, gombát szedni, kirándulni mennek, nem viszik magukkal a munkahelyi problémákat.

A brigádon belül mindenkinek van valamilyen tisztsége. Nincs társadalmi megmozdulás, ahonnan hiányoznának. A szocialista brigádvetélkedők állandó szereplői, színházi bérletük van, rendszeresen olvasnak.

Így él, s dolgozik 11 kitűnő vasutas Tapolcán. Példát mutatnak munkában, tanulásban, emberségben. Tanulni lehet tőlük munkaszeretetet, igényességet, a munkahelyhez való hűséget. Nem különleges emberek ők: *másfél évtized alatt a munka, a szocialista közösség nevelő ereje nemesítette őket példaképpé.*

Szelei Teréz

Sikeres bemutatkozás

Népi zenekar alakult a központi zeneiskolában

Február 19-én délután szűk szakmai közönség előtt mutatkozott be a *Vasutasok Szakszervezete Központi Ének- és Zeneiskolájának* újonnan alakult népi zenekara. Az együttes megalakítását az tette szükségessé, hogy a *Törekvés népi táncegyüttes* kíséréséhez, amely eddig csak vendégzenekarokkal dolgozott, legyen egy állandó zenekar. Az együttes művészi fejlődése, kivívott rangjának és hírnevének megőrzése csak így látszik biztosítottnak.

Az iskola novemberben felkérte *Banyák Nándort*, hogy alakítsa meg a zenekart és egyben megbízta a leendő zenekar vezetői teendőivel is. Ő nagy szakmai tudással, zenekarvezetői tapasztalattal rendelkezik. A megbízás alapján azonnal hozzálátott a zenekar megalakításához. Munkájában nagy segítségére volt *Harmath László*, az iskola művészeti előadója, aki szintén szívügyének tekintette a zenekar létrehozását.

A fiatalokból alakult együttes nagy ambícióval kezdett munkához. A felkészítés során igen nagy segítséget adott *Szikszai Horváth Lajos*, aki ebben a munkában hosszú évtizedek tapasztalatát adta át a fiataloknak. A szorgalmas munka, az akarás eredménye a február 19-i nagy sikerű bemutatkozó előadásban csúcsosodott ki. A szakmabeliek és a meghívott hallgatók a legnagyobb elismerés hangján nyilatkoztak a zenekarról, annak magas színvonalú játékáról.

A következő időszak ismét a próbáké, új művek tanulásáé és szorgalmas felkészülés a Törekvés táncegyüttes kísérésére. Minden bizonnyal még nagyon sok örömet okoz ez a zenekar a vasutas dolgozóknak.

T. B.

Szolgálatban a kapus



Az állomásokon a vonatra váró utas gyakran lát a vágányok mellett piros karszalagos vasutast. Hivatalos nevük: kapus. A vasút őskorából maradt ez az elnevezés, amikor még a legtöbb felvételi épület peronja előtt zöldre festett kerítés zárta el az utat a vágányoktól. Ennek kapuját nyitották, csukták a kapusok az utazók előtt. A legtöbb helyen erre már nincs szükség, mert eltűntek a festett kerítések, de a kapusok maradtak. A hangosbemondó sem bizonyult komoly versenytársnak. Munkájukra ma is szükség van.

— A legfontosabb feladataink közé tartozik az utastájékoztatás, a takarítás, télen a kályhafűtés, nyáron a virágok gondozása — sorolja a teendőket *Vámosgyörk* állomáson az egyes számú vágány mellett *Tóth László* kapus. *— Sok ember megfordul itt, különösen a hét végén. Az utasoknak gyakran bővebb felvilágosításra van szükség, mint amennyit a hangosbemondó adhat.* A csatlakozásoknál szinte percenként kérdezgetik az érkezési, indulási időt és a vágány számát. Az időseket felsegítjük a vonat lépcsőjén, vigyázunk, hogy ne álljanak közel az érkező vonathoz. Sajnos, néha találkozunk ittas utazókkal is. A vágányok közül való eltávolításuk sokszor nem kis erőfeszítésbe kerül.

Tóth László 38 éve vasutas, 1967-től kapusként teljesít szolgálatot. *Kiváló dolgozó. Az utasok védelmében kifejtett munkájáért többször kapott jutalmat, igazgatói dicséretet.* Legutóbb sintörést fedezett fel az állomáson. Négy gyermeke közül kettő szintén vasutas. *Károly* és *Zsuzsa* jegyvizsgáló a *Vámosgyörk—Gyöngyös* közötti vonalon.

A hangosbemondó vonat érkezését jelzi. A váróteremből özönlenek ki az utasok. Vasárnap délután van. Sokan utaznak vissza, Budapestre. Miskolc felől a személyvonat a második vágányra érkezik. Két fiatalember az úrszelvénybe teszi a csomagokat. Csak erélyes felszólításra húzódnak távolabb.

Idős néni fordul a kapushoz: — Tessék mondani, hanyadikról indul a gyöngyösi vonat?

— A harmadikról, de most már veszélyes átmenni a sineken. Majd, ha kihalad az állomásról a most érkező személy, odakísérem a nénit.

— Köszönöm kedves! Várok addig, mert csúszik az út.

— A nappali szolgálat mindig nehezebb, éjszaka kisebb a forgalom — magyarázza a vonat elhaladása után. *— Én mégis jobban kedvelem a nappali szolgálatokat. Szeretem az utasokat, és elfoglaltságot is találok mindig.* Megjavítok egy-egy elromlott ajtót, vagy zárat, nyáron pedig még kertészkedem is. Ott például — mutat a fagyos földre — petúniák szoktak nyílni, amott a fű zöldell. Otthon érzem itt magam.

Autóbusz áll meg az állomás mögött. Jeges szél fúj. Az érkező utasok a váróterembe sietnek, ahol lobog a tűz a kályhában. Tóth László éjszakára még odakészít egy kanna szenet, aztán a következő vonatig ő is a melegre húzódik.

— Csak havazás ne legyen — mondja —, *mert az keményen megdolgoztat bennünket.*

(Kaszala)

Emlékezés egy régi, kemény télre

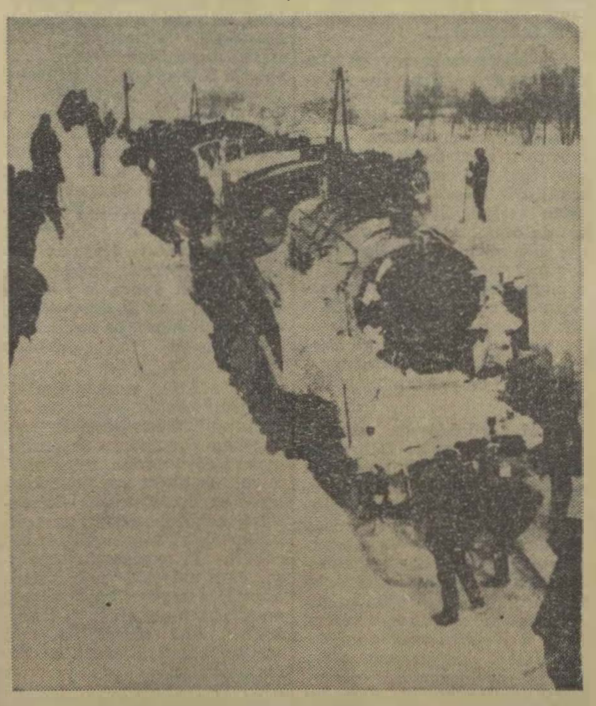
Amióta a vasút létezik, a zord téli időjárás idején mindig izgalmas, ugyanakkor nehéz feladat az utasok és áruk szállítása. Apáink elbeszéléséből tudjuk, hogy milyen körülmények és milyen nehéz feltételek között végezték felelősségteljes munkájukat.

Veszprém-Külső állomáson 1939 nyarán éppen generációváltás volt, az idősebb forgalmi szolgálattevőket *Celldömölk* és *Szombathely* állomásokra helyezték és mi fiatal, 3—4 évi szolgálattal rendelkező vasutasok vettük át a szolgálatot.

A felügyeleti szolgálat rövid ideje alatt a legfontosabb feladatokat megismertük, azonban néhány hónap múlva bekövetkezett, rendkívül kemény hófúvásos időben végzendő munkára nem kaptunk útravalót.

Egy november végi reggel kellett szolgálatra jelentkeznem, amikor a forgalmi irodában nagy vita alakult ki az akkori osztálymérnök és fűtőházfőnök között, amiatt, hogy melyik vonalra induljanak a hótörőgépek. Már reggel bizonytalan volt a *Veszprém-Külső—Szentgál* és a *Zirc—Bakonyszentlászló* állomások közötti forgalom fenntartása. Úgy döntöttek, hogy két 375 sorozatú géppel szertartállyal szemben összeakasztva *Zirc—Bakonyszentlászló* irányába induljanak a helyenként 2—3 méteres hótorlaszok áttörésére. Egy-két rövidebb szakaszon sikerült is a havat a gépekkel áttörni, de később már a hosszabb és magasabb hófúvásban bennmaradtak. Az első küzdelmes napon a hóesés a szél egyre erősödött, és estére a vonalakon keletkezett áttörhetetlen akadályok miatt a forgalom minden vonalon — kivéve *Veszprém-Külső* és *Veszprém* között — megállt. A hosszantartó téli időszak alatt hét esetben ismétlődött meg a hófúvásokból származó teljes forgalom beszüntetés.

Emlékezetes marad az 1940 február 12—13-i hóvihar is, amikor az *Újdombóvár* felől közlekedő 6070 sz. személyvonatot útban *Veszprém-Külső* felé érte a hóvihar. *Hajmáskér* állomáson a vonat egy előfogatot és egy tológépet kapott, hogy utasait minden körülmények között *Veszprém-Külső* pályaudvarra szállítsuk. A vonat a legnagyobb jóakarat és minden lehető intézkedés mellett is *Hajmáskér—Veszprém-Külső* állomások között keletkezett magas hófúvásban maradt. A jutasi katonai laktanyából kivonult síjárőr az utasokat több órás ácsorgás után, megfeszített munkával tudta csak kimenteni. *A vonaton 92 utas, 3 mozdonyvezető, 3 fűtő, 1 vonatvezető, 1 jegyvizsgáló, 2 pályafenntartási mérnök és egy forgalmi főtiszt tartózkodott.* A szerelvényt végül teljesen betemette a hó, s még a személykocsik belsejében is méteres hómagasság keletkezett.



Vonat a hó fogságában 1940. február 13-án

A vonatot csak napok múlva tudták a hósírból kiásni. A gépeket előbb javítani kellett és csak úgy lehetett szolgálatba állítani.

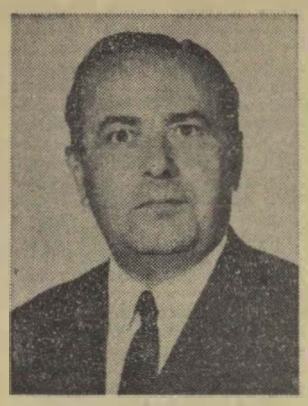
Ezután következett a negyedik hóvihar. Ekkor mi forgalmi szolgálattevők javasoltuk a megállást, a gépek ésszerűtlen felhasználása, az áttörhetetlen akadályokba való belehajtása helyett. Így született meg a döntés, *megállni és a hóvihar végét kivárni.*

Azóta nagy változás történt a vasúton, korszerűbb gépek és berendezések állnak rendelkezésre. A modern technika érzékenyebb is a havazásra, ónos esőre vagy az eljegesedésre. Az integra dominó biztosítóberendezések, az ehhez kapcsolódó vonali önműködő jelzőrendszerek a Diesel- és villamosgépeken alkalmazott önműködő vonatmegállító berendezések a zord időjárásban előfordul, hogy nem működnek. Ilyenkor kell az F—1 és F—2, valamint a D—4 sz. utasításban foglaltak szerint a szolgálatot szervezni és végezni. Az elhárítás eszközei, gépei, hatékony fegyvert jelentenek, akkor, ha időben alkalmazzuk azokat.

Vajda Sándor

Szabó Antal

1921–1976



Február 17-én megdöbbenéssel hallottuk a tragikus hírt: szívroham következtében ötvenöt éves korában elhunyt Szabó Antal, szakszervezetünk volt főtitkára, a központi vezetőség tagja. Az első pillanatban hihetetlennek tűnt a szörnyű valóság, az, hogy végleg elvesztettük azt az embert, aki élete végéig a párt, a szakszervezeti mozgalom, s a vasutasok ügyének alhatatos harcosa volt.

Szabó Antal népszerű, köztiszteletben álló, szeretett egyénisége volt a szakszervezeti mozgalomnak és a vasutas társadalomnak. Egyformán szívügye volt mind a kettő. A munkásmozgalom is, a vasút is. S mert a vasutasok nagy családjához tartozott, érthető, hogy a vasutasok munkája, életkörülményeik javítása, gondolkodásuk formálása érdekében munkálkodott. Hiszen közülük való volt, a szó igazi értelmében.

Édesanyja, mint száz meg száz gonddal küzdő munkásasszony, sokáig egyedül nevelte. S amikor felcseperedett, mozdonyfűtő nagybátyjától hallott először a vaspályák szövevényéről, a száguldó mozdonyokról, a vasúti jelzések titokzatosnak látszó, ám szigorúan prózai rendjéről. A géplakatos szakmából 1938-ban a Ganz Villanyban szerzett segédlevelet. Két év múlva, 1940-ben nagybátyja rábeszélésére a Keleti Villamos Mozdonyszínbe került mozdonylakatosnak. 1942-ben tényleges katonai szolgálatra kapott behívót. Rövid kiképzés után frontszolgálat következett, majd hadifogság, ahonnan 1948 közepén került haza.

A vasúti szolgálatot ott folytatta, ahol abbahagyta, a Keleti fűtőházban. Mint annyi más munkásfiatal, ő is nagy ambícióval dolgozott. Szorgalmára, szervezőkészségére, felettesei hamar felfigyeltek, s 1949 nyarán a Vasúti Főosztály gépészeti szakosztályára helyezték előadónak. 1952-ben a főosztályon szb-titkárnak választották. 1954—55-ben az egyéves SZOT-iskola elvégzése után pedig a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályа vezetésére kapott megbízást.

A nehéz időkben mutatkozik meg igazán kinek-kinek az embersége, hűsége. Szabó Antal ezt a próbát is kiállta. S 1956 végén előbb ideiglenes megbízást kap a szakszervezet elnöki teendőinek ellátására, majd 1957 februárjában főtitkárnak választják. Ezt a tisztséget egészen az elmúlt év októberéig, a vasutas-szakszervezet IX. kongresszusáig látta el. Tudjuk róla, hiszen akik hosszú éveken át vele együtt dolgoztunk, jól ismertük, hogy amikor a közösség ügyéről volt szó, soha nem ismert fáradtságot. A néha erőn felül vállalt munkától elfáradt szervezet azonban már nem volt a régi. Még nincs egészen egy éve annak, amikor a szív először jelezte, hogy nem bírja a túlterhelést. Nem sokkal ezután hosszabb időt töltött kórházban, s amikor onnan kikerült, rövid otthoni pihenés után ismét nagy ambícióval végezte munkáját.

A magyar szakszervezetek XXIII. kongresszusán a SZOT számvizsgáló bizottsága elnökének választották. A tőle megszokott lendülettel, megújuló munkakedvvel látott hozzá, hogy felelősséggel helytálljon új megbízatásában. Természetesen a vasutasokhoz is hű maradt. Mint társadalmi munkás, a központi vezetőség tagjaként tovább tevékenykedett a vasutasok érdekében. Mert nála a közösségért munkálkodás egyet jelentett emberi magatartásával, lényével, egyéniségével. Hirdette és életével bizonyította a fáradhatatlan harcot, a töretlen bizakodást, a napról napra szépülő jövőben.

Munkásságáért számos kitüntetést kapott. A Munka Érdemrend arany fokozatát kétszer is kiérdemelte. A nemzetközi szakszervezeti mozgalomban végzett munkáját szovjet, csehszlovák és NDK kitüntetések is elismerték.

Szabó Antal elvtársat a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a SZOT számvizsgáló bizottsága és a vasutasok szakszervezete központi vezetősége saját halottjának tekintette. Az elhunytat február 26-án a volt munkatársak, barátok és ismerősök százai kísérték utolsó útjára. Lerótták kegyeletüket az SZVSZ mellett működő nemzetközi szövetség vezetői, a francia, az osztrák és a szlovák vasutas-szakszervezet képviselői.

A ravatalnál a szaktanács és a számvizsgáló bizottság nevében Ligeti László, a SZOT alelnöke búcsúzott az elhunyttól, méltatva gazdag életútját.

— *Igaz humanista, nem hivalkodó, mindig segítő- és áldozatkész volt, olyan ember, aki nemcsak értette, hanem át is érezte munkatársai, a vasutasság gondjait. Emberszeretetét tetteivel bizonyította...* — mondotta.

A sírnál Gulyás János, a vasutasok szakszervezetének titkára, a központi vezetőség, a volt munkatársak, barátok s a szervezett vasutasok nevében vett végső búcsút.

— *Életed egyet jelentett a vasúttal, a szakszervezeti mozgalommal. Olyan funkcionáriusával, olyan vasutasával, aki hivatásának tartotta a vasutas életet, s jól ismerte a vasutas sorsot. Hozzátartozóid, szeretteid fájdalmában osztozva állunk koporsód előtt, mert nehéz a mi fájdalmunk is. A búcsú szomorú pillanatában fogadjuk: közöttünk maradsz, mert megőrizzük emlékedet.*

A gyászszertartás az Internacionálé hangjaival ért véget; a sírt elborították a kegyelet és az emlékezés koszorúi.

Nehéz körülmények között álltak helyt a budapesti igazgatóság dolgozói

A budapesti vasútigazgatóságon február 25-én, szerdán került sor a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége által adományozott *Dicsérő oklevél* átadására. Az ünnepségen részt vett *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes és *Gulyás János*, szakszervezetünk titkára.

Végh Ferenc, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának elnöke nyitotta meg az ünnepséget, majd *Tóth János*, az igazgatóság vezetője adott számot a felszabadulási és kongresszusi munkaverseny második szakaszában elért eredményekről, a budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó több mint 35 000 vasutas helytállásáról. Többek között hangsúlyozta:

— *Az elmúlt év, amely egyben a IV. ötéves terv időszakának lezárását is jelentette, azért fejeződhetett be sikeresen, mert szállítási feladatainkat az elvárásoknak megfelelően, a munka minősége szempontjából pedig a korábbinál magasabb szinten, a gazdaságosság, a biztonság szem előtt tartásával, eszközeink jobb kihasználásával valósítottuk meg.* Szállítási tevékenységünk közben a beruházási és a fenntartási munkálatokat is fokozni tudtuk, vagyis az erre vonatkozó előirányzatokat teljesítettük. A szociális körülmények javításában ugyancsak előbbre léptünk, s az e célra tervezett összegeket felhasználtuk.

A vasútigazgató nagyra értékelte a párt- és szakszervezeti bizottságok, KISZ-szervezetek aktivistáinak segítségét, a törzsgárdatagok, szocialista brigádok összefogását, a kiemelkedően dolgozó szolgálati helyek, csomópontok céltudatos munkáját.

Oroszváry László vezérigazgató-helyettes az ünnepségen elmondott beszédében kifejtette, hogy *a vasút vezetése az elmúlt év folyamán fokozottabb várakozással tekintett a budapesti vasútigazgatóság munkájának alakulására.* Az értékeléskor egyáltalán nem az a „summázott" vélemény játszott szerepet, amely szerint *„ha a vasút jól dolgozik, akkor a legnagyobb forgalmú és létszámú igazgatóságnál feltétlenül a legjobban dolgoznak".* A reális értékelés ugyanis csak abból indulhat ki, hogy minden vasútigazgatóságnak megvan a saját feladata, s mindegyiknek azt kell a lehető legjobban, a lehető leggazdaságosabban végrehajtani. Az igazgatóságok mindegyike rendelkezik e feladatok ellátásához szükséges eszközökkel.

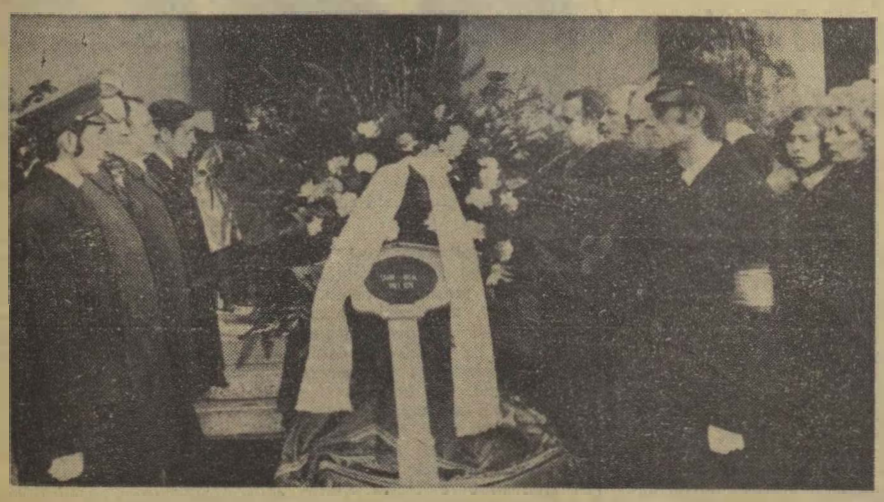
— A budapesti vasútigazgatóság dolgozóinak munkáját leginkább jellemezte, hogy a MÁV területén kibontakozott munkaversenyben élenjárnak — mondotta többek között *Oroszváry László.*

A vezérigazgató-helyettes beszéde után *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára az elnökség nevében megköszönte az igazgatóság dolgozóinak példás helytállását. Külön hangsúlyozta, hogy a budapestiek nehéz körülmények között végezték munkájukat, *de így is eredményesen segítették a vasút hálózati érdekeinek érvényesülését.* Végezetül köszönetet mondott a szakszervezeti szerveknek azért az áldozatos munkáért, amellyel elősegítették az igazgatóság területén folyó gazdasági és politikai tevékenységet.

A beszédek elhangzása után *Oroszváry László* és *Gulyás János* átadták a *Dicsérő oklevelet* Tóth Jánosnak, az igazgatóság vezetőjének. Ezt követően *Kiváló dolgozó* kitüntetéseket adtak át a legjobb eredményeket elért vasutasoknak.



Oroszváry László vezérigazgató-helyettes és Gulyás János titkár átadja a Dicsérő oklevelet Tóth János vasútigazgatónak (Tenta György felvétele)



Párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetők állnak díszőrséget a ravatalnál (Laczkó Ildikó felvétele)

A záhonyi vasutasok vállalták:

Csökkentik a szovjet vagonok magyarországi tartózkodását

A magyar és szovjet vasutasok jó kapcsolatát, annak további elmélyítését jelzi az a munkásgyűlés, amelyet *február 23-án Záhonyban tartottak*, a vasutas művelődési házban. A záhonyi átrakókörzet hat és fél ezer munkásának képviseletében mintegy háromszázan gyűltek össze, hogy a Szovjetunió Kommunista Pártja XXV. kongresszusa tiszteletére munkaversenyben álló szovjet vasutasokat segítsék, erre felajánlást tegyenek.

A nagygyűlést *Jakab Gyula*, a Magyar—Szovjet Baráti Társaság országos elnökségének tagja, a helyi tagcsoport titkára nyitotta meg, köszöntve a vendégek között a szovjet határállomások, *Csap* és *Bátyu*, valamint az ungvári vasúti aligazgatóság képviselőit, a határőrizeti szervek tagjait.

Az ünnepi szónok *Jakab Miklós*, a kisvárdai járási pártbizottság első titkára volt, aki megemlékezett a szovjet és magyar vasutasok hagyományosan jó kapcsolatáról, s a szovjet Vörös Hadsereg megalakulásának 58. évfordulójáról.

Ezt követően *Czidor András* körzeti főnök ismertette azokat a felajánlásokat, amelyekkel a magyar vasutasok hozzájárulnak a szovjet vasutasok munkaversenyének sikeréhez. Többek között *a szovjet vasúti kocsik magyarországi tartózkodási idejét, a korábbi 2 nap helyett 1,95 napra csökkentik, a szovjet mozdonyokét pedig 85 percről 80 percre.* Kocsitípusok szerint rendszerezik azokat a széles nyomtávú kocsikat, amelyeket átrakás után üresen továbbítanak Csap és Bátyu állomásokra. Külön rendezik — fedett és nyitott árucsoportosításban — a magyar exportárukat, hogy a szovjet átrakómunkások hatékonyabban tudjanak dolgozni.

Lányi Botond

Számvetés 1975-ről

Értékelték a miskolci csomópont munkáját

A közelmúltban került sor *Miskolc csomópont* szolgálati főnökségeinek műszaki konferenciájára, amelyen értékelték az elmúlt évben végzett munkákat.

A tíz szolgálati főnökség több mint hat és fél ezer dolgozót foglalkoztat. E létszámnak mintegy felét alkotják a szocialista brigádtagok, amelyek múlt évi felajánlásai nagymértékben meghatározták a szolgálati főnökségek gazdasági eredményét.

Ezek közül érdemes megemlíteni, hogy amíg 1974-ben 14 millió 30 ezer elegytonna teljesítményük volt, *tavaly már 14,5 millió tonnát kellett továbbítaniuk.* A csomópont 2 százalékkal túlteljesítette vonatközlekedési tervét, vontató járműveik üzemkészsége pedig az átlagosnál is jobb: *a V43-as sorozatú villanymozdonyoknál például 90,76 százalékos.*

A szolgálati főnökségek közül mindenképpen említésre méltó a *Villamos Vonalfelügyelőség* 102,6 százalékos fenntartási tervteljesítése.

A szolgálati főnökségeken a mindennapi termelőmunka mellett a szocialista kollektívák a társadalmi munkából is kivették a részüket. *1975-ben 42 ezer 563 óra társadalmi munkát végeztek, melyek értéke 620 ezer forint volt.* Aktivitásuk más területekre is kiterjedt: *a bevezetett újítások által tavaly több mint 1 millió forint megtakarítást értek el.*

Az elmúlt évben a csomóponton nagy figyelmet fordítottak a nők munka- és szociális körülményeinek javítására, a nőpolitikai határozatok maradéktalan végrehajtására. A Tiszai pályaudvaron mintegy 600 nő dolgozik, de a többi szolgálati főnökség létszámát tekintve is jelentős, 30—35 százalék az arányuk. Valamennyien a számukra engedélyezett munkahelyen tevékenykednek. *Bérezésükben érvényesül a szocialista bérezés elve.* Rendszeresen támogatják a nagycsaládos, illetve egyedülálló anyákat. Tavaly a Tiszai pályaudvaron szolgálatot ellátó nőknek 130 ezer forint anyagi támogatást biztosítottak.

A csomópont gazdasági sikerei, a kitűzött feladatok végrehajtása jól jellemzi az eltelt évet. Mégsem lehetnek elégedettek: *tovább kell javítani a munkafegyelmet, az utasításszerű munkát.* Ez biztos alapja lehet az V. ötéves terv első évének, 1976 eredményes befejezésének is.

(—falvi—)

Gyermeklevelek a brigádnaplóban

A békéscsabai vontatási főnökség tizenegy tagú *Martos Flóra* női szocialista brigádja 1966-ban alakult. Az adminisztratív munkájuk során havonta hatezer vontatási teljesítményi lapot értékelnek és dolgoznak fel.

Társadalmi tevékenységük legjelentősebbike a vasutasárvák patronálása. 1969-től tartják a kapcsolatot a békéscsabai MÁV leánynevelő intézettel. Ennek segítségével ismerték meg a nyírségi *Ajak* községben élő *F. Kovács* vasutascsaládot, ahol az apa tragikus halála után kilenc gyermek maradt árván. *F. Kovács Margit* tanulót 1969—72-ig, testvérét *Erzsébetet* pedig 1972—75-ig patronálták. Egy év óta már *Veronikáról* gondoskodnak, egészen 18 éves koráig.

Ennek az önzetlen segítésnek a köszönetét kedves, őszinte hangú gyermeklevelek és esküvői meghívók őrzik a brigádnaplóban.

AZ 58. ÉVFORDULÓ

Ünnepi megemlékezés Debrecenben

Bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a *Szovjet Hadsereg* megalakulásának 58. évfordulójáról a debreceni igazgatóságon. Az ünnepségen megjelent *Varga Imre*, az igazgatóság vezetője, s ott voltak a vasúti szállítási katonai osztály szovjet tisztjei, valamint a gazdasági-társadalmi szervek képviselői.

Furmancsuk Szergej Timoszejevics, a szovjet vasúti katonai parancsnok ünnepi beszédében méltatta a szovjet hadsereg fejlődését, a magyar—szovjet fegyverbarátságot, az igazgatóság és a szovjet vasúti katonai parancsnokság együttműködését, továbbá elismeréssel szólt arról, hogy az igazgatóságok versenyében Debrecen első helyezést ért el.

KOLLEKTÍV GONDOSKODÁSSAL

A rekonstrukció lendületet adott az üzem újítómozgalmának

A *dunakeszi járműjavitóban* tizenöt év után búcsút mondtak a Bah személykocsik gyártásának, tavaly az ezernyolcszázadik utolsóként hagyta el a műhelyeket. Ez a típus, ha le is kerül a termékjegyzékről, azért még hosszú évekig ismert lesz a 2700 dolgozót számláló üzemi kollektíva körében. Mivel a Bah kocsik szalagszerű főjavítását bevezették, s az idén már 116-ot fogadnak a pályán tíz évnél is többet töltött kocsikból, amelyeknek elérkezett a ciklusonkénti javítása.

Az 1976. évi terv szerint az üzem — ha kisebb arányban is — foglalkozik kocsik gyártásával, *mintegy hetven darab By típusú másodosztályú termes kocsit állítanak elő. Ezenkívül kilenc büfékocsi tartozik még az idei programba.* A közelmúltban elfogadott prototípus, amely kísérletképpen már közlekedett az elmúlt hónapokban, bevált, s megkezdődik a sorozatgyártása. 1977 januárjától még további harminc büfékocsi előállítására kaptak megbízást.

Feléledt az alkotókedv

A dunakeszi üzemtől egyre több főjavítást, fővizsgát és futójavítást követel a magyar vasút. Mindennek csak úgy tudnak eleget tenni, ha a gyári rekonstrukció gyorsabb ütemben halad. *Erre az évre 70 millió forint beruházási összeg áll rendelkezésre, amely megfelelő fedezet a 14 ezer négyzetméteres szerelő, fényező, forgóvázjavító csarnok befejezéséhez.* A gyártmányszerkezet változás, valamint a korszerűbbé váló munkahelyi körülmények kedvező hatása lemérhető az üzemi kollektíva hangulatán is. *Feléledt az alkotókedv, reneszánszát éli az újítómozgalom,* ismét eljutottak a tizenkét évvel ezelőtti szintre, amelyet azóta is úgy emlegetnek, mint az üzem fénykorát.

Bőczy Zoltán újítási megbízott ritkán van egyedül irodájában, egymást váltják nála a munkások, műszaki dolgozók. Ki csak öt percre jön, hogy megbeszélje vele kezdetleges állapotban lévő ötletét, más apró modellt fabrikált, azon mutatja be elképzeléseit. A szerszámhoz szokott munkáskéz inkább formába önti gondolatait, mint hogy papírra vesse. Ilyenkor az újítási megbízottal együtt fogalmazzák meg a javaslat tárgyát.

— *Az előző évihez viszonyítva tavaly csaknem megkétszereződött a benyújtott újítások száma* — kezdte a beszélgetést, amikor felkeresték. — *Míg 1974-ben 96 beadvány volt, s ebből 39-et fogadtak el, addig 1975-ben 176 újításból 66 bizonyult megvalósításra alkalmasnak.* Az utóbbiból tavaly már 49-et bevezetett üzemünk, a többi hasznosítása szintén folyamatban van, az első negyedév végére befejezzük a kalkulációkat. Úgy néz ki, hogy az újításokból fakadó gazdasági eredménytöbblet *az 1974-ben nyert 2 millió 37 377 forintot is meghaladja. A már bevezetett 49 újítás a számítások szerint 1 millió 351 486 forint megtakarítást hozott az üzemnek.*

Feltűnő, hogy az elmúlt években sok, a munkahelyi körülmények javítására, vagy munkavédelmi célra javasolt újítással jelentkeztek a dolgozók: *két év alatt ezek száma huszonhétről negyvenötre emelkedett.* Köszönhető annak is, hogy az eszmei díjazás összegét felemelték, ugyanis a munkavédelmi témájú ötletek értéke gazdasági számítással nem kifejezhető. Az 1975. január 1-től érvényes új vasúti újítási szabályzat szerint a korábban kifizethető kétszáz forint helyett, most ötszáz forintot engedélyez a munkavédelmi ésszerűsítések, javaslatok díjazására. Ha már az újítások díjazásánál tartunk, megemlíteném: *1975-ben 54 273 forint jutalmat fizettünk ki.*

Egymilliós újítás

Az összeg több vagy kevesebb az előző évinél?

— *Kevesebb, mintegy 25 ezer forinttal.* Magyarázata: tavaly három kampányszerű versenyt szerveztünk. A 25 éves az újítómozgalom, a kongresszusi és a felszabadulási versenyeket. Az utóbbi, mivel egész évre szóló volt, nemrég fejeződött be, épp ezért hátra van az elfogadott újítások díjazása.

— Hányan vettek részt ezekben a versenyekben?

— *Kétszáznyolc újító kapcsolódott be, sajnos a szocialista brigádok nem kellő mértékben.* Pedig számítottunk a kollektív alkotásokra. A fiatalok körében egyre nagyobb az érdeklődés, az újítók közül 35-en KISZ korosztályúak. A nőkre is megtették az első lépéseket, öt újításunk van, amelyeket a „gyengébb nem" produkált.

— Említene néhány jelentősebb újítást?

Bőczy Zoltán vaskos dossziékat vesz elő, majd belelapoz a nyilvántartó könyvbe:

— *Itt van a tűrésen kívüli GANZ—RÓNAI csapágyvezetések méretre hozása, ez egymilliós újítás.* Hogy mit jelent ez? Eddig a javításkor levágták a forgóvázakról a csapágyvillákat, most az újítással elkerülhető ez a művelet, az illesztési hézagot bizonyos vastagságú lemezek beillesztésével megszüntetik, másszóval kiveszik belőle a játékot, a kotyogást. *Az újítással anyag, idő és bérmegtakarítást értünk el, amely egy év alatt körülbelül egymillió forintot hozott.* A kocsik tetején a hungarocell hang- és hőszigetelő réteg rögzítésének módosításával 119 ezer forint megtakarítást mutathattak fel az üzemben az újítás bevezetése után. Értékes javaslat volt a gyűrűrugós ütköző csőszárának felújítása: *ezentúl csak a horpadt részt vágják le, majd hulladék gyűrűből kipótolják a csőszárat.* Évente 63 ezer forintban fejezhető ki az itt nyert megtakarítás. A járműjavítóban 15 évig gyártottuk a középfeljáró nyolcajtós Bah kocsikat, túlnyomórészt részben ezek kerülnek vissza hozzánk főjavításra. Felújításuk szalagszerűen történik, s ez is ösztönözte újítóinkat arra, hogy a termelékenységet növelő megoldásokon gondolkodjanak. *Így született meg többek között a Bah kocsik mennyezetbordázatának módosítása, amely éves szinten 54 463 forint megtakarítást jelent az asztalosműhelyben.*

Széles perspektíva

— Az idei tervek?

— *Nem szabad, hogy csökkenjen a mozgalom lendülete. Az 1976. évi tervszerű gazdálkodást kell elősegíteni az újítóknak is, tehát a termelés hatékonyságát növelő javaslatokra, ésszerűsítésre lesz szükség.* A közgazdasági szabályozók módosítása mint tudjuk erőteljesen kihat a bérgazdálkodásra is. Az anyagtakarékosság viszont mindenkor bérmegtakarítással jár, tehát sok múlik majd újítóinkon. *Feladattervünkben az üzemnél nehezen megoldható műszaki követelmények szintén szerepelnek.* Pályázatszerűen, pontokban összefoglalva kiírjuk azokat a feladatokat, amelyek megoldása azon kívül, hogy újításnak számít, célprémiummal is jár. *Előzetes szerződéseket kötünk a szocialista brigádokkal olyan nehezebb műszaki, technológiai vagy munkaköri fejlesztésekre, ésszerűsítésekre, amelyek kollektív gondolkodást kívánnak.*

A dunakeszi járműjavitóban egyre szélesebb perspektíva nyílik az újítók előtt, s ez összefügg a rekonstrukciós programmal. Az új üzemcsarnokban a modern berendezések, a változó munkahelyi körülmények, a technológiai sorrend, az üzem- és munkaszervezés, valamint a gyártmány- és gyártásszerkezet módosulása számos ötletet és elképzelést rejtenek magukban, amelyek felfedése majd az újítókra vár. Tehát bőven lesz alkalom a fejtörésre.

H. A.

Sikeres „munkavédelmi év" után csökkent a balesetek száma

Székesfehérvárról mondják, hogy a Dunántúl kapuja. Az mindenesetre tény, hogy a budapesti igazgatóság teljesítményeiben súlya van annak, hogyan fogadja, rendezi és továbbítja vonatait ez az állomás.

Olyan eredményeket értek el 1975-ben, amelyek elismerést érdemelnek. Ismét kiűntek a munkában a fehérvári szocialista brigádok, amelyek példamutatóan és minőségi szempontból is jobban dolgoztak, mint az előző évben. Meggyőzően szólnak mellettük az elért eredmények.

Kiemelkedő eredmények

Székesfehérvár állomás különösen a nyári idényben bonyolít le hatalmas személyforgalmat, hiszen a balatoni vonatok nem kerülhetik el ezt a „kaput". *A nyári menetrend szerint 308 személyvonatot fogadtak és továbbítottak 24 óra alatt.* Nagyon ügyeltek arra, hogy ebben ne legyen fennakadás. Nem is volt, s a személyvonati menetrendszerűségre előírt 97,5 százalékot 98,11 százalékra teljesítették.

Tehervonataik általános terhelését 9,4 százalékkal növelték, ez a budapesti igazgatósághoz tartozó kilenc rendezőpályaudvar sorában is *kiemelkedő eredmény.* Az átlagos terhelés 1020 tonnás tervét a rendezőben dolgozók szervezett és körültekintő munkájával 1163 tonnára teljesítették. Ez nem volt könnyű feladat, mert nagyon sok alacsony terhelésű tehervonatot is kellett indítaniok. Ezek kieséseit azonban jól ellensúlyozták a nyolc irányban indított 1500 tonnás, vagy annál nagyobb irányvonatok.

A kocsitartózkodásban, az átmenő elegyet is beszámítva 94 százalék volt a követelmény, teljesítésük pedig elérte a 96,82 százalékot. A helyi kocsitartózkodásban ennél lényegesen jobb eredményt jelentett az elért 114,4 százalék. Népgazdaságunk hasznára jelentősen hozzájárultak ezzel is a rendelkezésre álló kocsipark jobb kihasználásához. Munkájuk minőségét javította az is, hogy csökkentették a korszerű mozdonyok állomási tartózkodási idejét.

Zökkenő nélkül

— *Nem volt könnyű dolgunk a múlt évben, hiszen létszámhiánnyal küzdöttünk* — mondotta *Szabó Miklós* tanácsos, állomásfőnök —, *de úgy szerveztük a munkát, hogy ez az állomás tevékenységében nem volt érezhető.* A váltótisztítók hiányát például úgy hidaltuk át, hogy a szakszervezettel egyetértésben pihenőnapjukon külön díjazásért végeztették ezt a munkát, akik vállalták. Mindig volt jelentkezőnk, s váltóinkat kifogástalanul karbantartottuk.

A legjobb eredményeket az őszi forgalomban érték el a székesfehérvári vasutasok.

— *Elmondhatom, hogy tavaly szeptembertől egyetlen vonatot sem oszlattunk fel és bár néha gondokkal küzdöttünk, zökkenők nélkül oldottuk meg őszi forgalmi feladatainkat.* Természetesen az eredményes munkáért a célkitűzésben megjelölt jutalmat állomásunk még a decemberi forgalom után is megkapta. Egyébként a karácsonyi és újévi forgalomban is kifogástalanul helytálltak állomásunk dolgozói.

— Mit tart a legfontosabb eredménynek az állomás múlt évi munkájában? — kérdeztük.

— *Baleseti helyzetünk jelentős javulását* — felelte az állomásfőnök. — *Vezetőink részéről ez szívós nevelő, felvilágosító munka, dolgozóink részéről pedig a fegyelmezettebb munkavégzés, az utasításszerű szolgálat eredménye. Egész évben napirenden tartott mozgalom volt állomásunkon a munkavédelem. Meg is hirdettük ezt: munkavédelmi évnek tekintettük az 1975-ös esztendőt.*

Aktívan dolgozó munkavédelmi őrök

Valóban, Székesfehérvár állomáson fokozott aktivitással dolgoztak az elmúlt esztendőben a munkavédelmi őrök. Minden turban, brigádban többen is vállalták ezt a megtisztelő társadalmi megbízatást és negyedévenként váltották egymást. Ha az adott negyedév eredményei jobbak voltak a bázisnál, *háromszáz forint jutalmat kapott a munkavédelmi őr.*

Az intenzívebb balesetmegelőző munka eredményesnek bizonyult. 1974-ben 14 baleset fordult elő az állomáson 767 munkanap kieséssel. 1975-ben *a balesetek számát 13-ra, a kiesett munkanapokét 688-ra csökkentették.* Ugyanekkor a tárgyi balesetek számát és értékét is erőteljesen csökkentették. 1973-ban 74 tárgyi baleset volt, s a káröszség elérte a 150 ezer forintot. 1974-ben már csak 23 tárgyi baleset történt, s a kár 36 500 forintra mérséklődött. 1975-ben 24 tárgyi baleset fordult elő a megnövekedett munka mellett, a káröszség pedig 23 ezer forintra csökkent.

(Reméljük, hogy a székesfehérvári vasutasok az idén is tartják a munkában és a munkavédelemben egyaránt elért magasabb színvonalat.)

L. J.

A PANASZT ORVOSOLJÁK

Készül az egységes súlyú és minőségű mosdószappan

Szakszervezetünk IX. kongresszusán *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója felszólalásában a gyorsan orvosolható panaszok közé sorolta, hogy a pályán dolgozókat és mindazokat, akik *a Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* értelmében szennyeződéssel járó munkahelyeken szappanellátásban részesülnek, *Flóra* mosószappan helyett jó minőségű mosdószappannal lássák el.

A *Vasúti Főosztály* illetékesei nyomban megtették a szükséges intézkedéseket. Ennek értelmében a *MÁV Anyagellátási Igazgatóság* 1976-ra Flóra mosószappant már nem is rendelt az ipartól és hozzáfogott a mosdószappan-ellátás megszervezéséhez. Ehhez át kellett szervezni a szappanellátás rendszerét. A Flóra szappant ugyanis, amelyből évi 400 tonna volt a MÁV szükséglete, az anyagellátási igazgatóság központilag rendelte meg, és az évek folyamán kialakult igénylista alapján osztotta el a MÁV Országos Osztószertár, illetve az igazgatósági osztószertárak, továbbá az egyes önelszámoló egységek szertárai útján.

Piperészappant azonban ilyen nagy tételben az ipar nem tudott az anyagellátás rendelkezésére bocsátani, *mert termékeit már jóval előbb lekötötte a belkereskedelem.* Ezért az anyagellátási szervek kénytelenek voltak decentralizálni a szappanellátást és úgy intézkedni, hogy a mosdószappan-szükségletet ezentúl az igazgatósági osztószertárak szerezzék be a belkereskedelmi szervektől és juttassák el a főnökségek, önelszámoló egységek szertárainak.

Ez az átállás aránylag simán ment. A régi Flóra-szappan legfeljebb ott került továbbra is kiosztásra, ahol a készletből még volt. A baj akkor jelentkezett, amikor a helyi szertárak nem jutottak a VMSZ előírás szerinti 25 dkg súlyú mosdószappanhoz, mert ilyen nem is létezett. Aszerint szereztek be tehát 10 dekás *Baba-szappant*, a 15 dekás *Amót*, vagy a 17 dekás *Kékvöröset*, ahogyan lehetett. Ezeket azonban a kiosztásnál semmiképpen sem tudták összeparosítani, hogy az előírásos 25 dkg szappant adhassák ki a jogosultaknak. A dolgozók emiatt úgy érezték — nem éppen ok nélkül —, *hogy a súlycsökkenéssel megröviditik őket.* Ennek a véleményüknek hangot is adtak.

Időközben, Február 2-án az Anyagellátási Igazgatóság megkapta a Vasúti Főosztálynak, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben kiadott végleges rendelkezését a szappanellátás új rendjéről. Ennek alapján fogott hozzá a súlyban és minőségben egységes mosdószappan-ellátás megszervezéséhez. Tárgyalásokat folytattak a *Kozmetikai és Háztartásvegyipari Vállalattal*, valamint a *Növényolajipari és Mosószergyártó Vállalat* kőbányai gyárával a mosdószappan előállításáról. Mindkét vállalat hajlandó az évi 400 tonna mosdószappan legyártására, de ahhoz fel kell készülniük, hogy az előírás szerint 25 deka súlyban, jó minőségben gyártani tudják.

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság abban is megállapodott a két gyárral, hogy elkészíti a szappanhoz szükséges sablonformákat és egyéb kellékeket. A gyárak, amint az első próbagyártmányok lekerülnek a szalagról, árajánlatot tesznek a szállításra. *Az előzetes megállapodásban az is szerepel, hogy a szappanba belenyomják a MÁV szót*, ezzel is jelezve, hogy a speciális készítmény kizárólag az arra jogosult vasutas dolgozóknak készült, tehát kereskedelmi forgalomba nem kerül.

Hajós Jenő, az anyagellátási igazgatóság osztályvezetője elmondta: *mindent elkövetnek, hogy már az első félévben áttérhessenek az egységes mosdószappan használatára.* Addig marad a piperészappan-ellátás jelenlegi rendje, amelyben a Baba-, az Amo- és a kék-vörös szappan olyan kombinációban kerül kiosztásra, hogy a dolgozókat minél kisebb mértékben érintse a súlycsökkenés.

SZ. F.

KI MINEK A MESTERE?

Országos döntőn vetélkedtek a távközlési és biztosítóberendezési műszerészek



Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár átnyújtja az oklevelet Polgár Józsefnek, aki első helyen végzett a vetélkedőn (Laczkó Ildikó felvétele)

A biztosítóberendezési és automatizálási szakszolgálat *„Ki minek mestere"* vetélkedőt indított, amelynek *országos döntőjét* a közelmúltban rendezték, tíz távközlési és tíz biztosítóberendezési műszerész részvételével. (A helyi vetélkedőkön ők szerezték meg a győzelmet.)

A döntő írásbeli és gyakorlati részét a *MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökségnél*, a szóbeli vizsgát pedig a *Vasúti Főosztály* konferenciatermében tartották.

Az írásbeli kérdéseket és a gyakorlati feladatokat követő szóbeli vetélkedőn *három témakörben* (szakmai, politikai és általános vasúti ismeretek) *versengtek az értékes pontokért a résztvevők.* A végig izgalmas vetélkedő győztesei a jelenlévők nagy tapssal köszöntötték.

A távközlési műszerész szakmában első *Polgár József* (szombathelyi ig.), második *Berényi István* (miskolci ig.), harmadik *Klagyivik László* (budapesti ig.).

A biztosítóberendezési műszerészek közül a győzelmet *Bíró Miklós* (MÁV TBÉF) szerezte meg. Második *Nagy Sándor* (budapesti ig.), harmadik *Pöhacker Attila* (debreceni ig.).

Az ünnepélyes eredményhirdetésre a postás versenyzőkkel közösen került sor. A „Ki minek mestere" vetélkedők vasutas és postás versenyzőinek az okleveleket és az értékes jutalmakat *dr. Ábrahám Kálmán* államtitkár és *Pásztor Gabriella*, a KISZ KB titkára, illetve *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Ürög József*, a vasutas-szakszervezet elnökségi tagja adta át.

Egy év:

NÉGY HÓNAP

A *miskolci igazgatóságon* már több éve eredményesen ösztönzik az *általános iskola* elvégzésére a dolgozókat. Nagyon kedveltek a négyhónapos rövidített tanfolyamok, amelyekre tavaly októberben 155-en iratkoztak be, és közülük 153-an eredményesen vizsgáztak. Harmincöten a nyolcadik osztályt fejezték be.

Az 1976-ban is induló hasonló tanfolyamoknak eddig huszonhat új jelentkezője van.

A PAMÍR LÁBÁNÁL

TADZSIKISZTÁNI ÚTIJEGYZETEK 1.

Az AEROFLOT szovjet légitársaság IL 18-as menetrend szerinti járata nem sokkal déli egy óra előtt emelkedett velünk magasba Moszkva domogyedovói repülőterén. Felszállás után, a gépen kapott tájékoztatás szerint, több mint ötórás repülőút várt ránk. Legnagyobb meglepetésünkre azonban nem este hat, hanem kilenc óra után landoltunk *Dusanbe*, Tadzsikisztán fővárosának repülőterén. Gépünket nem térítették ugyan el légi kalózok, köd sem akadályozta leszállásunkat, csupán az történt, hogy a várakozásteli izgalmak miatt óránkat elfelejtettük a zónaidőnek megfelelően, három órával előbbre állítani.

A VILÁG TETEJE

Tadzsikisztán a Szovjetunió legdélebben fekvő, középázsiai köztársasága. Őslakói, a perzsa nyelvcsaládhoz tartozó tadzsikok gazdag történelmi múltra tekinthetnek vissza. Ezen a vidéken hajdan gyakran gázoltak át idegen hódítók, *köztük Nagy Sándor, az arab kalifák és Dzsingiz kán hadai.*

A bucharai kánság elmaradt déli határvidékén élő nép számára a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* hozta meg a végső nyugalmat és mutatta meg az emberi felemelkedéshez vezető utat. Azóta a tadzsik nép a Szovjetunió többi népeivel együtt, vállvetve építi saját és az egész emberiség fényes jövőjét. Mindenesetre erre vall fejlődő ipara és virágzó mezőgazdasága. De még mielőtt erről bővebben szólnék, vessünk egy pillantást a térképre.

Az *Afganisztánnal, Indiával* és *Kínával* határos, három és fél millió lakosú Tadzsikisztán területe 143 000 négyzetkilométer. Az összterület 80 százalékát hegyek alkotják. Itt található a Szovjetunió legnagyobb hegyrendszere, a 7000 méter magasságot is meghaladó *Pamír*, a világ teteje.

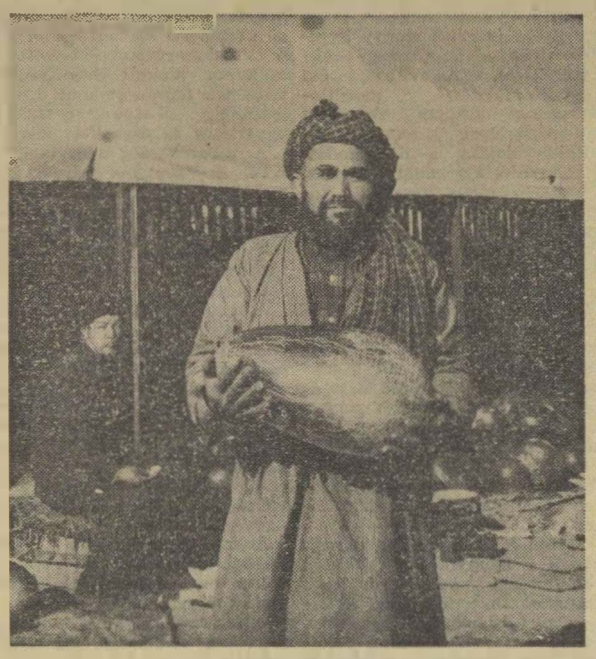
A köztársaság rohamosan fejlődő fővárosa, a *465 000 lakosú Dusanbe a Pamír lábánál, a hiszári völgyben található 800 méterre a tenger szintje felett.* Dusanbe központjának sugárútjain bármely irányban indultunk városnéző sétára, mindig úgy tűnt, hogy a hegyek elénk jönnek. Hogyis mondták vendéglátóink, a tadzsik újságíró szövetség vezetői, a megérkezésünk utáni első vacsorán:

— Az állatvilágban és ásványi kincsekben mérhetetlenül gazdag Pamír és nyúlványai századokon át meghatározták és bizonyos fokig napjainkban is meghatározzák a tadzsik nép életmódját. *Ezen a földön évszázadokig a kánok és a szegénység volt az úr.* A földművelés nem volt számottevő, a nép jobbára nomád pásztorkodással, juh- és szarvasmarha-tenyésztéssel foglalkozott. Tavasztólőszig a hegyekben, s amikor leesett a hó, a völgyekben talált eleséget a jószág.

GYAPOT ÉS GYÜMÖLCS

Az állattenyésztésnek, egyrészt a hús-, másrészt a tejtermelés szempontjából, ma is nagy jelentősége van. Ám, napjainkban korántsem ez jellemző a tadzsik mezőgazdaságra. A fennsíkokon és a völgyekben évről-évre nagyobb területek kerülnek művelés alá. *Ma a köztársaság legfontosabb mezőgazdasági terméke a gyapot, mely megközelíti az évi 800 ezer tonnát.* Ha ezt összevetjük a forradalom előtti, évi 32 ezer tonnával, egyértelmű a fejlődés.

Tadzsikisztán északi részén, a leninabádi tartományban, a tervek szerint újabb 58 ezer hektár parlagon heverő aszályos területet tesznek alkalmassá gyapot-termelésre. Ha ez a terv megvalósul, *a tadzsik szovhozok és kolhozok 1 millió tonna nyersgyapotot adnak a szovjet hazának.*



Dinnyeárus a dusanbei piacon
(A szerző felvétele)

A köztársaság ma már nemcsak állattenyésztéséről és „fehér aranyáról" — így nevezik a gyapotot — híres. Ahol gyapotot termelnek ott megterem a gyümölcs is. A szubtrópusi *vashi-völgyben* és a *kafirnigáni* körzetek 48 gazdaságában termelnek citromot, mézédes, nagy szemű szőlőt, gránátalmát, füget, kajszi- és őszibarackot, cseresznyét, körtét, szilvát, diót és hatalmas, 15—20 kilogramm súlyú dinnyét is.

November közepén, miközben a fővárost körülövező hegyek már hósapkát viseltek, *a piacon roskadoztak a pultok a különféle gyümölcsök alatt, a földön pedig kisebb hegyekben állt a fehér, sárga és pirosbelű cukorédes dinnye.*

Dusanbe központi piaca, bár formájában alig különbözik a mi vásárcsarnokainktól, nagyvárosi piacainktól, mégis maradandó élményt hagy az európai látogatóban. *Az árusok és a vásárlók ruházatának tarkasága a keleti nagy bazárokra emlékeztet.* Különösen szembetűnő, hogy a standok mellett nem kofák, hanem kizárólag közép- és időskorú férfiak árusítanak. Női eladókkal csak a piac ruházati cikkeket és bizsufélét árusító bazársornál találkozhatunk.

SASLIK HAGYMÁVAL

S ha már a piacról szó esett, bizonyára az is érdekli az olvasót, hogy milyen a tadzsik konyha?

Eltér a hagyományos orosz konyhától. *Az ételekhez, húsokhoz nem sajnálják a fűszerféléket, mindenekelőtt a borsot és a hagymát.* Kedvenc ételeik a rizseshús és a saslik. Mindkettőhöz bőségesen fogyasztanak vékonyra szelt vöröshagymát. Ami a húsos ételeket illeti, egy kicsit hasonlítanak a balkáni országok konyhájához, ugyanakkor sajátosan keletiesek. A saslik például ugyanúgy készül, mint Jugoszláviában, vagy Bulgáriában. Alapanyaga kockára vágott, sovány birkacomb, apró nyársakra tűzve és faszénparázson pirosra sütve. (Nálunk rablóhúsnak nevezzük.) Ízesítőnek enyhén ecetes olajjal öntik le és vöröshagymával tálalják fel.

Szőlő és gyümölcs minden étkezésnél bőségesen kerül az asztalra. A nálunk immár nemzeti italnak számító preszszó-kávét ott *a „zilonij csáj", a zöld tea helyettesíti*, természetesen cukor nélkül. Ebből reggeltől estig, bármilyen mennyiségben fogyaszthat a vendég, mert a tadzsikok víz helyett is ezt isszák. A vendéglőkhöz, éttermekhez mindenütt szervesen hozzátartozik a teázó, *ahol ázsiai szertartással, hat-nyolc személyes dobogószerű boxokban, törökülésben szürcsölgetik a forró, cukornélküli teát.*

Egy alkalommal mi is megpróbáltunk a helyi szokásokhoz alkalmazkodni, de hamar rájöttünk, hogy nekünk rendes asztal mellett, rendes széken ülve jobban ízlik a „zilonij csáj".

Visi Ferenc
Következik:
Vasút zsákutcában

Ünnepi brigádgyűlés Ferencváros állomáson

Ferencváros állomás MHSZ *Steinmetz Miklós* szocialista brigádja február 18-án a Szovjet—magyar barátsági együttműködési és segítségnyújtási szerződés 26., Budapest felszabadulásának 31. és a Vörös Hadsereg megalakulásának 58. évfordulója tiszteletére ünnepi brigádgyűlést rendezett a *November 7. Művelődési Ház* nagytermében.

Az állomás gazdasági és társadalmi vezetői közreműködésével szervezett ünnepi gyűlés vendégei voltak többek között szovjet és magyar katonatisztek, munkásőrök, valamint az MHSZ és más szervezetek helyi vezetői is. Az ünnepség előadója *Falusi Géza* térfőnök volt.

A résztvevőket később a művelődési ház Törekvés népi tánckara és népi zenekara szórakoztatta.

KISZ-vezetőséget választottak

A *debreceni építési főnökségen*, február 13-án negyvenöt küldött jelenlétében választották meg a KISZ-vezetőséget. Titkárnak *Andirkó Istvánnét* választották.

A beszámoló után sok hasznos javaslat hangzott el. Itt határozták el többek között azt is, hogy *a KISZ IX. kongresszusa tiszteletére* társadalmi munkával gyorsítják a soron következő felépítménycserék befejezését.

A szerkesztőség üzeni

Szücs Ferenc Hatvan; Csupor Béla Balatonfenyves; Bánsági Ferenc Bp. Építési Főnökség; Uglyai Sándor Miskolc; Nyíri Ferenc, Czeglédi Sándor Debrecen; Rozgonyi Lajos Szentes; Thury Sándor Békéscsaba; Bánkuti László Bp. Magasépítési Főnökség: *leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.*

Gólya J. Ferenc Tura; Borlauti József Szentlőrinc; Markos József Zalaegerszeg; Tajti András Jászkisér; Jurácsik Gábor Záhony; Könczöl István Zalaegerszeg; Mudra János Komádi; Győri István Hugyag: *leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.*

NŐK KÖSZÖNTÉSE

Lányaink, asszonyaink; nővérek, édesanyák, unokáik mosolyában gyönyörködő nagyanyák — nők. Úgy mondják — régmúltból eredő, férfigőgöt bizonygató, idejét múlta megállapítás — a „gyengébb nem" képviselői. De valóban ők lennének a gyöngék? Ők, akik a mindennapok terheit otthon és a munkahelyükön legalább oly mértékben hordozzák, mint a büszke „teremtés koronái"? Ők, akiknek vállán a család megannyi gondja a gyermeknevelléstől a háztartás ellátásáig; akik hajnalban kelnek és a kései órákban térnek nyugovóra, de ha a szükség parancsolja: hajnalig virrasztanak lázas gyermekük betegágya mellett? Nevezheti-e őket bárki is gyengéknek, amikor az országépítés legfelelősségteljesebb posztjain is ott vannak, amikor a nehéz fizikai munkától sem riadnak vissza, s amikor kétszeresen bizonyítják — amit bizonygatni voltaképpen nem is kellene —, hogy valóban egyenrangúak? . . .

A nők egyenjogúsága évszázadok küzdelmének eredménye, s vannak a földnek olyan országai, ahol eme alapigazságot még ma is kétségbevonják. Oriana Fallaci — aki éppen a tollforgatás virtuozitásával bizonyítja a férfi-újságíróknak, hogy a mi szakmánkban is lehet tanulni egy „csak asszonytól" — majdnem ötvenezer kilométert utazott hidegben-melegben, a civilizáltnak mondott országokban és az őserdők mélyén, hogy feltárja-tanúsítsa: van még tennivaló a nők egyenjogúsításáért!

Soroljunk neveket? A tudomány, a művészet, a humánum asszony-képviselőit a Nobel-díjas Maria Curie-től a nőmozgalom elismertetéséért küzdő Clara Zetkinig, Hámán Katótól Koltói Annáig — mártirjainkig? Nem; március 8-án, az 1910-es koppenhágai nemzetközi nőkonferencia óta évről évre megünnepelt nemzetközi nőnapon a jelen lányait-asszonyait köszöntsük! A közöttünk élőket meg a távoliakat; mindazokat, akik nem soroltatnak ugyan a világszerte számontartott neves, nagy hírű asszonyok közé, de az erősekhez illően helytállnak otthon s a munkahelyükön egyaránt.

A tavalyi év a nők éve volt — 1976-ban hivatalosan csupán e koratavaszi nap az övék. Ám a mi társadalmunk figyelme nem kötődik egyetlen naphoz, miként egyetlen évhez sem. Magyarországon a családvédelem, a népolitika következetes és látványos eredményekkel igazolható. A gyermekgondozási segély, a „mama-napok" rendszere, a kisgyermekek betegsége esetén az édesanyák otthonmaradását lehetővé tevő táppénz — mind-mind könnyebbé teszi a nők életét.

De vajon — s nem az ünneprontás szándéka kérdőjelezteti meg velünk — a szélesebb társadalom, mi valamennyien minden segítséget megadunk a nőknek, hogy az egyenjogúság nemcsak írott: iratlan törvénnyé legyen?

F. T.

CIKKÜNK NYOMÁN

Sürgetik a hibák kijavítását

Lapunk december 16. számában megjelent *„Impozáns felvételi épület, bosszúságokat okozó hibákkal"* című cikkünkre *dr. Telek János*, a budapesti igazgatóság vezetője válaszolt:

„A Déli pályaudvar üzemi épületének műszaki átadása során tapasztalt hiányosságokat jegyzőkönyvben rögzítettük, és azokat a generálkivitelező Közlekedési Építő Vállalattal igyekszünk megszüntetni.

Az épület fűtési rendszerének tervezési hibáit csak a fűtési idény után lehet kijavítani. Addig *a megfelelő hőmérsékletet elektromos fűtőtestekkel biztosítjuk.* A liftek közül két 2000 kilogrammosat már üzembe helyeztünk, egy 500 kilogrammos javítása pedig *tervezési hiba* miatt késik. *Az Utasellátó Vállalat üzemrészében elkészültek a füstelvezető nyílások, és bekötötték a gázt.* Jelenleg tart a próbaüzemeltetés.

A kisebb építési hibák egy részét a KÉV megszüntette. Az üvegfalakat importból szerzik be, ezért azok beépítésére csak később kerül sor. *Kijavították a poggyászmegőrző ablakait is.* A pénztárcsarnok szellőzőberendezését a Csőszerelő és Szellőzőberendezések gyára *májusban* kezdi el. Terv szerint történt a gépes pénztárak kialakítása. *A pénztárajtók elkészítése körülbelül áprilisban várható."*

Brigádkezdeményezés

Segély Guatemala népének

A budapesti igazgatóság számviteli főnökségének Keleti pályaudvari *József Attila* szocialista brigádja a *guatemalai földrengés károsultjainak, sérültjeinek segítésére gyűjtést indított* és a pénzt (340 forintot) átutalta a *Magyar Vöröskereszt* VIII. kerületi szervezetéhez. A brigád felhívással fordult a vasút több szocialista kollektívájához, hogy kövessék példájukat, segítsék *Guatemala* népét.

A Magyar Vöröskereszt gyógyszert, takarót, sátrakat küldött a katasztrófa áldozatainak.

Leonyid Kazakov brigádvezető

a BAM küldötte a XXV. kongresszuson

Leonyid Kazakovot, a Bajkál—Amúr vasútépítés 24 éves brigádvezetőjét, a szibériai kommunistát, megválasztották az SZKP XXV. kongresszusának küldöttévé.

Leonyid a tajgában él. ötszáz kilométerre Irkutszktól északra, több mint 5000 kilométerre Moszkvától. Huszonhatan vannak és egyikünknek az az ötlete támadt, hogy a tábort *Csillagfalunak* nevezzék el. Ki is tették a táblát.

Ők voltak az úttörők. Utánuk ezren és ezren érkeztek a Szovjetunió minden részéből. Csillagfalunak már akkor is híre ment, amikor még nem jelölték a térképen.

Leonyidnak van egy jó tulajdonsága. Nagyon be tudja osztani az idejét. Kétéves fiát reggel hét órakor szánkón elviszi az óvodába. Fél nyolckor már mint munkavezető, a mérnökkel megbeszéli a műszak feladatait. Nyolc órakor terepjáróján a munkahelyre viszi az embereit, mindenkinek kiosztja a munkát. *Olyan jó szervező, hogy a brigád a bonyolult vasbeton szerkezetek elhelyezésénél kétszeresére teljesíti a napi normát.* Kazakov szerelői mindig lehetővé teszik a talpfásoknak, hogy gyorsan rögzítsék a síneket. Oroszlánrésze van a brigádnak abban, hogy a vasút első 64 kilométeres szakaszát az eredeti tervhez képest két héttel korábban adhatták át.

Kazakov munkaidő után társadalmi munkát is végez. Csillag falu kommunistái a pártvégrehajtóbizottság tagjává választották.

A fiatal munkás, sokat olvas. Felesége, *Galina*, a helyi könyvtár vezetője, segít neki a szakirodalom összeválogatásában. Leonyid már áttanulmányozott számos szakkönyvet, például a matematika szakkönyveit, a műszaki főiskolák angol nyelvű tankönyvét, az útépítő gépekről szóló műszaki leírást. Elvégezte a vasúti mérnöki főiskola két évfolyamát, s bevallja, hogy ez nagy fáradságába került. Hiszen a tanfolyam egybeesett az építkezés megkezdésével.

Csillagfalu lakói ma már természetesen nem sátrakban laknak, hanem kényelmes, összkomfortos házakban. Már több mint ötezer lakosa van a falunak

A szovjet sajtó az évszázad építkezésének, Szibéria jövőjének nevezi a Bajkál—Amúr vasútat. A 3200 kilométeres vasútvonal valóban Szibéria alig lakott területeit kapcsolja be az ország vérkeringésébe a Bajkál-tótól az Amúr folyó alsó folyásáig. A vasút természeti kincsekben — vasércben és rézben, kőolajban, földgázban, szénben, ólomban, azbesztben, aranyban — rendkívül gazdag vidéken húzódik végig.

— Nehéz körülmények között dolgozunk — mondja Leonyid. — Örök fagy, mocsár, hegyek, omló talaj, ez az, amit Szibéria nyújt az építőknek. Ehhez járul az 50 fokos hideg, amikor a fém úgy reped mint az üveg.

Leonyid, aki egy középoroszországi parasztszülők gyermeke, 17 éves korában az Angara folyó partjára ment dolgozni, ahol hatalmas vízi erőmű építésébe kezdtek akkor. Szülei és fivérei le akarták beszélni erről. Hiszen Leonyid akkor végezte el sikeresen a középiskolát, a kolhoz pedig mezőgazdasági főiskolára küldte őt. Leonyid azonban mindenáron északra akart menni és apja végül is beleegyezett fia elhatározásába.

Szibériában Leonyid vasutat épített a tajgában. Megtanulta a légkalapács, a robbanóanyagok, a motorosfűrész, a geodéziai műszerek kezelését. Kiválóan dolgozott és amikor 21 éves lett, az építkezés kommunistái javasolták neki, hogy lépjen be a pártba. Ezután életében több jeles esemény történt. A legjobbak között kitüntetést kapott és a szeretett lány hajlandó volt hozzámenni feleségül.

Mit jelent Leonyid számára a moszkvai kongresszus?

— *Mindenekelőtt nagy megtiszteltetésnek tartom, amikor az embert 24 éves korában kongresszusi küldöttnek választják meg* — mondotta. — Annál is inkább, mert a Kremlben a Szovjetunió Kommunista Pártja bel- és külpolitikájának vitájában vehetek részt. Természetesen érdeklődéssel várom a kongresszuson a mi építkezésünkkel kapcsolatos határozatot, annál is inkább, mert a *Bajkál—Amúr* vasútépítkezés fiatal kommunistái minden erejüket, minden lekesedésüket az építkezésnek szentelik.

A. Golovanov,
az APN tudósítója

Bizakodva, de nem elbizakodottan

Bajnokságra törnek a Szolnoki MÁV labdarúgói

Kitűnő hangulatban, vidáman ünnepelték az elmúlt év eredményeit január 24-én, a hagyományos *„MÁV-sportbál”* keretében a *Szolnoki MÁV* sportolói, vezetői, szurkolói. A vidámság, az öröm érthető, hiszen, amint *Hangya Mihály* sportköri elnök elöljáróban megjegyzi:

— *Emlékezetem szerint még nem zártunk olyan sikeres, eredményes évet, mint a tavalyit. Szinte valamennyi szakosztályunk előrelépett.* Hogy csak a legjellemzőbb adatokat említsem, 1974-ben az egyesület összesen 72 olimpiai pontot szerzett, tavaly viszont csupán az atléták 92-t, amihez még a birkózók és természetesen a vívók is hozzáadtak.

A legnagyobb érdeklődés azonban érthetően — hiszen mégiscsak „futballnemzet vagyunk” — a labdarúgók szereplését kíséri, akik *az NB III. Délkeleti csoportjában — egypontos előnnyel — az élen zárták az őszi idényt.*

— Azt hiszem, teljesítményünk értékét növeli, hogy csaknem kizárólag saját nevelésű, 23 éves átlagéletkorú gárdával harcoltuk ki az őszi elsőséget — mondja az elnök. — *Célunk természetesen az NB II-be jutás! Ha ez sikerül, ott is elsősorban ezekre a fiatalokra építünk.* S ha erősítünk is egy-két poszton, csupán környékbeli tehetséges fiatalokkal. Labdarúgóink egyébként a lelkiismeretesen elvégzett alapozás után bizakodva, de nem elbizakodottan várják a tavaszi idényt, s mint említettem, mindent megtesznek azért, hogy ősztől az NB II-ben szerepeljenek.

Vannak viszont olyan szakosztályok, csapatok, amelyek már most is az NB II-ben, sőt, az NB I-ben játszanak. Vegyük csak sorra őket!

— Kezdjük talán ABC-sorrendben — javasolja *Hangya Mihály.* — Férfi asztaliteniszezőink jól szerepelnek az NB III-ban, s bár női csapatunk kiesett az NB II-ből, a jövőben a megyei lehetőségeket figyelembe véve, ezt a részleget szeretnénk fejleszteni.

Az egyesület legjobb szakosztályai közé tartoznak az atléták. A felnőttek között 800 m-es *Paróczay András* országos bajnokságot nyert, s ugyanakkor öt ifjúsági és egy serdülő aranyéremmel is büszkélkedhet a szakosztály, amelynek célkitűzése: *1977-ben bekerülni az A-kategóriába.*

— Birkózásban a kötöttfogásra álltunk át, s többnyire fiatalokat foglalkoztatunk — folytatta a sportköri elnök. *Tiger Tibor* ifjúsági bajnok lett, a CSB-n pedig ifjúsági csapatunk bronzérmet szerzett. Tavaly kitettek magukért női kosarasaink is, akik felkerültek az NB II-be. Sajnos, egyedül az ökölvívókról nem mondhatok sok jót, mert nagyon gyenge a versenyzőanyag. Annál sikeresebb évet zártak a tekézők. Az automata berendezéssel ellátott négyes pályán *a férfiak kiharcolták az NB I-be jutást, a tavaly alakult női csapat pedig az NB II-ben szerepelt sikeresen.* Hasonló a fejlődés a tájékozódási futóknál, akik között már 12 minősített versenyző van, míg a természetjárók elsősorban a sok túráért és a szocialista brigádok patronálásáért érdemelnek dicséretet.

A Szolnoki MÁV egyik hagyományos sportága a vívás. Nos, a penge virtuózai tavaly sem okoztak csalódást. *A párbajtőrözők megtartották helyüket, az első osztályban, s ide került a férfi tőrcsapat is,* míg a nők csak minimális különbséggel maradtak el a feljutástól. Ugyancsak alakulóban van a kardcsapat is, amelytől idén szintén előrelépést várnak. Sajnálatos azonban, hogy öt idősebb versenyző — köztük a volt válogatott *B. Nagy Pál* — visszavonult, öten pedig tanulmányaik miatt eltávoztak. Pillanatnyilag az ő pótlásuk jelenti a legnagyobb gondot.

A Szolnoki MÁV vezetői örülnek a tavalyi sikereknek, de — nem elégedettek. *Az idén és jövőre még jobb eredményeket szeretnének.* Ezért is kívánják például rendbe hozni az uszodát, s újjáalakítani a szakosztályt, s ezért is építik meg a majd versenyzésre is alkalmas, hatpályás futófolyosót.

A sportolási lehetőségeket tehát minden erejükkel igyekeznek megteremteni. A többi aztán már a sportolókon és edzőkön múlik.

Dobó István

Honvédelmi nevelés

Eredményes évet zártak a szegedi igazgatóság MHSZ klubjai

A szegedi igazgatóság *MHSZ Tartalékos és Lövész Klubjának* vezetői január közepén számoltak be klubjaik egy évi munkájáról, eredményeikről és a legfontosabb célkitűzésekről.

Az igazgatóság tartalékos klubja a megalakulásától eltelt 28 év alatt sokat fejlődött, mind szervezetileg, mind a honvédelmi feladatok végrehajtásában. A fejlődésnek köszönhetik, hogy ma már az üzemi honvédelmi munka érdekében nemcsak a klubtagokat, hanem a működési területükhöz tartozó teljes tartalékos állományt képesek összefogni és mozgósítani. *Tavaly az utóképzési és kiképzési munkájuk egyaránt eredményes volt.* A két kötelező típusú tanfolyamon 53, a három tájékoztató rendszerű tanfolyamon 79, összesen tehát 132-en vettek részt honvédelmi kiképzésben. A lőkiképzésben, éleslövészeteken 79-en, a kispuska lövészeten 69-en vettek részt.

Eredményesen szerepeltek a különböző szintű tartalékos honvédelmi versenyeken. A klubszintűn 49-en, a városi-járási versenyen 5-en, a megyei és országos szintű versenyen pedig két-két fő képviselte színeiket.

Az év folyamán változatos programról gondoskodtak. *A házi tereptan, a kispuska és légpuska lőversenyeken, a filmvetítéseken, a fegyveres erők napjának ünnepségén, és más összejöveteleken mindig szép számban vettek részt.* Klubkönyvtárukban több mint háromszáz honvédelmi témájú könyvből és különböző szaklapból válogathatnak a klubtagok. Közel félszáz folyóiratot — Lobogót, MHSZ Életet stb. — járatnak rendszeresen.

Lövész klubjuk is teljesítette az egy évvel korábban kitűzött feladatokat. Sikeresen szerepeltek a különböző kötelező lőversenyeken. *A Honvédelmi Kupa Lövészverseny hat fordulójában 1496-an, az összetett honvedelmi verseny, őszi, tavaszi fordulójában 1122-en, és az úttörő honvédelmi versenyen 250-en indultak.* A klub versenyzői ott voltak tavaly Pécsett, a vasutas felszabadulási lövészversenyen, ahol ötödikek lettek. Működésükhöz mind a városi MHSZ vezetőségétől, mind a vasutasszakszervezet területi biztottságától jelentős anyagi támogatást kaptak.

A két klub működését az 1975-ös évben az MHSZ Szeged városi-járási vezetősége *„Kiválónak”* értékelte. A klubok eredményes tevékenységét tanúsítják az elmúlt évben adományozott kitüntetések, elismerések is. A *Honvédelmi Érdemérem* 20, 15 és 10 éves fokozatát 8, az *MHSZ Kiváló Munkáért* kitüntetés arany, ezüst és bronz fokozatát 4 fő kapta. A megyei területvédő és hadkiegészítő parancsnok dicséretében 6, katonai rendfokozatú előléptetésben 14, pénzjutalomban 27 fő részesült. De az elismerés jele az is, hogy a gazdasági, honvédelmi, politikai és társadalmi szervek vezetői a vasutas dolgozók mindenkor nagyra értékelik és megbecsülik a klubok honvédelmi munkáját. Azt a gazdasági munka kiegészítő részeként tekintik.

Gellért

A közös feladatokról tanácskoztak szakszervezetünk és a KTE vezetői

Ülést tartott február 18-án a Közlekedéstudományi Egyesület és a Vasutasok Szakszervezete. Az 1974. évi együttműködési megállapodásuk alapján rendezett megbeszélésen jelen volt *dr. Vajda Zoltán,* a Közlekedéstudományi Egyesület főtitkára, *Solymos János* ügyvezető főtitkárhelyettes, továbbá *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Gulyás János* titkár.

Az ülés résztvevői megvitatták az előterjesztett közös tevékenység tervezetét. Egyetértettek abban, hogy a legfontosabb közös feladatnak a dolgozókról való gondoskodást és a gazdaságos termelés segítését kell tekinteni. A munka irányítása központi feladat, ezért a KTE Közlekedési Tagozata a szakszervezettel egyetértésben egy állandó bizottságot hoz létre.

Megállapodás született arról, hogy a népgazdaság területén általánossá vált rövidített munkaidőhöz igazodva kidolgozzák a hét végi részleges, vagy teljes üzemszünet feltételeit a csomóponti szolgálati helyeken. Ezzel kapcsolatban a KTE helyi szervezeteiből és a szakszervezeti bizottság tagjaiból alakult bizottságok végeznek felmérést, amit igazgatósági, illetve országos egyeztetés és összesítés követ.

A takarékosság jegyében a KTE a Vasútgépészeti Szakosztállyal együttműködve *kidolgozza és ismerteti a helyes és gazdaságos vonattovábbítási technológiát.* A vontatási főnökségeken erről ankétokat szerveznek.

A megállapodásban rögzítették továbbá azt is, hogy megvizsgálják a vasúti szolgálati helyeken — rétegenként és szolgálati áganként is — a műszaki dolgozók helyét, szerepét a termelés irányításában és a róluk való gondoskodást.

A vizsgálatot a területi bizottságok és a KTE területi szervezetei végzik.

A tapasztalatokról a közlekedési tagozat és a közgazdasági osztály összefoglaló jelentést készít, és azt a második félévben a vasutas-szakszervezet elnöksége elé terjesztik.

Belépés nem csak tornacipőben

Tömegsportverseny a Szőnyi úton 400 résztvevővel

Izgalmas és szórakoztató tömegsportverseny színhelye volt február 16-án a BVSC asztalitenisz-csarnoka. Szakszervezetünk budapesti területi bizottságának, a vasúti szolgálati helyek KISZ-szervezeteinek, a párt- és a szakszervezeti bizottságok aktivistáinak lelkes szervező munkáját dicséri, hogy a különböző szakszolgálatok több mint 400 dolgozója gyűlt egybe. Nem másért, csak: *játékosan pihenni, tornázni, a munkában elfáradt testet és szellemet egészséges mozgással felfrissíteni!* Erről az összejövetelről a rádió is tudósított.

A sport-totó szelvények kitöltése után nyolc csoportban méregették a részvevők fizikai erejüket: *súlyt emeltek, helyből távol- és célbaugrást végeztek, labdával „dekáztak”* stb. Pihentetőnek az *ötperces torna* számított, majd beálltak mérkőzni az élsportolók is.

Ám mérkőzhet-e egy-egy nagy nevű bajnok az amatőrökkel? Legalább is egyenlő eséllyel? Miért ne! Csupán az kellett hozzá, hogy a neves asztaliteniszező szabályos ütő helyett alumínium lábassal kapdossa, adogassa a labdát, a birkózóbajnokok pedig derékig bekötött zsákban kerüljenek szembe az amatőrökkel.

Délután 2-től 6-ig tartott a nagyszerű mulatság. A részvevők végül is azzal a kívánsággal távoztak: *máskor is, máshol is* teremtsenek lehetőséget a szabad idő vidám, egészséges eltöltésére. Úgy mint ez alkalommal a BVSC Szőnyi úti sporttelepén.

Népszerű a természetjárás, fejlődik a tömegsport

A napokban tartotta küldöttközgyűlését a budapesti igazgatóság sportegyesülete. *Dr. Fehér István* elnök megnyitója után *Koltai Lajos* ügyvezető elnök számolt be az egyesület elmúlt évben végzett munkájáról és eredményeiről.

Különösen a természetjáró szakosztály fejlődött sokat 1975-ben. Létszámuk 117-ről 155-re emelkedett, és tíz ifjúsági túrázójuk szerzett minősítést. Ugyancsak eredményes munkát végzett a tömegsportszakosztály, *336 versenyzőjük vett részt a területi bizottság és a VIII. kerületi KISZ-bizottság által rendezett versenyeken.* Említést érdemel az is, hogy a tájékozódási futó szakosztály kollektívája a rendszeres sportolás mellett társadalmi munkában készítette a versenyekhez szükséges térképeket.

A beszámoló után a közgyűlés új vezetőséget választott, amelynek elnöke továbbra is *dr. Fehér István* vasútigazgató-helyettes maradt.

(séra)

Ötszázan az üzemi versenyeken

A szolnoki vontatási főnökségen tavaly több mint ötszáz dolgozó vett részt a tömegsportversenyeken. A vasutasnapon és Szolnok 900. évfordulójára kispályás labdarúgó- és röplabda-mérkőzéseket szerveztek. A KISZ labdarúgócsapata pedig részt vett a városi, megyei spartakiádon, valamint a csomóponti KISZ-bizottság által indított bajnokságokon.

Ezeken a sportágakon kívül a dolgozók aktívan vettek részt a városi teke- és sakkbajnokságon, lövészeten és a természetjáró túrákon.

SZERZŐDÉSKÖTÉS BÉCSBEN

A MAHART, az Osztrák Hajózási Vállalat (DDSG) és az Utasellátó Vállalat vezetői Bécsben három éves időtartamra szóló szerződést írtak alá február 9-én.

A megállapodás a *Táncsics* hajó közös üzemeltetésére, *Bécs—Rajka* közötti Duna-szakaszon sétahajó-utak szervezésére és a szolgáltatások bonyolítására vonatkozik. Az Utasellátó feladata a hajó éttermének és büfféjének üzemeltetése, az utasok ellátása és szórakoztatása lesz.

LAKÁSCSERE

— **A budapesti igazgatósághoz** tartozó épülettömbben levő, Mosonyi utcára nézó, földszintes, két szoba komfortos, 96 m² alapterületú lakásomat hasonló vagy nagyobb tanácsi lakásra cserélném. Érdeklődni lehet: este 18 óra után a 144—240-es telefonon.

— **Dunakeszi új lakótelepen** 2 szoba, összkomfortos, gázfűtéses, nagy erkélyes, modern lakásomat elcserélném MÁV dolgozóval vagy nyugdíjassal budapesti, budaörsi vagy törökbálintira megegyezéssel. Szövetkezeti, tanácsi vagy egyéb megoldás is érdekel. Cím: Kocsis Imre, 2120 Dunakeszi, Nap u. 2. III. 14. Telefon: 22—03 vagy 259—781.

— **Elcserélném Ferenc körúti** tanácsi, egy szoba félkomfortos (komfortosítási terv jóváhagyva), gázkonvektor fűtésű, földszintes, udvari lakásomat, bármilyen nagyobb MÁV vagy tanácsi bérlakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet nappal a 224—229, vagy 37—38, este a 143—530-as telefonon, Völgyi néven.

Másfél-, két és fél szobás tanácsi vagy MÁV-lakásra cserelnenk zuglói építési telkünket, lakható szoba-konyhás házzal, ketszintes házra építési + kezdési engedéllyel. Tel.: 409—642, este.

— **Egy szoba, fürdőszobás,** kertes MÁV beriakásomat elcserélném hasonló vagy 2 szoba komfortos budapesti tanácsi lakásra. Cím: Minanek Bp., XV., Vasutastelep u. 9. mfsz. 2. Érdeklődni du. 17 órától lehet.

— **Elcserélném XV. ker.** Mozdonyfuto u. 6. sz. alatti egy szoba komfortos lakásomat egy vagy ketszobas összkomfortos tanácsi lakásra. Érdeklodni özv. Kövesi Janosnénál a fenti címen levelben, vagy személyesen lehet.

— **Kelenföldi,** 60 négyzetméteres, 2 szoba komfortos, gázfűtéses, telefonos, modern, új lakásomat elcserélném 3 szobásra, vagy atalakítható 2 szobásra. Budapest környéki kertes ház is érdekel. OTP-átvállalással is. Érdeklodni lehet az esti órákban: 662—851.

— **Egy szoba komfortos,** kertes, MÁV-telepi, Lenin úti lakásomat hasonlo tanácsira elcserélném. Csak vasutasok írjanak. Leveleket az alábbi címre kérjük: Kudett Gyula 1155 Budapest, Kazánkovács u. 4.

— **Rákospalota MÁV-telepi** 2 szoba, előszoba, fürdoszoba, WC, konyha, kertes (garázshely lehetoség) lakásomat hasonló belterületi lakásra MÁV-alkalmazottal elcserélném. Lehet MÁV díszpozíciós lakás is. Érdeklodni levélben lehet: Fodor Ferenc, 1089 Budapest, Kulich Gyula tér 19.

A Hivatalos Lapból

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

A 7. számból: 101305/1976. Kötelező munkaközvetítés alóli mentesítés a főváros területén.

Nyelvvizsgák időpontjai:

A 8. számból: Pályázati felhívás az ügyvitel egyszerűsítésére.

— *VASÁRNAPI CSÚCSFORGALOM. A szegedi igazgatóság körzetében január 25-én, vasárnap csúcsforgalom volt. Mintegy 1300 vagont fogadtak, illetve indítottak megrakottan útjára. Különösen a cukorrépa rótt nagy feladatot a vasutasokra. Ezen a napon 129 vagont küldtek a cukorgyárakba.*

— **Iparvágány épül.** A Baranya megyei Gabonafelvásárló és Feldolgozó Vállalat üzemében iparvágányt építenek. Ezáltal gyorsabb és olcsóbb lesz az import fehérje anyagok kirakása, valamint a takarmánygyár által készített tápok berakása a vagonokba.

HÍREK

— **Olvasottak a műszaki könyvek.** A Jászkiséri Építőgépjavító Üzem 2100 kötetes műszaki könyvtára sok érdeklődőt vonz. Ezer kötet rendszeresen az olvasóknál van. Az üzem évenként tizennégyezer forintot költ a műszaki irodalom bővítésére. Ebből nyolcezer forint jut könyvekre hatezer pedig folyóiratokra.

— **Takarékosság.** A pécsi pályafenntartási főnökség Harkányfürdőn levő XV-ös pályamesteri szakaszának Petőfi szocialista brigádja az elmúlt évben 6500 forint értékű anyagot takarított meg. Eredményesen csökkentették a villamosenergiát, a fűtőolaj és szén felhasználást is.

— **Nyugdíjasok emlékei.** Balatonfenyves állomás Béke brigádja a környék vasutas nyugdíjasai részére találkozót rendezett. A kellemes hangulatú összejövetelen a nyugdíjasok elhatározták, hogy a múlt megőrzött emlékeit (régi egyenruhákat, utasításokat és egyéb vasúti eszközöket) egy kiállítás rendezése céljából kölcsönadják a brigádnak.

— **„Háztűznézők.”** Hatvanban, a vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Háza látta vendégül a közelmúltban az Állami Déryné Színház művészeit, akik nagy közönségsikert aratták a Háztűznézők című komédiával. A művelődési házzal kötött szerződés alapján ebben az évben még több előadásra is sor kerül.

— **Divatbemutató.** A budapesti igazgatóság kultúrtermében február 26-án — a nemzetközi nőnap előzeteseként — divatbemutatót rendeztek. A nyári ruhaújdonságokat a Corvin Áruház öt manökenje mutatta be.

— **Felújítják a hidat.** Zebegényben, a vasút és a 12-es fő közlekedési útvonal kereszteződésénél az újvölgyi hidat a MÁV hídépítő főnökségének dolgozói felújítják, tetszetős köntösbe öltöztetik. Munkájukat március végére fejezik be.

— **Vonat helyett autóbusz.** „Nyugdíjazásra” készül a szazad elején indított pécs—harkányi vasút. Szeptember elsejétől csak autóbuszon lehet utazni a mecsek-alji város és Harkány között. Az elavult vonal felujítása gazdaságtalan lenne. Az autóbuszok indulási időpontja megegyezik majd a vonatokéval.

— **Eredményes újítók.** A vészlői vontatási főnökség szocialista brigádja kiváló eredmenyt ért el az újítómozgalomban. Tavaly a 41 újítási javaslatból 38-at fogadtak el es vezettek be. Az újítások révén megtakarított összeg elérte a 366 ezer forintot.

— **Jubileumra készülnek.** A Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar jubileumra készül. 1977-ben lesz huszonöt éve, hogy közel három évtizedes amatőr működés után állami zenei intézménnyé vált. A zenekar évadonként 150—170 előadást tart. Műsorpolitikájukban kiemelkedő helyet foglal el Bartók és Kodály zenekari műveinek megszólaltatása és a kortársi magyar zene ápolása.

— **Társadalmi munka.** A szegedi épület- és hídfenntartó főnökség békéscsabai építésvezetőségének Munkás szocialista brigádja az elmúlt évben 900 óra társadalmi munkát végzett. A brigád tagjai óvodát és iskolát patronálnak.

A MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős kiadó: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI. Benczur 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: Gabor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. MÁRCIUS 16.

Az elnökségi ülés napirendjén:

a vasúti szolgálati helyek 1975. évi munkaversenye

Kiváló címet kapnak a legjobb kollektívák

Március 11-én ülést tartott a szakszervezet elnöksége. Az ülést *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg. Bevezetőjében megemlékezett a február 17-én elhunyt *Szabó Antalról*, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének volt tagjáról. Javaslatára az elnökség egyperces néma felállással adózott az elhunyt emlékének.

Ezután ismertette a napirendet, majd annak elfogadtatása után az elnökség megkezdte munkáját. A vasúti szolgálati helyek 1975. évi munkaversenyének értékeléséről készült jelentést *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes terjesztette elő. Szóbeli kieégészítőjében röviden ismertette a MÁV-nak a IV. ötéves tervben elért legfontosabb szállítási teljesítményeit. Eszerint az elmúlt tervidőszakban *a vasút 2 milliárd utast és mintegy 650 millió tonna árut szállított.*

Az utasok száma, mint ahogy az várható volt, évről évre, kis mértékben ugyan, de csökkent. Ezzel szemben az áruszállítás dinamikusan fejlődött. *1970-hez viszonyítva a belföldi forgalom 2 százalékos növekedése mellett az export 44, az import 17, a tranzitforgalom pedig 56 százalékkal növekedett.* Az áruszállításban részt vevő valamennyi közlekedési ág összes árutonna-kilométer teljesítményéből a vasút részesedése 60 százalékos volt. Ezen belül a vasút áruszállítási teljesítményei 20 százalékkal növekedtek.

Az áruszállítás növekedése mellett, kis mértékben ugyan, de a szolgáltatások minősége is javult. Bővült a MÁV gyorstehervonat-hálózata, a belföldi forgalomban pedig az ország egész területére kiterjedt a közepes raksúlyú konténeres szállítás.

A vasút 1975. évi munkájának értékelésére ezúttal azért nem tért ki a vezérigazgató-helyettes, mert erről az elmúlt hetekben különböző fórumokon, már sok szó esett. Lapunkban is beszámoltunk azokról a nagyszerű szállítási eredményekről, amelyek a kongresszusi munkaverseny második szakaszában, 1975-ben születtek. Az előterjesztés kizárólag azoknak a vasúti szolgálati helyeknek, üzemeknek és főnökségnek a munkáját tartalmazta, *amelyek a legjobb eredményeket érték el a kiváló cím elnyeréséért folytatott munkaversenyben.*

Az elnökség az előterjesztést elfogadta. (A kitüntetésben részesülő szolgálati helyek névsorát előreláthatólag lapunk április közepén megjelenő számában közöljük.)

Az első napirendi pont lezárása után az elnökség előbb a Vasutasok Szakszervezete, majd a 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap és a társadalombiztosítási osztály 1975. évi gazdálkodásáról készült beszámoló jelentést vitatta meg és hagyta jóvá.

MÁRCIUS 8-ÁN

Nőnapi ünnepség a Vasúti Főosztályon

Bensőséges ünnepség színhelye volt március 8-án, hétfőn délután a *Vasúti Főosztály* konferenciaterme. A MÁV Vezérigazgatósága a nemzetközi nőnap alkalmából kitüntetéseket adományozott a vasúti munkában helytálló nődolgozóknak. Az ünnepségen jelen volt *dr. Ábrahám Kálmán*, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Urbán Lajos*, a MÁV vezérigazgatója, *Kecskés Sándor*, az MSZMP KB munkatársa, *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Ürögi József*, a Vasúti Főosztály szb-titkára, a vasutasszakszervezet elnökségi tagja.

Az ünnepséget *Nagy Károly* nyitotta meg, majd *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi köszöntőt. Hangsúlyozta:

— Az MSZMP Központi Bizottsága hat évvel ezelőtt átfogóan vizsgálta a nők helyzetét, s kijelölte a teljes egyenjogúság érdekében elvégzendő feladatokat. A végrehajtás országszerte jó úton halad. *Ugyanakkor tisztában vagyunk azzal is, hogy a tényleges egyenjogúság megvalósítása érdekében még további intézkedésekre, hatékonyabb tudatformálásra van szükség.* Az intézkedések és határozatok nem titkolt célja az, hogy a női egyenjogúság ne csak jogi fogalmat, jogi kategóriát, hanem tényleges egyenlőséget jelentsen.

A nőpolitikai határozatok végrehajtásával a vasúton sem állunk rosszul. *Jelenleg a nődolgozók száma 27 ezer, ez 18,8 százaléka az összlétszámnak.* A nőpolitikai határozatokban foglaltak gyakorlati alkalmazása az elmúlt években állandó feladattá vált, egyre inkább megszűnőben van a kampányjelleg. *Előbbre léptünk a nők bérezésében, fokozatosan megvalósul az egyenlő munkáért egyenlő bért elve.* Tervszerű a fejlődés a vasutas nők iskolai és szakmai végzettsége tekintetében, s ha nem is kielégítő mértékben, de javult a helyzet a nők vezető munkakörbe történő helyezését illetően is . . .

— *Most, amikor a vasút vezetése és a magam nevében tisztelettel köszöntöm Önöket március 8-a, a nemzetközi nőnap alkalmából és szívből gratulálok kitüntetésükhöz, megköszönöm áldozatos munkájukat. Egyúttal arra kérem Önöket, legyenek továbbra is élenjárók a munkában, mutassanak mindenben példát társaiknak* — fejezte be köszöntőjét Oroszváry László.

Az ünnepi köszöntő után *dr. Ábrahám Kálmán* államtitkár a miniszteri kitüntetéseket. *Urbán Lajos* pedig a vezérigazgatói dicséreteket adta át, összesen 97 nődolgozónak.



A kitüntetettek egy csoportja (Laczkó Ildikó felvétele)

A *Nemzetközi nőnapról* a vasút több szolgálati helyén ünnepélyes külsőségek között emlékeztek meg. A szombathelyi vontatási főnökségen március 8-án 58 nődolgozót köszöntöttek a társadalmi-gazdasági vezetők és a kollégák. *Meiszner Ferenc* szb. titkár üdvözlése után a *Tolbuhin úti* általános iskola *Zrínyi Ilona* úttörőcsapata műsorral szórakoztatta a résztvevőket.

Nagykanizsa állomáson a vasutasok *Kodály Zoltán Művelődési Házában* Varga László állomásfőnök köszöntötte a nőket, majd a nagykanizsai városi művelődési ház táncegyüttese tartott bemutatót. A vontatási főnökség nőnapi ünnepségén Mátyás József szb-titkár és Pipus László gazdasági vezető mondott köszöntőt.

A Nyugati pályaudvar *Dózsa György* szocialista brigádja a nőnapot nyugdíjastalálkozóval kötötte egybe. A fehér asztal mellett tartott baráti találkozó hangulatát fokozta a vasútforgalmi technikum hallgatóinak színes műsora.

Határforgalmi verseny

Bánrévén maradt a vándorzászló

Mindössze kétpontnyi különbséggel, de immár ötödször egymás után *Bánréve* állomás dolgozói érdemelték ki azt a *vándorzászlót*, amely az itt folyó nemzetközi munkaverseny legjobbját — Bánréve vagy az országhatár túlsó oldalán fekvő *Lenartovce* vasutasait — illeti meg, s amelyhez a verseny félévi szakaszainak értékelése után az igazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága *Dicséró oklevelet* adományoz.

Az átadási ünnepségen mind a *miskolci*, mind a *zólyomi* vasútigazgatóság vezetői részt vettek. A magyar és a csehszlovák himnusz elhangzása után *Radványi Tivadar* igazgatóhelyettes méltatta a két határállomás dolgozóinak barátságát, a közös erőfeszítések sikeréért indított nemzetközi munkaverseny jelentőségét, az elért eredményeket.

Biztosítóberendezés, hordozható kivitelben

A biztosítóberendezési szakszolgálat, pontosabban a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség dolgozói *1976. január 20-án* megbízást kaptak a 9. szakosztálytól, *amely szerint ideiglenesen létesített kisállomások részére hordozható, bárhol telepíthető, különösebb belső szerelést nem igénylő, a térközökkel, illetve a szomszédos állomásokkal azonnal összekapcsolható biztosítóberendezést kell tervezniök és elkészíteniök, az ehhez szükséges távközlési lehetőségek megteremtésével együtt.* A szóban forgó kisállomások létesítésére azért kerül sor, hogy a pályakorszerűsítések, felépítménycserék idején a vonatok forgalmát csak azokon a rövid szakaszokon kelljen korlátozni, egy vágányra terelni, ahol a rekonstrukciós munkálatokat végzik.

Ezek az ideiglenes állomások tehát — négy-négy beépített váltóval, be- és kijárati jelzőkkel — lényegesen megrövidítik az „állomásközi" távolságokat, s gyorsítják az ilyen munkálatok idején óhatatlanul akadozó, megtorpanó forgalmat. A menetirány-váltást és a térközi közlekedést is lehetővé tevő berendezésnek teljes értékű megbízhatóságán kívül az is előnye, hogy a pályakorszerűsítés befejezése, illetve a munkálatok továbbhaladása után áthelyezhető oda, ahol új ideiglenes állomást létesítenek.

Alig egy hónappal a megbízást követően — február 24-én — a konténerbe szerelt berendezés, megfelelő szállítójárművön, elindult a *budapest—hatvan—miskolci* vonalra, vagyis első beépítési helyére: *Szihalom állomás térségébe.* A helyszínen a külsőtéri kábelekkel és szerelvényekkel való kapcsolatot a miskolci biztosítóberendezési főnökség dolgozói építették ki. A berendezés üzembe helyezésének napjául március 15-ét tűzték ki, s ez sikeresen be is fejeződött.

Egy gondolat felvetésétől a megvalósulásig tehát mindössze két hónap telt el. Erre csak úgy teremtődhetett meg a lehetőség, hogy a két főnökség kommunistái, szocialista brigádtagjai a legszorosabb együttműködést alakították ki

Németh György

A TAVASZ ÜZENETE

Most van itt az ideje a szép, tavaszt köszöntő jegyzeteknek. A felhők közül előbukkanó nap biztató ragyogása — amely néha már kigomboltatja velünk a kabátot —, a tél díszletei között bújkáló, friss földszagot hordozó langyos fuvalmak, a fákon kipattanó pici rügyek a tavasz érkezését jelzik. A természetet kedvelő turista a sárga avarban megpillantja az első hóvirágot. Igen, ez már visszavonhatatlanul tavasz. Megüzente érkezését, ellenőrizhetjük a naptárban is.

Csakhogy a tavasz, a természet ébredésén kívül mást is üzen nekünk. Történelmünk márciusi naptára ennél többre emlékeztet. Amióta az ország eszmélt a második világháború földrengéséből, és végre rettegés nélkül lehetett élni, azóta minden évben fényesebben csillognak ezek a márciusi évfordulók.

Kinek nem dobban meg a szíve a *Nemzeti dal* feledhetetlen soraira, amit oly sokan kaptunk feladatnak az iskolában: *„Könyv nélkül kell tudni!"* — mondja ma is a tanító, de a gyerekek sokszor már korábban megtanulták. 1848 március 15. Pesti forradalom, márciusi ifjak! Munkásnemzedékek sora őrizte izzó tüzetek, ébrentartva a nép szabadságvágyát, hogy apáról fiúra, unokákra szálljon. *Petőfi, Vasvári, Irinyi, Jókai, Pálffy, Táncsics* — sorolhatnánk tovább a neveket, a tűz hordozóit. A főhajtást, a tisztelgést látványosság nélkül tesszük. Úgy, ahogy ezt a hazai földet, ezt az el nem cserélhető, egyetlen otthont tiszteljük bizonyítható cselekedettel, jövőt építő hittel.

Néha eltünődünk azon, hogy mennyi szenvedés, áldozat, vér, szívós, kitartó harc előzte meg a dolgozó nép hatalomra jutását. A szabadság reményét 1848 után is ébren tartották a nemzedékek. Magyar állampolgárok, munkások, parasztok, tisztségviselők, művészek, minden rendű és rangú agitátorok ápolták, hirdették a márciusi ifjak példáját.

És 1919. március 21-én ismét lángot fogott a szikra; *a Tanácsköztársaságban beteljesedett a nép igazsága.* Vörösen izzó, lángoló, mámoros tavasz volt akkor. A rügyeket nyitó margitszigeti fákban először gyönyörködhettek a sápadt, vézna munkásgyerekek. földünk ajándékát először élvezte a nép. Kell-e részletezni, magyarázni, hogy mit jelentett ez? *133 nap hatalmat, boldogságot — a kizsákmányolás trónfosztását.* A szerszámot szorító, vasat, bányát vallató ember rácsodálkozott a világra, megszabadult a kizsákmányolástól, amitől a történelem során annyit szenvedett. Kitágult a látóhatár, az élet tartalmasabb, az öröm tartósabb lett, mint annak előtte. A szebb jövőről álmodó fiatalok vágyai elérhető közelségbe kerültek. A megvalósításra azonban már nem jutott idő. Csak huszonhat évvel később lehetett folytatni, tovább gondolni a terveket; *a Tanácsköztársaság vöröskatonáinak márciusi igazát.*

Elődeink egykori lelkesedésének példáit azok adták tovább, akik mindig önzetlenül szerették ezt a gyorsan átrepülhető, de lenyűgözően szép országot. 1945-től erős kezek vigyázzák biztonságát, békéjét. A múlt rémei azonban egy alkalommal újra el akarták venni tőlünk ezt a biztonságot, a szabadság féltve őrzött tüzét. *De 1957 tavaszán már ismét helyre állt a rend, a korábbinál is reményteljesebb lett a jövő útja.* Ennek határkövét jelzi március 21. is, történelmi naptárunk harmadik emlékeztető dátuma, amely a Kommunista Ifjúsági Szövetség megalakulásának a napja.

Márciusi évfordulók, rügyekből fakadók, szívekben gyökerezők — hozzátok méltó utódok őriznek tovább.

FEBRUÁRI GYORSMÉRLEG

A vasút áruszállítási teljesítménye nem éri el a 10 millió tonnát

Februárban a vasút *27 millió 800 ezer utast szállított.* Az utasforban kifejezett személyszállítási teljesítmény a báziszidőszakhoz viszonyítva 1,1 százalékkal csökkent, a tervezetthez képest 1,1 százalékkal emelkedett. Az utaskilométerben mért teljesítmény mind a bázishoz, mind az előirányzathoz képest jelentősen nőtt. *Örvendetes a személyszállítás átlagos utazási távolságának számottevő emelkedése.*

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedésénél az előző hónaphoz viszonyítva kis mértékű javulás tapasztalható. Az elmúlt év azonos időszakához képest azonban romlottak a menetrend szerinti közlekedést jellemző mutatószámok.

A februári áruszállítási teljesítmény *9 millió 600 ezer tonna volt*, amely a tervhez viszonyítva 93,1 százaléknak felel meg. A báziszidőszakhoz képest mintegy 7,1 százalékos a csökkenés.

A csökkenés elsősorban a nem kocsigényes import- és tranzitküldeményeket érintette. Fontosabb áruféleségenként elemezve elsősorban az építőipari alapanyag szállításoknál nagy a csökkenés, míg a szénszállítások enyhén, a műtrágyaküldemények számottevően emelkedtek. Jelentős, mintegy 36,7 százalékos az emelkedés a mészkülönleményeknél. Mérséklődött az élőállat-küldemények mennyisége is.

Az áruszállítás minősége a kedvezőtlen időjárás ellenére is javult. A vasút a felmerült szállítási igényt kielégítette, kocsihiány a szállítások volumenét nem befolyásolta. *A gépre várást és vonatácsorgási esetek száma a báziszidőszakhoz viszonyítva közel 42, illetve mintegy 17 százalékos csökkenést mutat.* Lényegesen csökkent az előző időszakhoz képest a vonatfeloszlatások száma is. A tehervonatok menetrend szerinti közlekedése azonban alig javult.

A teherkocsi-gazdálkodás is kedvező volt. A teherkocsik statikus terhelése a bázishoz viszonyítva *közel 6 százalékkal emelkedett és jelentősen javult a hálózaton az idegen teherkocsik átlagos tartózkodási ideje.* A teherkocsi-forduló mintegy 5,6 százalékos bázishoz viszonyított emelkedése — szállítási igény hiányában — kapacitáshiányt nem okozott. A vontatójárművek kihasználása tekintetében a báziszidőszakhoz képest kis mértékű emelkedés tapasztalható.

A szakszervezet kezdeményezésére

Baleseti kártérítés méltányosságból

A Vasutasok Szakszervezetének kezdeményezésére és egyetértésével, a MAV Vezérigazgatóság a közelmúltban további lehetőségeket biztosított a munkájuk közben balesetet szenvedett dolgozók helyzetének javítására.

Az egyik ilyen intézkedés: *baleseti kartérítés engedélyezése méltányosságból.*

Nem maradhatnak kártérítés nélkül

Ez az intézkedés tovább szelesitette a munkájukat nehéz körülmények között végzo vasutasok érdekvédelmét. *Előfordulhatnak ugyanis esetek, amikor a vétlen dolgozót munka közben elszenvedett balesete ellenére sem illeti meg baleseti kártérítés.* Ez egyes vasúti dolgozó rétegeket méltánytalan helyzetbe hozhat. Munka közben olyan körülmények között is bekövetkezhet ugyanis baleset, hogy azért sem a MÁV, sem a balesetet közvetlenül okozó személy felelőssége vagy kiléte nem állapítható meg és emellett nem is a balesetet szenvedett dolgozó önhibája volt a baleset oka.

Elsősorban azokról a MÁV-dolgozókról van itt szó, akik például fuvaroztató felek részére értesítéseket kézbesítenek vagy mozdony- és vonatkísérő személyzet részére vezényléseket továbbítanak, illetményeket szállítanak dolgozótársaik esedékes fizetéséhez és e munkaköri feladatukat közutakon gyalogosan vagy kerékpáron teljesítik. Ha eközben cserbenhagyásos gázolás éri őket, fel nem kutatható személy vagy kóbor kutya támadása miatt sérülnek meg, az elrobogó autótól felcsapódó kő ejt rajtuk sebet, *nem maradhatnak kártérítés nélkül*, jóllehet, a MÁV a jelenlegi bírói gyakorlat alapján nem tehet a közutakon a fenti módon bekövetkezett balesetért. Ezek a balesetek ugyanis kívül esnek a MÁV üzemkörén.

Ezekben és az ezekhez hasonló esetekben a Vasutasok Szakszervezetének területi bizottságai, illetve a helyi szakszervezeti bizottságok az illetékes MÁV jogi szervekkel együttesen megvizsgálják a sérült személyi körülményeit *és ha erre a méltányos kártérítésre érdemesnek tartják, akkor a baleseti kártérítésre irányadó szabályok alapján és módon a balesetet szenvedett dolgozó kártérítésben részesíthető.*

Ez a kedvezmény a halálos balesetet szenvedett vasutas dolgozó hozzátartozóját is megilleti.

A vasutasok érdekében hozott másik intézkedés, hogy a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság közös egyetértéssel *segítséget nyújt az üzemi balesetet szenvedett dolgozóknak, valamint azoknak a nyugdíjasoknak, akik üzemi baleset miatt voltak kénytelenek megválni szolgálatuktól.* Részükre ugyanis baleseti tájékoztatót rendszeresít, amelyben felvilágosítást kapnak arról, hogy a baleset miatt milyen kártérítési igényeket érvényesíthetnek.

Baleseti tájékoztató

Ezt a tájékoztatót az érdekelt dolgozóknak az illetékes MÁV-szervek akkor küldik meg, amikor a sérült dolgozó átlagkeresete és táppénze közötti különbözetének az elbírálására náluk sor kerül. Az érdekelt nyugdíjas részére pedig a *MÁV Nyugdíjhivatal* akkor küld baleseti tájékoztatót, amikor a nyugdíjigénybejelentőlap adataiból megállapítja, hogy a nyugdíjazást kérő korábban üzemi balesetet szenvedett.

A dolgozók egészsége vagy testi épsége sérelméből eredő kárigények érvényesítéséről szóló jogszabály (1961. I.V. 1-ig visszamenő hatállyal) már 1964-ben elrendelte, hogy a balesetet szenvedett dolgozók részére felhívást kell kiadni kártérítési igényük érvényesítésére. *Ezt a felhívást a MÁV Munkavédelmi Szabályzat szerint a szolgálati főnök tartozik kézbesíteni.*

A most rendszeresített baleseti tájékoztató azonban — bár nem teszi feleslegessé ezt a felhívást — annál lényegesebben többet nyújt, mert összefoglalja és világosan áttekinthető módon közli a lehetséges baleseti kártérítési igényeket. Felhívja a figyelmet egyes kevésbé ismert igényérvényesítési lehetőségre is. Így többek között arra, *hogy a sérült dolgozó kártérítési igényt támaszthat a baleset előtti átlagkeresete és a baleset következtében akár ismételten is előálló munkaképesség-csökkenése idejére kifizetett táppénze között mutatkozó különbözetre.* Kiemeli, hogy a balesetet szenvedett dolgozó igényét érvényesítheti arra a várható keresetnövekedésre is, amelynek bekövetkeztére a baleset elszenvedése idején már előre teljes bizonyossággal számolni lehetett. (Például a már kézbesített, de még nem folyósított órabéremelésről szóló értesítés esetében.) Rávilágít továbbá, hogy az üzemi baleset miatt nyugdíjba kerülő dolgozó követelheti azt a különbözetet, amely nyugdíjazása alkalmával megállapított nyugdíjának összege és a baleset bekövetkezésének ideién vele azonos vagy hasonló munkakörben dolgozók átlagkeresete között a baleset elszenvedésekor vagy az ezt követő időben mutatkozik. Magyarázatot ad más igényérvényesítésekkel kapcsolatban is.

Hasznos kézikönyv

Végül további segítséget nyújt az érdekelt dolgozóknak *A vasút baleseti kárfelelőssége a gyakorlatban* című és a Vasutasok Szakszervezete, valamint a MÁV Vezérigazgatóság közös szerkesztésében ez év márciusában megjelenő kézikönyv is.

Ez a kézikönyv könnyen kezelhető formában, átfogó képet nyújt a munkavédelem, baleseti kártérítés, a munkaügyi viták eljárási szabályai, valamint a vállalati illetve rehabilitációs keresetkiegészítés vonatkozásában felmerülő kérdésekről. Az életben előforduló számos példával magyarázza a vonatkozó jogszabályokat és igazít el a bírói gyakorlatban.

Dr. Kurucsai László
Dr. Tóth Lajos

KÉT ÜLÉS TÜKRÉBEN

Eredményesen tevékenykedik a debreceni területi tanács

Az 1975. évi szakszervezeti választások egyik legjelentősebb szervezeti változása a központi vezetőség 1975. február 13-i határozatával továbbfejlesztett területi szervezeti keret szélesítése, középszinten a területi tanácsok létrehozása volt.

Debrecenben a múlt évben megtartott *területi bizalmi küldöttértekezlet 49 tagú területi tanácsot választott.* A tanács létrehozásának célja a mozgalmi munka tartalmának fejlesztése, a megnövekedett jog- és hatáskörök, a szakszervezeti demokrácia szélesítése, a differenciált rétegpolitikai tevékenység és a tömegkapcsolatok erősítése.

Bátran elmondják véleményüket

A tanács megalakulása óta két alkalommal ülésezett. A két tanácsülés tapasztalatairól messzemenő következtetéseket levonni még korai lenne, de azt már az eddigiekből is megállapíthatjuk, hogy a testületbe beválasztott vasutasok, fiatalok és nők bátran és őszintén elmondják véleményüket.

Az első ülésen a múlt év végén, a szakszervezeti választások tapasztalatait, a választásokon elhangzott javaslatok feldolgozásával kapcsolatos feladatokat és a kollektív szerződés végrehajtásának beszámolóját vitatta meg a területi tanács.

A februárban megtartott második ülésen pedig a vasútigazgatóság 1975. évi gazdasági eredményeit a MÁV V. ötéves tervcélkitűzéseiből az igazgatóságra háruló feladatokat és a területi tanács I. félévi munkatervét vitatták meg.

A tanácsülésen az V. ötéves terv feladataival kapcsolatban *tizenhárman szóltak fel*, mondtak véleményt. A felszólaló tanácstagok mindegyike felelősségteljesen foglalt állást és kifejezésre juttatta azt, hogy növekvő feladatainkat csak a munkaerővel történő jobb gazdálkodással, sokoldalú és tervszerű intézkedésekkel, gépesítéssel, szervezéssel, az eszközök jobb kihasználásával, a végzett munkával azonos anyagi ösztönzéssel, a munkaidő jobb kihasználásával, a munkafegyelem javításával, a veszteségidő csökkentésével és nem utolsósorban a szocialista munkaversenyben rejlő lehetőségek jobb kihasználásával teljesíthetők.

Reális tervek

Vaál János mozdonyvezető többek között a szocialista munkaverseny célkitűzéseit és az anyagi eszközök jobb összhangját, *Nagy Imréné* pályafenntartás területén dolgozók munkakörülményeinek javítását, *Sikula László* a túlórák csökkentését, a szervezettség javítását, *Ábel László* az anyag- és alkatrészellátás eredményesebbé tételét szorgalmazta.

A tanácsülés a vasútigazgatóság vezetője által előterjesztett tervet reálisnak tartotta, mert az igazgatóság feladatai mellett a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javítását is célul tűzte ki. *A területi tanács állást foglalt abban, hogy a terveket csak becsületes, fegyelmezett munkával lehet teljesíteni.* Ebből a munkából a szakszervezeti szerveknek is minden szinten ki kell venni részüket. A szakszervezeti bizalmiaknak, műhelybizottságoknak, szakszervezeti bizottságoknak termelést segítő munkáik során, a termelési agitáció fokozásával törekedni kell arra, hogy a vasútigazgatóság szállítási feladatainak megoldását hatékonyabb, felelősségteljesebb és öntevékenyebb munkával segítsék.

Tenniakarásból nincs hiány

A szakszervezeti bizottságok a helyi gazdasági vezetéssel minden szinten felmérték a lehetőségeket, majd meghatározták a következő időszak tennivalóit. A legfontosabb, hogy az MSZMP XI., a Magyar Szakszervezetek XXIII., a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusa határozataiból adódó feladatok a helyi konkrét tennivalókkal ötvöződve, a napi munka részévé váljanak és ezek képezzék a szakszervezet érdekvédelmi és nevelő munkájának főbb tennivalóit.

A debreceni vasútigazgatóság területén dolgozó több mint 15 ezer törzsgárdatag hozzáállása, felelősségérzete biztosíték arra, hogy a megnövekedett feladatoknak, mint eddig, a jövőben is eleget tudjanak tenni. *Ez a tanácsülésen elhangzott felelősségteljes hozzászólásokból, tenniakarásból is egyértelműen megállapítható.*

Tapasztalatunk tehát az, hogy a területi tanács javaslataival, észrevételeivel, bíráló megjegyzéseivel eredményesen segíti a vasútigazgatóság munkáját, a területen folyó össz-szakszervezeti munkát.

Volosinovszki János
a területi bizottság titkára

25 éves a Vietnami Dolgozók Pártja

Kiállítás a Landler Jenő Járműjavító Művelődési Házban

A Landler járműjavító művelődési házában március 3-án kiállítás nyílt a *Vietnami Dolgozók Pártja* megalakulásának 25. éves jubileuma alkalmából.

A kiállítás megnyitóján részt vett *To Tuong*, a Vietnami Demokratikus Köztársaság nagykövetségének másodtitkára. *Mezei István*, az üzem igazgatója megnyitó beszédében hangsúlyozta, hogy a magyar dolgozók nagy figyelemmel és aggodalommal kísérték a hős vietnami nép emberfeletti küzdelmét az imperializmussal szemben és mindvégig biztosították szolidaritásukról, segítőkészségükről a harcoló népet.

A franciák kiűzése után az amerikai imperializmus barbár beavatkozása következett. *A kegyetlen háborúban az amerikai légierő több mint 13 millió tonna robbanóanyagot használt fel, bevetette vegyi és biológiai fegyvereit.* Mérhetetlen pusztítást és szenvedést zúdított a vietnami népre, de harci elszántságát nem tudták megtörni. Végül kénytelenek voltak visszavonulni és 1973. január 27-én aláírni a párizsi egyezményt, amelynek értelmében kötelezettséget vállaltak, hogy tiszteletben tartják Vietnam függetlenségét, szuverenitását és területi integritását.

A megnyitó beszéd után *Sándor Géza*, a művelődési ház igazgatója felkérte a megjelenteket a kiállítás megtekintésére. Az üzem dolgozói nagy érdeklődéssel és figyelemmel nézték végig a háború sújtotta ország újjáépítését tanúsító tablókat.

To Tuong meleg szavakkal mondott köszönetet a kiállítás megrendezéséért, a párt megalakulásának évfordulójáról történő megemlékezésért. Elmondotta, hogy Vietnamban az emberek rendkívül nagyra értékelik azt a segítséget, amit Magyarországtól a háború alatt és a háború után kaptak. A vietnami és a magyar barátság ma is élő valóság. A hanoi gépgyár például a Csepeli gépgyárral tart fenn testvéri kapcsolatot. A hanoi erőmű újjáépítéséhez is nagyon nagy segítséget kaptak Magyarországtól.

A baráti beszélgetés után a vietnami vendégek aláírták a kiállítás emlékkönyvét és a további munkához sok sikert kívántak.

T. B.



A vendégek a járműjavító vezetőivel megtekintik a kiállítást (Gyergyói János felvétele)

Emlékezés Sárkány Zoltánra

a miskolci járműjavító egykori direktóriumi tagjára

Sárkány Zoltán, a miskolci járműjavító munkásmozgalmának kiemelkedő alakja. 1879. október 3-án született Nagy-Szelezsény községben. Később a szüleivel Selmecbányára került, s ott a városi ipari tanonciskolába adták, ahol tanulmányait az 1893—94. évben kezdte meg. Az ipari iskola dicséretes elvégzését az 1896. szeptember 9-én kiadott bizonyítvány tanusítja.

„Elbocsátás terhe mellett..."

1906-ban *Miskolcra* került a Szilágyi és Diskant Gépgyárba. Onnan 1908. november 29-én kerte magát a *MÁV Műhelybe*, amely mint géplakatos segédet alkalmazta. A miskolci műhelyben még meg sem ismerkedett munkatársaival, amikor 1908. december 5-én kezébe nyomták azt a felhívást, amelyet a Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága adott ki, és amelyben leszögezte: *„A Magyar Szentkorona országainak területén szolgalatban lévő vasúti alkalmazott a szociáldemokrata párt semminemű szervének, vagy szervezetének tagja nem lehet. Ugyanez alapon nem lehetnek vasúti alkalmazottak tagjai az ugyanezen párt által szervezett Vasúti Munkások Szabad Szervezetének, sem pedig semminemű más, ily vagy hasoncélú, úgynevezett szabad szervezeteknek."* A felhívás további része legkérlelhetetlenebb szigorral való lesújtást és a létszámból való törlést ígérte.

Ez az elnyomási rendszer 10 évig tartott, és hivatalos irányítására mi sem jellemzőbb, mint az, hogy a felhívás szövegét a *MÁV Hivatalos Lapjában* is megjelentették 1908. december 6-án. Sárkány Zoltán a miskolci műhelyben eltöltött éveiben tájékozódhatott arról, hogy az 1904-ben lezajlott vasutas sztrájkok elsősorban a mozdonyvezető sztrájk hatására bontakoztak ki, majd a *Vasúti Munkások Országos Szövetségének* megalakulása, *Landler Jenő* tevékenysége és a *Vasutasok Lapja*, illetve a *Vasutasok Szakszervezetének* életrehívása félemlítette meg az akkori rendszer urait.

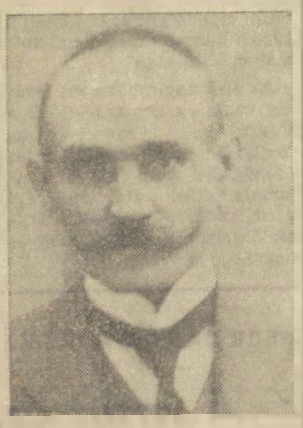
1917. május 23-án reggel hír érkezett Budapestről, hogy a vasúti munkások sztrájkba lépnek. Sárkány Zoltán és munkatársai *reggel 9 órakor beszüntették a munkát*, hogy ezzel is csatlakozzanak a vasúti munkások bérkövetéséhez. A sztrájkot három nap múlva letörték és Sárkány Zoltánt fegyelmi úton azonnal elbocsátották. Később a harc mégis sikerrel járt. Rendezték a munkások fizetését és az akkori műhelyfőnök, *Ruttkai Mór*, újból visszavette Sárkány Zoltánt. 1917. abból a szempontból is nagyon fontos év, hogy a miskolci MÁV-műhelyben akkor alakult meg a *Bizalmi Testület*, amelynek 15 tagja között Sárkány Zoltán is ott volt.

A Vasutas Tanácsban

1919. március 21-én Magyarországon *győzött a proletárforradalom*. Landler Jenő március 26-án írta alá a *Vasúti Direktórium* felállításáról szóló rendeletet. A rendelet szerint a miskolci műhelyben is háromtagú *Vasutas Tanács* alakult, amelynek politikailag megbízható tagjai voltak: *Pléh Sándor, Fekete Ferenc* és *Sárkány Zoltán*. Ők a Tanácsköztársaság kikiáltása előtt is rendületlenül szervezték a párttagokat és a Népszavának előfizetőket gyűjtöttek.

A Tanácsköztársaság bukása után, amikor 1919. végén és 1920 elején még engedélyezték a *Magyar Vasutas* megjelenését, Sárkány Zoltán előfizetőket gyűjtött, és tartotta a kapcsolatot a szervezet budapesti központjával. Ekkor már javában folyt Miskolcon is a direktóriumi tagok üldözése. Őt is beidézték 1920. január 22-én az akkori csendőrlaktanyába, és ekkor maga Szim Lőrinc főhadnagy kobozta el a Magyar Vasutas előfizetésére gyűjtött 80 koronát, amelyet „bűnjelként" adtak át az államügyészségnek. Sárkány Zoltánt később, a többi műhelyi munkással együtt csak azzal a hivatkozással engedték el, hogy *a MÁV úgy is felelősségre vonja őket.*

A fegyelmi vizsgálat elrendeléséről szóló értesítést 1921 február 11-én vette át, majd augusztus 22-én újabb értesítést kapott arról, hogy a „vádiratot" megtekintheti Budapesten. A vádiratban *terhére rótták a párt- és a sajtószervezést, az agitációs tevékenységet.* Október 18-án kitűzték a tárgyalást, amely november 16-án 9 órakor történt, *a nyilvánosság kizárásával.*



A tárgyaláson megszületett a fegyelmi bizottsági határozat, amely hangoztatta, hogy Sárkány Zoltán *„a proletárdiktatúra meggyőződéses híve"* volt. Enyhítő körülményként mérlegelték négy gyermekét. Nyolcvan korona pénzbüntetést kapott, valamint 630 korona vizsgálati költség megfizetésére kötelezték. A büntetés összegét három hónappal később, hivatalosan vonták le a fizetéséből.

Őrizzük emlékét

Miskolc felszabadulása után, 1944. december 7-én már betegen jelentkezett szolgálatra, de az 1945. január 18-án megtartott orvosi felülvizsgálat megállapította, hogy a 65 éves vasutas szervezetét *a sok harc és nélkülözés annyira legyengítette, hogy szédülés, fulladás és szívbántalmak miatt mindennemű vasúti szolgálatra képtelen.* 1945. június 30-án végképp felmentették a szolgálat alól, de nyugdíjazása után is rendszeresen bejárt az üzembe. *1966-ban, 87 éves korában hunyt el.*

Pál István

„NEM FORMÁLIS KAPCSOLAT"

Munkapad mellől az igazgatói tanácsba

Jól tölti be szerepét az üzemi, munkahelyi demokrácia a szombathelyi járműjavítóban

Meglepetést okozó kérdésekkel fordultam a *szombathelyi járműjavító* néhány munkásához és vezetőjéhez: meddig jut el náluk a munkás szava? Meghallgatásra talál-e? Milyen beleszólásuk van a dolgozóknak az ügyekbe, a vezetésbe, az ellenőrzésbe? Hogyan teremtenek harmóniát az egyéni, a csoport- és a társadalmi érdekek között?

A több mint 100 esztendős és mégis fiatal, a közelmúltban korszerűsített üzemet, a *Vas megyei munkásmozgalom bölcsőjének tekintik.* Ezért különösen érdekes, miként érvényesül itt a felszabadulás 31. esztendejében az üzemi demokrácia.

Igazgatói tanács — munkásképviselettel

Már a beszélgetés elején kiderült, hogy a járműjavítóban igen fontos szerepet szánnak a munkásrészvételnek a vezetésben, a döntésekben. *Jó érzékkel választották le a „vadhajtásokat", az esetleges demagógiát, és a „mindenki mindenbe beleszólhat" nézetet.* Kiderült, hogy építő vitatkozó szellem van a munkások és a vezetőség között, vagy egyes csoportoknak a másikkal a döntés stádiumában. A döntés után ugyanis a centralizmus kerül előtérbe: *ekkor már cselekedni kell! Itt már nincs vita!*

Nem ment ez persze máról holnapra. Következetesség kellett hozzá, hogy csak a legfontosabbat említsük. A dolgok értékelését, a következtetések levonását szintén közösen végzik, hisz a műhelyekben dolgozó emberek munkatapasztalata mondja ki a végső arról, hogy a döntések úgy realizálódtak-e, ahogy elképzelték vagy helyesen vették-e számba a javaslatokat.

Az üzemben tudják, hogy a szocialista demokrácia erősítésén belül *most az üzemi, a munkahelyi demokrácia áll az előtérben.* Megvalósították a XI. pártkongresszus azon útmutatását, hogy az üzemi demokrácia meglevő fórumai hatáskörének és befolyásának növelése mellett új módszerekkel és formákkal ösztönözzék a dolgozók közvetlen részvételét a döntések meghozatalában, a közös ügyek intézésében. A vasúti üzemek közül országosan elsők között, vagy tán elsőnek, *munkásképviselettel megerősített igazgatói tanácsot hoztak létre.* Ezzel a dolgozók legközvetlenebb részvételét teremtették meg a vezetésben, a döntésekben.

Rájuk mindig lehet számítani

Az igazgató, a párt-, a szakszervezeti- és a KISZ-titkár, valamint a főmérnök és a főkönyvelő mellett három fizikai dolgozó tevékenykedik a tanácsban. Az üzem három legfrekventáltabb üzemrészéből, *a mozdony, a kocsi és a megmunkáló osztályból valók a tanács munkástagjai.* Olyanok, akiknek tekintélye, véleménye van, hallgatnak rájuk, tisztelik őket dolgozótársaik. Arra is ügyeltek, hogy a különböző munkáskorosztályok, a párttagok és a pártonkívüliek képviselete is érvényesüljön rajtuk keresztül. Igen fontos ez, hisz ők a vezetés elsőszámú emberei a munkaterületeken: közvetlenül hallják tőlük a vezetők a dolgozók véleményét, hangját és a vezetők szava is „elsőkézből" eljut a munkapadokhoz.

Király Ferenc lakatos a Diesel-osztályon. 31 éve dolgozik az üzemben. Párttag, ötven éven felüli. A másik munkásember, *Nagy Ernő* esztergályos a megmunkálóknái. 1949 óta tartozik a kollektívához, a derékhad tagja. Pártonkívüli. A harmadik, kékoverállos, *Tóth Gábor* alvázlakatos a kocsiosztályon. Pártonkívüli.

Nagy Ernővel a munkahelyén váltottam szót.

— *Nem formális kapcsolat ez a vezetők és a munkások között* — mondja a külsőre is tekintélyes munkásember. — *Dolgozótársaim örültek, hogy rajtam keresztül, közvetlen szót lehet váltani a vezetőkkel.* Munkaközben, termelési tanácskozáson minden gond, probléma felmerül. Ezeket persze rangsoroljuk, sürgősségi sorrendet állítunk fel. *Nem lehet mindenféle kis üggyel traktálni a vezetőket.* Ennyi önkontrollunk már van. De ami igen foglalkoztatja az embereket, azt nem hallgatom el. Szerencsére meghallgatásra talál a szavunk. Kérésünkre intézkedés történt az éjszakai pótlék felemelésére, a belső anyagszállítási utak lerövidítésére. Szocialista brigádban dolgozunk, s már megbeszéltük, hogy legközelebb erős bakancsot kérünk, mert a vasforgácson álló dolgozók vékony talpú cipője igen rövid idő alatt tönkremegy. *Persze nemcsak kérünk, adunk is, ami tőlünk telik. Ránk mindig számíthat az üzem: sürgős munkákat, plusz feladatokat, társadalmi munkát készséggel vállalunk.*

Az igazsághoz azért hozzátartozik, hogy kezdetben nem volt egyértelmű az igazgatói tanács fogadtatása. Többen aggályoskodtak, féltették a vezetők tekintélyét, mások a munkások hozzáértését, az üzem ügyeiben való átfogó jártasságukat kérdőjelezték meg. *Az eltelt egy esztendő azonban eloszlatta a fenntartásokat.* Számos, jó döntés, javaslat, intézkedés született már. Így például javult az érdekeltségi rendszer, megemelték az éjszakai pótlékot. Ennek eredményeként a drága, nagy hatékonyságú célgépeket több műszakban üzemeltetik; jobban kihasználják.

Hálórendszerű javítás

A demokrácia érvényesítéséhez olyan belső információs rendszert alakítottak ki, amely a dolgozók számára pontosabb áttekintést nyújt a termelés egészéről és részleteiről. Tudják a dolgozók, hogy 1976-ban 4350 kocsi nagyjavítását és 206 Diesel-mozdony és motor javítását kell elvégezniök, mégpedig az MSZMP KB decemberi határozatában foglaltak szerint, hatékonyabban, takarékosabban. *Tavaly ötmillió forint értékű anyagot és 280 000 forint értékű energiát takarítottak meg.*

A jövőben sem lesz könnyű az itt dolgozóknak. A nagy feladatok végrehajtásában mindenekelőtt az 1075 tagot számláló, 94 szocialista brigádra számítanak. *Kiterjesztik az új javítási technológiát, az úgynevezett hálórendszert, további üzemrészekre.* Ezt a rendszerezett, hatékonyabb technológiát tavaly az M31-eseknél alkalmazták, az idén pedig már az M32-eseknél és a fedett kocsiknál is. Csökken így az átfutási idő, szervezettebb a munka, nincs felesleges üresjárat, a munkások megkapják a munkához szükséges anyagot és szerszámot.

Az éves tervet termelési tanácskozásokon, műszaki konferenciákon, szocialista brigád tanácskozásokon, az igazgatótanácsban, a párt-, szakszervezeti- és KISZ-alapszervezeteknél egyaránt megbeszélték. A végrehajtás hogyanjára sok javaslat hangzott el.

Erősödő munkásjelleg

Örvendetes, hogy az elmúlt időszak választásain a társadalmi szervezetekben is növekedett a munkások aránya. Önmagáért beszélő szám: *a 449 szakszervezeti tisztségviselőből 401 munkás!* Így szólt közülük *Kiss János* vésős az üzemi demokráciáról:

— *Tizenhét éve vagyok szakszervezeti bizalmi, itt a Diesel-osztály esztergarészlegében. Jutalmazásnál, bérfejlesztésnél mindig megkérdeznek.* Soha egy percig sem gondoltam, hogy elég volt, átadom másnak a bizalmi posztot. Jó érzés közvetíteni a dolgozók és a vezetők között. Örülünk a kiharcolt hűtőszekrénynek, a munkaruha kihordási idő csökkentésének, a nagycsaládosok, betegek segítésének, a megígért szódavízautomatának.

— Akad persze olyan dolog is, amit még ezután kell megoldani. Így például a zavartalan anyagellátást. Tudjuk, hogy ez nemcsak üzemi probléma, de bosszantó, amikor fennakadás van a folyamatos munkában. *Amikor aztán megjön a várt anyag, jön a különmunka, a túlórázás.* Nálunk egyedi darab megmunkálás folyik. A munkánkat gyártási folyamattá akarják átalakítani. Reméljük, hogy ez hatékonyságban, gazdaságosságban és bérben előrelépést jelent.

Vezetőutánpótlás — munkásokból

A vezető-utánpótlás legfőbb bázisa a munkásgárda. Máris több munkássorból kikerült vezető dolgozik különböző posztokon. *Tavaly, a pártbizottság kezdeményezésére egyetemi előkészítőt tartottak érettségizett munkásfiataloknak.* A 11-ből 8-at felvettek különböző felsőoktatási intézménybe. Nemcsak a felvételi előkészítőn, hanem most a tanulásban is segít nekik az üzem. *A legjobb műszaki szakemberek korrepetálják őket,* hogy a vizsgákon is megálljják a helyüket a napi fizikai munkájuk mellett. Természetesen az üzem számít rájuk. majd ha kezükben lesz a diplomájuk is. Az idén újabb 9 fiatal számára tartanak előkészítőt.

A szorgalmas, erős munkáskezek az üzem sikereinek forrásai. A járműjavító 1972-ben voros vándorzászlót kapott. 1974-ben Kiváló üzem lett. 1975-ben 103,5 százalékra teljesítették az éves tervet. *A városban, a megyében tekintélye van e munkáskollektívának.*

Szelei Teréz

Kitüntetések a nemzetközi nőnapon



Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár átadja a Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetést Plehel Róza segédmunkásnak

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Gigor Károlyné betan. munkás, Északi Jj. Ü.; dr. Kemenes Ivánné vez. főmunkatárs, KPM Vasúti- és Közúti Alkalmasságvizsg. Int.; Üveti Gáborné ügyint., Debreceni Vasútig.; Plehel Róza segédmunkás, Dombóvár Ép. Főn.; Soós Klára állomásfőnök, Mende áll.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Balogh Istvánné ügyint., Vasúti Főoszt.; Ficsor Mártonné ügyint., Hídép. Főn.; Halász Lászlóné forg. szolg. tevő, Putnok áll.; Huszal Lászlóné szakács, Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Janzsó Józsefné csop. vez. kertész, Szombathely Pft. Főn.; özv. Kovács Vencelné pörölyvezető, Szolnok Jj. Ü.; Madarász Jánosné anyaggazd., Szeged áll.; Molnár Ferencné munkaügyi csop. vez., Bp. Terézváros Pft. Főn.; Mpór Károlyné ügyint., Budapesti Vasútig.; Nagy Mihályné számadó, Bp. Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Oláh Andrásné kocsitakarító, Nyíregyháza áll.; Petkó Rózsa menetirányító, Pécs áll.; Stummer Józsefné takarítónő, Cegléd áll.; Tullner Lajosné anyagkiadó munkás, Hatvan, Szertárfőn.; Varga Klára forgalmi hivatalnok, Dunakeszi áll.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést kaptak: Bérczi Pálné ügyintéző Budapesti Vasútig.; Bilinszky Ferencné könyvtáros, Landler Művelődési Ház; Cziráki Erzsébet segédmunkás, Veszprém Pft. Főn.; Chudzik Jánosné segédmunkás, Bp. Építési Géptelep Főn.; Décsei Lajosné mosónő, Debrecen Vont. Főn.; Gintner Jánosné jegykiadó sorompóőr, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Gönczi Imréné könyvkötő, MÁV Jegynyomda Főn.; Kovács Józsefné műszerész, BBFF; Molnár Józsefné betanított munkás, Bp. Keleti Műsz. Kocsi szolg. Főn.; Nagybaczoni Béláné ügyint., Vas. Főoszt.; Németh Józsefné irodakezelő, Székesfehérvári Jj. Ü.; Novák Andrásné raktárkez., Miskolc Osztószertár Főn.; Patkó Istvánné segédmunkás, Szekszárd Pft. Főn.; Pjeczka Mihályné takarítónő, MÁV Házkez. Főn.; Sándor Ilona vonatvez., Kiskunfélegyháza áll.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Ambrus Józsefné segédmunkás, Bp. Épületfenntart. Főn.; Bary Sándorné munkaügyi vez.; Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Benedek Jánosné takarítónő, Bp. Építési Főnökség; Bódogh Jánosné vontatási számadó, Dombóvár Vont. Főn.; Bodrogi Károlyné ügyint., Miskolc Vont. Főn.; Fogarasi Rozália statisztikus, Budapest MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Kakuszi Istvánné betanított munkás, Szeged Épület- és Hidfenntartó Főn.; Köstner Vilmosné számfejtő, Debrecen Jj. Ü.; Kupor Gyuláné ügyintéző, Szombathelyi Vasútig.; Molnár Péterné személyz. csop. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Nagy Istvánné takarítónő Bp. Ferencváros áll.; Nagy Jolán segédmunkás, Záhony Pft. Főn.; Paul Béláné ügyint., BVKH; Pénzes Elődné pénztárfőnök, Bp. Józsefváros áll.; Somogyi Sándorné takarítónő, Debrecen áll.

Az egészségügyi miniszter

AZ EGÉSZSÉGÜGY KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetést adományozta: Nagy Ferencné üzemápolónőnek, MÁV Területi Egészségügyi Közp. Budapest; Takács Jenőné üzemápolónőnek, MÁV Területi Egészségügyi Közp. Miskolc.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Adorján Lászlóné csztergályos, Szombathely Jj. Ü.; Balogh Tiborné ügyint., Vasúti Tud. Kutató Int.; Baracskai Sándorné távközlő munkás, Pécs BBFF; Baran Józsefné szakácsné MÁV Napközi Otthon és Bölcsőde Bp., Benczúr u. Baranyai Andrásné kisegítő, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Bán Sándorné árupénztáros, Kecskemét-alsó áll.; Benkó Ida laboráns, MÁV Adatfeldolg. Főn.: Berki Jánosné takarítónő, Szeged Vont. Főn.; özv. Csendes Józsefné kocsitakarítónő. Miskolc-Tiszai áll.; Csomor Andrásné ügyint., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.: Dobos Teréz kertész, Győr Pft. Főn.; Donko Mátyásné anyagkiadó. Kiskunhalas Szertárfőn.; Farkas Lászlóné segédmunkás, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Gajda Györgyné távközlő munkás, Szeged BBFF Goy Gyuláné ügyint., Bp. Számvit. Főn.; Hódi Józsefné műszerész, Debrecen BBFF; Korpai Jánosné ügyint., Pécs Vasútig.: Kluber Ilona anyagszámadó, Jobbparti BBFF; Körözsi Józsefné raktári munkás, Debrecen Szertárfőn.: Magó Antalné betanított munkás, MÁV Fatelítő Ü. Tokod; Maizl Erikné ügyint., Budapesti Vasútig.; Müller Éva számadó, Pécs Szertárfőn.; Nagy Józsefné ügyint., Bp. Keleti Vill. Fennt. Főn.; Orbán Rozália pályamunkás, Dunaújváros Pft. Főn.: Panyi Mihályné takarítónő. Széchenyi-hegyi Üttörővasút Üzemfőn.; Pénzes Istvánné raktárkezelő, Zalaegerszeg Szertárfőn., Pusztai Jánosné üzemápoló. Kaposvár Üzemorvosi Rendelő: Reizer Árpádné személypénztáros, Bp. MÁV Közönségszolg. Iroda: Simkó Lászlóné fürdőkezelő, Sárospatak Üzemfőn. Vont. részleg; Szabó Anna rend. forg. szolg. tevő, Püspökmolnári áll.: Szabó Pálné konyhaleány, Záhony áll.; Szakái Béláné ügyint., Debreceni Vasútig.: Szöllősi Lászlóné mosónő, Miskolc Jj. Ü.; Takács Istvánné takarítónő, Szombathely BBFF: Vargyasi Andorné távsétírókez., Miskolc-Tiszai pu. BBFF.

Csak vasutas akart lenni



Tíz évvel ezelőtt, 1966-ban lépett a vasút szolgálatába. *Kovács Istvánnét,* az érettségizett fiatalasszonyt akkor váltótisztítónak vették fel, de ő ezt sem bánta, mert minden áron vasutas szeretett volna lenni.

Közel egy évig dolgozott ebben a munkakörben, miközben tovább tanult. *Távirdavizsgát tett, majd 1967-ben segédtiszti tanfolyamra került,* melynek elvégzése után, Miskolc rendezőpályaudvarra osztották be naplózónak.

Munkáját mindig lelkiismeretesen, becsülettel végezte. Többször elnyerte a *Szakma ifjú mestere* címet, majd 1971-ben *Kiváló dolgozó-jelvénnyel* tüntették ki.

Kovács Istvánné az állomás rendszeres véradói közé tartozik, évente ad vért az arra rászoruló knak. 1970-ben a pártba való felvétele után elvégezte a marxista—leninista középiskolát.

1973 fordulópont volt az életében. A családot, férjét és tízéves *István* nevű kisfiát iker kislányokkal ajándékozta meg. *Zsuzsa* és *Judit* születésnapját, az aranyjelvénnyel kitüntetett *Gagarin* szocialista brigád, melynek ő is tagja, minden évben megünnepli.

A gyermekgondozási segélyen levő fiatalasszony otthon sem tétlenkedik. Jelentkezett a Tisztképző tanfolyamra és most a forgalmi tagozaton tanul levelező úton.

Kovácsné boldog és megelégedett asszony, de talán akkor volt a legboldogabb, amikor családjával Miskolc legszebb lakónegyedében, új lakásukba költözhettek, melyet a vasút biztosított számukra.

Kisvárdai János

1975-BEN:

Felépült 90000 lakás

Módosították az építkezések pénzügyi és hitelfeltételeit

Hazánk lakosságának a fele — tehát a csecsemőket is beleszámítva: minden második ember — takarékbetétkönyvvel rendelkezik. Pontosan 5 millió 200 ezer betétkönyv tulajdonosai *összesen 81 milliárd forintot tartanak az OTP-ben.* Az egy könyvre jutó átlagos betét csaknem 16 000 forintot tesz ki.

A negyedik ötéves terv gazdasági eredményei, *az életszínvonal emelkedésének jelei a Takarékpénztár munkájában is megmutatkoznak.* Március 3-án *dr. Fekete László* és *Hoffmann József,* az OTP vezérigazgató-helyettesei erről tájékoztatták a sajtó képviselőit, a Magyar Újságírók Országos Szövetsége székházában.

1971 és 1975 között a betétállomány évenként átlagosan 7.8 milliárd forinttal emelkedett, így a növekedés összege öt év alatt 39.2 milliárd forint volt. amely csaknem kétszerese a III. ötéves terv időszakában végbement 21,7 milliárd forintos növekedésnek. Különösen kiemelkedett az elmúlt év, amikor a betétállomány 10 milliárd 500 millió forinttal nőtt. A takarékoskodók az év végével mintegy 2 milliárd 800 millió forint kamatjóváírásban részesültek.

— *Mire gyűjtenek az emberek?*

— Általában gépkocsira, lakásra, nyaralóra, külföldi utazásra és sokféle tartós fogyasztási cikkre. Az összbetétállomány 8,9 százaléka — több mint 7 milliárd forint — gépkocsibetétként van az OTP-nél. Eddig 20 184 betétes *nyereményformájában jutott személygépkocsihoz.* Tavaly egyébként 2778 gépkocsit sorsoltak ki. *Ifjúsági takarékbetétkönyve* 270 000 fiatalnak (vagy szülőnek) van, s ezekben 1 milliárd 400 millió forintot tartanak nyilván. 1975 végén mintegy 30 000 fiatal vehette volna fel a részükre öt év alatt megtakarított összeget.

— *Hogyan alakult a lakosság hiteligénye?*

— A lakossági hitelek állománya az elmúlt öt évben 25,3 milliárd forintról 52.1 milliárd forintra emelkedett. Az állománynövekedés 90 százalékát a lakásépítésre és lakásvásárlásra nyújtott, *hosszúlejáratú* hitelek teszik ki. Közép- és rövidlejáratú hitelt 5 millió 600 ezer tételben, s mintegy 30 milliárd forint összegben kaptak az OTP ügyfelei. az utóbbi öt esztendőben. Az ez időszakban nyújtott hosszúlejáratú hitelek összege 35 milliárd forintot tesz ki. Örvendetes, hogy *az 1975. évi 90 000 lakás felépítését tartalmazó célkitűzés teljesült.* A felépült lakásoknak mintegy 87 százaléka a Takarékpénztár közreműködésével létesült. *1976-ban 82 000 lakás megvalósítása a cél,* ehhez az OTP 10 milliárd 800 millió forint hitelt biztosít. Lakásfelújítási kölcsönök céljára 700 millió forintot irányzott elő.

1976. január 1-től a lakásépítéssel kapcsolatban új pénzügyi és hitelfeltételek léptek hatályba. Az OTP említett hitelkeretei biztosítják, hogy a lakosság minden jogos hiteligénye kielégíthető legyen. A keretet tovább bővíti az a mindinkább növekvő kölcsöntámogatás, amelyet a munkáltatók nyújtanak dolgozóik számára. Az új feltételekről, a tovább bővített *kedvezményekről,* — a kölcsön felső határának növekedéséről, a kamat csökkenésének eseteiről, a törlesztési időtartam meghosszabbításáról, a munkások részére biztosított előnyök kiterjesztéséről — készségesen nyújtanak felvilágosítást az Országos Takarékpénztár fiókjai.

Kocsitisztítók a Nyugatiban

Óramű-pontossággal dolgozik a November 7. brigád

Az alapítók közül a „legtovább szolgáló" is nyugalomba készül. A fényképen, amelyet nem kis büszkeséggel mutat — *Honthy Hannával* fényképeztek le őt és a brigád más tagjait — még koromfekete a haja meg a bajusza. Ám az akkori, operett színházi vakuvillanás óta eltelt vagy tíz esztendő: fehér a haj is, a bajusz is... *Pátkai Béla* elmúlt 61 éves. Dolgozna még tovább, nagy-nagy kedve lenne a munkához —, de ha ő nem akarja is észrevenni, nemrég a szíve figyelmeztetett az idő múlására.

— *Nem huszonegy éves már, Pátkai bácsi!* — mondták, háromheti kezelés után a balatonfüredi szanatórium orvosai. S ő kénytelen-kelletlen hallgat a szavukra... de májusig még dolgozik. Addig feltétlenül.

Aki a férje helyére állt

Az alapítók közül ketten tavaly búcsúztak el: *Balogh János* és *Tóth Mihály* neve 1975-ben szerepelt utoljára a brigádnaplóban. S tízévi ottdolgozás után a nyugdíjas életet választotta *Herczeg János* meg *Vass Ferenc* is. Kik maradtak? A hatvanas évek derekán, s a vége felé érkezettek: *Csontos Józsefné, Szegedi Miklósné, Szabó Jánosné, Kiss I. Sándorné, Ványai Sándorné*, és két férfi — *Becz József* meg *Micsutka Ferenc*. A legújabbak pedig: a férje helyére állt *Vass Ferencné* (oly gyakran volt együtt velük — kiránduláson, múzeumban, színházban —, hogy búcsút mondott a Hámán Kató brigádnak) és *Beleznai Erzsébet* (a Gagarin brigádtól vált meg a kedvükért).

Ők alkotják ma a Nyugati pályaudvar szocialista címmel tizenötször — megszakítás nélkül! — kitüntetett *November 7.* kocsitisztító brigádját. Budapest e nagy pályaudvarának első szocialista kollektíváját.

Kocsitisztítók. A kívülálló talán azt hiheti: *könnyű szakma, utóvégre takaritani mindenki tud.* De milyenek a pályaudvarra zsúfoltan érkező vasúti kocsik?! Tisztaságukkal aligha kérkedhetünk — nem kíméli őket a tisztelt utazóközönség. Felsorolni is képtelenség, mi minden hever a padlón, mit rejtenek a szeméttartók és a hamutartók. Kézzel nem is ajánlott beléjük nyúlni —, volt olyan óvatlan brigádtag, akinek kettétört sörösüveg vágta meg a kezét. A takarítást megkönnyíteni hivatott porszívók nem váltak be — csak a por szívására alkalmasak: *a kukoricacsutkát, az összegyűrt újságlapot, a parafadugót, a kóláskupakot nem nyelik el.* Maradt hát a hagyományos módszer: a padlót felsöprik-felmossák, az üléseket, ablakokat letörlik-lemossák. Gázálarcot viszont nem viselnek... a por pedig száll, köhögésre késztet, ingerli a tüdőt, zakatolásra készteti a szívet...

Nagy gond az utánpótlás

— *Valaha ez férfi szakma volt, a nehéz munkák közé számított, jobban megfizették, mint a pályamunkásokat* — mondja Pátkai Béla. — *Ma fordított a helyzet... Nem is csoda, hogy alig van utánpótlás. A mi brigádunkban sincs negyven évesnél fiatalabb. A múltkor jelentkezett egy asszony: gyárban dolgozik 11 forintos órabérért. Itt 9.50-et kínáltak... nem állt közénk.*

Az első brigádnapló — 1960-ban került lapjaira az első bejegyzés — még vékonyka füzet. Ereklyeként őrzik, de a többi sem kallódott el. Ám az újabbak mind tartalmasabbak, tetszetősebbek, változatosabbak. Munkáról — közte társadalmi munkáról — csakúgy szó esik bennük, mint művelődésről szórakozásról, egymás segítéséről.

— Sokan itt kaptak kedvet a tanuláshoz. A szakszervezeti politikai tanfolyamain rendszeresen valamennyien részt veszünk, a párttagok pártiskolára járnak, s aki többre vágyott, ma a vasút más területén dolgozik. *Többen közülünk a vontatáshoz kerültek, büszkék vagyunk azokra, akik ott lettek szocialista brigádvezetők; kikerült tőlünk fékes, kocsivizsgáló, van aki műhelyben dolgozik.* De akik ma is a Nyugati pályaudvaron, vagy Rákosrendezőn dolgoznak — nem távolodtak el a brigádtól. Szabadnapjainkon gyakorta felkeressük őket... A forda ugyanis lehetővé teszi, nem rossz a beosztásunk: *13 óra munka, majd 48 óra pihenés, aztán 12 óra munka és 24 óra pihenőidő...*

Törzsvendégek az Operettszínházban

Az időbeosztásnak köszönhető, hogy — jóllehet, zömmel vidékről járnak be — a kulturálódás nem formális vállalásuk. *A Fővárosi Operettszínházban már törzsvendégként köszöntik őket a jegyszedők* (így kerültek be a „Csárdáskirálynő" egyik jubileumi előadásán — alkalmi gratulálókként — Honthy Hanna öltözőjébe), de nem csupán a könnyű múzsa hívei. A brigádnapló operalátogatás emlékét is őrzi: igaz — helyesen — nem a legnehezebb zeneművet hallgatták meg. Mozart muzsikájának tapsoltak, majd több balettelőadást gyönyörködtek végig.

Még ma is beszédtéma a Thália Színházban nemrég látott „színpadi szociográfia" — a *„Történelem alulnézetben"*.

— Nekünk szerencsénk volt: *a mi brigádunkban nem voltak olyan italozók, mint amilyeneket a darab bemutat... de a szocialista brigáddá kovácsolódás nehéz folyamatát mi is átéltük.*

Pátkai Béla szemét hirtelen könny futja el:

— Számomra az volt a legdöbbenetesebb, amikor az egykori brigádvezető visszamegy régi munkahelyére... és az újak már nem ismerik meg. Lehet, hogy egy-két év múlva én is így járok?

A közös emlékek összefűzik őket

Önnön kérdésére maga válaszol: nem, az nem képzelhető el. Az a szellem, amelyet másfél évtized alatt kialakított, aligha illan el. Akik öthét-tíz éve itt dolgoznak, *vigyáznak majd arra, hogy a „November 7." brigádnak — a MÁV kétszeres Kiváló brigádjának — továbbra is ranga legyen a Nyugati pályaudvaron.* Az emlékek összefűzik őket — együtt takarították el a Várban az újjáépítéskor visszamaradt törmelékeket, parkosították a gellérthegyi jubileumi parkot, egyengették a talajt Lágymányoson —, s dolgoztak-dolgoznak óramű pontossággal.

Egy-egy éjszaka 23 szerelvény kocsiját takarítják ki. Van egy feltételezésük, amiben hisznek: *a tisztaság előbb-utóbb tisztaságra nevel.* Holnapután talán már kevesebben szennyezik be a frissen takarított kocsikat — nem fáradnak majd el olyannyira a kocsitisztítók, mire a nyugdíjkorhatár elérkezik. Feltételezés — remény. Ma még sokat dolgoznak. És kiválóan!

Földes Tamás

Hat ifjú szakmunkás

érettségi nélkül egyetemre készül a dunakeszi járműjavítóban

Gendur Pál tanműhelyvezető mondta: *könnyű most tanulni, ennyi kedvezménnyel.* Elmúlt fiatal éveiből ellenpéldát hozott, s aztán még hozzátette: *bizony, a lehetőségekkel élni kell.* És a mi fiataljaink tudnak is élni vele.

A dunakeszi járműjavítóban hat fiatal szakmunkás készül komoly elhatározással, felelősséggel egyetemi, főiskolai felvételre. Az előkészítő tanfolyam ideje alatt szorgalmukat azért is fokozni kell, *mert érettségi nélkül indulnak felsőfokú képzettség megszerzésére.* Hárman közülük nős emberek, kettőnek családja is van, igaz, egyikük alig egy hónap óta élvezi csak az apaság örömeit.

Segit az üzem

Mácsai Pál, Molnár Ferenc, Erdei Jenő és *Podhorszki Pál* a lakatos szakmában dolgozik, *Tóth Ildikó* műszerész, *Döbör János* pedig villanyszerelő szakképzettséggel rendelkezik.

Múlt év augusztusában a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztálya a központban ankétot rendezett. Az ankéton meghívottként többek között részt vettek azok a budapesti és szolnoki fiatalok is, akik már sikeresen túljutottak az előkészítő tanfolyam vizsgáin, s a műszaki egyetem, illetve főiskola hallgatóinak mondhatják magukat. Elkísérték őket az üzemek szakszervezeti bizottságainak titkárai is, hogy együttesen adják át tapasztalataikat az ugyancsak jelenlevő, 1975/76-os előkészítőn induló szakmunkás fiataloknak.

Az elhangzott segítő szándékú megnyilvánulások nem maradtak hatástalanok. *Bősz József*, a dunakeszi járműjavító szb-titkárának elmondása szerint, saját SZET-es fiataljaik számára sok mindent tudtak hasznosítani. *Első intézkedésüket is a szolnoki tapasztalatok alapján tették meg.* A különböző munkaterületen, szabadban dolgozó hat fiatalt egy műhelybe vonták össze, s az már ebből következik, hogy a közös munka mellett állandósult a közös beszédtéma is.

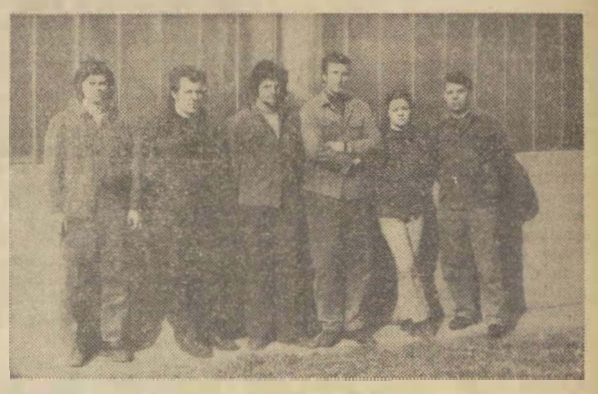
Nem egyoldalúan

Dicséretére váljék az üzem gazdasági és mozgalmi vezetőinek, hogy néhány intézkedéssel túl is léptek más üzemek eddigi módszerein. Nemcsak a konzulensek gondos kitartó tanácsa 2026/1973. és 1065/1974. számú határozatainak végrehajtásához.

Az üzem patronáló munkája nem egyoldalú. Fontos feladatnak tekintik a Budapesti Műszaki Egyetem szakmunkás-előkészítő tanfolyam tanáraival való jó kapcsolattartást is. A személyzeti-oktatási osztály állandó figyelemmel kíséri a fiatalok eredményeit. *Antal János* személyzeti előadó és ifjúsági felelős rendszeresen tájékozódik a hat szakmunkás egyetemi „szerepléseiről", jegyzi a dolgozatírások alapján elért pontszámokat, s ezekből megfelelően látnia: kinél, hol kell fokozni a segítségadást.

Tanulni kell

A dunakeszi járműjavítóban a közös és egyéni érdek



A hat, egyetemre készülő szakmunkás balról jobbra: Mácsai Pál, Döbör János, Podhorszki Pál, Molnár Ferenc, Tóth Ildikó és Erdei Jenő

BAJA ÁLLOMÁSON

A melléknteljesítmény sem „mellékes"

Az utóbbi hat évben sorozatosan elnyerte a *„Kiváló főnökség"* kitüntető címet Baja állomás. Mint azt *Jávor Imre* főtanácsos, Baja állomásfőnöke elmondotta, 1975-ben is jól dolgoztak, valamennyi célkitűzésüket teljesítették

— *Kilenc szocialista brigád dolgozik állomásunkon, 136 taggal* — mondotta az állomásfőnök. — *Kezdeményezően, nagyon aktívan dolgozva segítették elő, hogy terveinket túlteljesítsük.*

Jó a kapcsolat a szállítatókkal

— A tervezett 381,5 ezer tonnával szemben 396,8 ezer tonna árut indítottunk útnak állomásunkról — vette át a szót *Tölgyesi István* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — Nehéz feladat volt ez, hiszen állomásunk három díjszabási ponton dolgozik: *Baján, Baja-Duna-parton* és *Baja-Külsőn*. A legtöbb belföldi árut a Duna-partról, a legtöbb exportkocsit Bajáról adták fel a helyi vállalatok.

— Hogyan alakultak az állomás kapcsolatai a vállalatokkal? — vetettük közbe.

— *A lehető legjobban, hiszen rendszeresen látogatjuk a vállalatokat* — felelte Tölgyesi István. — *Különösen jó kapcsolatot alakítottunk ki a MAHAJOSZ-szal, amely naponta 35—40 kocsi folyamkavicsot adott fel és az idén is megszervezte már a folyamatos rakodást.* Az őszi kampány idején rövid idő alatt 40 ezer tonna cukorrépát szállítottunk el Baja-Külső körzeti pályaudvarról a Szolnoki Cukorgyárba. A korszerű réparakodó egyébként most épül. A Gabonafelvásárló Vállalattal, a Gemenci Állami Erdő- és Vadgazdasággal, a Hűtőiparral ugyancsak eredményes az együttműködés.

Bár a kocsitartózkodásra, a helyi le- és feladási kocsik résztartózkodási idejének csökkentésére előírt követelményeket egyaránt túlteljesítettük, problémáink is voltak — jegyezte meg az állomásfőnök. — *Erre utal, hogy a múlt évben 2,7 millió forint kocsiálláspénzzel kellett megterhelnünk szállíttató vállalatainkat.* Nehezen tudunk előbbre jutni az éjszakai rakodásokat illetően, pedig Baja-Külsőn már nagyon korszerű, úgynevezett „stadionvilágítással" is rendelkezünk.

A szocialista brigádok szorgalmas, öntevékeny és fegyelmezett munkája eredményezte, hogy a személyvonati menetrendszerűségben 99,39 százalékot, a tehervonatok menetrendszerű indításában 96,26 százalékot, a célkitűzésnél jobb eredményeket értek el. A kocsik terhelési határának kihasználásában az előírt 98 százalék helyett 100,31 százalékot teljesítettek. *Nagy gondot fordítottak a melléknteljesítmények, mint mellékes többletbevételek növelésére is.* A szállító felek részére elvégzett mérlegelésekből 325 ezer forinttal, darabszámlálásból 415 ezer forinttal, a felek részére biztosított daruhasználatból 676 ezer forinttal növelték a vasút bevételeit.

A dolgozók hallatják szavukat

Baja állomáson a dolgozók szívesen mondanak véleményt a termelési tanácskozásokon, s a vezetés hasznosítja munkájában az általuk felszínre hozott tapasztalatokat.

— Az elmúlt napokban is, amikor az első negyedévi termelési tanácskozást tartottuk, tizenkét dolgozónk mondta el észrevételeit — szólt ismét *Jávor Imre*. — *Nem személyi problémákkal jöttek, hanem a kollektívát érintő jelenségeket tették szóvá. Amit lehet, helyben elintézünk, vagy továbbítjuk a panaszt illetékes helyre.*

Hogy miről beszéltek legutóbbi tanácskozásukon a bajai vasutasok? *Czettnik Ferenc* vonatvezető a vonatkísérők panaszát tolmácsolta, azokét, akik gyakran éjszakáznak Budapest Déli pályaudvaron. *A laktanyában nem lehet pihenni, mert a teremben sok az ágy, egész éjszaka jönnek-mennek az emberek.* A fűtéssel és a vízellátással is sok baj van, de leginkább az zavarja a pihenőket, hogy a laktanya mellett egész éjszaka üzemel a Diesel-töltőállomás. *Posta István* váltókezelő azt tette szóvá, hogy a szolgálati helyével szomszédos MÉH-telepen egy túlságosan erős higanygőzlámpát kapcsoltak be. Ez elvakítja, zavarja a szolgálat ellátásában. *Aller Antal* vonatvezető az állomási gyalogosfelüljáró átadását sürgette, amelyet már igen régóta tartanak lezárva. A felüljáró hiányában sokan átjárnak a vágányok között, s ez balesetveszélyes.

Csökkent az üzemi balesetek száma

A legtöbb panasz az új egyenruhára volt. *Rövidujjúra és szűkre szabták a zubbonyokat, bár a méreteket változatlanul megadták.* Így sokan arra kényszerülnek, hogy visszavigyék új egyenruhájukat a szertárba.

A fegyelmezett, jól szervezett munka eredményeként 1975-ben tovább javult az állomás baleseti helyzete. *Közlekedő vonattal nem fordult elő baleset, de vonatveszélyeztetés sem történt.* Az előző évi hétről ötre csökkent a tárgyi, a tolatás körében bekövetkezett balesetek száma. Ugyancsak hatról ötre csökkent az üzemi balesetek száma is, a kiesett munkanapoké pedig 234 napról 207 napra. Az eredményes balesetmegelőző munkáért két munkavédelmi őr részesült pénzjutalomban.

L. J.

Kiváló szinten

Kiemelkedően dolgoznak a félegyházi vasutasok

Kiskunfélegyháza állomás dolgozói az elmúlt öt esztendőben immár negyedszer teljesítették túl a *Kiváló főnökség* cím elnyeréséhez megszabott, évről évre magasabb követelményeket támasztó feltételeket.

Az állomás kocsiforgalma 1975-ben húsz százalékkal nőtt, az egy kocsira jutó átlagos tartózkodási idő mégis 0,85 százalékkal csökkent, 1974-hez képest. (A célkitűzéshez viszonyítva ez több mint 2 és fél százalékos csökkentésnek felel meg.) A 15 798 megtakarított kocsi/órán túlmenően az állomás dolgozói anyag- és energiafelhasználásban 120 ezer forint megtakarítást értek el. Lényegesen előreléptek a társadalmi munkák végzésében, a tanulásban, művelődésben. *Kiemelkedő érdemek fűződnek mindezzel kapcsolatban az állomás 15 szocialista brigádjában tevékenykedő 164 brigádtag nevéhez.* Kongresszusi versenyvállalásaik teljesítése az újítómozgalom eredményeihez, a városi óvodák patronálásához és anyagi támogatásához is hozzájárult.

Az V. ötéves terv helyi feladatainak megalapozását kívánja elősegíteni az a *felhívás*, amelyet az állomás *Felszabadulás* szocialista brigádja intézett a többi brigádhoz. Javasolja, hogy a most kezdődő egyéves munkaversenyben a felsorolt szempontok alapján tegyenek meg minden tőlük telhetőt a gazdasági és politikai munka további javításáért. A felhíváshoz nemcsak Félegyháza, hanem *Szeged, Békéscsaba* és *Kiskunhalas* állomás szocialista brigádjai is csatlakoznak.

Gál Jenő,
üzemgazdász

Télen a bontóban

Kiszuperált tehervagonok állnak a síneken. Szépen, sorban egymás mögött. Számukra ez az utolsó állomás...

A vagonok, a mozdonyok, amelyek, ki tudja, hány éven keresztül szállították a megyék és országok határain túlra terhüket — sorsukra várnak: *a lángvágók, a szekercék, a kalapácsok támadására.*



Jesztrepszki József lángvágóval darabolja egy kocsi alvázát

(Laczó József felvétele)

Fagyban, hóban, kánikulában

A sátoraljaújhelyi bontóban talán több bosszúságot okozott a kemény februári tél, mint azt várták. Szinte egyik percről a másikra lepte be a bontásra váró vagonokat a hó.

— *Mit tehettünk?* — kérdezi egyikük. — *A munkát nem lehet otthagyni se fagyban, se kánikulában.* A pénzért itt meg kell dolgozni...

— *Negyvenhárman vagyunk* — mondja *Béres András* művezető. — *Lángvágók, bontók, lakatosok, vasrakók.*

Nehézségi fokot a felsorolt beosztások között nem érdemes keresni. Valamennyien bizonygatják: *megvan itt minden területnek a nehézsége.* S ami mindenkit egyformán próbára tesz, az időjárás.

— *Ilyenkor télen rendszeresen kapunk védőitalt és a ruházatra sem lehet panasz* — mondja *Molnár János* vasrakó. — Csak az a baj, hogy amíg a teát elhozzák idáig már nem forró. De azért langyosan is jól esik.

Az ólomgőz nem tréfál

Bontók... *Tóth Endre* szertárfőnök szerint a bontás művelete veszi legjobban igénybe az embereket. Nem kis nehézséget jelent a kocsik külső burkolatát szétszedni. Persze, a lángvágók sem panaszkodhatnak.

— Ha így vesszük, akkor nem... — hagyja helyben a főnök megállapítását *Jesztrepszki József.*

— Hat éve vagyok itt a bontóban. Huszonegy évesen jöttem ide, hát volt időm megismerni a munkát és az embereket. Hogy szeretem-e? Hazudnék, ha igent mondanék. *Az igazság az, hogy nem vagyok vándormadár-típus;* az ember, ha már elment valahova dolgozni és tudja, hogy számítanak is a munkájára, hát becsülje meg magát.

— Mi a legrosszabb itt?

— A személy- és postakocsik vágása. *Az ólomgőz nem tréfál: tönkreteszi az embert, ha nem vigyáz magára.* Van ugyan gázálarc, de nyáron kényelmetlen ez a viselet. Mégis muszáj hordani, ha nem akarunk mérgezést kapni. Vannak most is páran, akik más beosztásban dolgoznak emiatt.

— Azt mondja, sok embert megismert...

— Nem tudnám hirtelen összeszámolni... Sajnos nagy a fluktuáció. *Van, aki egy hónapig, van, aki egy hétig marad csak itt.* Azért nem ez a jellemző. Bár lehetne a kereset több is.

Szükség van ránk

— *Évente több milliós értékek kerülnek ki innen a sátoraljaújhelyi bontóból.* A még felhasználható alkatrészeket, kerékpárokat beépítik újra valamelyik járműjavító üzemben. A faanyagra szintén szükség van. A leselejtezett vasanyag is gazdára talál: *Ózd, Dunaújváros, Diósgyőr kohói rendszeresen várják a beolvasztandó mennyiséget.* Tavalyi termelési tervünket teljesítettük — mondja *Tóth Endre.*

— Anak ellenére, hogy sokszor okozott gondot a munkaerő-vándorlás, az időjárás. Munkánkra szükség van, s tudják ezt az emberek is... *Akik itt maradnak, azokra lehet számítani: akár esik, akár fúj.*

Pusztafalvi Tivadar

BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG:

Tovább fejlesztik a MÁV—Volán komplexbrigád-mozgalmat

Ezekben a hetekben értékelik a MÁV—Volán komplex brigádok elmúlt évi munkáját, eredményeit. A budapesti igazgatóságnál megtörtént a számvetés, ami meggyőzően bizonyítja, hogy a komplex brigádok versenye ismét eredményesen járult hozzá a vasúti kocsigazdálkodás javításához.

A budapesti igazgatóság 56 állomásán hét Volán vállalat működik együtt a MÁV-val. Közülük legnagyobb a budapesti 1. sz. Volán, amely tavaly *az összes vasúti kocsik 48,5 százalékát kezelte a budapesti területeken.* Tizenhét nagyállomáson félévenként rendszeresen értékelik a komplex brigádok teljesítményét. Tavaly október 1. óta az együttműködés bővítése és a brigádok versenykedvének fokozása céljából kiterjesztették a rendszeres értékelést azokra az állomásokra is, ahol a Volán csak kisebb mértékben vesz részt a szállításokban. Ez lényegesen segítette az eredményesebb munkát.

A budapesti területen 1974-ben a kocsik 52,43 százalékát késetten rakták ki és az egy kocsira jutó tényleges rakodási idő 10.12 óra volt. A 17 kiemelt állomáson *34 millió 906 ezer forint kocsiálláspénzt fizettek.* 1975-ben a késetten kirakott kocsik aránya 44,14 százalékra csökkent, kedvezőbb lett az egy kocsira jutó rakodási idő is. *A kocsiálláspénz pedig 23 millió 376 ezer forintra apadt.*

A komplex brigádok három kategóriában versenyeztek. Az elsőbe sorolták azokat az állomásokat, amelyeken a Volán évente tízezernél több kocsit kezel, a másodikba az 5—10 ezerig, a harmadikba pedig az ötezren aluli kocsiforgalmú állomások kerültek. A múlt évi versenyben az első csoportban *Szolnok* állomás és az 1. sz. Volán, a másodikban *Salgótarján* állomás és a 2. sz. Volán, a harmadikban pedig *Mosonmagyaróvár* állomás lett az első a 19-es sz. Volán vállalattal együtt. A győztesek pénzjutalmat kaptak. Szolnokon a 25 vasutas és 25 Volán dolgozóból álló brigád vívta ki az elsőséget, Salgótarjánban 30 vasutas és 12 volános, Mosonmagyaróváron pedig 11 vasutas és 8 volános dolgozott a győztes brigádban.

A budapesti vasútigazgatóság és a területén működő hét Volán vállalat vezetői elhatározták, hogy továbbfejlesztik a komplexbrigád-mozgalmat. Az idén — ahol lehetőség van — a kisebb állomásokon is alakítanak közös brigádokat. Legközelebb például *Tokodon, Bicskén* és *Móron.*

A MÁV—Volán operatív bizottság, amelynek *dr. Fehér István* igazgatóhelyettes az elnöke, az elmúlt évben 10—20 naponként ülésezett és vizsgálta a brigádok eredményeit.

Hatásos kezdeményezésnek bizonyult a vasútigazgatóság és az 1. sz. Volán vezetőinek irányításával a novemberben és decemberben tartott „munkanap-fényképezés" is, *Budapest-Angyalföldön, Vácott,* valamint *Dorog, Esztergom* és *Tokod* térségében. A cél a brigádok termelékenyebb, hatékonyabb munkájának elősegítése, a rakodási idő csökkentése, és a gépi rakodás előnyeinek gazdaságosabb alkalmazása volt. *Megállapították, hogy további kocsimegtakarítást a késetten kezelt kocsik csökkentésével érhetnek el. Ezért nagy szükség van a rakodási készség javítására, különösen az éjszakai órákban és a munkaszüneti napokon.*

Kis forgalmú állomásokon is legalább két műszakban kell dolgozni, hogy a délután és este érkezett kocsikat még aznap ki tudják rakni. Ennek érdekében az 1-es és a 18-as Volán elsősorban azokkal a vállalatokkal köt az idén szállítási keretszerződést, amelyek kötelezik magukat a folyamatos szállításra. A keretszerződésen kívüliek áruinak fuvarozására csak szabad kapacitásuk terhére vállalnak kötelezettséget.

A MÁV—Volán komplex brigádok ez évi vállalásainak nagy része is az éjszakai és az ünnepnapi rakodás kiterjesztésére vonatkozik.

Sz. F.

FŐNÖKI VÉLEMÉNY:

A szakszervezeti bizalmira mindig lehet számítani

Kiskunlacháza állomás vezetésében 1974 végén szükségszerű változás következett be: az állomásfőnök *Angyal József* igazgatósági tartalékos lett. Az effajta „örökség" mindig gondok, megoldatlan problémák vállalásával jár, s Angyal József nem tagadja, hogy eleinte félt is a reá háruló feladatoktól.

— *Elsősorban a létszámunk hiányos* — hangzik a magyarázat. — *Az eredetileg 23 főre tervezett állomási létszámhoz képest csak tizennégyen vagyunk.* Ráadásul *Balázs Pál* beteg, *Kovács Pál* pedig márciusban nyugdíjba készül. Ezek szerint van az állomáson négy forgalmi szolgálattevő, öt váltókezelő, két málhazó, három raktárnok és személypénztáros, valamint egy takarítónő. Tavaly 3066 túlórát használtunk fel, 71 789 forint összegben...

Nehezíti még a helyzetet, hogy az állomásvezető családja messze, Nagybátonyban lakik.

— *Bizony, már két és fél éve annak, hogy csak szombatonként tudok hazamenni* — mondja *Angyal József*, majd hozzátesz: — Azért mégsem bántam meg, hogy elvállaltam ezt a munkakört. Látom, hogy az emberek bíznak bennem, s odaadó helytállással, fegyelmezett, jó munkával viszonozzák a megértést, gondoskodást. Elmondhatom azt is, hogy a tél nem okozott semmiféle fennakadást, s ez akkor is így lenne, ha hosszabb ideig tartott volna a vasutat és a vasutasokat próbára tevő zord időjárás.

Az állomásfőnök érdemelt, hozzáértését, széles látókörét bizonyítja az is, amit ezután mond:

— Sokat köszönhetek a kezdeti nehézségek leküzdésében nyújtott segítségért állomásunk szakszervezeti bizalmijának: *Szabó Sándorné személypénztárosnak.* Amikor ide jöttem, elsősorban az ő támogatását kértem, mert tudtam, hogy itt mindenki szakszervezeti tag, s a bizalminak kellő becsülete és tekintélye van az emberek előtt. Ugyanakkor Szabóné is szereti, tiszteli az itt dolgozó kollektívát. *A bizalmi segítségemre volt abban is, hogy őszintén, nyíltan beszéljek mindenkivel.* A panaszokat is szívesen meghallgattam, nogy közösen orvosolhassuk, amit lehet. *Balogh Péter* váltókezelő például kifogásolta a közbeváltás nélküli szolgálatokat. Igazat adtam neki, s felajánlottam: ha szükségét érzi, magam is beállok a helyére, leváltom, csak szóljon. Láthatóan ez a megértés nagyon jólesett neki...

Kiskunlacháza állomáson általános emberi magatartássá vált egymás megértése, mások gondjainak enyhítése. A *Csanádi György* nevét viselő szocialista brigád — amelynek valamennyien tagjai — ugyanezt a célt tűzte ki maga elé.

— *Az elmúlt évben munkaidőn túl, szabad időben több mint 120 óra társadalmi munkát végeztek a brigád tagjai* — újságolja az állomásfőnök. — Főként a községi általános iskolában vállaltunk el olyan feladatokat, amelyek elvégzésével szebbé, csinosabbá, otthonosabbá tehettük a gyermekek környezetét.

(Kesztyűs)



Szecsei László forgalmi szolgálattevő munka közben

A körvasút krónikája

Százéves a Déli összekötő vasúti híd

A budapesti összekötő vasút vagy, ahogy ma nevezzük a *körvasut, egy évszázada szolgálja a magyar vasúti közlekedést.* Európában aligha van hozzá hasonló vasúti kötöttpályás közlekedési rendszer, amely egy nagyváros szerteágazó személy- és áruforgalmi állomásait, s így az ország Budapestet érintő valamennyi vasútvonalát összeköti.

Bonyolult, érdekes kapcsolat ez, amelynek összefüggéseit nem könnyű megérteni. Tiztelet illeti azokat az elődöket, akik már a múlt század 70-es éveinek elején felismerték a körvasút lehetőségét és arra törekedtek, hogy az Osztrák Államvasút Társaság (a mai balparti körvasút) és a Magy. Kir. Államvasútak, valamint a Cs. Kir. Szab. Déli vasút vonalait, állomásait egymással összekössék.

Fellendül a hazai vasútépítés

A korabeli sajtó kitörő örömmel üdvözli a már elkészült és tovább épülő összekötő vasutat Egyben megállapítja, hogy az 1857-es kiegyezés után, a nem önzetlen magánvállalkozók vasútépítőkedve átmenetileg csökkent. Érthető — folytatja a gondolatot —, hiszen az építkezésbe invesztált tőke az éledező magyar állam kebelén belül nem mutatott olyan világos perspektívát, mint korábban. Ezt bizonyítja az, hogy a magyar szabadságharc leverését követő abszolutisztikus kormányzat elnyomó politikája ellenére, *20 év alatt 2000 kilométer hosszú vasút épült hazánkban.*

Vasút és terhelő „kamatbiztosítás" az volt, de forgalom és pénz alig-alig. Ezért is nagy jelentősége volt az épülő összekötő vasútnak és a vele szorosan összefüggő, a két városrészt, *Pestet* és *Budát* összekötő vasúti hídnak.

A híd építési költsége 1 millió 700 ezer, az összekötő vasút és a szárnyvonalak — felépítmény, állomások, jelzők váltók egyéb berendezések — költsége a hídépítési költséggel együtt *8 millió 750 ezer forintra rúgott.*

Az építés idején szárnyvonalként a Kőbánya melletti sertéshizlaldához 1 km, a Közvágóhídhoz 0,9 km, a Fővámházhoz 3,5 km hosszú vonal csatlakozott. Az előbbi kettő Ferencváros állomásból, az utóbbi pedig a Ferencváros—Kőbánya közti vonalból ágazott ki. Ebben az időben még csak Ferencváros, Kőbánya—Hizlalda és Kelenföld állomásokat adták át. A Fővámházhoz vezető vonal tervezett rendeltetése volt — és meg is valósult — a Duna partján építendő teherpályaudvar, a mai Budapest—Duna-part csatlakoztatása.

A híd hossza 400 méter

A 400 méter hosszú Dunahidat *Cail et Comp* és *Filleul —Brohy* francia vállalkozók az 1873. év augusztus havában kezdték el építeni. A nagy munka — három esztendő múlva — 1876. március 1-re elkészült. A híd négynyílású, kőpilléreken nyugvó, rácsozott szerkezetű vashíd. A szabadnyílások hossza 94 m. A kétvágányú vaspályán kívül kettő, egyenként 2 méter széles gyalogjárda vezet keresztül rajta. A két ellenfal, valamint a három pillér sűrített légnyomással süllyesztett vasszekrényeken nyugszik. A főtartók 10 méter magasak. A hídszerkezet alsó éle, a 0 ponttól 15,4 méter magasban van. A híd teherpróbája fényesen sikerült — írja a korabeli szaksajtó.

Az összekötő vasút vonalainak építéséhez 91,5 hold területet használtak fel, amely nagy többségében költséges kisajátítást követően került állami tulajdonba. A szükséges földanyagot távolról, jórészt a Dunából kellett kitermelni. Ez jelentősen növelte az építési költséget. Késleltette a munkálatokat a közel három hónapig tartó árvíz. Az építéshez szükséges vasanyagot, de a híd vasanyagát is *a Magyar Államvasutak Gépgyára gyártotta.* A vonalon „Phol-féle" váltókat és jelzőket szereltek fel. Az összekötő vasút töltéséhez 363 000 köbméter földre volt szükség. Egy kilométer hosszú vonal építési költsége 182 000 forintba került.

Az egész vasutat eredetileg két vágányúra tervezték és annak megfelelően végezték az építését, gondolva a későbbi igényekre.

Hallgassuk tovább a krónikást:

„Örvendetes, hogy az építéshez felhasznált anyag nagy többsége, hazai eredetű. A főváros e vasút által egy igen lényeges tényezőt nyer az észak-keleti és dél-nyugati vidékek közti tetemes átmenő forgalom állandósítására, s megvan ezenkívül általa a lehetőség adva arra nézve is, hogy a nemzetközi kereskedelem iránya Galiczia, Oroszország egyrésze, az Adriai-tenger kikötői és Felső-Olaszország közt, másrészt Budapesten át tereltessék, feltéve, hogy az illető vasúti vállalatok a kereskedő világgal együttesen megfelelő eljárás és intézkedések által ez ajánlkozó eshetőséget lehetőleg hasznukra tudják fordítani."

Külön díjszabás

A budapesti összekötő vasút áruforgalmát illetően külön díjszabás készült. A szállítási határidők az összekötő vasutat érintő forgalomban hosszabbak voltak: *gyorsáruknál 12 és teheráruknál pedig 24 órával.*

Az 1878-ban elkészült *Sertés Hizlalda* állomásról kiágazó és *Szent Lőrincz* állomáson *Bécs* —, az 1861-ben épült „bevágás" (Kőbánya-alsó—Rákosrendező pu.) vágányon át — másik irányba pedig *Cegléd—Szolnok* felé vezetett. A mai Józsefváros és Kőbánya MÁV-on át a mai Keleti pu-ig (Központi pályaudvar) a vonai 1889-ben készült el. A Rákosig vezető vonalrész 1867-től a MÁV magját képezi. *(Budapest—Ferencvárost és Kelenföld állomásokat csak 1882-ben rendezték be személyforgalomra.)*

Ezúttal csak az úgynevezett Jobb parti Körvasútról, a korabeli MÁV-összekötőről szóltunk. Az Osztrák Államvasút összekötő vonalai — a mai Bal parti Körvasút — közben vagy később épültek. Külön tanulmányt érdemel.

Gergely József

Egészségügyi felvilágosítás

A vitaminokat mindenkor kellő időben és mennyiségben kell a szervezetbe juttatni

A vitaminok az egészséges élethez szükséges olyan kémiai anyagok, melyek a táplálékkal jutnak a szervezetbe, és ott részt vesznek a sejtek különböző életfolyamataiban. A tápanyagoktól abban különböznek, hogy nem energiaforrásul vagy építőanyagul szolgálnak, hanem különleges élettani feladatokat látnak el.

A vitaminkutatás, mely napjainkban is nagy intenzitással folyik, *eddig már húsznál több vitamin létezéséről számolt be.* A vitaminok csupán biológiai szempontból képeznek egységes csoportot, míg kémiai szerkezetüket tekintve a legkülönbözőbb vegyületcsoportokba sorolhatók.

Az adagolás orvosi feladat

Köztudott, hogy a vitaminok elsősorban a friss gyümölcsökben, zöldségekben, tejtermékekben fordulnak elő nagyobb mennyiségben.

A normális bélflórában élő baktériumok jelentős mennyiségben termelnek B, F és K vitaminokat, fólsavat. Ennek az állapotnak a megváltozása — például antibiotikus kezelés következtében — érzékeny kiesést okoz a szervezet vitaminkészletében. Ezért kapjuk a *gyógyszertárakban azt a tanácsot, hogy Tetrán B vagy Chlorocid szedése esetén fogyasszunk el naponta 1 pohár aludttejet, yoghurtot,* mivel ezek pótolják az antibiotikus kezelés során csökkent vitaminkészletet.

A vitaminok adagolása mindenkor és feltétlenül orvosi feladat. Szervezetünknek igen sokat árthatunk, ha nem a megfelelő időben és kellő mennyiségben adagoljuk magunknak. *A túladagolásnak éppúgy súlyos következményei vannak, mint a vitaminhiánynak.*

A vitaminokat oldékonyságuk alapján két csoportba oszthatjuk:

1. Zsírban oldódók (A, D, E, F, K): *lassan szívódnak fel és a szervezetekben felhalmozódnak.* Bizonyos szövetek, hám, csont, felépítéséhez és működéséhez szükségesek.

2. Vízben oldódók (B, C, P): *könnyen szívódnak fel, de gyorsan is távoznak,* tehát a szervezet nem képez tartalékot belőlük.

Az A vitamint eredeti állapotban csak állati eredetű táplálékaink tartalmazzák, míg a növényi eredetű tápanyagokból a szervezetben a máj segítségével képződik. Igen sok A-vitamint tartalmaz: *a máj, a paraj, a zöldsaláták, a tejtermékek, tojássárgája, sárgarépa stb.* Főzéssel szemben igen ellenállók, de ügyeljünk arra, hogy a többszöri melegítés már elbontja.

Az A vitaminhiányt a szem, a bőr és a nyálkahártyák szárazsága, gyulladásra való hajlama jellemzi.

A csukamájolaj angolkórt gyógyít

A D vitaminnak a természetben, a tápanyagokban csupán az úgynevezett elővitaminja található, ebből napfény vagy ultraibolya sugárzás hatására keletkezik a D2 és D3 vitamin.

Az emberi és állati szervezet jelentős mennyiségű elővitamint tartalmaz. *Ebből következik, hogy természetes napfény vagy kvarcolás hatására magában a szervezetben is képződik megfelelő mennyiségű D3 vitamin.*

A közismert csukamájolaj mindkét D vitaminféleséget tartalmazza. Ez volt az első anyag, amelyről megállapították, hogy képes az angolkórt gyógyítani, illetőleg kifejlődését meggátolni. Ez a tulajdonság a vitamincsoport legjellemzőbb és legfontosabb hatása.

A mi éghajlati viszonyainkon, normális vegyes táplálkozás mellett, a felnőttek vitaminszükségletét csaknem kizárólag a napfény hatására a szervezetünkben képződő D vitamin elégíti ki. *Terhesség, szoptatás alatt, valamint csecsemőkorban a szervezet D vitamin igénye nagyobb,* ilyenkor orvosi ellenőrzés mellett gyógyszereket adagolunk a megfelelő szint biztosításához.

A D vitamin az egészséges csontállomány kialakulásában és fenntartásában játszik fontos szerepet.

Az E vitamin élettani szerepe még teljesen nem tisztázott. *Szerepe van az anyagcserében, serkentőleg hat a növekedésre, a sejtek szaporodására.* Az emberi szervezetben okozott hiánytünetek eddig nem ismeretesek, valószínűleg azért, mert a normális, vegyes étrend megfelelő mennyiségben tartalmazza. Főképpen a gabonamagvak csíráiban, illetve az ezekből készült olajokban fordul elő nagyobb mennyiségben.

A barna kenyér gazdag B vitaminban

K vitaminból az emberi szervezet számára szükséges mennyiséget a bélbaktériumok termelik és fedezik, felszívódása a bélfalon kerresztül történik. Hiánybetegség, ami a véralvadás zavaraiban mutatkozik meg, tehát akkor keletkezik, ha a bélből való felszívódás akadályozott. *Ez bekövetkezhet például sárgaság esetén, amikor epe nem jut a bélbe, s a K vitamin felszívódása csak epe jelenlétében megy végbe tökéletesen.*

A B1 vitamin a szénhidrát anyagcseréjében nélkülözhetetlen szerepet tölt be. Hiánya étvágytalanságot, fáradtságot, emésztési zavarokat, idegrendszeri problémákat okoz.

Igen nagy mennyiségben tartalmazza az élesztő, a bab, a borsó, a liszt. Érdemes megemlíteni, *hogy a barna kenyér, tehát a durvább őrlésű lisztből készült, sokkal gazdagabb B-vitamin-forrás, mint a fehér kenyér.*

A B2-vitamin jelentős mennyiségben fordul elő a tejtermékekben, a húsban és a tojásban.

A B6-vitamin hiánya a pellagra nevű bőrbetegséget okozza, mely hazánkban igen ritka kórkép. A későbbi kutatások során bebizonyosodott, hogy a B6-vitaminban igen értékes gyógyszerre találtunk a különböző eredetű hányások csillapítására, valamint a migrénes fejfájások enyhítésére — más gyógyszerekkel kombinálva.

A B12-vitaminnak igen jelentős szerepe van a szervezet életműködésében. A táplálékban fehérjéhez kötődve fordul elő és a tápcsatornában jelen levő anyagok szabadítják fel. Azonban a belekben naponta a táplálékkal bevitt B12-vitaminnak a többszöröse képződik, tehát normális bélműködés esetén a szervezet szükséglete saját erőből biztosítva van.

A C-vitaminról köztudott, hogy hiánya a skorbut nevű betegséget idézi elő. Erre a jelenségre a hosszú ideig tengeren tartózkodó hajósokon figyeltek fel először, amikor is a friss gyümölcs és főzelékfélék hiányoztak az ember táplálékából.

Télen fogyasszunk sok C vitamint

A skorbut tünetei: *a bőr és nyálkahártya alatti vérzések, fogíny rulladás, a fogak meglazulása és kihullása* — szerencsére igen jellegzetesek és így lehetőség van a gyors beavatkozásra.

A C-vitamint először magyar tudós, *Szentgyörgyi Albert* állította elő laboratóriumi körülmények között, marhamellékveséből és paprikából Jelentősége igen nagy, felhasználása igen széles körű a gyógyítás területén.

Fertőzéses és lázas betegségek fokozzák a szervezet C-vitamin-szükségletét. Ilyenkor nagy mennyiség adagolása a szervezet ellenállóképességét növeli és hozzásegít a betegség leküzdéséhez. *Igen gazdag C vitaminban a narancs, citrom, grapefruit, földieper, csipkebogyó, savanyúkáposzta, burgonya, zöldpaprika, paradicsom, különösen nyers állapotban.*

A C-vitamin értékének jelentős csökkenésével számolnunk kell az élelmiszerek tárolása alatt is — *ez különösen a burgonyára vonatkozik, melynek hasznos C-vitamintartalma tavaszra számottevően legyengül.*

Összetett készítmények

Mindezekből következik, hogy a C-vitamin téli, koratavaszi adagolása, a friss gyümölcsök és főzelékfélék hiánya miatt, hasznos és szükségszerű, de csakis az orvos által meghatározott mértékben. A szervezet ugyanis nem képes tárolni és a felesleg a vizelettel kiürül.

Ismeretesek az úgynevezett összetett vitaminkészítmények, melyek vagy egy nagyobb vitamincsoportot *(Polybé)*, vagy 8—10 féle vitamint tartalmaznak. Ezekre a készítményekre egyrészt a fejlődésben levő kisgyermekek szervezetének van szüksége, másrészt az idős emberek szervezete igényli, mert idős korban már akadályozott a vitaminoknak a tápanyagokból való felszívódása.

Szükségesnek tartjuk mégegyszer megismételni: *ha a vitaminokat nem a kellő időben és nem a kellő mennyiségben juttatjuk a szervezetbe, akkor számolnunk kell annak súlyos következményeivel.* Ez elsősorban a gyógyszeres készítményekre vonatkozik, melyekre tehát ugyanúgy érvényes a figyelmeztetés: *gyógyszert — mégha vitamin is — csak orvosi rendeletre, az orvos által meghatározott ideig és az előírt mennyiségben célszerű alkalmazni!*

Holpert Katalin
Bordi Sándorné
gyógyszerészek

87 javaslat

Jobban, okosabban

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói tavaly 87 újítási javaslatot nyújtottak be. Az elfogadott, illetve bevezetett 32 javaslat nyomán tízezer forint megtakarítása vált lehetővé. A dolgozók egészségének, testi épségének védelmét öt újítás szolgálta, s ezek bevezetéséhez elsősorban *Putnoki Elemér* műszaki felügyelő, a főnökség újítási ügyintézője nyújtott hathatós segítséget.

A főnökség területén a legjobb újítók közé tartozik *Nagy V. József* pályamunkás, *Pardi Zsigmond* szerelő, *Békési István*, a gépesített mozgó pályamesteri szakasz vezetője, továbbá az orosházi *Török Ernő*, a mezőtúri *Nagy József*, a békéscsabai *Szák K. László*, valamint *Dénes Béla* vezető-mérnök.

A dolgozók — ez évre tett azon vállalásuk teljesítésénél, amely szerint 10 százalékkal növelik az újítások számát — az említett újítók segítő közreműködésére számítanak.

Boldizsár Gyula

Meglátszik a koszton...

Budapest—Józsefváros állomás üzemi konyháján naponta 500 vasutas ebédjét főzik. Nincs is panasz a kosztra évek óta. Aki felkel az asztaltól, dicsérheti mindig az ételt ízét, minőségét és mennyiségét.

Mi ennek a titka?

Az árubeszerző ügyessége, a szakács rátermettsége, az egész személyzet igyekezete — mondhatja bárki, s igaza is van. Hozzá kell azonban tenni a teljes igazság kedvéért, hogy a legtöbbet az a közösségi érzés nyomja a latban, amely a konyhai dolgozókat, a *Tyereskova* szocialista brigád tagjait ösztönzi mindennapi munkájuk végzése közben, s amelynek nyomán számos felajánlás teljesítését őrzi a brigádnapló.

Ez a brigád az 1975. évi eredmények alapján a bronz fokozatú kitüntetést érdemelte ki.

Magasépítési Főnökség:

Előtérben a termelékenység növelése

Kibővített aktívaértekezletet tartottak februárban a MÁV Magasépítési Főnökségnél. A tanácskozáson a főnökség gazdasági-társadalmi vezetőin kívül részt vettek a szocialista brigádvezetők és a kiváló újítók is.

Török János igazgató beszámolójában tájékoztatta a résztvevőket a IV. ötéves terv eredményeiről és az V. ötéves terv általános célkitűzéseiről. Beszédében elemezte azt is, hogy milyen módszerrel készülnek az új ötéves terv tennivalóira.

A főnökség az elmúlt öt évben az 519 millió forintos termelési tervet 100,02 százalékra teljesítette. Az V. ötéves tervben 560 millió forint termelési érték elérése a cél, a termelékenység növelésével és a műszaki intézkedések javításával. A jövőben szeretnék megteremteni a tervező, a beruházó és a kivitelező közötti együttműködés összhangját.

A beszámoló után a hozzászólók többek között a főnökség erőtartalékainak jobb kihasználásáról, a termelékenység növelésének lehetséges módozatairól és a tervszerű gazdálkodás egyéb feltételeiről beszéltek.

(Bánkuti)

MEGJEGYEZZÜK

Sértegető metaforák

Bármilyen ok miatt késik egy-egy vonat, az utasok közül akárki megírhatja az újságnak. Az azonban már kissé túlzás, ahogyan Sz. Gy. megírt egy esetet a *Nógrád* című megyei lap február 27-i számában *Gyorson* címmel. A szerző az egészséges és pontosan behatárolt bírálat helyett inkább élcelődésre, gúnyolódásra törekedett.

Elkoptatott metaforákkal tarkított életképet festett a salgótarjáni vasútállomásról, miközben ilyen kifejezéseket használt:

„Gyorsvonat indul... a hangosbeszélő, mint a papagáj mondja a magáét."

Sz. Gy. ezután egy pocakos férfit vett célbe, feltételezve róla, hogy *„a MÁV törzsközönségéhez"* tartozik. Miután ez a testes ember elérte a vonatot, a szerző vele mondatta ki: *„Türhetetlen! Leesik pár szem hó és a vonatok máris késnek!"*

Lehet, hogy így történt, bár a sorok közé rafináltan belopott megjegyzések valódisága aligha ellenőrizhető. Ami pedig a vasutasok önérzetét méltán sértő „papagáj"-hasonlatot illeti: *az oda beosztott dolgozónak csak azt szabad mondania, amit a forgalom, a szolgálat rendje előír.*

Nem tudni, hogy Sz. Gy. mit kívánt hallani az állomás megafonjából. Annyi azonban bizonyos: *ha az utasokat tájékoztató bemondó is metaforákkal ékesített szöveget használna, sokkal inkább okot adna érdemleges kritikai írásra.*

S őt ezért még felelősségre is vonnák... **(s)**

Válaszolunk MUNKAÜGYI KÉRDÉSEKRE

Milyen munkaidő-kedvezmény jár a szakközépiskolák levelező hallgatóinak?

Balla Endre, a Szegedi Vasútforgalmi Szakközépiskola levelező tagozata II. osztályának osztálybizalmija arról kért tájékoztatást, hogy milyen munkaidő-kedvezmény illeti meg őt és tanulótársait.

A továbbtanuló dolgozók kedvezményéről szóló 23/1974. (IX. 20.) MüM. számú rendelet 3.§ (1—2) bekezdése szerint a szakközépiskola levelező tagozatán tanulókat (tehát a Szegedi Vasútforgalmi Szakközépiskola levelező tagozatán továbbtanuló dolgozókat is) *minden tanévben tizenöt munkanap, az érettségi vizsgára való felkészüléshez pedig még külön hat munkanap tanulmányi szabadság illeti meg.*

Mindezeken felül a rendelet 4.§-a még előírja, hogy a továbbtanuló dolgozót a vizsgán való részvétel érdekében olyan mértékű szabad idő illeti meg, hogy a vizsga időpontjára az oktatási intézményhez beérkezhessen, a vizsgán részt vehessen.

A tanulmányi szabadság és a vizsgán való megjelenés idejére a dolgozót átlagkeresettel kell elszámolni.

A szakközépiskola levelező tagozatán továbbtanuló dolgozókat *más címen munkaidő-kedvezmény nem illeti meg.*

A rendelet 1.§ (1) bekezdése azonban előírja, hogy a továbbtanuló dolgozó nem foglalkoztatható olyan munkaidő-beosztásban, mely őt a kötelező foglalkozásokra és a vizsgákra történő felkészülésben, illetve az azokon való aktív részvételben akadályozza.

Hogyan kell elszámolni a dolgozó nyugdíjasok szabadságát?

Rigó Imre, az újszászi nyugdíjas alapszervezet gazdasági felelőse kérdezi: hogyan kell elszámolni a munkaviszony keretében foglalkoztatott nyugdíjasok szabadságát?

A nyugdíjasok munkaviszony keretében történő foglalkoztatását a jelenlegi szabályok már nem a kereset összegében, hanem munkaidőben (évi 840, illetve 1200 óra) korlátozzák.

Szabadságjárandóságuk kiszámításánál ezért a munkanapokat, illetve munkaórákat kell figyelembe venni, s annak mértéke arányos a teljes munkaidővel foglalkoztatott dolgozók kötelező évi munkaidő keretével, s az általuk ledolgozott munkaórákkal.

Az a nyugdíjas, aki teljes munkaidővel történő foglalkoztatás esetén, szolgálati ideje alapján évi 24 nap szabadságra lenne jogosult, *évi 840 órás foglalkoztatás esetén a 24 nap annyi részét kapja, ahány százaléka a 840 óra az évi (ez idő szerint 2300 óra) munkaidőkeretnek.*

A 840 óra az évi munkaidőkeretnek 36,52 százaléka, a 24-nek a 36,52 százaléka 8,76, kikerekítve 9, *tehát ha a nyugdíjas ledolgozza a 840 órát, 9 nap szabadságot kap,* melyet napi 7,33 órával kell elszámolni. Ez azt jelenti, hogy ha a 44 órás munkahelyen havi 70 órával foglalkoztatott nyugdíjas 9 nap szabadságát egyszerre kiveszi, abban a hónapban még 4 órát (9x7,33=66+4=70) kell dolgozni.

Természetesen, ha a nyugdíjas teljes idejű foglalkoztatás esetén szolgálati ideje alapján 24 napnál kevesebb, például csak 20 nap szabadságra lenne jogosult, vagy nem dolgozná le a 840 órát, úgy a szabadság mértéke a fenti számítási mód alkalmazásával arányosan csökken.

Egyébként ugyanilyen módon kell kiszámítani annak a nyugdíjasnak a szabadságát is, aki évi 1200 órás kereten belül foglalkoztatható nyugdíjkorlátozás nélkül.

MÁV

Újabb jele a vasúti munka megbecsülésének!

Egyes budapesti szolgálati főnökségeken **minden év december 28-án 5000—10 000 Ft-ig terjedő**

KIEMELT FORGALMI JUTALÉKBAN részesülnek a forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó, váltókezelő, kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, vágányfékkezelő, vonatfelvevő, kocsivizsgáló, féklakatos beosztású dolgozók!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA
felvesz nőket és férfiakat, orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint a felsorolt beosztásokba, továbbá

kocsifelíró, átmenesztő, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, vasútépítő, karbantartó és járműjavító szakmunkás, takarító-segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóit, ismerőseit és barátait várjuk felvételre.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ: minden beosztásban havi 191 óra.

NYUGDÍJKORKEDVEZMÉNY: egyes munkakörökben férfiaknál 55 év, nőknél 50 év.

KERESET: tanulási idő alatt havi 1500—2000 Ft, munkakör szerinti vizsga után havi 2000—4000 Ft.

Bel- és külföldi utazáshoz szabadjegy. Családtagoknak ingyenes, kedvezményes utazás.

Díjmentes szállítási utalvány és még sok más vasúti kedvezmény.

Jelentkezés bővebb felvilágosítás: budapesti és vidéki állomásokon, vontatási- és pályafenntartási főnökségeken, valamint a Munkaerő Felvételi Irodán. (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu).

Vasút zsákutcában

TADZSIKISZTÁNI ÚTIJEGYZETEK 2.



Váratlan forgalmi akadály a dusanbe—nureki országúton

Tadzsikisztánban alig több, mint fél évszázada még karavánutak és ösvények kötötték össze a völgyekben települt kis falvakat, s városokat. A folyókon is amolyan kezdetleges fahidak, a patakokon kidöntött fák törzse ívelt át egyik partról a másikra.

Az idősebbek még jól emlékeznek rá, hogy a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* győzelme után a vörösgárdisták segítségével létesítették azt a 290 kilométer hosszú karavánutat, amely *Huzortól Dusanbeig*, a köztársaság fővárosáig vezetett. Ezen az úton szállították az élelmet és a különböző termékeket a fiatal köztársaság központjába. Előfordult, hogy egyszerre ezer teherszállító tevéből állt egy-egy karaván és 13—14 napig tartott az út.

Az első gépkocsi 1926-ban jelent meg, az első vonat pedig 1929-ben futott be Dusanbéba. Mivel a magas és jobbára sziklás hegyek miatt a vasútépítés nem látszott célszerűnek, a közutak építését szorgalmazták. Érthető, hiszen a hegyeket csak a gépkocsiutak kiépítésével lehetett meghódítani. A *Pamírban* például a szovjet hatalomig egyáltalán nem volt út. A harmincas években kezdték az első, a negyvenes években a második, a *Dusanbe—Horog* közti út építését. Ennek a fontos útnak a megépítésében a köztársaság apraja-nagyja részt vett. *Az 560 kilométer hosszú utat 22 ezer ember 110 nap alatt tette a gépkocsiközlekedés számára is alkalmassá.*

Ma Tadzsikisztánban a műutak hossza meghaladja a 3 és félezer, a mellékutaké pedig a 10 ezer kilométert. A főútvonalak mentén sövények, bizonyos távolságokon belül parkolóhelyek létesültek. A hágókban műszaki állomásokat állítottak fel, a gépkocsivezetők részére pihenőszobákat rendeztek be. Az útjavító és az autófelügyelet éjjal-nappal tart szolgálatot.

A főváros központjából bármerre vettük utunkat, gépkocsink kiváló minőségű műutakon haladt. Azt is megfigyeltük, hogy a gépkocsivezetők nyugodtak, előzékenyek és udvariasak.

Egyik nap a Dusanbétól 70 kilométerre levő nureki vízierőmű építkezéséhez indultunk. Alig hagytuk magunk mögött a fővárost, mikrobuszunknak ugyancsak kapaszkodnia kellett a szerpentines, kanyarokkal tarkított hegyi úton. A teherautók még lassabban haladtak. A belátható kanyarokban előzni nem lehet. Ilyenkor gépkocsivezetőink sohasem türelmetlenkedett, nyugodtan haladt a teherkocsik mögött, mindaddig, amíg az előzés feltételeit nem látta biztosítottnak.

Útközben más akadályok is gyakran gátoltak bennünket a folyamatos haladásban. *A magasabb hegyből, ahol már november közepén leesett a hó, csaknem félóránként követték egymást a völgyek felé tartó juhnyájak.* A gépkocsivezetők ekkor sem dudáltak, nem hajtottak bele az országutat teljes szélességben elfoglaló nyájba, hanem félrehúzódtak és türelmesen megvárták, míg a jószág elhalad mellettük.

Mint barátaink elmondták, *Tadzsikisztánban ma a gépkocsi-közlekedésé a vezető szerep, s az marad a belátható-tatlan jövőben is.* A vasútvonalak további kiépítéséhez ugyanis annyi alagútat kellene a hegyek gyomrában és viaduktot a völgyeken át építeni, hogy a ráfordított összeg soha sem térülne meg. Nem beszélve arról, hogy az óriási összeget felemésztő vasútépítési költségek miatt háttérbe kellene szorítani az iparosítást és a fellendülőben levő, egyre inkább a korszerű öntözéses gazdálkodást folytató mezőgazdaságot.

Annak ellenére, hogy Tadzsikisztán *csak 90 kilométer hosszú vasútvonallal rendelkezik az igazgatóság székhelye Dusanbe központi személypályaudvarának felvételi épületében van.* Ott találkoztunk *Leontyev Vlagyimir Alexandrovics* műszaki igazgatóhelyettessel és *Szaidov Mamadzsán Ahmedovicscsal*, a szakszervezeti bizottság titkárával. Ők adtak rövid tájékoztatást az igazgatóság munkájáról.

Az igazgatóság területe négy közép-ázsiai köztársaság *Tadzsikisztán, Üzbegisztán, Kirgizia* és *Türkménia* területének egy részére terjed ki. Az igazgatóhelyettes azzal kezdte ismertetőjét, hogy a Szovjetunióban ebben a térségében, pontosabban az ő igazgatóságuk területén a vasút a nagy hegyek miatt minden „zsákutcába" jutott. Jó példa erre a tadzsik főváros, ahová már említettem, 1929-ben futott be az első vonat, de újabb vonal azóta sem épült. A meglevő 90 kilométer hosszú fővonal azonban nagy fejlődésen ment keresztül.

A gőzvontatást 1960-ban Diesellel váltották fel. Egy év múlva pedig átadták *Dusanbe* új személypályaudvarát, amely minden tekintetben megfelel a fejlődő főváros központi pályaudvarának. Az elmúlt években pedig már előtérbe került az automatizálás. A fontosabb csomópontokon, pályaudvarokon megkezdték az elektromos váltók építését. A személyszállító vonatokat folyamatosan rádióösszeköttetéssel látják el és egyes vonalakon rátérnek az egy központból történő irányításra.

A tadzsik főváros turistaforgalmának fellendítéséhez is hozzájárulnak a vasutasok. A tervek szerint még ebben az évben *„Tadzsik expressz"* néven új gyorsvonatot állítanak forgalomba *Taskent* és *Dusanbe* között a turisták részére. Ugyanakkor szó van arról is, hogy egyes személyszállító vonatokat egészen Moszkváig továbbítanak. Ezzel megvalósulna a tadzsikoknak azaz óhaja, hogy fővárosukból átszállás nélkül juthatnának el Moszkvába.

Az igazgatóság területén, bár a hegyek miatt sok a „zsákutca", azért új vasútvonalak is épülnek. Tavaly helyezték például üzembe a *Termez—Kurgán—Tjube—Jaran* között — az utóbbi Tadzsikisztán északi részében található — épülő 270 kilométer hosszú vonal kurgáni szakaszát. *Ez az új vasútvonal Üzbegisztán, majd Tadzsikisztán termékeny völgyein halad keresztül, egészen az épülő javani alumínium- és vegyikombinátig.*

Az igazgatóság egyik legnagyobb személy- és teherpályaudvarán, Dusanbéban csaknem 2500 vasutas dolgozik. S mint azt a szakszervezeti bizottság titkára elmondotta, az SZKP XXV. kongresszusa tiszteletére már 1975-ben élénk versenymozgalom bontakozott ki a különböző szolgálati ágak között. De már ezt megelőzően is eredményesen dolgoztak ebben a térségben a vasutasok, hiszen három év alatt 20 szolgálati hely érdemelte ki a *„Kommunista szolgálati hely"* címet. Ez a versenyforma megegyezik a nálunk jól bevált kiváló címért folyó versenymozgalommal.

A versenyformák között létezik az igazgatósági verseny is. Ez azonban már eltér a MÁV-nál kialakult rendszertől. A Szovjetunióban ugyanis az egyes igazgatóságok között — elsősorban a földrajzi adottságok miatt — igen nagy a különbség. Ezért nem egymás között, hanem általában két szomszédos, *lehetőleg azonos adottságokkal rendelkező igazgatóság versenyez egymással.* A dusanbei igazgatóság versenytársa az ashabádi. Legutóbb a dusanbeiek nyerték a vándorzászlót.

Nos, miután Tadzsikisztán területét földrajzi adottsága miatt nem hálózhatják be az acélsínek, a főváros, a vidéki városok, a járási székhelyek és a nagyobb települések között autóbuszok bonyolítják le a forgalmat. A teheráru nagy részét is közutakon juttatják el a lakossághoz. Jelenleg az utasok 87, a teheráru 90 százalékának szállítását végzi a közúti közlekedés.

Ez a tény korántsem csökkenti a vasút szerepét, jelentőségét. Hiszen az áru Szovjetunió más köztársaságaiból vasúton érkezik a tadzsik fővárosba. Ennélfogva Dusanbe szerepét egy olyan körzetesített pályaudvarhoz lehetne hasonlítani, ahová a köztársaság egész területéről közúti gépkocsik végzik a fel- és elfuvarozást.

Visi Ferenc

(Vége)

Élménybeszámoló, grúz tea mellett

Nyolcvanan vettek részt március 1-én azon a vetítettképes, műsoros délutánon, amelyet a *miskolci vasútigazgatóság* kultúrtermében tartott *Baracza Mátyás* és *Búzás Imre*. Ők ugyanis mindketten tagjai voltak annak a csoportnak, amely *az orosz nyelvtanfolyamokon legjobb eredményt elért vasutasok jutalmaként üdült a Szovjetunióban.* A sok látnivalót nyújtó kirándulásokon diafelvételeket készítettek, szorgalmasan jegyzeteltek, s így került végül is sor az élménybeszámolóval egybekötött műsoros délutánra, amelynek rendezését az MSZBT-tagcsoport helyi vezetősége vállalta.

A rendezők — jó házigazdához méltóan — *grúz teával és orosz vodkával is kedveskedtek a vendégeknek.*

Uglyai Sándor

Brigádvezetők klubja

A hatvani csomópont szocialista brigádvezetői klubhelyiséget kaptak a városi könyvtár újhatvani fiókjánál. Az első klubfoglalkozáson részt vett *Moldova György, József Attila* díjas író is, aki a hatvani vasutasok életével, munkájával ismerkedett.

Nyugdíjastalálkozó

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága a közelmúltban találkozót szervezett a tavaly nyugdíjba vonult 75 munkatárs részére. Az ünnepségen *Kark István* forgalmi állomásfőnök-helyettes méltatta több évtizedes munkájukat és ismertette az állomás elmúlt évi tervének teljesítését.

A bensőséges hangulatú találkozón több szakszervezeti aktivistát jutalomban részesítettek, majd megvendégelték a jelenlévőket.

Közös sikerek

Hat állomás, egy család

A szombathelyi vasútigazgatóság és területi bizottságunk *dicsérő oklevelééért* versenyeztek 1975-ben a közös szakszervezeti bizottsághoz tartozó *Veszprémvarsány, Pannonhalma, Tarjánpuszta, Bakonyszentlászló, Pápateszér* és *Franciavágás* állomás dolgozói. Az elért eredmények értékeléséből igen jó közösségi munka tükröződik.

A legszembetűnőbb a szocialista brigádmozgalom sok újabb sikere. Ennek alapján *Pápateszér* és *Franciavágás* állomás szocialista brigádjai már megkapták a zöldkoszorús oklevelet, *Bakonyszentlászló* és *Veszprémvarsány* két brigádja a bronzkoszorús kitüntetést érdemelte ki, illetve az egyik veszprémvarsányi brigád ezüstkoszorús kitüntetésben részesült. *Pannonhalma* és *Tarjánpuszta* állomás szocialista brigádjait pedig *magasabb* kitüntetésre javasolta a szakszervezeti bizottság, illetve a szolgálati főnökség.

Cserháti Károly
szb-titkár

Társadalmi megbecsülés övezi a nyugdíjba vonult vasutasokat

Ha csak távirati stílusban idéznénk azokból a levelekből, amelyek a nyugdíjba vonult vasutasok érdemeit és az iránt megnyilvánuló hála, a velük törődés örömének szüntelenül kifejeződő érzését ajánlják szerkesztőségünk figyelmébe, akkor is oldalakat töltenének meg ezek a sorok. Így mindössze négy levél egy-egy részletének közlésére vállalkozhatunk ez alkalommal is.

Szécsi Ferenc írja a *sátoraljaújhelyi* pályafenntartási főnökségről: *„Baranyi Elek* nyugdíjba vonulása alkalmával szerény, sokoldalú és jó tudású szakszervezeti aktivistától búcsúztunk. Negyvenévi szolgálatának méltatásán túl azt is igen nagyra értékeljük, hogy *két évtizeden át főnökségünk társadalombiztosítási tanácsa nyugdíjügyi albizottságának vezetője volt,* s mindenkor lelkiismeretesen, fáradtságot nem ismerve intézte a hozzáfordulók ügyeit. *Ezúton is köszönjük helytállását."*

Egy másik levél *Apc-Zagyvaszántóról* érkezett, s az állomás két nyugdíjba vonult dolgozójának érdemeit méltatja: *„Kiss Antal* raktárnok, állomásunk párttitkára és *Szücs Ferenc* váltókezelő egyaránt 40 évig dolgozott a vasútnál, csaknem mindvégig ezen az állomáson. Egyéb érdemeik is hasonlóak. Jellemző még, hogy például Kiss Antal 1915-ben a hatvan—salgótarjáni vasútvonal 57/a számú őrházában született, ahol *édesapja pályaőr volt,* s akinek később *öt fia* lett vasutas. *Mind az édesapa, mind az öt fiú végül is 40—40 évi szolgálat letöltésével ment nyugdíjba ..."*

Kisterenye állomáson nyugdíjasok találkozóját rendezte meg a szakszervezeti bizottság — olvashattuk egy következő levélben. A jól sikerült, meghitt hangulatú összejövetelen *Jászai Nagy József* szbtitkár, *Szomszéd Ádám* pártitkár és *Csécsei Ernő* állomásfőnök köszöntötte a résztvevőket. A legtöbb nyugdíjas névre szóló elismerést is kapott, mert *a legutóbbi cukorrépakampány sikere érdekében kiséglto vasúti szolgálatra jelentkeztek,* elősegítve ezzel az állomás feladatainak teljesítését is.

Hatvanban megtartotta idei első taggyűlését szakszervezetünk nyugdíjas-csoportja — írja tudósítónk, *Szücs Ferenc vizsgáló főkalauz.* A Liszt Ferenc művelődési házban lezajlott eseményen — a területi bizottság, a városi tanács, a csomóponti párt- és szakszervezeti bizottság képviselőinek jelenlétében — *Tellér Sándor,* a 670 tagú nyugdíjas csoport elnöke számolt be az idős vasutasok érdekében végzett tevékenységről. Méltatta a bizalmiak, köztük *Nosza István, Molnár Károly, Haraszti Pálné, Török István, Málnás István* és *Lévai Józsefné* nyugdíjasok aktív közreműködését, ezenkívül elismeréssel szólt *Boros János* és *Somogyi István* beteglátogatók, *Dulai Szabó József* segélyezési bizottsági tag, valamint *Vukovics Jenő,* a számvizsgáló bizottság vezetőjének érdemeiről is. A beszámolót követő vita után a *Liszt Ferenc művelődési ház szimfonikus zenekara szórakoztatta a nyugdíjasokat. Ánguán Jenő* karnagy vezetésével.

A Brigádélet Záhonyban



A Brigádélet szerkesztőbizottsága a múlt hónap közepén Záhonyban tartotta ülését. A kibővített szerkesztőbizottsági ülés munkájában részt vettek az átrakókörzet gazdasági és mozgalmi vezetői, valamint a legjobb szocialista brigádvezetők. A képen balról Hajó József, az Állami díjas „Vörös Csillag", mellette Botos János, a „XI. pártkongresszus" szocialista brigád vezetője látható.

(Kiss Árpád felv.)

Akkor hát — tavasz?

A meteorológusok, sőt: vasárnaptól a naptár szerint is itt van, megérkezett. Ha viszont — e sorok kopogtatása közben — kitekintek az ablakomon, hótakarót látok a szomszédos háztetőn. S ha van hóember, hát hóautó is létezik — legalábbis annak, hógömbölyegnek tűnik a szomszédék kapunk előtt parkoló Trabantja. Hóesés és tavasz? Nehezen illenek össze ...

Igenám, de alig tíz perce kapcsoltam ki a televíziót. Látták? Hogy ne látták volna! A magyar labdarúgás „utánpótlása" három remekbeszabott góllal reszkettette meg az angolok — egy sok sikert, jobb napokat látott világbirodalom fiainak — hálóját. S hiába szegélyezte hó az Üllői úti pályát, azon a navon bizony tavasz volt, sokkal tavasszabb, mint a néhány évvel ezelőtt megtévesztően napsugaras tavaszokon, mikor is a magyarok hálóját pakolták meg a külországiak két-három góllal. Akkor hát — tavasz? Reméljük. Legalábbis ami a focit illeti.

Ősziesen borongós viszont ama levélírónk hangulata, aki felpanaszolja: községében a vasútállomáshoz vezető út kátyúit az illetékesek még a nyárra ígérték feltöltani. De hol van az a nyár? Már tudniillik a tavalyi, amikorra az ígéret vonatkozott. Legfeljebb a leghiszékenyebbek hitték azt, hogy augusztus, szeptember, majd október után mégis a nyárral következik — október végén ugyanis megjelent két útkarbantartó. Körbenéztek. Megállapították, hogy a kátyúk valóban kátyúk. Ők elmentek — Télapó megérkezett. A kátyúk a húsvéti nyuszira várnak.

Teljesen zordon volt a minap állomásfőnök-ismerősöm, amikor elmondta: az országban nincs ugyan influenzajárvány, de Viktória — e szép nevű virus — az ő kicsi állomásukat nem kerülte el. Antúgy is létszámgondokkal bajlódnak, most pedig — március ide, tavasz oda — a meleg szoba még melegebb betegágyát választotta előbb a főnökhelyettes, majd a pénztárosok egyike, aztán a pályamunkásokat tizedelte a kór ... Hová tűnt a szépséges február, a napsütésével, egészséget igérő derűjével?

És mégis kiszöbön a tavasz. Sőt a nyár is Erre vall a Népköztársaság útján levő MÁV-jegyiroda fokozódó forgalma. Mind többen böngészik a menetrendeket tudakolják: miként juthatnak el a leggyorsabban a Balatonhoz és a Fekete-tengerhez; a Mecsek aljára és a Tátra csúcsára. Rövidebb-hosszabb kirándulásra készülnek a turista-kedvűek (s talán ezért került „ATALAKÍTÁS MIATT ZÁRVA" tábla egyik-másik turistaházra). De úgy hírlik: készülődnek az Uttörővasútnál is — ellenőrzik, a forgalomra felkészítik a nyitott-szellős kocsikat.

Tegyék is, kellő időben! Ki tudja, mit tartogat még március — mi jön most: tavasz eleji tél, vagy télutáni nyár? Mindenesetre: ha az olvasó e sorokat olvassa és odakint ragyog a nap, vagy vasárnap kedvenc labdarúgó-csapata mégis — miként tavaly tette — kikap ... ne a meteorológusokat hibáztassa. S ne is e sorok íróját. A tavasz attól tavasz, hogy szeszelyes.

Lehet még az idén március végén — április ...

F. T.

A BVSC hatodik helyen végzett a kiemelt egyesületek rangsorában

Megtartotta idei beszámoló közgyűlését a *Budapesti Vasutas Sport Club:* az elnökség megvonta a mérleget a múlt év — amely a középtávú fejlesztési terv utolsó esztendeje volt — munkájáról, eredményeiről, s meghatározta a további feladatokat. Az eseményre a MÁV Távközlési és Biztosító Berendezési Építési Főnökség kultúrtermében került sor csaknem 200 sportoló, edző, vezető és társadalmi aktivista jelenlétében. A közgyűlés elnökségében helyet foglalt *Molnár György*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Tóth János*, a MÁV Budapesti Igazgatóságának vezetője, *Vitéz Lóránté*, a XIV. kerületi tanács vb. elnökhelyettese, *Kovács János*, az OTSH főosztályvezető-helyettese.



Vágvölgyi Mátyás beszámolóját tartja

Sportiskola hat sportágban

Kiss Tibor társadalmi elnökhelyettes megnyitója után *Vágvölgyi Mátyás*, a BVSC közelmúltban kinevezett új ügyvezető elnöke ismertette az elnökség jelentését, értékelését. Már a bevezető rész is élénk visszhangot váltott ki, hiszen sikerről, jó eredményről szólt.

— Hagyományos már, hogy a sportegyesületek évről évre versengenek egymással, az elért eredmények után pontokat kapnak s ezek összessége adja meg az évi rangsort, mondta az ügyvezető elnök. *Az 1975-ös évre 580 pont elérését tűztük ki célul, s ezt sikerült túlteljesítenünk, 605 pontot gyűjtöttünk, amellyel az egyesületek rangsorában a 6. helyen végeztünk.* A 605 pont örvendetes azért is, mert 76-tal túlszárnyalja az 1974-es teljesítményünket.

A beszámolóban tekintélyes helyet kapott az utánpótlás, amelyről többek között ezt hallhatták a részvevők:

— Utánpótlásunk nevelésében tavaly előbbrelépés mutatkozott, annak ellenére, hogy akadnak hiányosságok is. *A 14 szakosztály közül jelenleg 6 működtet sportiskolai részlegeket, s egyesületünk versenyzői gárdájának tekintélyes számát az „iskolások" adják.* A vívásban például tavaly indult sportiskolai képzés, a szervezés és a kezdeti eredmények biztatóak. De dicséretet érdemelnek a műugrók és asztaliteniszezők is, akik ha nem is rendelkeznek sportiskolával, mégis megfelelő utánpótlásról gondoskodnak.

A közgyűlésen kimondva és kimondatlanul is sok szó esett a montreali olimpiáról, az előkészületekről, arról, hogy a legutóbbi *müncheni BVSC-sikerek után mi várható az idei ötkarikás játékokon.* Némi támpontot nyújtott, hogy amíg a vasutasok Münchenben 26,35 pontot szereztek, a tavalyi világversenyek olimpiai számaiban a felnőttek mindössze 11,05 pontot gyűjtöttek. Ez ugyan az 5. helyet jelenti az egyesületek versenyében, de mégsem mondható soknak. *Jelenleg tíz Szőnyi úti sportoló — nyolc vívó, egy-egy birkózó és vízilabdázó — található a montreali keretekben, s a cél 18 pont elérése.*

Mi várható Montrealban?

Az ügyvezető elnök igen részletesen értékelte a szakosztályok munkáját, s az elmondottak után három kategória állítható fel. Jól működött az asztalitenisz, birkózó, kerékpár, labdarúgó, műugró, tenisz, és vízilabda szakosztály, megfelelt az atlétikai, a jégkorong, az úszó és a vívó, míg többet várt a vezetés a kézilabda, a röplabda és a sakk képviselőitől. Szó esett a bizottságok munkájáról, tevékenységéről, s arról, hogy 1975-ben sikerült megerősíteni a szakosztályok vezetését.

Vágvölgyi Mátyás igen nagy segítségnek könyvelte el, hogy a klub párt-alapszervezetének vezetősége mindenben támogatást adott; eredményes volt a szakszervezeti bizottság közreműködése, s évről évre javul a KISZ-szervezet munkája. Beszámolóját többek között ezekkel a szavakkal zárta:

— Megállapíthatjuk, hogy bár kiugró eredményeink nem voltak az elmúlt évben, a hazai versenyeken, mérkőzéseken való részvételünk fejlődést mutat, a nemzetközi szereplésünk azonban mérsékelt volt.

Örülnek egymás sikereinek

Az érdekes és valóban mindent magába foglaló beszámoló után *dr. Munkácsy Lajos*, a számvizsgáló bizottság elnöke tett jelentést arról, hogy a BVSC tavaly mintegy 17 millió forinttal gazdálkodott. Ezt kellett úgy beosztani, hogy mindenre jusson, de maradjon is...

Sok hozzászólás hangzott el, s ezekből is kiderült, hogy a BVSC a vasutasok nagy családjában milyen tekintélyes helyet foglal el, menynyien gondolnak arra: *miként lehetne a sporttevékenységet még jobbá, eredményesebbé tenni.* Akadtak vélemények a nevelésről, a sportolók fegyelméről — mert bizony voltak 1975-ben is fegyelmi vétségek — s a jövőről, amely a Szőnyi úti új építkezések révén további távlatokat nyit meg a klub előtt. Örülnek a sportolók egymás eredményeinek, a labdarúgók őszi sikereinek, *Gergely Gábor* asztaliteniszező világbajnoki győzelmének, a párbajtőrözőknek, a bajnokcsapatok Európa Kupájában másodszor is kivívott elsőségének, a vízilabdázók bajnoki 5. helyének, de ugyanakkor a kudarcok sem múlnak el nyomtalanul.

Kozák Mihály

Aktív sportélet Celldömölkön

Már több mint négy évtizede működik eredményesen a *Celldömölki Vasutas Egyetértés SE.* Különösen a labdarúgó szakosztálynak vannak régi hagyományai. Az évek során azonban új szakosztályok is alakultak.

A sakkszakosztályt 1973-ban hozták létre. Egy évvel később *Hegyi Zsuzsa* versenyzőjük Vas megye legjobb sportolója lett. 1975. január 1-én alakult az asztalitenisz szakosztály. *László Csilla* szakosztályvezető és *Obráz István* edző aktív és hozzáértő irányítói, nevelői az asztaliteniszező gárdának.

A CVESE vezetői az elmúlt évben — a tanulók sportolási lehetőségeinek javítása érdekében — megállapodtak az iskolák igazgatóival, hogy a fiatalok rendszeresen használhatják sportlétesítményeiket.

Sajnos régi gondja a celldömölki sportolóknak az, hogy csak egy labdarúgópályájuk van. A felnőtt, ifjúsági és serdülő csapatoknak ezért kevés az edzési lehetőségük. Az atlétikai szakosztály munkáját könnyíti majd *a tavasszal átadásra kerülő új atlétikai pálya, amelynek építéséhez a vasutas-szakszervezet és a megyei tanács 130 ezer forinttal járult hozzá.*

K. A.



HÍREK

Akit a mozdony füstje megcsapott

Moldova György riportkönyve a Kortársban

A havonta megjelenő *Kortárs* irodalmi és kritikai folyóirat áprilisban megkezdi *Moldova György József Attila* díjas írónak, a mai magyar vasúttal és a vasutasok életével foglalkozó, *Akit a mozdony füstje megcsapott* című riportkönyvének közlését. Moldova új, ismét érdekesnek ígérkező művét olvasóink figyelmébe ajánljuk.

— **Emlékplakett.** Budapest—Ferencváros állomás Dózsa György szocialista brigádja kiváló békemozgalmi tevékenységének elismeréseként a közelmúltban megkapta az Országos Béketanács emlékplakettjét. A megtisztelő plakettet dr. Karát Ferenc, az OBT elnökségének tagja nyújtotta át.

— **Nőnap és nyugdíjas-találkozó.** A szombathelyi igazgatóság kereskedelmi osztályának dolgozói a nőnapi ünnepséggel egybekötve rendeztek nyugdíjas-találkozót. Az Ady Művelődési Otthon klubjában tartott összejövetelén Marton László osztályvezető köszöntötte a nőket és a nyugdíjukat átvevő volt munkatársakat.

— EGYÜTTMŰKÖDÉS. A debreceni igazgatóság szakszervezeti bizottsága és a Magyar Honvédelmi Szövetség helyi képviselője a közelmúltban megállapodást írt alá a hazafias és a honvédelmi nevelésben történő együttműködésre. A megállapodás többek között kiterjed a sportpropagandára, a lövésznapok rendezésére és az MHSZ-klubok fejlesztésére.

— FARSANGI BÁL. *A miskolci vontatási főnökség szakszervezetének kultúr- és nőbizottsága sikeres farsangi bált rendezedett a vasutasok Vörösmarty Művelődési Otthonában. A főnökség dolgozói és családtagjaik jól szórakoztak a vidám mulatságon.*

— **Brigádok felajánlása.** A kisújszállási pályafenntartási főnökség harminc szocialista brigádja 23 ezer forintot ajánlott fel nemzetközi támogatásra a Magyar Vöröskeresztnek. Az összeget az elmúlt évi kommunista szombatokon végzett munkákból gyűjtötték össze.

HALÁLOZÁS. Életének 76. évében, február 27-én elhunyt Horváth Károly ny. főfelügyelő, a MÁV Tisztképző Intézet volt tanára. Temetésére március 10-én került sor Budapesten, a Farkasréti temetőben.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondunk köszönetet mindazoknak, barátoknak, volt munkatársaknak, ismerősöknek, akik szeretett férjem, édesapám, Szabó Antal, a SZOT Számvizsgáló Bizottságának volt elnöke, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének volt tagja temetésén megjelentek és részvétükkel igyekeztek fájdalmunkat enyhíteni. Özv. Szabó Antalné ifj. Szabó Antal.

A Hivatalos Lapból

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

A 9. számból: 116 025/1975. Baleseti kártérítés engedélyezése méltányosságból.

101 574/1976. A vasút bérszabályozási és gazdálkodási rendszere.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan; Pál István, Ugiyai Sándor, Sepsi Gyula, Csivárdai János, Ersok Gyula Miskolc: Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Csizmazia Béláné Szombathely; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Cserháti Károly Veszprémvarsány; Gál Jenő Kiskunfélegyháza; Szécsi Ferenc Sátoraljaújhely; Murányi Tibor Bénréve: Rapi József Bp. Józsefváros: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bükkösdi Károly Dombóvár; Füzesi Pálné Debrecen: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

— Elcserélném Ferenc körúti tanácsi, egy szoba felkomfortos (komfortosítási terv jóváhagyva), gázkonvektor futésű, földszintes, udvari lakásomat, bármilyen nagyobb MÁV vagy tanácsi bérlakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet nappal: a 224—229, vagy 37—38, este a 143—630-as telefonon, Völgyi néven.

— Dunakeszi új lakótelepen 2 szoba, összkomfortos, gázfűtéses, nagy erkélyes, modern lakásomat elcserélném MÁV-dolgozóval vagy nyugdíjassal budapesti, budaorsi vagy törökbálintira megegyezéssel. Szövetkezeti, tanácsi vagy egyéb megoldás is érdekel. Cím: Kocsis Imre, 2120. Dunakeszi, Nap u. 2. III. 14. Telefon: 22—03 vagy 259—781.

— A budapesti igazgatósághoz tartozó épülettömbben levő, Mosonyi utcára nézó, földszintes, kétszoba-komfortos, 96 négyzetméter alapterületű lakásomat hasonló vagy nagyobb tanácsi lakásra cserélném. Érdeklődni lehet: este 18 óra után: a 144—240-es telefonon.

— Elcserélném XV. ker. Mozdonyfűtő u. 6. sz. alatti egyszobakomfortos lakásomat egy, vagy kétszobás összkomfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni: özv Kövesi Jánosnénál a fenti címen levélben, vagy személyesen lehet.

— Másfél-, két és félszobás tanácsi vagy MÁV-lakásra cserélném zugiói építésű telkünket lakható szoba-konyhás házzal kétszintes házra építési + kezdési engedéllyel. Tel: 409—842, este.

Vezetőségválasztó közgyűlések Szombathelyen, Szegeden és Dunakeszin

Az elmúlt hetekben több vasutas sportegyesületnél tartottak vezetőségválasztó közgyűlést. Jó alkalom volt ez a négyéves sporttevékenység értékelésére, a tennivalók meghatározására is. Tudósítóink három egyesület, a *Szombathelyi Haladás*, a *Szegedi VSE*, és a *Dunakeszi VSE* vezetőségválasztó közgyűléséről küldtek beszámolót. Ezekből adunk rövid összefoglalót.

A Szombathelyi Haladás az elmúlt négy esztendőben dinamikusan fejlődött. Jól tükrözte ezt a közgyűlésre készített írásbeli beszámoló és *Laki László* ügyvezető elnök szóbeli kiegészítője. A szombathelyiek a sportegyesületek versenyében tavaly a 17. helyet szerezték meg. 1971 őszétől növekedett az egyesületet támogatók száma. Segítségükkel megteremthették a színvonalas sportolás feltételeit.

A Haladás tizennégy szakosztálya közül a legegyenletesebben a súlyemelő-szakosztály fejlődött. Az edzők a tavaly végzett munkájuk alapján elnyerték a Magyar Súlyemelő Szövetség: *„az ország legjobb edzői kollektívája"* kitüntető címét. A vívószakosztályból említést érdemel *Komatits József*, aki az olimpiai válogatottnak is tagja. A birkózók munkáját, felkészülését az 1972-ben átadott modern birkózócsarnok eredményesen segíti.

Az elmúlt négy évben *közel 50 millió forintot fordítottak a Perint-parti sporttelep rekonstrukciójára.* Az építés a következő években is folytatódik. Ha befejezik a munkát egy korszerű stadionnal lesznek gazdagabbak. A Haladás sporttelepén világító berendezés és elektromos eredményjelző tábla felszerelését, továbbá egy 24×58 méteres tornacsarnok építését tervezik a jövőben.

A közgyűlés 25 tagú elnökséget választott. Az ügyvezető elnök ismét *Laki László* lett.

A Szegedi VSE közgyűlésén *Annus István*, az egyesület elnöke értékelte a négy év eredményeit. Az egyesület nyolc szakosztályában 431 sportoló van, közülük 170-en minősített versenyzők. Munkájukat tizenhat edző irányítja.

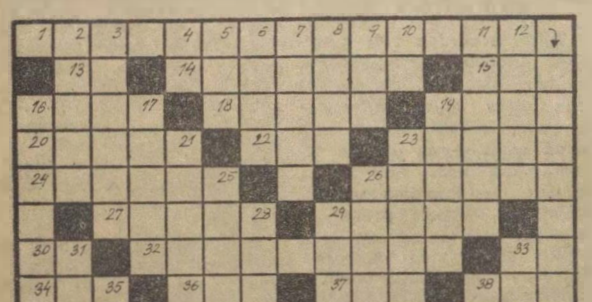
Az atlétikai szakosztály versenyzői *1974-ben 13 magyar bajnokságot nyertek, tavaly pedig tizenhárman kerültek válogatott csapatokba.* Eredményes a birkózó szakosztály tevékenysége is. Szabadfogású csapatuk tavaly bekerült az NB I-be, és csapatbajnokságot nyertek az országos vasutas birkózóbajnokságon.

1975-ben a vasutas sportegyesületek közötti pontversenyben, a 21 kiemelt egyesület közül, az 5. helyen végeztek. A 85 olimpiai pontból 54-et az atléták, 31-et pedig a birkózók szereztek. Az egyesület jó kapcsolatot teremtett az utánpótlást biztosító iskolákkal és a honvédség szegedi alakulataival. A közgyűlés ügyvezető elnöknek ismét *Halász Antalt* választotta.

A *Dunakeszi Vasutas Sportegyesület* szakosztályainak munkájáról *Hoffmann Károly* elnök számolt be. Elmondotta többek között, hogy a 400 aktív sportoló felkészülését megkönnyítették az elmúlt években átadott új létesítmények, a sportcsarnok és a kézilabdapálya. Tavaly elkezdték a birkózóterem építését is. A hat szakosztály már készül az egyesület megalakulásának 50 éves jubileumára. (Kilenc sportágban rendeznek majd versenyeket.) Nyolcvantagú természetjáró szakosztályuknak 18 túravezetője és 32 minősített versenyzője van. Tavaly 86 túrát szerveztek. Az *Országos Vasutas Kupa* mellé megnyerték a *Szabolcs Kupát* is. Feladatként határozták meg az eddiginél eredményesebb versenyzést és a tömegsport további kiszélesítését.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczur utca 41.
Telefon városi: 229—872.
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rakoczi út 54
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
76—1015 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A termelékenység emelésének egyik módszere. 13. Az asztácium vegyjele. 14. Az egyik őszi hónap. 15. Vissza: vonóshangszerek tartozéka. 16. Pozitív elektród. 18. Írást megsemmisít. 19. ... Hari, híres kémnő volt. 20. Csillagászati tetőpont. 22. ...ibri. igen apró madár. 23. A beteg legtöbbször ilyen. 24. Ezen a területen! 26. Trójai királyfi, görögösen. 27. Értágulat. 29. ... alkohol, faszesz. 30. Kettős betű. 32. Szertartás. 33. Kimondott betű. 34. Hegy a Bakonyban. 36. Hunokkal rokon nép az Alföldön. 37. A Duna mellékfolyója. 38. Az egyik oldal. 39. Keblére zár. 41. Lakomára. 43. Papírra vetné. 44. Vékony gyapjúfonál. 45. Bibliai hajós. 46. Ritka férfinév. 47. Kemény tém. 50. Neves francia író. 51. Fehérnemű. 52. Vonatkozó névmás. 54. A Tisza mellékfolyója. 56. Téli sporteszköz. 57. Téli csapadék. 58. Meghunyászkodás. 60. Ételízesítő. 62. Szúltani rendelet. 63. Orosz város.

Függőleges: 2. ... Edouard (1832—1883) francia festő. 3. Rovat a kérdőíven. 4. Fordított ok. 5. Képzőművészeti alkotás. 6. Visszakötni. 7. Bányász község Komárom megyében. 8. Legtöbbször ez szolgái kikötőül. 9. Ismertető. 10. Forr a közepén. 11. Híres labdarúgó válogatott csapat. 12. Somogy megyei község. **16. A termelékenység emelésének másik módszere.** 17. ... Paul, Nobel-díjas angol fizikus. 19. Női név. 21. Kaukázusi folyó. 23. Holt nyelv. 25. Fordítva Torinó régiesen. 26. Latin toll. 28. Nemesgáz. 29. Francia selyemszövet. 31. Olasz város. 33. Szennyvízcsatorna. 35. Lovat a kocsiba. 38. Sütemény. 40. Lom párja. 42. Épületmaradvány. 43. I. L. Z. 48. Nagyon szeretett. 49. Szovjet napilap. 52. T-vel lel 53. Ilyen bukta gyakori. 54. Afrikai állam. 55. Lónév. 58. Menyasszony (él. fel.). 59. Ételt ízesít. 61. Időmérő. 62. Csontokat köt össze. 64. Orosz helyeslés.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 13. Beküldési határidő: 1976. április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szocialista közgondolkodás és magatartás fejlesztését.

Egy-egy könyvet nyertek az 1976. évi 4. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szita István, 7775 Magyarbóly, Vasút utca 50. Farkasdy Gizella, 8522 Nemesgörzsöny, Gárdonyi u. 35. Szimedli József, 9500 Celldömölk, MÁV állomás. Réz Istvánné, 1032 Budapest, Gyenes u. 15. I. 5. dr. Nagy István 4024 Debrecen, Budai Ézsaiás utca 3.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. ÁPRILIS 2.

Felszabadulásunk ünnepén

Sorsfordulónk. Újjászületésünk. Ezeréves népálom valóra válása. Felszabadulásunk... Megannyi jelző, amely a Magyarországon 1944 őszétől 1945 tavaszáig történtekre, de elsősorban 1945. április 4-re utal. E fél év alatt kergette hazánkon végig, űzte ki az országból — rengeteg véráldozat árán — a szovjet Vörös Hadsereg a körömszakadtáig védekező, földünket kirabló, városainkat rombadöntő náci hordát.

Mindaz, ami harmincegy esztendeje történt, történelem immár — sokak számára csupán tankönyvből ismert tananyag, de aligha él közöttünk bárki is, aki ne érzékelné napról napra: *milyen változások kezdetét jelentette 1945 áprilisa.* Jelenünknek már valamennyien részesei-tanúi vagyunk, s e jelen a múltból gyökerezik. A fiatalok, a forradalmi ifjúsági napok keretében „három tavaszra" emlékeznek: *1848 márciusi polgári forradalmára, a nemzeti öntudat lángralobbanásának napjaira, 1919 dicsőséges 133 napjára, a külső intervenció által virágjában letört Tanácsköztársaságra, s a II. világháború számunkra befejezést jelentő napjára.*

A 48-as eszmék évtizedeken át lobogtak, ébren tartva a függetlenség, a szabadság iránti vágyat; a Tanácsköztársaság csaknem négy és fél hónapja — történelmi mércével mérve mily hihetetlenül rövid idő! — felvillantotta ama lehetőségeket, amelyekre egy, a hatalmat megszerző nép képes. S ezek a megélt élmények adtak erőt, hitet, bizakodást a fehér terror kereken negyed századának elviseléséhez, a közelgő szabadság iránti reményhez.

Hiszen nem 1939. szeptemberében, a II. világháború kitörésekor, de nem is a Szovjetunió ellen vezényelt magyar csapatok hadbalépésével kezdődött ama szörnyűségek sorozata, amely Magyarországon 1945. április 4-én véget ért. Már az 1919-es tanácshatalom leverése után is ártatlanul legyilkoltak tetemei jelezték a darutollas különítmények útját. Horthy vészbírósági évtizedeken át sérthették meg a törvényt (vagy ítélkezhettek az akkori uralkodó osztály által szentesített törvénytelen törvények paragrafusaira hivatkozva); a nagy- és kisburzsoázia a városokban, az Európa-szerte akkor már anakronisztikus földesúri rend a falvakban bűntetlenül szipolyozhatta a népet. Szomorú jelző illett akkoriban a hazához: *a hárommillió koldus országa voltunk.* Az éhség, a létbizonytalanság, a holnaptól való rettegés mindennapos vendég volt a kisemberek — munkások, parasztok, alkalmazottak, közhivatalnokok — otthonában.

Hogy mit jelentett Magyarországon 1945-ig proletárnak lenni, arról — nem is kell messze menni — a vasutasok tízezrei vallhatnak. Azok, akik számára álom volt falusi napszámosból pályamunkássá lenni, majd alkalmi munkásból véglegesen állami alkalmazottá válni. De a még köztünk serénykedők arról is számot adhatnak: *miként járultak hozzá — vállalva az életveszélyt, szerény lehetőségeikkel élve — a fasizmus elleni küzdelemhez, az ország felszabadulásához.* A vasutasok a nácik által leigázott országok többségében — a Szovjetunió megszállt területein, Csehszlovákiában, Franciaországban, Jugoszláviában, s nálunk is — szabotázs-akciókkal nehezítették a megszállók gaztetteinek végrehajtását.

Pedig e napokban a szabotázsokért mindenki tudta, mit vállal. Tárgyalás — ítélet nélkül, s kivégzés azonnal. A *magyar vasutasok is mentették, ami — nemegyszer: aki! — menthető.* Az ország teljes kirablását meggátolandó földbe ásták a főműhelyek értékesebb gépeit, voltak, akik a pályaudvarokat ért légitámadás perceiben a haláltáborokba indított, vagonokba zárt embereket menekítették... S ahogy elült a csatazaj, a vasutasok elsők között jelentkeztek munkára: romeltakarításra, a bombatépett vágányok, felrobbantott viaduktok újjáépítésére. Tudták: *jórészt rajtuk múlik, mikorra képes a bénultságba dermedt ország talpra állni, egy új ország megteremtésének gigászi feladatához hozzákezdeni..*

Felszabadultunk, talpraálltunk: új országot építettünk. Mindenki hazájává lett az ezer éven át csak irredenta-hamis jelszavakat harsogó kevesek hazája — *harmincegy esztendő eseményeivel-eredményeivel méltán várhatjuk az utókor, a történelem holnapi ítéletét.* Életünkön, munkánkon mérhetjük le, mi történt Európa e kicsiny, 93 ezer négyzetkilométernyi részén 1945 áprilisa óta. Igaz, a vasutas-élet ma sem könnyű, de mennyivel másabbak a ma gondjai a tegnapelőttieknél! S miként változtak, változhattak meg a rövid- és hosszútávú céljaink!...

E történelmi évforduló mindenkor jó alkalom a mérlegkészítésre, csakúgy, mint a jövőbe tekintésre. S hogy mit hoz a holnap, a legközelebbi jövő a vasút és a vasutasok számára, azt a tavaly decemberben törvényerőre emelt ötödik ötéves terv is rögzíti: *„Bővíteni kell a vasút szállító kapacitását, folytatni kell komplex fejlesztését és rekonstrukcióját... Korszerűsíteni kell, mintegy 1700 km-nyi vasútvonalat, továbbá 750—800 km vonalhosszban korszerű biztosítóberendezést kell létesíteni. Mintegy 160 km hosszúságú vonalat villamosítani kell. A Diesel- és villamosvontatás arányát 92—96%-ra kell növelni, a tolatás dieselesítésében 85—90%-os szintet kell elérni..."*

Bevált, harmincegy esztendeje kipróbált, céljaink felé vezető úton haladunk tovább. 1848., 1919., 1945. örökösei vagyunk. A Szovjetunió segítségével lett szabaddá hazánk, és az örökségként átvett szabadság birtokában építjük még szebb holnapunkat; miközben féltőn őrizzük, vigyázzuk legdrágább kincsünket: népünk szabadságát.

Április 18.

A vasutas operabérlet záróelőadása

A vasutas operabérlet 15. jubileumi évadjának utolsó előadása április 18-án, vasárnap délelőtt 11 órakor lesz az *Erkel Színházban.*

A színház Mozart: *Figaro házassága* című operáját mutatja be. A címszerepeket *Sudlik Mária, Bende Zsolt* és *Faragó András* játsszák.

Klubhelyiség fiataloknak

A *Nyugati pályaudvar* KISZ-fiataljai a társadalmi szervezetek segítségével modern klubhelyiséget alakítottak ki az egyik épületrészben. Segítettek a terézvárosi pályafenntartási, és a villamosfenntartási főnökség dolgozói is. A fiatalok *ötszázórás társadalmi munkája nyomán* két hónap alatt befejeződhetett a munka, és március 12-re, a KISZ-küldöttgyűlés tiszteletére átadták a klubot.

A szabad idő hasznos eltöltését, a szórakozást hangfalak, színpad, büfé és egyéb technikai berendezések segítik.

A MÁV 1976. évi terve a központi vezetőség napirendjén

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége március 25-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Bonifert Ádám,* az MSZMP KB Ipari Mezőgazdasági és Közekedési Osztályának helyettes vezetője, *Urbán Lajos,* a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* elnök, *Nagy Istvánné* és *Feleky Pál* alelnök, *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Gulyás János* titkár.

Az ülést, melyen a központi vezetőség tagjain kívül részt vettek a KPM és a Vasúti Főosztály képviselői, az Utasellátó Vállalat, a GySEV, a vasútigazgatóságok vezetői és az igazgatóságok pártbizottsági titkárai, *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. Üdvözlő szavai után röviden méltatta a február 17-én szívroham következtében elhunyt *Szabó Antalnak,* a szakszervezet volt főtitkárának, a központi vezetőség tagjának életútját, majd javaslatára a részvevők egyperces néma felállással adóztak emlékének.

Az elnök ezután ismertette az ülés napirendi pontjait, majd azok elfogadtatása után átadta a szót *Urbán Lajos* vezérigazgatónak, aki a MÁV 1976. évi tervében foglalt főbb feladatokat és célkitűzéseket terjesztette a központi vezetőség elé.

Mint az már ismeretes — lapunk korábbi számaiban írtunk róla —, *a vasút az idén 131—134 milló tonna áru és 338 millió utas elszállításával számol.* Az elszállítandó áruk volumene, a felső határt alapul véve, 2,5 százalékkal növekszik a bázishoz képest. Az összes árutonna kilométer-teljesítmény várhatóan 3,6 százalékkal növekszik az átlagos szállítási távolság 2,1 százalékos emelkedése miatt.

Az áruszállítási volumenen belül nagyobb mértékben nő a nemzetközi szállítások — az export, import, tranzit — részaránya. Ebben az évben is előtérbe kerül az egységrakományok képzését elősegítő rakodólapos és konténeres mód kiterjesztése. Csupán a belföldi konténeres forgalomban fuvarozandó áruk mennyisége megközelíti a 230 ezer tonnát.

A személyszállításnál a múlt évhez viszonyítva 1,4 százalékos csökkenés várható. Az átlagos utazási távolságot ezzel ellentétben az 1975. évivel azonos szinten, *42,5 kilométerben határozták meg.* Ennek megfelelően az utaskilométer-teljesítmény a bázishoz képest 1,3 százalékkal csökken.

A személyszállítás minőségének javítása érdekében a zsúfoltság és az utazási idő csökkentését, az utazási választék bővítését, a kényelmet, az állomások és várakozóhelyek kulturáltságának növelését, az utasok még jobb kiszolgálását tervezik.

A személyszállításra *Urbán Lajos* szóbeli kiegészítőjében külön is kitért. Hangsúlyozta, hogy *mindenütt nagy gondot kell fordítani a minőségi mutatók javítására, mindenekelőtt a tisztaságra, a pontosságra és a biztonságra.*

A MÁV 1976. évi állóeszköz-fejlesztési programjának megvalósításához *több mint 8,5 milliárd forint áll rendelkezésre.* Ennek nagyobb részét a hálózat fejlesztésére és járműbeszerzésre fordítják. A hálózatfejlesztés keretében sor kerül 323 vágánykilométer pálya korszerűsítésére, és 528 csoport kitérőcserére. A biztosítóberendezési program megvalósítása 103,4 vonalkilométer önműködő térközbiztosító berendezés, 11 állomási biztosítóberendezés és 84 útátjáró sorompó létesítését teszi lehetővé.

A járműpark fejlesztése keretében 45 darab vontatójármű, 109 személykocsi és 2241 teherkocsi beszerzését tervezik.

A dolgozók munkakörülményeinek javítását szolgáló szociális beruházásokra *az elmúlt évi 107,8 millió forinttal szemben 134 millió forintot terveznek.* Ebben az összegben nem szerepelnek az állami célcsoportos beruházások keretében megvalósuló szociális létesítmények.

Az egészségügyi intézmények fejlesztésére *78,1 millió forintot,* lakások építésére, illetőleg a vasutas dolgozók lakásépítésének elősegítésére *106 millió forintot fordítanak.*

A vasutas-szakszervezethez tartozó két vállalat, az Utasellátó és a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vezetői, *Tóth László* főigazgató és *Lisiczki Lajos* igazgató ugyancsak tájékoztatta a központi vezetőséget az Utasellátó Vállalat és a GYESEV elmúlt évi munkájáról, valamint 1976. évi feladatairól.

A MÁV vezérigazgatójának előterjesztése és a két vállalat vezetőjének tájékoztatója után a vitában többek között felszólalt *Gulyás János,* a központi vezetőség titkára és *Bonifert Ádám,* az MSZMP KB osztályvezető-helyettese. Mindketten azt hangsúlyozták, hogy a feladatok ismertek, a pénzügyi keretek is adottak, *így most már kizárólag rajtunk, vasutasokon múlik, hogy hogyan dolgozunk.* Egy bizonyos, az idei esztendő semmivel sem lesz könnyebb a tavalyinál. Sőt, az első negyedévi szállítási teljesítmények ismeretében arra lehet számítani, hogy az év közepétől a fuvaroztatók minden eddiginél nagyobb mennyiségű árut kínálnak fel fuvarozásra.

Az első napirendi pont vitájának lezárása után *Koszorus Ferenc* főtitkár ismertette a központi vezetőség 1976. évi programját és első félévi munkatervét. Ezt követően a Vasutasok Szakszervezete 1976 évi költségvetését *Pere József* osztályvezető, a ½ százalékos ÖTA 1975 évi gazdálkodásáról készült jelentést pedig *dr. Bordi István* terjesztette elő. A központi vezetőség a programot és a munkatervet, továbbá a költségvetést és a jelentést elfogadta.

Tizenöt napi bérnek megfelelő részesedést fizetett a vasút

A vasútüzemre 1975-ben hárult feladatok végrehajtásában nagy szerepe volt a dolgozók aktivitásának, ezen belül a szocialista munkaversenynek, illetve a szocialista brigádmozgalomnak. A vasutasok helytállásának különösen nagy jelentősége volt a frekventált munkakörökben. A létszámhiány miatt sok esetben csak a munkaintenzitás fokozásával, a tényleges munkaidő növelésével lehetett a szállításokat zökkenőmentesen lebonyolítani.

A MÁV 1975. évi kiemelkedő eredményei lehetővé tették: a vasutasok múlt évi bérszínvonalának a tervezettnél nagyobb mérvű növelését, s aránylag magas év végi részesedés fizetését. *Az eredmények alapján ugyanis 296 millió forint év végi részesedés került kifizetésre, amely 15 napi bérnek felel meg.*

Az év végi részesedés természetesen differenciáltan oszlik meg a főegységek — igazgatóságok, járműjavítók, építési főnökségek — között.

A differenciálás megmutatkozik az igazgatóságokon belül is, tehát a szorzószámokat befolyásolja — mínusz és plusz arányban — az igazgatósági verseny célkitűzéseinek éves teljesítése, s a baleseti károk alakulása is.

Újítók mérlege

23 millió forintos megtakarítás a budapesti igazgatóság területén

A *budapesti vasútigazgatóság* területén a tavalyi év során 1346 újítási javaslat érkezett a bírálóbizottsághoz, vagyis 214-gyel több, mint 1974-ben. Ebből 739-et fogadtak el, illetve vezettek be. *Az újítások révén elért megtakarítás értéke meghaladta a 23 millió forintot.* A szerzők — újítási díjként — 1 millió 356 ezer forintot kaptak.

Nemcsak a budapesti igazgatóság, hanem az *ország* legtermékenyebb vasutas újítójának a *szolnoki* vontatási főnökség egyik tmk-lakatosa, *Csapó János* bizonyult, hiszen már 240 javaslatát hasznosították. Kimagasló érdemeiért kapta meg a kiváló újítók *arany* fokozatú kitüntetését. Ugyancsak a szolnoki vontatási főnökségnél található még egy igen termékeny kiváló újító, *Juhász Gyula,* aki szintén sok javaslattal járult hozzá a mozgalom sikeréhez.

A *rákosi* vontatási főnökség motorüzemében *Simon András* és *Tóth IV. István,* a MÁV Építési Főnökségén *Szendrei Károly,* az Építési Főnökségnél *Erdélyi István,* Rákosrendező pályaudvaron *Dobos András* tevékenységét ítélték méltónak az újítók magas kitüntetésére. Az ifjú mérnökök közül *Darnyi Béla,* a hatvani vontatási főnökség dolgozója fejtette ki a legeredményesebb újítói tevékenységet. Ő egyébként már háromszorosan kitüntetett kiváló újító.

Az újítási ügyintézők között is vannak, akik rászolgáltak az elismerésre. Ide sorolható *Makrai László* (győri vontatási főnökség), *Hegedűs Gyula* (hatvani vontatás), *Laczkó János* (Bp. Keleti villamos fenntartási főnökség). A *legjobb szakvéleményező* címet *Bencsik László,* az igazgatóság IV. osztályának mérnöke vívta ki, aki maga is aktív, többször kitüntetett kiváló újító.

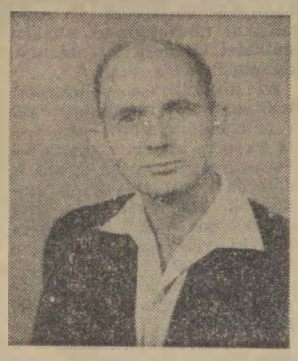


A magyar Ikarusok ismertek az egész világon. Egyik legnagyobb megrendelőnk a Szovjetunió. Ezt a Székesfehérváron feladott szállítmányt Budapest—Ferencváros állomáson örökítette meg a fényképezőgép lencséje (Laczkó Ildikó felvétele)

EGY BIZALMI PORTRÉJA

Következetesen és határozottan

Terék András raktári munkás a Nyugati pályaudvar egyik szakszervezeti bizalmija. Könnyű beszélgetésre birni, s ebből is látszik, hogy munkájában, mozgalmi tevékenységében döntő szerepe van a szavak meggyőző erejének.



Együtt, egymásért

Harminc évvel ezelőtt lépett vasúti szolgálatba, ugyanitt, a Nyugatiban. Tápiószelén lakik, onnan jár be, hol nappalra, hol éjszakára.

— Család?

— *Három gyermekem van. A fiam már 25 éves, vasszerelő. Az NDK-ban tanulta a szakmát, s német lányt vett feleségül, aki egyébként vegyészmérnök.* Önállóak és szépen élnek. A nagyobbik lányom most fejezi be a középiskolai tanulmányait. Cegléden, s úgy látszik, hogy nemsokára már őt is a szárnyára kell bocsátanunk. Azután már csak a kisebbik lány marad hátra, akit anyátlan és apátlan árvaként fogadtunk magunk közé a családba. S milyen jó, hogy megtettük! Máskülönben hamar egyedül maradnánk az asszonnyal...

Terék András második otthonának a munkahelyét nevezi.

— *Itt is jóban, rosszban össze kell tartanunk* — mondja —, *akárcsak otthon, a családban. Szeretni, becsülni és segítenünk kell egymást, mert csak így juthatunk előbbre...* Törekvésünkben nagy erő áll mögöttünk, amely nem más, mint a párt politikájának megvalósításáért, a dolgozók érdekeiért küzdő szakszervezet.

Az ezzel kapcsolatos tapasztalatok hitelesítik a mozgalom régi aktivistájának szavait. *Őt egyébként éppen negyedszázada, 1951-ben választották meg munkatársai bizalminak.* Azóta szüntelenül fáradozik mind az egyéni, mind a közös érdekekért, amelyeket szerinte nem is lehet szétválasztani, legfeljebb csak az okozhat néha gondot: hogyan tudjuk adott esetben megértetni másokkal, hogy a közösség érdekeinek előtérbe állítása mindenkor egyéni érdeket is jelent.

A példamutatás ereje

A bizalmi fő erényei közé a következetesség és a határozottság is beletartozik.

— Legutóbb az egyik dolgozótársam segélyt kért — magyarázza Terék András. — Nem kapott, mert a keret nem tette lehetővé. *Én azonban, ismerve a helyzetét, nem nyugodtam bele és a szakszervezeti bizottság megértése nyomán sikerült megoldást találnunk.* Most is nagyon nehéz ügyben „mozgok". Egy munkatársnőnknek nincs lakása, s tudomásomra jutott, hogy egy világtalan nénike lakótársat keres. Olyan rendes nőt, aki gondját viseli és a lakást is rendben tartja. Elvileg már minden rendben van, most már csak a „felek" bemutatása, összeismertetése következik. Mind a magam, mind a mi *Béke* szocialista brigádunk nevében garantálhatom, hogy ez alkalommal kölcsönösen oldódik meg két ember problémája, ami végeredményben társadalmi gond is volt számunkra...

Beszélgetésünk napján a raktáriak munkája termelési tanácskozással kezdődött.

— Mindannyian ott voltunk — jegyzi meg a bizalmi, de szerénységből nem említi, hogy a mozgósításból ő is kivette a részét. Igaz, ez természetes, mint sok más feladat, vagy akárcsak a személyes példamutatás a mindennapi munkában. A főnök, *Gáspár István* mondta el, hogy Terék István bizalmi nemcsak a dolgozók ügyeinek szószólója. Legutóbb sem keresett kibúvókat, amikor kisegítésképpen Budapest-Józsefvárosba küldték. Ott nem is raktári munkásként, hanem raktárnokként végzett elismerésre méltó munkát. Nem hiába tüntették ki már többször *kiváló dolgozó* jelvénnyel.

Mindenre van gondja

— Miről volt szó a termelési tanácskozáson?

— *Elsősorban a munka szervezéséről, feladataink jobb elvégzésének lehetőségeiről.* Ezen kívül a bizalmiak jogkörének nagyobb mérvű érvényesítését is szóba hoztam. Véleményem szerint még mindig alig számítanak ránk az olyan ügyekben, mint például az állomási bérmegtakarításokkal kapcsolatos jutalék elosztása. S még valamiről beszéltem: *a dolgozók nem tudják megérteni, hogy a ruhapénzből miért vonnak le kereseti és egyéb adót?* Aki természetben kapja meg az egyenruhát, attól nem vonnak le adót ruhajuttatás címén. Bízom benne, hogy hamarosan választ kapunk a panaszra.

A bizalminak tehát mindenre van gondja. A napi sajtót együtt olvassa és együtt beszéli meg a csoportba tartozó társaival, a Béke szocialista brigád tagjaival. Közösen összegyűjtött pénzből járatják a *Népszabadságot*, a *Családi Lapot*, a *Munka* című folyóiratot és a *Magyar Vasutast*. A szakszervezeti könyvtárnak szintén gyakori látogatói, hogy kiegészíthessék a politikai oktatás anyagait.

Gergely József

KITÜNTETÉSEK

a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Kövesdy János vill. szerelő, Bp. Nyugati áll.; Vasas Ferenc kocsilakatos, Miskolc, Vont. Főn.; Némethy Béla hegesztő, Debrecen, jj. Ü.; Nagy István vill. szerelő, Szerencs, Vont. Főn.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Gombos Dénes szertárvez., Dombóvár, Ep. Főn.; Gönczö István lakatos, MÁV, Hidép. Főn.; Hegedüs Gábor forg. szolgálattevő, Püspökladány áll.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést kaptak: Besenyei Gábor lakatos, Dunakeszi, Jj. Ü.; Nemeth Sándor beosztott pályamester, Sopron, Pft. Főn.; Profáncsik Mihály járműlakatos, Szerencs, Vont. Főn.; Tasi József, gépkezelő, Rákos Orsz., Osztószertárfőn.; Zérczi István Pál technikus munkavez., Szolnok, Pft. Főn.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: Árki József kazánkovács, Veszprém, Vont. Főn.; Dikházi Tibor műszerész, Miskolc, Tiszai pu. BBFF; Fóris József Diesel-mozd. vez., MÁV, Hámán Kató Vont. Főn.; Gincsai János esztergályos, Nyíregyháza, Vont. Főn.; Hosszú János vonatvez., Szeged, áll.; Juhász Ilona ügyintéző, Kiskunhalas, Pft. Főn.; Kálóczi István lakatos, Nagykanizsa, Vont. Főn.; Ráckevei Klára műsz. csop. vez., Bp. Ferencváros, Pft. Főn.; Rurik Péter ügyintéző, KPM vasúti főoszt.; Tóth Gyula programozó, Dombóvár, MÁV Fatelítő Üzem.

Az egészségügyi miniszter az

EGÉSZSÉGÜGY KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetést adományozta: Horváth Márta asszisztensnőnek, Szombathely, MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Kerényi Ilona főnővérnek, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: Boros András vill. szerelő, Szolnok, jj. ü.; Dékány Zsigmond mozd. vez., Békéscsaba, Vont. Főn.; Erős József gépiakatos, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Eszenyi Tibor átrakómunkás, brig. vez., Záhony áll.; Harangi Zoltán forg. szolg-tevő, Nyékládháza áll.; Kovács Erzsébet segédmunkás, Záhony, Pft. főn.; Kovács János munkás, Nagykanizsa, Szertárfőn.; Köjting Sándor lakatos, Debrecen, jj. ü.; Mező János lakatos, MÁV Kitérőgyártó Ü., Gyöngyös; Nagy Magdolna jegyvizsg., Szombathely áll.; Pintér Antal forg. szolg. tevő, Szentes áll.; Rózsahegyi András leltárszámadó, Bp. MÁV Egészségügyi Ellátási Főn.; Susán Attila raktárkez., Dombóvár, Osztószertárfőn.; Szabó András térfőnök, Győr áll.; Szávai László esztergályos, Záhony, gépesített rakt. főn.; Szuda Károly gépkocsivez., Bp. Vasútig.; Tolnai Attila ügyint., Debrecen, Vasútig., Varga Béla forg. szolgálattevő, Szob áll.; Vilimek Mária kárpitos, Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Zsadányi Péter munkaerőgazd. csop. vez., Bp. Vasútig.



A forradalmi ifjúsági napok alkalmából Szabó Béla vezérigazgató-helyettes, vezérigazgatói dicséretet adott át ifj. Varga Bélának, Szob állomás forgalmi szolgálattevőjének

(Laczkó Ildikó felvétele)

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnöksége a forradalmi ifjúsági napok alkalmából a

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

arany fokozata kitüntetést adományozta: Halmay Árpádnak, a pécsi igazgatóság II. osztály csoportvezetőjének, Pécs területi bizottság ifjúsági bizottsága vezetőjének.

A Szakszervezeti Munkáért Oklevelet adományozta: Dézsi Zoltánnak, a debreceni igazgatóság II. osztály vonalbiztosának, Debrecen területi bizottság ifjúsági bizottsága vezetőjének.

Még lehet jelentkezni

Olaszországba szervez társasutazást a SZOT Szociálturisztika

A SZOT a dolgozók üdültetésén kívül gondoskodik szociálturisztikai utak szervezéséről is a szocialista és a nyugati országokba egyaránt. Ezek az utak népszerűek a vasutasok körében. Az elmúlt évekhez hasonlóan a Vasutasok Szakszervezete az utazási lehetőségekről tájékoztatja a területi bizottságokat. Ebben az évben a területi bizottságoknál az alábbi utakra lehet jelentkezni:

Észak-Olaszország. *1976. augusztus 29-től szeptember 9-ig.* Részvételi díj: *7400 Ft* (költőpénzzel együtt). Útvonal: Budapest—Velence—Adriai tengerpart—Firenze—Róma—Budapest. Jelentkezési határidő: *1976. április 15.*

Dél-Olaszország. *1976. szeptember 20-tól október 1-ig.* Részvételi díj: *7400 Ft.* (költőpénzzel együtt.) Útvonal: Budapest—Róma—Capitello —Pompei—Nápoly—Róma—Budapest. Jelentkezési határidő: *1976. május 15.*

Érvényesül a nőpolitika a szentesi építési főnökségnél

A *szentesi építési főnökség* dolgozóinak tíz százaléka nő. A törvényes kedvezményeken kívül a főnökség vezetői esetenként külön jutalommal is segítik a családos anyákat. (Tavaly 56-an kaptak jutalmat, négyen pedig *Kiváló dolgozó* kitüntetést.) A nők háztartási gondjainak csökkentésére —, ahol arra lehetőség van — olyan munkaidőbeosztást állapítottak meg, hogy a napi bevásárlásokat el tudják végezni. Az élelmiszerek tárolására több helyen hűtőgépeket helyeztek el.

A nőpolitikai irányelveket a bérezésnél is érvényesítették. Az évek során emelkedett a vezetőbeosztású nők száma, *közülük négyen szakvonali vezetők, huszonöten pedig szakszervezeti tisztségviselők.* Növekedett körükben a továbbtanulási kedv is. Az 1975/76-os oktatási évben a különböző szakmai tanfolyamokon tízen tanulnak, heten pedig marxista-leninista középiskolába járnak.

Megnőtt a bizalmiak tekintélye

A választások óta eltelt nyolc hónap alatt jól vizsgázott *Szeged állomás* 221 szakszervezeti aktivistája. *Bodor Ferenc* szb-titkár irányításával hozzáértően és lelkiismeretesen végzik el azokat a feladatokat, amelyeket a 810 főnyi tagság — *Kistelektől Deszkig, Röszkétől Szegedig* — joggal vár el tőlük.

A 7 vezető bizalmi, illetve a 60 főbizalmi havonta tart megbeszélést, hogy eleget tehessenek a féléves munkatervben meghatározott tennivalóknak. *Ilyenkor 2—3 bizalmit rendszeresen beszámoltatnak a területi munkáról, a dolgozók által felvetett problémákról.* A tapasztalatok kicserélése mindig új lendületet ad a soron levő feladatok megoldásához.

A kollektív szerződés tervezete minden szolgálati helyen megvitatásra került. A tervezet szövegét mintegy száz példányban a szakszervezeti bizottság küldte szét, hogy a dolgozók rendelkezésére álljon. A javaslatokról készített jegyzőkönyvek a területi bizottságra kerülnek tanulmányozás és intézkedés végett.

A jól végzett munka nyomán a legtöbb szolgálati helyen tapasztalható *a bizalmiak tekintélyének növekedése.* Erősíti ezt a folyamatot az is, hogy kellőképpen érvényesül a központi irányítás. Igen hasznosak a kézhez kapott szakszervezeti kiadványok, köztük a *Szakszervezeti bizalmiak tevékenysége* című füzet. Tartalmával összhangban áll a bizalmiak és szinte valamennyi aktivista részéről mutatkozó tettrekészség, amely pezsdítően hat a mozgalmi munka egészére.

Sziládi Sándor

Öreg diák — nem vén diák

A debreceni vontatási főnökséghez kihelyezett általános iskolában 16 felnőtt diák sikeresen végezte el a VII. osztályt. A bizonyítvány ünnepélyes kiosztása előtt a főnökség gazdasági, párt- és szakszervezeti vezetői részvételével értékelték az elért tanulmányi eredményeket.

Dicséretes előmeneteléért — a kitűnő érdemjegyeken túlmenően — nyilvános elismerésben részesült két kazánkovács: *Gonda Géza* és *Arnóczki Sándor*. Az övékéhez hasonló szorgalmat tanúsított *Edes János* gépkezelő és *Detári Sándor* előrendező, akiknek 4-esnél jobb az átlagos osztályzatuk.

Azóta már kibővített létszámmal megkezdődött a tanulás a VIII. osztályban. Szakszervezetünk helyi oktatási és propaganda bizottsága sikeresen szervezte meg a tanítást, s rendszeresen segíti továbbra is az „öregdiákokat", s az értük fáradozó tanárokat.

Keczkó Ferenc

Ki minek a mestere?

Március 10—11-én a vasúti járműszerelő szakmában is eldőlt, hogy ki az ország legjobb ifjú mestere. A verseny színhelye ez alkalommal *Dunakeszi*, a 201-es Ipari Szakmunkásképző Intézet új kollégiuma volt.

Az ország különböző tájairól 16 versenyző jutott a döntőbe. A versenybizottságnak neves szakemberek, valamint a KISZ, a Munkaügyi Minisztérium és a vasutas-szakszervezet képviselői voltak a tagjai.

A kétnapos döntő elméleti vizsgával kezdődött, majd gyakorlati munka következett. A verseny győztese végül is *Czidor István*, a dunakeszi járműjavító szakmunkástanulója lett, aki *Misnyovszki Imre* és *Nagy Tibor* mesterek irányításával sajátította el szakmabeli tudását. Czidor István az elnyert arany fokozatú elismeréshez és a pénzjutalomhoz kéthetes külföldi utazásra szerzett jogot.

A második helyezést a pécsi *Antal István*, az 500-as Ipari Szakmunkásképző Intézet tanulója érte el. Jutalomképpen ő kéthetes belföldi üdülésen vesz részt. A harmadik helyezett szintén dunakeszi fiatal: *Tamási Sándor*. A bronz fokozatú elismeréshez 800 forint jutalmat kapott.

(solymosi)

A vaspálya túlsó oldalán

Üzemtörténeti könyv a miskolci járműjavítóról

Értékes helytörténeti könyv jelent meg *Pál István*, lapunk miskolci tudósítója tollából a Miskolci MÁV Járműjavító Üzem kiadásában. Több évi gyűjtő-kutató munka eredménye a 390 oldalas mű, amely feleleventi az üzem 116 éves történetét, eseményeit. A bevezetőben rövid áttekintés olvasható a vasutak kialakulásáról, a hazai vasútépítésről. A további fejezetekben aprólékos részletességgel tárja az olvasó elé az üzem múltját. Az alapos kutatómunkát dicsérik az érdekes dokumentumok, korabeli fényképek és ábrák is. (*Összesen 270-et tartalmaz a könyv.*)

A szerző nagy teret szentel a vasutas munkásmozgalomnak, a Tanácsköztársaság idevonatkozó eseményeinek, a második világháború okozta pusztításnak, majd az újjáépítésnek és az üzem felszabadulás utáni fejlődésének.

A kötet a Borsod megyei Nyomdaipari Vállalatnál készült.

Pályázati felhivás

A Szakszervezetek Országos Tanácsának Nőbizottsága „AZ ÉN CSALÁDOM" címmel pályázatot hirdet.

A pályázat célja: *megmutatni a családi élet értelmét, szépségét, gondjait és problémáit.*

Kérjük, hogy a pályázók személyes tapasztalataik és élményeik alapján mutassák be a családon belüli együttélést, az egyenjogúságot, az egymáson való segítést, a gyermeknevelés örömeit, gondjait, emberformáló szerepét, a gyermek, a szülők és a nagyszülők viszonyát, a család és a munka összeegyeztetését, a szabad idő szép és hasznos eltöltését és mindazokat az eseményeket, amelyek a családi élettel összefüggnek.

A családok életének alakulása, fejlődése elválaszthatatlan része mindannak, ami hazánkban végbemegy. Pályázatukkal segítséget nyújthatnak a harmonikus családi élet, a szocialista életmód elterjesztéséhez is, mert az egyes családok tapasztalatai, problémái hasznos tanácsokkal, példákkal szolgálhatnak az életüket alakító, új, és a szocialista típusú családeszményt tudatosan megvalósítani kívánó családok számára.

A pályázaton részt vehet mindenki; *nő, férfi, szülő, nagyszülő.*

A pályamunkák terjedelme maximum 15 gépelt oldal lehet, természetesen olvasható kézírással is beküldhető!

Beküldési határidő: *1976. november 1.*

Cím: *SZOT Nőbizottsága, 1415 Budapest, Dózsa György út 84/b.*

A legsikerültebb pályaműveket a következő díjazásban részesítjük:

I. díj 6 000,— Ft.
II. díj 4 000,— Ft.
III. díj 3 000,— Ft.

A helyezéseken kívül a zsűri több pályázatot különdíjban részesít.

A díjak átadása: *1977. március 8-án, a SZOT Székházában.*

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Nőbizottsága

Első a forgalom biztonsága

Szervezetten és mind eredményesebben dolgozik a győri pályafenntartási főnökség

Korántsem látványos, inkább nehéz és felelősségteljes az a munka, amelyet a győri pályafenntartási főnökség végez. Erről beszélgettünk a főnökség vezetőivel.

— *Vonalainkon nem tudtuk elérni az állandó javulást* — kezdte *Hornyák László*, a főnökség vezetője. — Területünkön a géplánc előtt járt a múlt évben a merőkocsi. Ez rányomta bélyegét eredményeinkre, hiszen elégge avult pálya a miénk. A *Budapest—Hegyeshalom* fővonal rekonstrukciója Herceghalom térségénél tart és reméljük, rövidesen „belép" a mi területünkre is.

Növekedtek a teljesítmények

— S addig?

— *Nekünk a forgalombiztonságot kell garantálnunk, ami igen sok munkával jár* — mondotta *Heresznyei Jenő* vezető mérnök — *és esetenként a sebességkorlátozásokat is megkívánja. Kívülről ez igazán nem látszik „csodálatos" eredménynek...*

Valójában azonban igen nagy feladat, hogy a fővonalon, Szártól Hegyeshalom országhatárig, Hegyeshalom—Rajka országhatárig, azután az Almásfüzitő—Tokod szárnyvonalon gondoskodjanak a pályák jó állapotáról. Az iparvágányokkal együtt 532 vágánykilométerre — ebben 894 csoportkitérő is található — terjed ki a főnökség munkaterülete. Mindez nagy forgalmú iparvidéken, ahol jelentős a pálya igénybevétele, a sok nagyüzem, raadásul a munkaerőt is „elszívja" a pályafenntartástól.

— Az utóbbi években átlagosan 50 dolgozóval csökkent a létszámunk — mondta a főnökség vezetője. — Tavaly már szerencsére megállt ez a folyamat. Igaz, hogy 120 kilépőnk volt, de 135 új dolgozót fel is tudtunk venni. Elősegítették ezt a jobb munkakörülmények, az új munkaszervezési módszerek. *Tata, Komárom, Győr és Hegyeshalom* székhellyel szerveztük meg a közúton mozgó pályafenntartási egységeinket.

— Milyen eredményeket értek el a pályák karbantartásában? — kérdeztük.

— *A felépítményi munkáknál a kedvező érdekeltségi rendszer, a normaelszámolás hatására lényegesen növekedtek a teljesítmények* — felelte a vezető mérnök. — *Gyakorlott pályamunkásaink egy órára jutó keresete elérte a 16—18 forintot.* A jó teljesítményeket segítették a nehéz fizikai munkát könnyítő, nagy teljesítményű gépek is. Ezeket a lehető legnagyobb mértékben igénybe vettük. Így 10 kilométer hosszban végeztünk gépi ágyazatrostálást. A felépítményi karbantartó géplánc a tervezett 180 100 vágányfolyóméter helyett 201 300 vágány folyóméter teljesített nálunk és a tervezettnél nagyobb mértékben foglalkoztattunk Buda típusú alávérőgépet is.

Sokat javultak a munkakörülmények

— Arról is szólnunk kellene — jegyezte meg *Orbán Győző*, a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára —, hogy lényegesen javultak dolgozóink élet- és munkakörülményei. A távolabb lakók korszerű laktanyában nyertek elhelyezést. *A többség azonban már a naponkénti hazaszállítást igényli. Két Volán autóbuszt is béreltünk, hogy a szigetközi és a csornai térségből minden nap kényelmesen utazhassanak a pályamunkások a lakástól a munkahelyre és vissza.* Azt is sikerült megoldani, hogy minden munkahelyre eljusson a dolgozóknak a főtt étel, a meleg ebéd.

A mind eredményesebb munkát jelezte, hogy az előző évi 19 millió forinttal szemben *1975-ben 22 millió forintra nőtt az anyagfelhasználás értéke.* Még jobb eredményeket érhettek volna el, ha az első félévben nem hátráltatja a munkát a kapcsolószerek (geolemezek, geocsavarok) hiánya. Ennek következménye volt, hogy az első félévben még csupán hétmillió forint volt az anyagfelhasználás.

A szervezett, céltudatos anyagtakarékosság is érvényesült a főnökség munkájában. Rendszeresen alkalmazták például a lépcsőzetes sínfelhasználás módszerét. A fővonalról lecserélt síneket a szórványosabb forgalmú helyekre, iparvágányokba építették be, ahol még jócskán találhatók 1882-es keltezésű sínszálak is. Ez a munka a múlt évben mintegy öt millió forint megtakarítást eredményezett a főnökségnél.

Nagyon hasznos módszernek bizonyult, hogy vágányzáras munkáikról minden alkalommal idejében értesítették a felsővezeték-fenntartókat és a biztosítóberendezési szakszolgálatot, hogy velük együtt ők is elvégezhessék az esetleg szükségessé vált munkálatokat. Jól segítették ezzel a vágányzáras idők csökkentését.

Bevált ösztönzés

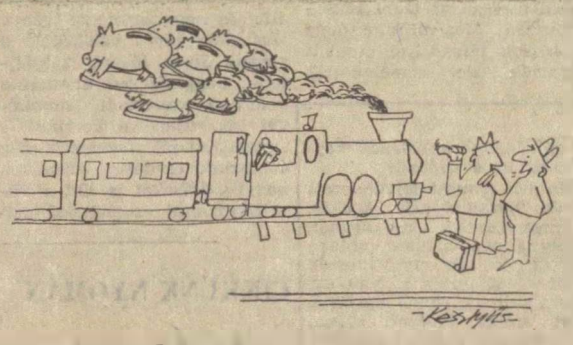
Kiss György, gépipari technikumot végzett hegesztő szakmunkás vezetésével kiválóan dolgozik a főnökség sínhegesztő szocialista brigádja. Teljesítményeik alapján kétszer nyerték már el az ezüst fokozatú jelvényt. A múlt évben a második hegesztő felszerelést is megkapták. Két csoportot alakítottak *és egy vágányzár határás ideje alatt 20—24 hegesztést tudnak elkésziteni, kifogástalan minőséggel.*

Nagyobb feladatok hárulnak az idén a győri pályafenntartási főnökség dolgozóira. Erre utal az idei, 64 millió forintos programjuk. Az anyagköltség ebben 23 milliót, a bérköltség 24 millió forintot képvisel, a többi egyéb költség és mintegy 10 millióra tervezték az átterhelt társüzemi szolgáltatás értékét.

— *Az idén is jelentős fenntartási munkálatok elvégzését tervezzük a felépítményi karbantartó géplánc segítségével* — mondotta feladatairól Heresznyei Jenő. — Tatabánya-Felső térségében és Komárom állomáson is végzünk ágyazatrostálást. A síncserék jó részét a tél nehézségei ellenére már januárban és februárban sikerült elvégeznünk. 6—7 ezer talpfa cseréjét is tervezzük. Nehéz munka ez, de az idén ismét biztosítjuk dolgozóinknak a cserélt talpfánként járó három forint célprémiumot. Bevált ösztönzés ez, számítanak is erre dolgozóink...

— *A legfontosabb, amire minden erőnkkel törekszünk, hogy most már a hibapontok is csökkenjenek, a mérési, minőségi eredmények is javuljanak területünkön* — összegezte idei terveik lényegét Hornyák László, a főnökség vezetője.

L. J.



— Ő már megértette az idők szavát
(Keszlyüs Ferenc rajza)

Munkába álltak a pályaépítő gépek

A jászkiséri gépjavítóban határidőre befejezték a téli karbantartást

A vasút V. ötéves tervében kiemelt feladatként szerepel a pályák korszerűsítése, a forgalombiztonság növelése. Ennek megvalósítása többek között nagy teljesítményű pályaépítő gépekkel történik, ezért azok üzemeltetése, hatékonyabb kihasználása nagy mértékben befolyásolja a pályakorszerűsítés és fenntartás mértékét, minőségét.

A jászkiséri építőgépjavító üzemben határidőre fejezték be a géplánccok téli karbantartását és március elején kivonultak a munkahelyekre. *Szabó Lászlóval*, az üzemeltetési- és szervizosztály vezetőjével a felkészülésről, az idei feladatokról beszélgettünk.

Pályakorszerűsítés 600 kilométeren

— *A 79 pályaépítő gépünk közül 76 üzemel rendszeresen, három aljtömörítő pedig tartalékban van* — tájékoztat Szabó László. — *A gépek karbantartását, közép- és főjavítását decemberben kezdtük és február végére fejeztük be.* Egy géplánccunk télen is dolgozott a szegedi és a budapesti igazgatóság területén, ezért ennek középjavítását már korábban befejeztük. Az üzemeltetési és termelési osztály január 1-től február végéig két műszakban javította a gépeket.

Az iroda falán az ország vasúthálózatának mágneses térképe. Rajta zöld, piros korongok jelzik a géplánccok helyét. Mikor kezdődött a kivonulás és a munka?

— *Március 1-én két géplánccunk üzemelt Gödöllő és Hatvan között. A kilences géplánc a budapesti igazgatóság területén, a 605-ös kitéróaláverőgép pedig a dunai kőolajfinomítónál már februárban is dolgozott.* Március elsején ugyancsak munkába álltak a 603-as, a 604-es és a 606-os kitéróaláverők Szolnokon, Abonyban és Tatabánya-Felsőn. A 605-ös március 1-én a dunai kőolajfinomítótól átjött Szabadbattyánban — mutatja útvonalát a térképen az osztályvezető. — *A többi géplánc március 8-án kezdte meg a program szerinti fenntartási munkát.* A pályaépítés és korszerűsítés március közepén kezdődött.

— A tavalyihoz képest 1976-ra változtak-e a tervszámok?

— *A géplánccokra ebben az évben 4633,5 kilométer fenntartási munka vár. Ez majdnem azonos a tavalyi célkitűzéssel. A pályakorszerűsítési terv azonban már 300 kilométerrel több az előző évinél, összesen 600 kilométer. A kitéróaláverők 4234 csoport kitérő karbantartását és 400 csoport új kitérő építésével kapcsolatos munkát végzik majd.*

Cél: a hatékony, tervszerű munka

— Milyen intézkedéseket tettek a gépek hatékonyabb kihasználása érdekében?

— Az építési, úgynevezett mini géplánccok ebben az évben nem kaptak fenntartási tervet. Március közepétől csak építési területre programoztuk ezeket. Ha anyaghiány vagy egyéb ok miatt a kapacitásukat egy időre nem lehet kihasználni, akkor a közelben fenntartási munkát végző géplánccokhoz irányítjuk. *A hatékonyságot tehát a géplánccok ésszerű átcsoportosításával és szétválasztásával is igyekszünk növelni.* Felkészültünk a hibák gyors elhárítására is. Négy műhelykocsi mindig menetkész állapotban van. Ebben az évben három kocsira nagy teljesítményű hegesztőberendezést szereltünk. Ennek segítségével a javítások időtartama lényegesen csökkenthető. A kivonulás utáni napokban a szervizszerelők ügyeletet tartottak a helyszínen. Üzemelés közben ellenőrizték a gépeket, kijavították a próbák során nem észlelt hibákat.

— A nagy teljesítményű pályaépítő gépek milliméter pontossággal képesek dolgozni. Az elvégzett munka minősége azonban mégsem csak a gépeken múlik.

— *Ez valóban igaz. A minőségi munka szigorú követelmény, de sok tényező befolyásolja. Például sok múlik azon, hogy a pályafenntartási vagy építési főnökség hogyan készítette elő a pályát? Elvégezték-e a csavarutánhúzást, kicserélték-e a rossz síneket, tiszta-e az ágyazati anyag stb.* Sajnos sok az olyan vonal, amelynek ágyazata szennyezett. Amikor Plasser-gépek törnek történetek, a kővel együtt összenyomják a földet. Ezt az eső kimossa, és az ágyazat ismét fellazul. Tiszta zúzottkő nélkül nehéz jó minőségű munkát végezni. Ebben az évben 230 kilométeren tervezik az ágyazat kirostálását.

Tárolóhelyek, kultúrkocsik

— Március 8-tól 240 gépkezelő kezdte meg a munkát az ország különböző területén a vasúti pályákon. Otthonuktól távol milyen szociális körülmények között élnek, gondoskodtak-e kulturális igényeik kielégítéséről?

— *A gépkezelőket lakókocsikban helyezzük el.* Az igazgatóságok területén — különösen a budapestin — a kocsik részére korszerű tárolóhelyeket építettek. *Több helyen elkészítették már a lakószerelvények működtetéséhez szükséges víz, villanycsatlakozásokat* és amikor a géplánc azon a területen dolgozik, a kocsik berendezéseit csak csatlakoztatni kell. Ennek a „közművesítésnek" a megvalósítása azonban sok pénzbe kerül, ezért a kivitelezés még lassú.

A nagyobb szolgálati helyek közelében dolgozóknak rendszeresen szállítjuk a meleg ételt az üzemi konyhákról. A „duós" géplánccok B-részlegeinél eddig nem volt kultúrkocsi. Ebben az évben a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség* öt kultúrkocsit gyártott, és ezeket az említett géplánccokhoz irányítjuk. *Kaptunk öt tartálykocsit is. Ezekben 3—4 hétre lehet vizet tárolni a dolgozók fürdéséhez.* Ahol nincs vezeték, ott a tartálykocsik nélkülözhetetlenek. A szabad idő hasznos eltöltését a kultúrkocsikban elhelyezett tévé, rádió, napilapok és könyvek segítik — mondotta befejezésül *Szabó László*.

(Kaszala)

Javult a pálya minősége, növekedett a sebesség

A mátészalkai pályafenntartási főnökség dolgozóinak jól szervezett munkáját dicséri többek között, hogy sor kerülhetett az egyes vonalszakaszok tengelynyomásának, illetve a közlekedő vonatok sebességének felemelését célzó javaslatok megtételére. Ezt megelőzően — a kongresszusi munkaverseny keretében tett felajánlások teljesítéseképpen — mintegy 20 kilométer hosszban kiváló minőségű pályakarbantartási munkálatokat végeztek *Mátészalka* és *Csenger*, valamint *Kocsordalsó* és *Zajta* között, továbbá a *Nyíregyháza—Mátészalka* közötti vonalon.

Egyéb eredményei is vannak a lelkiismeretes munkának. A használt, de még építésre alkalmas anyagok célszerű hasznosításával *mintegy másfél millió forintot takarítottak meg az elmúlt évben.* A munka gondos megszervezése nyomán három nappal sikerült megrövidíteniük a felfelépítményi karbantartó géplánc ra tervezett vágányzárat, s ez kimutathatóan 112 878 forint megtakarításával járt.

Az ilyen és hasonló tettekben — *Kovács Gusztávnak*, a pályafenntartási főnökség vezetőjének a véleménye szerint — nagymértékben tükröződik a mintegy 200 tagot számláló 23 szocialista brigád jó hozzáállása. A brigádtagok az újítómozgalomban is élenjárnak. Elfogadott javaslataik mintegy 100 000 forintos népgazdasági hasznot hoztak. Ezenkívül a kommunista műszakok nyomán több brigád 11 000 forintot adományozott a mátészalkai 5. számú óvodának játékok vásárlására, illetve a *Kölcsey Ferenc* brigád 7300 forintért vásárolt sportfelszerelést a jánkmajtisi általános iskolának.

Ez a közösség méltán érdemelte ki 1975. évi eredményeivel a debreceni vasútigazgatóság és a területi bizottság által adományozott kongresszusi vándorzászlót, s ezt megelőzően négy negyedévben egymás után a kongresszusi dicsérő oklevelet.

Zsoldos Barnabás

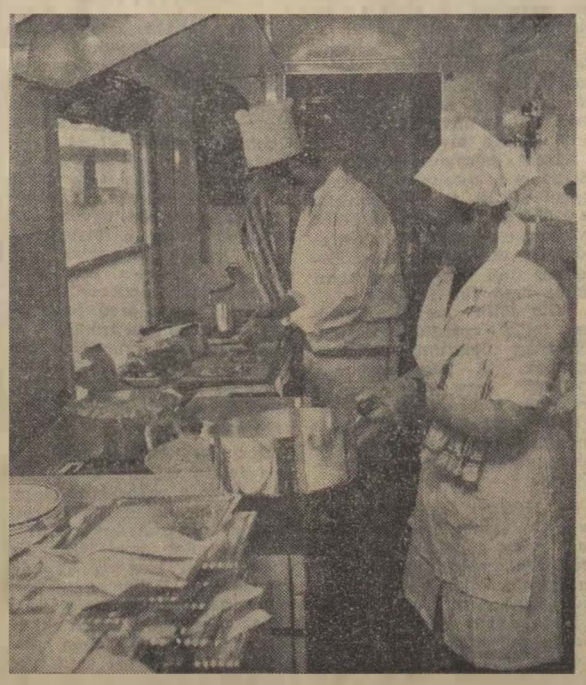
Új büfékocsi — Dunakesziről

Javítja szolgáltatásait az Utasellátó Vállalat

Az *Utasellátó Vállalat* tovább javítja az utazóközönség ellátását, mind a pályaudvarokon, mind a vonatokon. A Déli pályaudvar teljes rekonstrukciójának részeként másodosztályú, *160 ülőhelyes bisztrót nyitottak meg a közelmúltban*, amely napi 2000 adag meleg étel kiszolgáltatására alkalmas. Konyhája egyben ellátja a pályaudvaron dolgozók étkeztetését is.

Március 23-án, kedden, *Tóth László* az Utasellátó Vállalat főigazgatója, sajtótájékoztatón elmondta, hogy a nagy forgalmú pályaudvaron újabb ajándékpavilonokkal, automatasorral és peron-árusítókocsikkal javítják a szolgáltatásokat. Ezután bemutatták a vállalat mozgószolgálatának újdonságait: *közöttük a 40 ülőhelyes büfékocsik mintapéldányát, amely 1975. decemberében készült a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemében.* Újdonság: a kocsi ülőhely részében asztalok vannak és a büférészben önkiszolgáló rendszerben vásárolhatnak az utasok. A tájékoztatón elmondták azt is, *hogy ez évben tíz, jövőre harminc büfékocsit készít el a dunakeszi járműjavító a vállalat megrendelésére.*

Kép és szöveg:
Koppány György



A tervezők megfelelő munkakörülményeket teremtettek a konyhán dolgozóknak

Munkahelyi büfé nyílt Ferencvárosban

Az *Utasellátó Vállalat* munkahelyi büfét nyitott március 4-én *Ferencváros* állomáson. A korszerű, jól felszerelt büfében grill ételek, meleg kolbász, virsli, hidegkonyhai készítmények, szendvicsek, tej- és tejtermékek, csomagolt élelmiszerek, cukrászipari készítmények, szénsavas üdítők, gyümölcslevek és szörpök gazdag választéka áll a fogyasztók rendelkezésére. A büfé megnyitásával a vállalat az állomás dolgozóinak napközi étkezését kívánta megkönnyíteni.

Az utasellátó a tejtermékek választékának bővítése érdekében megállapodást kötött a *Budapesti Tejipari Vállalattal.* A megállapodás a balatoni büfék tejtermékkel, főleg gyümölcs ízesítésű joghurttal való ellátására vonatkozik. A tejipar vállalta, hogy folyamatosan biztosítja az egységek részére az árut.

A tejforgalom fokozásában élenjáró üzletek dolgozóit a Belkereskedelmi Minisztérium rendelete alapján 1974/75-ben prémiummal jutalmazták. Az Utasellátó Vállalat 1976-ban ezt a premizálást saját keretéből tovább folytatja.

Vszt-ügyintézők

A társadalombiztosítási feladatok ellátásáról hozott jogszabályok, a társadalombiztosítás igazgatási és gazdálkodási feladatait a szakszervezetek *s így a Vasutasok Szakszervezete hatáskörébe utalta.* A jogszabályok a munkáltató számára is megszabták a társadalombiztosítás ügyviteli tennivalóit.

E feladatot a MÁV, a GySEV, az Utasellátó, a sport- és kultúrintézmények ügyvitelük körébe, saját alkalmazottaikkal, saját költségükön kötelesek elvégezni, s ezért a VSZTO-nak teljes anyagi felelősséggel tartoznak. A rendelkezés célja egyrészt az volt, hogy a dolgozók munkahelyükhöz legközelebb hosszabb utánjárás nélkül kapják meg a társadalombiztosítás szolgáltatásait, másrészt a dolgozók széles körét vonja be a szolgáltatások, az ügyintézés ellenőrzésébe. Ennek végrehajtására hozták létre a vszt ügyintézői hálózatot. *Elmondhatjuk, hogy a 350 fő- és részfoglalkozású társadalombiztosítási ügyintéző eredményesen oldja meg feladatait.* Ezzel egyidejűleg jöttek létre a szakszervezeti szervek társadalombiztosítási tanácsai, bizottságai s valósították meg a vasutas dolgozók széles körű bevonását a társadalombiztosítás ügyintézési munkájának ellenőrzésébe.

A vszt ügyintézők sajátos helyzete az, hogy a munkáltató alkalmazottai, munkájuk szorosan hozzátartozik a MÁV, a GySEV, az Utasellátó, a sport- és kultúrintézmények tevékenységéhez, melyért a munkáltató felelősséggel tartozik. Ugyanakkor szakmai felügyeletük, oktatásuk a VSZTO hatáskörébe tartozik. *Ezért mondja ki a jogszabály, hogy az ügyintézők leváltásához és megbízásához a Vasutasok Szakszervezete Társadalombiztosítási Osztályának hozzájárulása szükséges.* A hozzájárulás azt is szolgálja, hogy arra alkalmas ember kerüljön ebbe a munkakörbe. Annál is inkább, mivel a vasutas dolgozók és családtagjaik betegségi és anyasági ellátását, a családi pótlék, a 1/2%-os ÖTA jogosultságának elbírálását, a készpénzszolgáltatások, a gyermekgondozási segély számfejtését, folyósítását, elszámolását, továbbá a társadalombiztosítással kapcsolatos nyilvántartások vezetését, adatok szolgáltatását, igazolások kiadását kell elvégezniök.

Ez a felsorolás is mutatja az ügyintézői munka sokoldalúságát, az ügyintézők felelősségét, s azt is, hogy a dolgozók szociális érdekeit közvetlenül érintő munkát végeznek.

A társadalombiztosítási ügyintéző kötelessége nemcsak a dolgozók tájékoztatása jogaikról és kötelességeikről, hanem a jogos igények érvényesítéséhez maximális segítséget is kell adnia. Ezt a munkát csak nagy és egyre bővülő ismeretanyag birtokában lehet eredményesen ellátni. *Nem mindegy tehát, kit állítanak be gazdasági vezetőink e munkakörbe.* Nagyon hibás szemlélet az, ami elvétve ugyan, de még mindig jelentkezik a kiválasztásnál: a *„jó lesz vszt ügyintézőnek" megnyilvánulás.*

A gazdasági vezetőknek, de szakszervezeti szerveinknek is — társadalombiztosítási tanácsainknak, társadalombiztosítási bizottságainknak — jobban oda kell figyelni az ügyintézők helyzetére, munkájuk erkölcsi és anyagi elismerésére, munkakörülményeik javítására.

A Vasutasok Szakszervezete területén 100 százalékos a dolgozóknak a társadalombiztosítási ellátása, amit más ágazatok nemigen mondhatnak el magukról. *Az ügyintézői munkát jónak értékeljük, s ezt a szakfelügyeletünket ellátó SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság vizsgálata is megerősítette.* Odaadásuk, szorgalmuk, ügyszeretetük sok-sok nehézséget küzd le. Nem vagyunk elégedettek, mert tovább kell fejlesztenünk az ügyintézői munka szervezetét, erkölcsi és anyagi elismerésüket. Növelni kell az ügyintézők szakmai és politikai képzettségét, a szervezett, szakmai képesítést nyújtó oktatási rend bevezetésével. Ezt követeli az 1975. évi II. tvr. a gyógyító, megelőző ellátás állampolgári joggá válásának végrehajtásából adódó feladat.

Dr. Bordi István

FIATALOK KEZDEMÉNYEZÉSÉRE

Vasutas KISZ-szervezetek közös akciója a személyszállító vonatok tisztítására

A jó vasutas önérzetét bántja, ha az utasok jogosan panaszkodnak a MÁV szolgáltatásaira. Az is nyilvánvaló, hogy a panaszok okát nem „megmagyarázni", hanem megszüntetni kell. Ezzel függ össze, hogy a Keleti pályaudvar KISZ-fiataljai már hosszabb ideje rendszeresen végeznek társadalmi munkát az állomás és a vasúti személykocsik tisztántartása érdekében. Felismerték ugyanakkor azt is, hogy erőfeszítésük akkor járna igazán eredménnyel, ha az ország valamennyi nagyobb pályaudvarán hozzájuk hasonlóan rendeznének társadalmi akciót a fiatalok, az említett cél eléréséért. Az erre vonatkozó felhívásuk mindenütt kedvező fogadtatásra talált, s március 12-én zajlott le a Keleti pályaudvar ifjúsági klubjában az a találkozó, amelyet a közös tennivalók megbeszélésére hoztak létre a hat vasútigazgatóság csomópontjain működő KISZ-szervezetek titkárai. Megjelent körükben *Tóth János* vasútigazgató, *Fülöp Lajos* osztályvezető és *Tarnai János* állomásfőnök.



Tóth János vasútigazgató tájékoztatta a részvevőket (Tenta György felvétele)

Vélemények a kerekasztalnál

A részvevőket *Pál Gábor* köszöntötte a Keleti pályaudvaron dolgozó fiatalok nevében. Ismertette azokat az eredményeket, amelyeket a KISZ-esek a kocsik tisztántartására irányuló társadalmi munkaakciók során elértek, s amelynek megvalósításához a budapesti igazgatóság, illetve a szolgálati főnökség gazdasági vezetőségétől is sok segítséget kaptak.

A találkozón kialakult kerekasztal-beszélgetés részvevői egymás után mondták el észrevételeiket és javaslataikat.

Szabó András, Győr állomás KISZ-titkára arról számolt be, hogy náluk napi 100—120 kocsi takarítása hárul 24 dolgozóra. A létszám növelésére nincs lehetőség, többek között azért sem, mert 9—9.50-es órabér mellett erre a munkára alig akad jelentkező. Az állomási KISZ-fiatalok védnökséget vállaltak a kihelyezett szerelvények tisztasága felett. *Májustól minden hónapban besegítenek a kocsik nagytisztítási munkálataiba*, s ezért a tevékenységükért már eddig is többször kaptak elismerést a *Kisalföld* című megyei napilapban. Jelenleg Sopron és Celldömölk állomással összehangolva folytatják az akciót, de szükségük lenne technikai segítségre is, mégpedig külső kocsimosó berendezésre.

Szegeden példás a kocsik tisztítása

A székesfehérvári fiatalok „szóvivője" *Csuti Géza* KISZ-titkár volt. Megemlítette, hogy ők is sok társadalmi munkát végeznek, de személykocsik tisztításával eddig nem foglalkoztak. Ahol kevés a szerelvények tartózkodási ideje, ott erre nincs is lehetőség.

Báthori István, a Déli pályaudvar fiataljainak segítőkészségéről biztositotta a részvevőket, ugyanakkor támogatást kért több probléma megoldásához. Kifogásolta, hogy az új pályaudvaron még csak egy klubhelyiséget sem kaptak a fiatalok, és azt is szóvátette, hogy a pénztárakban nincs biztosítva a szellőztetés, holott a kultúrált utazás éppen a jegyváltásnál kezdődik.

Dancsi Ferenc, a debreceni fiatalok képviseletében az őszi és a tavaszi nagytakarítás eredményeit ismertette, majd bejelentette, hogy vállalják az átépített személypályaudvar virágosítását, a *„Piroska"* szerelvények lemosását.

A szombathelyi *Csevegi Sándor* arról szólt, hogy kocsitakarítást a fiatalok már két esetben vállaltak, de az állomás nem tartott rá igényt. Hasonlóképpen vélekedett a szegedi *Sipos József*, s kifejtette, hogy Szeged állomáson példásan szervezett munkával takarítják a kocsikat, s ugyanilyen jól szervezték meg a havonta esedékes, időszakos nagytisztításokat is. Ott a kocsitisztítással foglalkozó dolgozók órabére sem olyan alacsony, mint több más helyen. A gépesítés kezdetén már túljutottak. Így a fiatalok egyéb természetű társadalmi munkával járulhatnak hozzá a kultúrált utazás feltételeinek megteremtéséhez.

Kié lesz a vándorserleg?

Felszólalt még *Paku Lajos* (Pécsről), *Kecse János* (Szolnokról), *Lánczos Ferenc* (a Keletiből), *Visegrádi János* (Miskolcról) és a felajánlott segítségen túlmenően több hasznos javaslatot tettek. Mindezért *Tóth János* vasútigazgató és *Tarnai János* állomásfőnök külön-külön köszönetet mondott.

A budapesti igazgatóság vezetője nagyra értékelte a Keleti állomási KISZ-szervezet kezdeményezését. Kérte a fiatalok képviselőit, hogy az elkészülő vállalások térjenek ki a vonatok fűtésének, világításának, a mellékhelyiségek felszereltségének, törülközővel és szappannal való ellátásának ellenőrzésére is. A vonakisérők, az utazóközönséggel érintkező dolgozók ügyeljenek a jó megjelenésre, a tiszta egyenruhára, az ápolt külsőre. Akadályozzák meg a rongálásokat. A KISZ-szervezetek ennek érdekében építsenek ki kapcsolatokat az iskolákkal és üzemekkel. Fejtsenek ki propagandát annak érdekében, hogy az ottani fiatalok is csatlakozzanak az ifjú vasutasok körében kibontakozó akcióhoz. A legjobb eredményt elérő KISZ-szervezet jutalmazására az igazgatóság vezetője vándorserleget ajánlott fel.

Néhány nappal később, március 23-án került sor a gazdasági vezetőkkel, illetve szolgálati főnökségekkel egyeztetett *akcióterv* ünnepélyes aláírására a budapesti igazgatóság kistanácstermében. Ez a terv a csomópontok KISZ-szervezeteinek vállalásain alapul.

Séra Sándor

ÁLLOMÁSI RUHARAKTÁR

Egyenetlen a ruhaellátás, sok baj van a mérettel és a minőséggel

Budapest Nyugati pályaudvar Váci úti 4-es kapuján befordulva a III. raktársor egyik ajtaján szerény felirat: *„Állomási ruharaktár".* A szerény külső mögött, ha lehet még szerényebb belső: magasan elhelyezett ablakok, rosszul világított, levegőtlen, szűk irodahelyiség és egy ennél alig kétszer-háromszor tágasabb raktár, falhoz támasztott polcokkal. *Ki hinné hogy innen „ruházzák" a Nyugati 1300 dolgozóját?*

NINCS KÉSZLETÜK

A raktár személyzete, *Kovács Árpádné* ügyintéző és *Bertalanics Tiborné* ruhakiadó elmondotta, hogy nagyon mostoha az ellátásuk. A Nyugati osztószertár, amely az állomáson kívül a terézvárosi pályafenntartási főnökség, a műszaki kocsiszolgálat, a távközlési és biztosítóberendezési főnökség ruhaellátásáról is gondoskodik, *vontatottan, rapszodikusan, nem megfelelő méretben küldi a ruhát, mert maga is egyenetlenül, hiányos méretszámokban kapja az ipartól. Emiatt nincs készletük, nincs méretválasztékuk,* aminek az a következménye, hogy sok dolgozó ruha nélkül távozik. Vannak, akiknek gyakran kétszer, háromszor, sőt négyszer kell jönniük, amíg találnak reá megfelelő méretű zubbonyt, nadrágot, szoknyát, köpenyt, sapkát.

Bertalanicsné mutatja a tavaly májustól mostanáig felfektetett anyagnyilvántartó lapot. Eszerint tavaly június 9-én kapták az első nagyobb tétel férfi nyári zubbonyt, 20 darabot, majd még ugyanannak a hónapnak a végén 80-at, augusztusban 49-et, szeptemberben egyet, októberben 10-et, azóta — mintha elvágták volna — semmit. *Ebben az évben tehát még egyetlen darabot sem,* pedig ez idő tájra van kiírva a sok tavalyról elmaradt és az idén kiadott új utalvány.

Könczöl Lajos, a gazdasági hivatal ruharaktári revszortvezetője, aki közben belátogat a raktárba, megerősíti kolléganői szavait:

— Az utóbbi években sok ellátás mértékét megváltoztatta a MÁV és mindig a dolgozók javára, de a szolgálati egyenruha kiadása körül még valóban sok a javítanivaló.

Kovácsné úgy tudja, rendelkezés jön rá, hogy 1977 őszéig megszűntetik a ruhakiadó raktárak jelenlegi rendszerét, központi elosztó raktárakat létesítenek, ezek adnak majd ki mindenféle ruhát a szolgálati helyeken kiosztott utalványokra. Hozzáteszi:

— Addig azonban még sok utalványt kell megírni az esedékesség szerint és ugyanennyit be is kell váltani. Már írjuk a jövő évi utalványokat. Tizenkétezret állítunk ki a következő évre, háromnegyed része már el is készült. Az adminisztrációval tehát jól állunk, bárcsak a ruhákkal állnánk ilyen jól.

NADRÁG VAN, ZUBBONY NINCS

Közben szállingóznak a dolgozók. Nagyobb részük olyan, aki nem először jön utalványozott múlt évi és ezévi járandóságáért.

Szín Ferenc vonatvezető belenyugvással mondja, hogy utoljára jelentkezik vasutas egyenruháért: *októberben nyugállományba kerül.* Erre az évre még jár neki a teljes téli-nyári ruházat, elvinné, ha akadna reáváló. Szerencséje van, akad. Elégedetten pakol föl, egyszerre elvisz mindent, amit jár.

Schmidt Miklós főellenőr nem ilyen szerencsés. Átlagos testalkatú, nadrágot igen, de zubbonyt nem találnak neki, valamennyi bő rá. Zubbony nélkül távozik.

Sánta Györgyné kocsitisztító tavaly a kocsitakarító részleggel került át a műszaktól az állomásra. Annakidején minden esedékes ruhajáradóságát megkapta. fülvédőbéléses téli sapka azonban akkor nem jutott neki.

Palla Pálné személypénztáros teljes garnitúráért jött, téli-nyári kosztüm, köpeny, egyebek. A pénztárosoknak azonban nem jár a nyári kosztümhöz kosztümkabát. helyette könnyű műszálas anyagból személyenként két-két munkaköpenyt rendszeresítettek.

— Kétéves sérelmünk ez nekünk személypénztárosoknak, hogy az előírásos nyári szövetszoknyához csak munkaköpenyt kapunk — mondja méltatlankodva. *— Miben jöjjünk akkor be dolgozni és miben menjünk haza? Talán munkaköpenyben? És ha brigádértekezletre, vagy más egyéb megbeszélésre kell hirtelen elszaladni, akkor is munkaköpenyben menjünk? De legalább csinos lenne és lehetővé tenné az illendő megjelenést ez a köpeny?*

Mutatja a most felvételezett élénk búzavirágkék kockás, galléros, kézelős munkaruhát, amely a pénztárfülke ablaka mögött jó, de nyilvánosság előtti megjelenésre valóban nem alkalmas. Annál kevésbé, mert amint Palláné állítja, *az anyaga annak ellenére, hogy műszálas, mosás után összemegy,* nem símul ki és folyton vasalni kell. Neki és kolléganőinek az a véleménye, hogy ez a ruhadarab a pénztárfülkében sem reprezentálja a MÁV-ot.

„KÉKFOLTOS" FEHÉR ING

Palla Béláné megjegyzései ráirányítják a figyelmet a ruhák minőségére. Kovácsné és Bertalanicsné jól ismerik a dolgozók minőségi kifogásait, hiszen állandóan hallják. *Gyakran hangzik el az a kifogás, hogy az új öltönyök kidolgozása, tartása nem olyan jó, mint a régieké.* Karöltőjük gyakran szűk, ugyanakkor a kabát „lóg" a testen. A nyári ruhák műszálas kék szövete a viselés közben a testmelegtől átnedvesedik, befogja az alatta lévő fehérneműt és erősen gyűrődik. Különösen a jegyvizsgálók panaszolják: *gyakori eset, hogy fehér ingben mennek el szolgálatba és kékfoltosban térnek haza.*

Most április közepére, május elejére várnak a szertártól nagyobb ruhaszállítmányt. ekkorára a szükséglet szerint nagyon sok utalványt állítottak ki. Azt szeretnék, ha hiánytalanul meg is kapnák az igényelt ruhamennyiséget és minden jelentkezőt el tudnának látni a neki járó ruhával, megfelelő méretben, minőségben. Mert azt sajnálják és restellik legjobban, ha egy-egy dolgozót üres kézzel, ruha nélkül kell elküldeni, azzal, hogy majd nézzen be legközelebb ...

Szász Ferenc

CIKKÜNK NYOMÁN

Felépül a családi ház

Lapunk február 17-i számában megjelent *„Miért nem kapott építési kölcsönt a hétgyermekes gépkísérő?"* című riportunkra *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője válaszolt. Az alábbiakban közöljük levelének egy részletét:

„A budapesti igazgatóság évenként 250—300 dolgozó vállalati kölcsönügyével foglalkozik, közöttük több nagycsaládos ügyével is.

Szántai Pál ez év március 4-én nyújtotta be kamatmentes vállalati kölcsön iránti kérelmét. Ebből megállapítható, hogy a szükséges előtakarékossággal rendelkezni fog, mert a községi tanács bontási anyagot ajánlott fel számára. A vállalati kamatmentes kölcsönök céljára felhasználható 1976. évi keret előreláthatóan a második negyedévben kerül elosztásra. Ekkor *Szántai Pál kérelmét is érdemben tárgyaltatni fogom,* főként a gyermekek kulturált és egészséges életfeltételeinek biztosításához fűződő érdekek előtérbe helyezésével. *Minden lehető intézkedést megteszek az iránt, hogy Szántai Pál* vállalati, tanácsi, esetleg részben OTP-támogatással *családi házát felépíthesse."*

A 47-es őrházban is kigyulladt a villany

1975. január 22-én levélben kért segítséget szerkesztőségünktől *Sipos János* nyugdíjas, a ceglédi 47/a. sz. őrház lakója. Feleségével együtt magányosan élnek a kis házban.

„Petróleumlámpa világította be egész életünket. A mai napig is egyedüli szórakozásunk egy táskarádió. Sajnos könyvet vagy újságot nem tudunk olvasni a petróleumlámpa gyenge fénye mellett. Nagy örömet jelentene számunkra, ha a még hátralevő éveinket villanyfény ragyogná be!" — írta levelében.

Kérését továbbítottuk a budapesti igazgatóságra, ahol készségesen intézkedtek a villanyszerelési munka elvégzésére. A kivitelezést a DÉMÁSZ ceglédi kirendeltsége 1976. március 10-re vállalta. A közelmúltban értesültünk arról, hogy a munkát határidő előtt, *március 6-ra befejezték.* A belső szerelést a ceglédi vontatási főnökség dolgozói végezték.

A napokban ismét levelet kaptunk *Sipos Jánostól.* Örömteli sorait ezennel szívesen továbbítjuk: *„Köszönetet mondok mindazoknak az elvtársaknak, akik értünk fáradoztak, és segítettek abban, hogy a 47. számú őrházban is kigyulladjon a villany!"*

ORSZÁGVESZTŐK ÉS ORSZÁGMENTŐK

Vonatszám ment az érték Nyugatra

Egy nyugdíjas vasutas emlékezése a háborús évekre

Mezei Jenő nyugdíjas oktatótiszt gondolatait, érzelmeit mélyen felkavarta egy tévéjelenetben elhangzott mondat. Thurzó Gábor: *A részedettek* című novellájából eleveníttették meg ugyanis a képernyőn egy részletet, s abban a miniszternek alakító színész drámai kijelentése így hangzott: *„Aláírásomra vonatszám ment az érték Nyugatra."*

A hitleristák alaposan kifosztották hazánkat a második világháborúban. Ezt legjobban az olyan vasutasok tudják, mint *Mezei Jenő*, aki Győr állomáson teljesített szolgálatot visszkeresőként, *Józsa László* kollégájával együtt.

Irány Németország

— Nos, amíg Horthy kormányzó, majd Szálasi „nemzetvezető" és miniszterei nem átallottak minden értéket a németek kezére játszani, a legöntudatosabb vasutasok éppen az ellenkezőjét igyekeztek elérni, nem kevés kockázattal, de sokszor annál nagyobb sikerrel — olvashatjuk a nyugdíjas oktatótiszt emlékirataiban, amelyet saját élményei alapján, hites tanúként, állított össze.

— Még 1943-ban láttam Erdélyben — vallja Mezei Jenő —, hogy a németek *„Mindent Nyugatra!"* jelszóval minden mozdítható tárgyat berakattak, így a vasútra feladott, hazai vállalatoknak címzett vas-, fém-, fa-, olaj-, textil-, élelem-, építőanyag-szállítmányokat is egyszerűen átbárcáztatták egy-egy németországi állomásra.

1944 nyarától kezdve a győri vasutasok — a helyi és a környékbeli gyárak, üzemek dolgozóival összefogva — gondosan megszervezett akcióba kezdtek, hogy megakadályozzák az ország teljes kifosztását. Ennek az akciónak a lényege az volt, hogy az átmenő vagy a Győrben berakott és Németországba irányított kocsirakományok eredeti fuvarlevelét eltüntették, majd a kocsikat átbárcázták, címzettként jelölve meg az akcióba bevont üzemeket. Az átbárcázások, a vagonok kisoroztatása és a szállítmányok kirakásának megszervezése elsősorban a visszkeresők feladata volt. De segítette őket sok gyári dolgozó, s természetesen jó néhány vasutas: raktárnokok, tolatásvezetők, kocsirendezők, átmenesztők, forgalmi szolgálattevők.

Közülük még most is tényleges szolgálatot teljesít Kecskeméti Lajos, aki a vagonok átirányításában, a kísérőlevelek kiállításában jeleskedett. Hozzá hasonlóan vette ki részét az ország értékeinek megmentésére irányuló akcióból: Csillag Alajos, Körös László, Sztatkóci János, Korpáczi Andor, Écsi Imre, Kiss Gyula, Kovács István, Sóti Lajos, Szabó Mihály, Rémi Antal, akik ma már nyugdíjasok. S az azóta eltelt több mint harminc év alatt eltávozott az élők sorából Torma László, Galántai Nándor, Tóbiás József, Musitz József, akik raktárnoki munkakört töltöttek be azokban a vészterhes esztendőkben.

Kockázatos vállalkozások

A fasiszta Németországnak kiszolgáltatott értékekből tekintélyes mennyiség került a győri vasutasok jóvoltából a Magyar Vagon- és Gépgyár, a Magyar Textil- és a Győri Textil, Lenfonó, a Gráb, Richards, az Észak-Dunántúli Áramszolgáltató, a Gázgyár, a Bak Malom, a Szeszgyár, az Olajgyár és az úgynevezett Elevátorgyár iparvágányára.

— Amit nem győztek a helyi üzemek, gyárak fogadni, illetve kirakni, azokat a vagonokat elirányították, átbárcázták a szombathelyi és a veszprémi vasútvonal állomásaira, majd előzetes megbeszéléseink értelmében ezek rakományait ott rakták ki — emlékezik Mezei Jenő.

Az áruk kiszállításának megakadályozására sokszor csaknem partizán-cselekménynek is beillő, igen kockázatos vállalkozásokra volt szükség.

— Gyakran megtörtént, hogy a vasúti kocsik csapágytokjába homokot, földet, kavicsot szórtunk, hogy hőnfutást idézzünk elő. Emiatt akkoriban Győr és Hegyeshalom között rendkívül sok rakott kocsit kellett a vonatokból kisorozni. Ily módon kapott búzát őrlésre például a lébényi malom, szinte folyamatosan, s a liszt végül is a lakosság élelmezési gondjait enyhítette...

A hőnfutás szándékos előidézése, vagyis a csapágyak homokkal, kaviccsal megszórása közben egyszer a németek tettenérték Mezei Jenőt, s csak a véletlennek, valamint vasutas társai közbelépésének köszönhette, hogy megmenekült a kivégzéstől.

Megmentett értékek

A felszabadulás után sokkal nehezebben indulhatott volna meg az újjáépítés, illetve kezdődhetett volna újra az élet, ha a győri üzemekben és a környező állomások rakodóvágányai mentén fekvő raktárakban nem marad tekintélyes mennyiségű tégla, cserép, fa, mész, cement, gabona, olajos mag, vasúti hídszerkezet, sín, talpfa, textiláru, gép stb. A pótolhatatlanul fontos rakományok értékét felbecsülhetetlenné tette, hogy a háború szinte egész Európát, gyárainak többségét, ipari nyersanyagkészletét, közlekedési hálózatát elpusztította. A rombolástól, a fasiszták barbár pusztításaitól Győr sem menekülhetett meg, de a vasutasok és a gyári munkások összefogásával kibontakozott országmentő akció mégsem volt hiábavaló. Sikerét többek között így méltatta a *Kisalföld* című megyei napilap, a felszabadulás 25. évfordulóján: *„1945-ben az itt maradt, a dolgozók által megmentett gabona, liszt biztosította a lakosság élelemmel történő ellátását, s ugyanúgy a kiszállításra nem került gépek, építőanyagok a termelés és az újjáépítés megindítását."*

Mezei Jenő emlékirataiból tudjuk azt is, hogyan akadályozta meg egy derék vasutas, név szerint *Póca Miklós*, a győriek által Fehérvári-hídnak emlegetett vasúti felüljáró lerombolását. Ez a híd semmiképpen nem maradhatott meg véletlenül, hiszen a németek — szokásos módszereikkel — a város összes többi hídját felrobbantották, mind a Duna, mind a Rába és a Rábca fölött, s az állomás épületét, szolgálati helyeit, berendezéseit sem kímélték. *Póca Miklós azonban (aki már nincs az élők sorában) egy nem vasúti dolgozó segítségével leszerelte a nagy értékű, két forgalmi sáv szélességű, kétoldalt gyalogjárdával is ellátott vasúti felüljáró robbanótölteteihez szerelt villamosvezetéket.* A vezeték pótlásához a németeknek már nem maradt idejük. A robbanótölteteket a felszabadító szovjet katonák távolították el, illetve hatástalanították, hogy minél hamarabb megindulhasson a vasúti forgalom.

Egy épségben maradt gyári mozdonnyal

Az üzemekben kirakott, a fasisztáktól visszaszerzett árukat, élelmiszereket *szintén egy fel nem robbantott gyári mozdony vontatta ki és szállította elsőként a legszükségesebb felhasználási helyekre.* A vasútállomásnak épségben jóformán csak egy négykerekű kézikocsija maradt, ám a kezdet kezdetén még ez is igen hasznos eszköznek bizonyult.

Az újjáépítés, a romok eltakarításának, az üzemi konyha létrehozásának, az első munkaverseny megszervezésének szinte regényes fejezetei már ismertebbek. A falvak, városok ezt követő változásainak pedig mindnyájan tanúi vagyunk. De megszépült életünk mindennapjai sem feledtethetik el, hogy köztünk, vasutasok között is jócskán akadtak olyanok, akik *nem egyszerűen csak várták*, hogy elérkezzen ez a társadalmi méretű változás...

S. K.

Városi közlekedés

Március 19-én, pénteken nyitották meg a Közlekedési Múzeum legújabb kiállítását. Témája: *a városi közlekedés.* A másfél évszázad dokumentumai, a mérethű modellek jól szemléltetik azt az utat, melyet a városi közlekedés megtett az omnibusztól az expressz autóbuszjáratokig. Először mutatják be a Budai Közúti Vaspálya Társaság részvényét, amelyet 1868 végén bocsátottak ki. A maketek között található a svábhegyi fogaskerekű vasút gőzmozdonya.

Külön területen mutatják be a jövő, az 1900-as évek végének közlekedését.

Társadalmi munka Balassagyarmatért

A balassagyarmati vontatási főnökség szocialista brigádjai *egynapi társadalmi munkával soron kívül üzemképessé tették a 375 689 számú mozdonyt.* A munkáért járó pénzt Balassagyarmat fejlesztésére ajánlották fel.

Áprilisban, a KISZ IX. kongresszusa tiszteletére újabb kommunista műszakot szerveznek, amelynek bevételéből ajándékot vásárolnak az úttörőknek.

Emlékezés egy katonavonatra

Most is hideg lesz tőle arcom,
megáll a szívem, remeg lábam:
hosszú, panaszos, rekedt hangú
mozdonyfütty sötét éjszakában.

— Fiatal forgalmista voltam
egy kis vidéki állomáson.
— Az első K vonat elindult! —
jelentette a távírászom.

A fülledt nyári égbolt alja
dél felől villámlott és dörgött,
amikor a százhúsz tengely
állomásomon átdübörgött.

Kihalt és üres peronunkat
a lecsapódó füst megülte
és a jelzőnél felsikoltott
a mozdony félelmetes füttye.

Gyorsan robogott, alig láttam
a kocsiban a katonákat.
De úgy tűnt: mindegyiknek arca
merev és mozdulatlan-sápadt,

úgy tűnt, hogy csattogó dübörgés
mögött iszonyú csendben vannak,
tudván — egyszerre én is tudtam,
hogy most a halálba rohannak.

Üveges szemük szemrehányón
nézte magasra emelt lámpám —
aztán áthaladt. Hideg fénnyel
rezgett, zsongott az üres vágány.

beleúszott a sötétségbe
a zárjelzőknek vörös lángja.
Jeges kéz markolászta torkom,
dermedten néztem csak utána.

— Most is hideggé válik szívem,
ha tompa mozdonyfüttyöt hallok
és álmaimban most is, most is
kísérnek merev, üres arcok

és titkos, égő, tehetetlen
önvád marcangol, jaj, de annyi:
hogy azt a legelső szerelmét
miért engedtem áthaladni?

Regős Sándor

Szakmunkástanuló-verseny

Az *Utasellátó Vállalat* évek óta szívügyének tekinti a szakmunkásképzést. A jó tanulmányi eredményt elérő másod- és harmadéves szakmunkástanulóknak minden év tavaszán lehetőséget biztosít a vállalat arra, hogy számot adjanak tudásukról. Március 24-én 66 ifjú szakács, cukrász, felszolgáló és vendéglátóipari eladó vizsgázott a vendéglátóipari szakiskola tanáraiból alakult zsűri előtt.

A követelmény más volt a harmadévesek és más a másodévesek részére. Nemcsak a gyakorlati munkában kellett tudásukat bemutatni, hanem egy negyven kérdést tartalmazó tesztlapra is helyes válaszokat kellett adniuk. Mindkét évfolyam tanulói között akadt telitalálatos tesztlap. Ám az elmélet mellett a döntő mégis a gyakorlati munkában csúcsosodott ki.

Az eredményhirdetés előtt *dr. Grób József* személyzeti igazgató üdvözölte a vállalat, a párt- és a társadalmi szervek képviselőit, a meghívott vendégeket, érdeklődőket és a versenyzőket. A győzteseknek és a helyezetteknek *Tóth László*, a vállalat főigazgatója nyújtotta át a jutalmakat és az okleveleket.

A II. éves szakácsok közül első lett *Nyúl Ferenc* (Keleti pu. üzem), a III. évesek közül *Gráf Gáspár* (Nyugati pu. üzem). A II. éves cukrászok közül első *Tomahatsch Béla* (Keleti pu. üzem), a III. évesek közül *Apagyi József* (Keleti pu. üzem).

A II. éves felszolgálók közül első *Cserni Etelka* (Keleti pu. üzem), a III. évesek közül pedig *Kutasi György* (Keleti pu. üzem). A II. éves vendéglátóipari eladók versenyét *Faragó Edit* (Keleti pu. áruda) nyerte.

A verseny nagy közönségsikert is aratott és bizonyságul szolgált arra, hogy az Utasellátó Vállalat valóban szívén viseli az utánpótlás nevelését.

Április 4.

Születésnap Tubáéknál

Április 4-e az egész országban születésnap. A szabadság születésnapja. Tubáéknál — Budapesten, a Lehel út 1/b. számú ház egyik lakásában — ez a nap többszörös ünnep.

— Családunk minden tagja ezen a napon született — mondja *Tuba Józsefné*, a budapesti vasútigazgatóság dolgozója. Óvodaügyi előadó a szociális és ellátási osztályon.

A férje is vasutas, de meggyengült egészségi állapota miatt sajnos két éve leszázalékolták. 1945-ben, hazánk felszabadulásának napján pontosan a 21. születésnapját ünnepelte, s akkor jelentkezett a kommunista pártba. Győrben távírász volt, majd később Budapestre helyezték, nevelőtisztnek a Nyugati pályaudvarra.

— *Itt ismerkedtünk meg 1952-ben* — emlékezik Tubáné. *Én ugyanis Celldömölkről jöttem a tisztképzőre... Összeházasodtunk, s 19 évvel ezelőtt, április 4-én megszületett a fiunk, Péter. Ő most a szakközépiskola utolsó évfolyamát végzi. Rajong a motorokért...*

— Amikor Peti megszületett, a MÁV-kórházban mindenki kedvesen gratulált az „ünnepi jövevény"-hez — folytatja szavait az édesanya. — Hát még, amikor megtudták, hogy a férjemnek is, nekem is ugyanekkor van a születésnapunk...! Ez már valóban a sors különös ajándéka.

— Hogyan zajlik le a családban ez a többszörös ünnepnap? — kérdezem.

— *Természetesen, mi jobban készülünk erre a napra, mint mások általában.* Pezsgőt bontunk, kölcsönösen megajándékozzuk egymást, de születésnapi tortát — mert jóból is megért a sok — csak egyet készítek, és az közös. A meggyújtott gyertyák száma a Peti éveihez igazodik. Ezenkívül együtt örülünk másokkal a szabadságnak, együttes munkánk sok-sok gyümölcsének. *Tavaly ilyenkor hármasban mentünk el két hétre az NDK-ba, s üdülés közben ünnepeltünk...*

A vasút szeretete egy-egy ilyen külföldi utazás alkalmával sem szorul háttérbe. Ha úgy adódik, ki lehet egészíteni a családi modell-vasút járműparkját néhány tetszetős darabbal.

— *A férjem hobbyja a terepasztal* — mondja Tubáné. *Még az Üttörővasút üzemfőnöke volt, amikor elkezdte a modellezést. Én is szívesen elnézegetem a kis vonatokat, bár nincs rá sok időm. Szakvonali teendőim mellett vezetőségi tag vagyok a pártalapszervezetben, ezenkívül a szakszervezet területi bizottságának segítek rendszeresen, mint a munkásellátási bizottság aktivistája...*

(séra)



A Tuba házaspár kedvenc időtöltése a vasútmodellezés

Kiváló újítók kitüntetése



A Vasúti Főosztályon Oroszváry László vezérigazgató-helyettes átadja a kiváló újító jelvény arany fokozatát Tary Vilmosnak, a Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség dolgozójának

(Laczkó Ildikó felvétele)

A Vasúti Főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztálya március 24-én a vezérigazgatóság konferenciatermében a kiváló újítók tiszteletére ünnepséget rendezett. Mint minden évben, az idén is itt osztották ki a vasút legjobb újítóit megillető kitüntetéseket.

Megjelent az ünnepségen *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes, *Ürögi József*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének tagja, Veres István, a KPM közlekedéspolitikai főosztályának képviselője és Korponai Ferenc, az OTH munkatársa. A meghívottakat *dr. Holló Lajos* szakosztályvezető üdvözölte, majd Oroszváry László mondott ünnepi beszédet. A kitüntetett újítók nevében *Kicsi Imre*, a Vezérigazgatóság kiváló újítója mondott köszönetet az erkölcsi-anyagi elismerésért.



Nyílt túra

A budapesti vasútigazgatóság sportklubja és a vasutasszakszervezet területi bizottsága nyílt túrát szervez *1976. április 25-én, vasárnap.*

Találkozás: *a fogaskerekű vasút felső végállomásánál 9.45—10 óra között a piros-fekete karszalagos túravezetőknél.*

A túrán minden természetkedvelő vasutas és családtagja részt vehet, minden megkötöttség nélkül bármely szolgálati helyről, korhatár nincs kikötve.

Útvonal: *Széchenyi hegy—János hegy—Budakeszi út—Hűvösvölgy.* A sétatúrát különleges túrafelszerelés nélkül is végig lehet járni, fáradékonyabbaknak lehetőségük van korábban is abbahagyni a túrát a járműközlekedést érintő megállóhelyeknél.

Felmerülő költség: budapesti helyi utazások (fogas, autóbusz, villamos.)

Hűvösvölgyi érkezés: *14—15 óra között.*

SAKKVERSENY BÁNRÉVÉN

Egyéni sakkbajnokságot rendezett a *Bánrévei Vasutas Sportkör.* A KISZ községi klubhelyiségében megtartott verseny mindvégig nagy érdeklődéssel és igen sportszerűen zajlott le.

A bajnokság első helyezettje 17 ponttal *Juhász István* lett. Az ő oktató és nevelő tevékenységének nagy szerepe van abban, hogy a sakkozást kedvelő bánrévei vasutasok nemcsak helyben, hanem más községekben is versenyképessé váltak. Ezzel függ össze, hogy a második helyezést elért *Tolnai István* 14, a harmadik helyre került *Nótás Béla* 13,5 és a negyedik *Szűcs András* 11 pontot szerzett.

A helyezettek díszes oklevelet és értékes tárgyjutalmakat nyertek, amelyeket a verseny befejeztével *Szőke István,* a sportkör elnöke adott át részükre.

Murányi Tibor

Égben termett rekordok

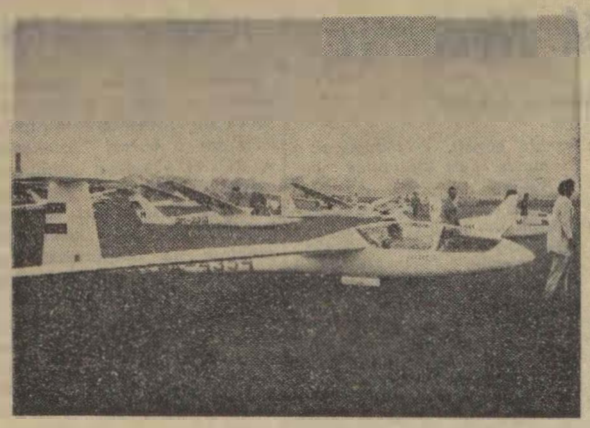
Bármennyire fiatal sportágnak tekintik a repülést és az ejtőernyőzést, a *MÁV Repülő és Ejtőernyősklub* sportolói már 45 éves múltra tekinthetnek vissza. Az 1930-ban alakult szakosztály repülőinek köszönhető nagymértékben, hogy 1945-ben a jórészt általuk megmentett és összegyűjtött sportgépekkel — *Vorosilov* marsall és a szovjet hadvezetőség engedélyével — újból elkezdődhetett a magyar sportrepülés.

A Thököly úti klubhelyiség — amely a téli időszakban a kiképzés és a klubélet helyszíne — február 27-én ünneplőbe öltözött sportolókkal telt meg, hogy számot adjanak, mit végeztek az elmúlt évben. Jogos volt az ünnepi hangulat, hiszen az elért eredmények, a győzelmek, rekordok nagyságát még jobban aláhúzza az a tény, hogy talán nincs még egy olyan sportág, amely ennyire amatőr alapon állna, s ennyire igénybe venné a versenyzők idejét és teljes lelkesedését.

Az elnökségben helyet foglaló klubtanács tagjai és a vendégek nagy megelégedéssel hallgatták *Falus István* klubtitkár beszámolóját. Ime az eredmények: *Szentvölgyiné—Farkasné* révén új országos rekord a kétkormányos teljesítmény női hurokrepülésben. A szocialista országok versenyén *Hahner István* II. helyével és *Szentvölgyi Tibor* IV. helyével a legjobb teljesítményt érték el a magyar csapatban. Ők ketten tagjai a négy fős versenyző-csapatnak is, amely hazánkat képviseli az idei világbajnokságon. *Kalász Tibor* a rangos gemenci vitorlázó verseny III. helyezettje szabadosztályban, *Szentvölgyi Tibor* a román NB ezüstérmese.

Az ez évi világbajnokság színhelye Finnország, már ismerősként fogadja majd *Hahner Istvánt,* aki legutóbb a finn nemzeti versenyen az első helyen végzett. Az MNK Kupa 200 km-es számában a *dr. Szabó Károly—Sinka Lajos* kettős győzött. *Kovács József* a magyar ejtőernyős bajnok, s megnyerte az „*Odera kékszalag bajnokságot*" is Wroclawban.

Van tehát minek örülni. A klub vitrinjei lassan megtelnek az évek során megszerzett repülő és ejtőernyős versenyeken nyert serlegekkel, egyéb tiszteletdíjakkal. A házi múzeum láttán önkéntelenül is előtör a gondolat: *mennyi energia, lemondás van a díjak mögött,* amit a sportolás mellett a kiképzés, a műszaki-anyagi bázis gyarapítása érdekében végeztek a klub vezetői és tagjai.



A szocialista országok vitorlázórepülő versenyén részt vett a klub képen látható nagy teljesítményű új gépe is, a Jantár I.

Technikai sportokról van szó, amelyek fontos pillérei az ifjúság haderőn kívüli képzésének. Ma már csak úgy lehet eredményt elérni, ha a versenyeszközök: *a repülőgépek és az ejtőernyők a legmodernebbek.* E tekintetben óriási segítséget jelent a vasutas-szakszervezet és a MÁV Vezérigazgatóság támogatása, hiszen többek között így sikerült a klubnak megvásárolnia két —, világviszonylatban is igen korszerű, nagyteljesítményű repülőgépet, a JANTÁR-t. A női rekordban részes kétkormányos BOCIANT is új szerzemény. Ilyen gépek birtokában valóban reálisnak tűnik a repülőszakosztály vezetőjének, *Tuskó Mihálynak* a nyilatkozata:

— Hahner István tavaly elért gyémántkoszorú magassági eredménye mellett több oktatónk is két gyémánt fokozattal rendelkezik. Az idei évre várható, hogy teljesítik a legnehezebb fokozatot, a gyémánt hármat és így a világviszonylatban is jegyzett, ritka teljesítménnyel a magyar repülősport hírnevén kívül a MÁV repülő- és ejtőernyős klubét is öregbítik. *(A gyémántjelvény feltételei: 300 km-es céltávrepülés, 500 km-es távrepülés és 5000 m tiszta magasság elérése.)*

A klubvezetők munkájának nagy részét teszi ki az utánpótlás nevelése, hogy 10—15 év múlva is adhassanak a magyar sportvilágnak Szentvölgyi Tiborokat és Háhner Istvánokat.

TÖMEGSPORT

A terület bajnoka címért

Szakszervezetünk szombathelyi területi bizottságának *kultúr- és sportbizottsága* öt megye — Győr-Sopron, Fejér, Vas, Veszprém és Zala — szakszervezeti sportvezetőinek részvételével egész napos értekezletet tartott *Celldömölkön.* Megállapították, hogy a területen dolgozó mintegy 15 000 vasutas részére

a tömegsport egyre bővülő lehetőségeit igyekszik megteremteni a vasutas-szakszervezet.

Ennek egyik bizonyítéka, hogy az idén már a korábbinál több, összesen *hat sportágban rendeznek üzemi bajnokságokat.* A nevezések száma is felülmúlja az előző évit, s eszerint a legtöbb helyen már a sorsolások is megtörténtek. A KISZ-szervezetek közreműködésével

ifjúsági nagypályás labdarúgótornát rendeznek

az 1958 és 1963 között született fiatalok részére. Ebben két csoport — a celldömölki és a szombathelyi — játszik körmérkőzést, majd a csoportgyőztesek között dől el, hogy melyik csapat lesz a torna első helyezettje.

Az értekezleten feltűnt, hogy a szombathelyi terület szakszervezeti sportfelelősei már nemcsak a kispályás labdarúgást népszerűsítik a közékorú dolgozók körében, hanem

egyenlő esélyeket teremtenek mind a hat sportág számára.

Ezenkívül egyre több helyen szervezik meg a munkaközi tornát, és tapasztalható az is, hogy *mindinkább nő az érdeklődés a természetjárás iránt.*

Eldöntött tény továbbá, hogy július 10-én, a *vasutasnap* előtti szombaton

Zalaegerszeg jeles küzdelmek színhelye lesz.

Atlétikában, asztaliteniszben, tekében, sakkban, kis- és nagypályás labdarúgásban számos szolgálati hely dolgozói versenyeznek majd *a szombathelyi terület bajnoka* címért.

Kiss Antal

Háromszázan sportolnak a Szentesi VSC-ben

A közelmúltban került sor a Szentesi Vasutas Sport Klub tisztújító közgyűlésére, amelyen a hét szakosztály vezetői számot adtak az elmúlt év eredményeiről, *Oláh Béla* elnök pedig négy év munkájáról tájékoztatta a résztvevőket.

A szentesi vasutasok sportegyesületében háromszázan sportolnak. Az egyesület és a város sportéletében is a vívók aratták eddig a legtöbb sikert. A vívószakosztály 64 aktív versenyzője közül tavaly *Deák Sára* tőröző volt a legeredményesebb. A serdülő kategóriában magyar bajnokságot nyert. A párbajtőrcsapat az NB II-ben szerepel. Két versenyzőjük — *Simon Ilona* és *Mészáros Péter* — első osztályú minősítést szerzett.

A tömegsportnak talán a természetjárás a legeredményesebb területe. Szakosztályunk a vasutas-szakszervezet természetbarát szakbizottságának minden túráján részt vett. Sikeresen szerepeltek a *„Száz kilométer a Vörös Hadsereg nyomában"* elnevezésű túramozgalomban. 1975-ben 83 túranap 211 résztvevője összesen 8000 kilométert gyalogolt.

A tájfutás népszerűsítése *Fränyó Ferenc* nevéhez fűződik. Tavaly húsz versenyen vettek részt. *Bakai Erzsébet* arany, *Tiszai Erzsébet, Szarvas Ilona* és *Gera Julianna* pedig ezüst jelvényes sportoló. A Tatabányán rendezett nemzetközi *„Vasutas Kupa"* versenyen serdülő kategóriában a csapat a második helyet szerezte meg. Ott voltak Drezdában, a nemzetközi vasutasbajnokságon is. A salgótarjáni *„Hungária Kupa"* ötnapos versenyén Szarvas Ilona sportolójuk két alkalommal is elsőként futott célba a kitűnő képességű svéd és angol versenyzők előtt.

Az egyesületben tavaly sokat fejlődött a birkózás. Ötvenhat versenyen vettek részt. A sportolók új versenyszőnyeget kaptak és hamarosan kibővítik a tornacsarnokot is.

Munka után sok dolgozó szívesen jár a vasutasok tekepályájára. A csapat a megyei osztályban bajnokságot nyert, így ebben az évben már az NB III-ban versenyezhetnek. A nőknek másodosztályú csapatuk van.

A közgyűlésen megtárgyalták a labdarúgás fejlesztésének további lehetőségeit is, majd megválasztották az SZVSC új vezetőségét.

Fogas Pál

104 sportoló, 14 országból

Válogatottunk ötödik lett az USIC mezei futóversenyén

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) megbízásából a Francia Vasutas Sportszövetség március 13-án *Dourdanban* rendezte meg a hatodik alkalommal kiírt vasutas nemzetközi mezei futóbajnokságot. A Párizstól 57 kilométerre levő, festői környezetben megbúvó kisváros zászlódíszbe öltözve várta a részvevő tizennégy ország — *Anglia, Belgium, Bulgária, Csehszlovákia, Franciaország, Hollandia, Jugoszlávia, Lengyelország, Magyarország, NSZK, Norvégia, Olaszország, Svájc* és *Szovjetunió* — legjobb vasutas futóit.

A verseny napján, az addig napsütéses tavaszt kellemetlen szeles, esős idő váltotta fel. A benevezett 104 futó zuhogó esőben, az elemekkel is versenyezve futotta végig a kijelölt 11,4 kilométer hosszú távot. A hirtelen bekövetkezett időjárásváltozáshoz a legjobban a belgák tudtak alkalmazkodni és nem kis megle petésre, imponáló fölénnyel verték meg a mezőnyt.

A *Lippai Antal* vezető edző által irányított magyar vasutas válogatott a várakozásnak megfelelően szerepelt és végeredményben az ötödik helyen végzett. Csapatversenyben: 1. Belgium, 2. Szovjetunió, 3. Lengyelország, 4. Franciaország, 5. Magyarország.

Egyéniben: 1. *Maeschalk* (Belgium), 2. *Parmentier* (Belgium), 3. *Zawadzki* (Lengyelország) . 14. *Kiss,* ...37 *Tóth,* ... 43. *Péley,* 44. Bauer, 45. Juhász, ... 75. *Beck,* 98. *Bárkányi.*

HÍREK

VASUTAS BRIGÁDOK KOSZORÚI II. RÁKÓCZI FERENC SÍRJÁN

A celldömölki vasúti csomópont Rákóczi szocialista brigádjának kezdeményezésére március 25-én a MÁV tizenkét Rákóczi brigádjának mintegy 130 tagja megkoszorúzta Kassán II. Rákóczi Ferenc sírját. A brigádokat Miskolc-Tiszai pályaudvaron fogadták az állomás társadalmi és gazdasági vezetői. A csomópont fúvószenekara indulókkal üdvözölte a Rákóczi síremlékéhez utazó vasutasokat.

— **Óvodabővítés.** A nagykanizsai MÁV-óvoda tavaly megkezdett bővítésének eredményeként 65-re emelkedett a felvehető gyerekek száma. A pécsi igazgatóság az idén újabb egymillió forintot fordít az óvoda fejlesztésére.

— VÉRADÓNAP. *A közelmúltban önkéntes véradónapot szerveztek a jászkiséri építőgépjavító üzemben. A nyolc év óta már hagyományos véradónapon 124-en 44 liter vért adtak térítésmentesen.*

— **Terven felül.** A győri pályafenntartási főnökség XV/a számú KMPE Galambos István előmunkás vezetésével terven felül vállalta Hegyeshalom állomás két vágányának felépítménycseréjét. A vágányzár idejére a munkát az állomásfőnökség jó forgalomszervezéssel segítette.

— TOVÁBBTANULÁS. *A miskolci járműjavító dolgozói közül jelenleg 23-an végzik az általános iskola 7—8. osztályát. Ötvenöten középfokú oktatási intézményben tanulnak, tizenhárman pedig ebben az évben szerzik meg a technikusi minősítést.*

— **Tájékoztató.** A Budapesti MÁV Magasépítési Főnökség egynapos tájékoztatót tartott ötven brigádvezető részére. Az előadók ismertették többek között a főnökség 1975. évi eredményeit, az idei feladatokat és válaszoltak a részvevők kérdéseire. Az előadások anyagát konzultáció formájában vitatták meg.

— IGAZGATÓI DICSÉRET. A forradalmi ifjúsági napok alkalmából húsz fiatal vasutast részesítettek igazgatói dicséretben március 18-án a budapesti igazgatóságon. A húsz ifjú vasutas az elismerésen kívül pénzjutalmat is kapott.

— KOMMUNISTA MŰSZAK. Hazánk felszabadulásának 31. évfordulója tiszteletére Miskolc-Tiszai pályaudvar szocialista brigádjai március 29. és április 4. között kommunista műszakokat szerveztek. A műszakok célja a kulturált utazás színvonalának a növelése, a személy- és tehervonatok menetrendszerűségének a fokozása és az állomás területének tisztán tartása volt.

— **Nyugdíjas taggyűlés.** A tapolcai vasúti csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a napokban tartotta éves taggyűlését. Az egy év eseményeiről Bödör József csoportvezető számolt be.

— ÖNKÉNTES TŰZOLTÓK. *A nagykanizsai vasúti csomópont tizennégy önkéntes tűzoltóját eddigi eredményes munkájukért tűzvédelmi szolgálati éremmel tüntették ki, és valamennyien pénzjutalmat kaptak.*

— VASÚTI KOCSIK SZUDÁNNAK. A győri vasúti kocsik legújabb megrendelője Szudán. Az afrikai ország számára 140 vasúti személykocsi készül s az első harminc kocsiból álló szállítmány már megérkezett a távoli országba.

— **Gőzmozdonyok helyett dieselek.** A miskolci vontatási főnökség a közelmúltban három M—47-es dieselmozdonyt kapott. Az új gépek gőzmozdonyok helyett vontatják a személyvonatokat a Miskolc—Tiszapalkonya és a Miskolc—Mezőcsát vonalakon.

Lakáscsere

— Elcserélném 300 négyszögöles telken levő szoba-konyha, spejzos magánházam Budapest területén levő MÁV-lakásra. Cím: Kullai Sándorné, 2451 Ercsi, Lavotta u. 31.

— **Kettő szoba félkomfortos** lakásomat (Budapest, XV., Vasutasház u. 1.) elcserélném kétszobás tanácsi, vagy két egyszobás lakásra. Bármely megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: de. 8—15 óráig, Kedőváriné 84—67 telefonon.

Pécsi I. emeleti, 54 négyzetméter területű két szoba összkomfortos szövetkezeti lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Érdeklődni: hétfőtől péntekig 9—16 óráig a 131—600 telefonon, vagy Viczián Lajosné 7633 Pécs, Lengyel Gyula u. 10. I. em. 3. sz. lehet.

— **Egy szoba, fürdőszobás,** kertes MÁV-bérlakásomat elcserélném hasonló vagy 2 szoba komfortos budapesti tanácsi lakásra. Cím: Mihanek, Bp., XV., Vasutastelep u. 9. mfsz. 2. Érdeklődni du. 17 órától lehet.

— Elcserélném XV. ker. Mozdonyfűtő u. 6. sz. alatti egy szoba komfortos lakásomat egy, vagy kétszobás összkomfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni: özv. Kövesi Jánosnénál a fenti címen levélben, vagy személyesen lehet.

— **A budapesti igazgatósághoz tartozó épületkömbben levő,** Mosonyi utcára nézó, földszintes, két szoba komfortos, 96 négyzetméter alapterületű lakásomat hasonló vagy nagyobb tanácsi lakásra cserélném. Érdeklődni lehet: este 18 óra után: a 144—240-es telefonon.

— **Dunakeszi új lakótelepen 2** szoba, összkomfortos, gázfűtéses, nagy erkélyes, modern lakásomat elcserélném MÁV-dolgozóval vagy nyugdíjassal budapesti, budaörsi vagy törökbálintira megegyezéssel. Szövetkezeti, tanácsi vagy egyéb megoldás is érdekel. Cím: Kocsis Imre, 2120 Dunakeszi, Nap u. 2. III. 14. Telefon: 22—03 vagy 259—781.

— **Elcserélném Ferencvárosi** tanácsi, egy szoba félkomfortos (komfortosítási terv jóváhagyva), gázkonvektor-fűtésű, földszintes, udvari lakásomat, bármilyen nagyobb MÁV vagy tanácsi bérlakásra Budapest területén. Érdeklődni lehet nappal a 224—229, vagy 37—38, este a 143—530-as telefonon. Völgyi néven.

A Hivatalos Lapból

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

A 10. számból: 101 593/1976. Az egyes orvosok határozott idejű munkaviszonyáról, illetőleg a vezetői kinevezésről szóló utasítás végrehajtása.

A 11. számból: 102 133/1976. A Magyar Államvasutak által idegen felek részére végzett munkák és értékesített termékek árképzéséről szóló utasítás módosítása.

A 12. számból: 102 531/1976. A javító-nevelő munkára ítélés egyes kérdéseinek szabályozása.

Pályázati felhívás tanári állás betöltésére.

A szerkesztőség üzeni

Kisvárdai János, Kovács István, Miskolc; Urbán József, Hegyeshalom; Sziládi Sándor, Szeged; Szűcs Ferenc, Hatvan; Murányi Tibor, Bánréve; Keczkó Ferenc, Debrecen; Bognár Károly, Tapolca; Csizmazia Béláné, Szombathely; Hugai István, Gyöngyös; Bánkuti László, Budapest; Zsoldos Barnabás, Mátészalka: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Pintér Imre, Kecskemét; Garaba István, Budapest; Hornyák János, Mezőcsát; Hevesi Tóth Imre, Szentes; leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest. VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—873.
Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 659
76—1015 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. ÁPRILIS 15.

AZ ELSŐ NEGYEDÉV GYORSMÉRLEGE:

A vasút 83 millió 975 ezer utast és 30 millió 674 ezer tonna árut szállított

Több gondot a személyszállítás menetrendszerűségére!

Márciusban a vasút *28 millió 100 ezer utast* szállított, a tervezettnél 1 százalékkal többet, a bázisnál viszont 2 százalékkal kevesebbet. Hasonlóan alakultak a személyszállítás kilométerben kifejezett fizetőteljesítményei is.

A személyszállítás minősége a bázisidőszakhoz képest jelentősen javult, míg az előző hónaphoz viszonyítva romlott.

Márciusban az áruszállítási igényt erőteljesen növekvő tendencia jellemezte. Az elmúlt hónapban *a vasút 11 millió 125 ezer tonna árut szállított*, mely a bázisidőszakhoz képest 5,1 százalékos forgalomnövekedésnek felel meg. Az áruszállítási terv időarányos részét is mintegy 0,4 százalékkal túlteljesítettük. A fontosabb árufeleségek közül *kőből szállítottunk többet*, amely a bázisidőszakhoz képest mintegy 11 százalékos növekedést jelent. Emelkedett az egyéb építőipari küldemények mennyisége is. *Nagy volt a műtrágyaszállítások volumene, amely mintegy 22 százalékkal haladta meg az elmúlt év azonos időszakának értékét.* Csökkent viszont a vasúton fuvarozott élőküldemények mennyisége.

Az áruszállítás minőségénél kismértékű javulás figyelhető meg. Erre utal a gépre várások és vonatácsorgások számának csökkenése. A tehervonatok menetrendszerűségi mutatójánál azonban mintegy 2 százalékos visszaesés tapasztalható.

A vasút teherkocsi-gazdálkodását is javulás jellemzi. Csökkent a kocsiforduló-idő, és növekedett a teherkocsik statikus terhelése. További javulást mutat a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás egyenlege is. *Kismértékben romlott az OPW kocsikkal való gazdálkodás, a bázisidőszakhoz viszonyítva mintegy 4,5 százalékos a túllépés.*

Április első napjaiban elkészült az első negyedévi szállítási gyorsmérleg is. A vasút három hónap alatt *83 millió 975 ezer utast szállított.* Az utasfőben kifejezett szállítási teljesítményt továbbra is mérsékelt arányú csökkenés jellemzi. A csökkenés mértéke a bázisidőszakhoz viszonyítva 2,1 százalék A tervhez viszonyított túlteljesítés mértéke 0,5 százalékos volt. Az utaskilométer-teljesítmény mind a bázis-, mind a tervidőszakhoz képest növekedett.

A személyszállító vonatok menetrendszerűségi mutatója kismértékben ugyan, de javult. Az egy késett személyszállító vonatra jutó késési idő azonban hálózati szinten mintegy 4 százalékkal emelkedett. Ez a mutató kedvezőtlenül alakult a nemzetközi vonatoknál is, *ezért a személyszállítás menetrendszerűségére lényegesen több gondot kell fordítani.*

Az első negyedévben a vasút áruszállítási teljesítményeit kezdetben a mérsékelt, majd március utolsó napjaiban a rohamosan emelkedő igények jellemezték. *Az elszállított mennyiség 30 millió 674 ezer tonna volt*, amely a bázisidőszakhoz viszonyítva 95 százalékos, ez a tervhez képest 94,7 százalékos teljesítésnek felel meg. A tervhez viszonyított elmaradás mintegy 1,7 millió tonna. A legnagyobb arányú csökkenés az importforgalmat jellemezte, de csökkent a tranzitforgalom is.

Az áruszállítás minőségét az első negyedévben a gazdaságosság fokozására való törekvés jellemezte. Kismértékű javulást mutat a tehervonatok menetrendszerűsége is. Javult a tehervonatok átlagos utazási sebessége, valamint a teherkocsik statikus terhelése, amelyeknél közel 5—6 százalékos az emelkedés a bázisidőszakhoz viszonyítva. Örvendetes a nemzetközi teherkocsi-gazdálkodás első negyedévi eredménye. Kedvezőtlen viszont a tehervonatok átlagos terhelésének bázisidőszakhoz viszonyított mintegy 2 százalékos csökkenése. Emelkedett az átlagos kocsiforduló-idő is.

Az ez évi áruszállítási előirányzathoz képest egymillió tonnát meghaladja az elmaradás, ugyanakkor egyre növekednek az áruszállítási igények a vasúttal szemben. A kedvező időjárás igen előnyös feltételeket jelent mind a mezőgazdasági, mind az építőipari jellegű szállítások fokozására. A vasútnak csak a leggondosabban összehangolt munkával nyílik lehetőség arra, hogy a növekvő igényeket kielégítse. Ez igen fontos, hiszen az őszi forgalom időszakában még nagyobb feladatok hárulnak a hálózat dolgozóira. *Alapos szervező munkára, eszközeink még jobb kihasználására, fegyelmezett helytállásra lesz szükség ahhoz, hogy minden felkínált árut időben elszállíthassunk rendeltetési helyére.* Ezzel egyidejűleg a gazdaságosság javítását még az eddigieknél is fokozottabban kell biztosítani.

Hegyeshalom—Rajka—Rusovce

Magyar vasutasok nyerték a vörös vándorzászlót

Tizenöt éve versenyeznek egymással *Hegyeshalom* és *Rusovce* határállomás dolgozói. E határforgalmi munkaverseny legutóbbi félévének ünnepélyes értékelésére március 11-én immár a korszerűsített, nemrég megnyitott *közös* határállomáson, *Rajkán* került sor.

A MÁV budapesti és a CSD pozsonyi igazgatóságát képviselő vezetők jelenlétében *Orosházi Ferenc* állomásfőnök számolt be a verseny legújabb eredményeiről, amelyek alapján ez alkalommal *a magyar vasutasok nyerték el a vándorzászlót, hozzá a MÁV vezérigazgatójának elismerő oklevelét.* Megemlítette. az állomásfőnök azt is, hogy a *Hegyeshalom—Rajka—Rusovce* közötti nemzetközi munkaverseny 15 éve alatt az átmenő kocsik forgalma 326, illetve a vonatforgalom 316 százalékkal emelkedett. A csehszlovák és a magyar vasutasok jó kapcsolata, baráti együttműködése tette lehetővé, hogy sokszor a szinte megoldhatatlannak látszó feladatokat is sikerült idejében elvégezni.

A MÁV vezérigazgatójának elismerő oklevelét *dr. Németh István* osztályvezető, a vándorzászlót pedig *Peczár István*, a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottságának titkárhelyettese adta át. Az ünnepségen *megjutalmazták a munkaversenyben élenjáró dolgozókat.*

Miniszterhelyettesi kinevezések

A Minisztertanács *Klézl Róbertet*, valamint *Urbán Lajost*, a MÁV vezérigazgatói tisztségének meghagyása mellett — közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettesekké kinevezte.

Az újonnan kinevezett miniszterhelyetteseket *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter április 12-én, hétfőn ünnepélyes külsőségek között iktatta be a KPM-ben, illetve a MÁV vezérigazgatóságon.

Ötvenéves

a hazai motorkocsigyártás

Műszaki konferencia a Technika Házában

A *Technika Házában* rendezett négynapos műszaki konferencián emlékeztek a szakemberek a korszerű vasúti motorkocsigyártás 50 esztendejére. A konferenciát *Csergő János*, a Ganz-MÁVAG vezérigazgatója nyitotta meg, majd *Oroszváry László*, MÁV-vezérigazgató-helyettes üdvözölte a hazai és a külföldi résztvevőket, s méltatta az elmúlt ötven év eredményeit.

A négy nap alatt a Ganz-MÁVAG és a MÁV, továbbá a Budapesti Műszaki Egyetem, valamint a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola képviselői részéről több előadás hangzott el, amelyek sokoldalúan elemezték a korszerű motorvonatok tervezésének, gyártásának és üzemeltetésének tapasztalatait. A konferencia sikeréhez a külföldi üzemeltetők szakembereinek előadásai is hozzájárultak.

A konferencia utolsó napján, március 26-án, *a résztvevők egy MDa típusú motorvonaton Szentesre utaztak*, s látogatást tettek a motorszínben. A szovjet, a csehszlovák és a lengyel vendégek ugyanakkor a Ganz-MÁVAG-ban ismerkedtek a legújabb típusú, *görög és jugoszláv rendelésre készülő motorvonatok és más járművek gyártásával.*

Kitüntetések április 4. alkalmából



Szücs Zoltán vezérigazgató-helyettes ünnepi beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 31. évfordulója alkalmából, eredményes munkájuk elismeréséül, az állami, a gazdasági élet különféle területein dolgozóknak kitüntetéseket adományozott. A kitüntetettek között ezúttal is szép számmal találhatók vasutasok. A Munka Érdemrend arany fokozatát 6, ezüst fokozatát 12, bronz fokozatát pedig 17 vasutas kapta.

A kormánykitüntetéseket a Parlament kupolacsarnokában, illetőleg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban adták át. A miniszteri kitüntetések és a vezérigazgatói elismerések átadására április 2-án, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében rendezett ünnepségen került sor. Az ünnepség elnökségében helyet foglalt *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes és *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget *Nagy Károly* nyitotta meg, majd *Szücs Zoltán* mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta hazánk felszabadulásának történelmi jelentőségét, a három évtized alatt megtett utat, majd így folytatta:

— *Az ország rohamos fejlődésével együtt fejlődik a vasút is. Elért eredményeinknek a vasutasok is részesei.* Bizonyára önök között is sokan vannak olyanok, akik 31 évvel ezelőtt, lerongyolódva, éhezve láttak hozzá a vasút talpraállításához, s azóta is becsülettel végzik felelősségteljes munkájukat.

Most, amikor megköszönöm eddig végzett munkájukat, a vasút vezetése nevében kérem, hogy a jövőben is mutassanak példát a munkában.

(Folytatás a 2. oldalon.)

KEZDŐDHETNEK A VITÁK

Elkészült a MÁV 1976—1980-ra szóló Kollektív Szerződésének tervezete

A MÁV vezérigazgatója és szakszervezetünk titkársága vitára bocsátotta az 1976—1980-as évekre szóló *MÁV Kollektív Szerződés* tervezetét.

Azok a szabályok, amelyek a korábbi években is jól szolgálták mind a vállalati gazdálkodás, mind a dolgozók érdekeit, a tervezetben alapvetően nem változtak meg. Mégis számos olyan módosítás történt, amely egyes kollektívákat illetően az eddigiektől eltérő szabályozást tartalmaz. Ezek közül néhányra szeretnénk a figyelmet felhívni.

Már az elmúlt ötéves időszakra szóló kollektív szerződés végrehajtásának értékelésekor meghatároztuk azokat a legfontosabb elvi célkitűzéseket, melyeket az új kollektív szerződés kidolgozásánál érvényesíteni kellett. Ennek megfelelően új vonása a kollektív szerződés tervezetének, *hogy felhatalmazást szándékozik adni függelék készítésére az összes önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező szolgálati főnökségnek.*

Ez azt jelenti, hogy a szolgálati főnökségek szintjén, amit eddig a szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben szabályoztak, például a munkaidő kezdetét és végét, *azt a jövőben helyi függelékben* — az erre vonatkozó eljárási szabályok betartása mellett — kell szabályozni.

A tervezet bővíti a változó munkahelyű munkaköröket, amelyek elsősorban a pályafenntartási szakszolgálat átszervezése során létrehozott új egységek, *a főpályamesteri szakaszok dolgozóit érinti.* A szabály célja az, hogy a dolgozók foglalkoztatása a munkahelyi feladatok ellátásához jobban és rugalmasabban igazodjon.

A munkaidőkeret beosztására vonatkozó szabályok is összevontan, áttekinthetőbb formában kerültek megszövegezésre, ami az eddigieknél jobban elősegíti a munkaidővel való ésszerűbb gazdálkodást.

Megkülönböztetett figyelmet érdemel a heti pihenőnapok kijelölésére vonatkozó szabálytervezet. Ezzel kapcsolatban mindenekelőtt a fordulóban foglalkoztatott dolgozók véleményét szeretnénk minél szélesebb körben megismerni. *A cél az, hogy a végleges szabály egyszerű és közérthető legyen*, s ugyanakkor megfelelő lehetőséget nyújtson a dolgozóknak arra, hogy heti pihenőnapjaikra előre számithassanak.

A jogcímes jutalomszabadság rendszere is felülvizsgálatra szorul. Emiatt a tervezetből ez a rész hiányzik, mivel felsőbb szintű jogszabályokban is korlátozásokra lehet számítani. *Ez azonban nem érinti a szolgálati főnököknek az Mt. V. 54. §-ában biztosított jogát.*

Fontos felsőbb jogszabályi rendelkezéseknek tesz eleget a tervezet azzal is, hogy a dolgozók munkaköri besorolásának feltételeit, az utazószemélyzet változó illetményét és a bérpótlékokat a kollektív szerződés keretein belül szabályozza. Ezzel megszünteti azt a korábbi állapotot, amikor a szabályok a dolgozók közvetlen részvétele nélkül, külön-külön utasításokban kerültek kiadásra.

A vázlatosan felsorolt néhány témakör természetesen nem meríti ki azokat a változásokat, amelyeket a tervezet tartalmaz. Arra van szükség, hogy a szolgálati helyeken az új kollektív szerződés tervezetének a különböző szakszolgálatokat — állomási, pályafenntartási, vontatási, üzemi stb. — érintő részét *termelési tanácskozásokon a dolgozókkal teljes terjedelemben és tételesen ismertessék.* Ezzel egyidejűleg az egyes szabályokhoz megfelelő magyarázatokat kell fűzni annak érdekében, hogy a dolgozók minél felkészültebben mondhassanak véleményt az őket érintő szabályokról.

Ezt a célt szolgálják a Munkaügyi Minisztérium és a SZOT közös irányelvei, valamint a KISZ KB titkársága határozata, amely szerint *az irányelvekkel és a kollektív szerződés tervezetével minden bizalmit el kell látni.* Az irányelvek és a tervezet egybevetésével minden érdeklődő választ kaphat arra, hogy mit kell és mit lehet, illetve milyen feltételeket kell figyelembe venni a kollektív szerződések szabályainak kialakításánál.

Ezért a szakszervezeti bizottságoknak nagy gondot kell fordítani arra, hogy a bizalmiak mindkét anyagot időben megkapják. A bizalmiak pedig áttanulmányozva a csoportjukat érintő szabályokat *— beszéljék, vitassák azt meg a csoport tagjaival.* Ilyen előkészítő munka után kerüljön sor a termelési tanácskozások megtartására, ahol a dolgozók már felkészülten jelenhetnek meg és nyilváníthatnak véleményt, tehetnek javaslatot az az új kollektív szerződés szabályaira.

Kitüntetések április 4. alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról)

A vezérigazgató-helyettes ünnepi beszéde után a miniszteri kitüntetéseket és a vezérigazgatói elismeréseket *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója adta át. A

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

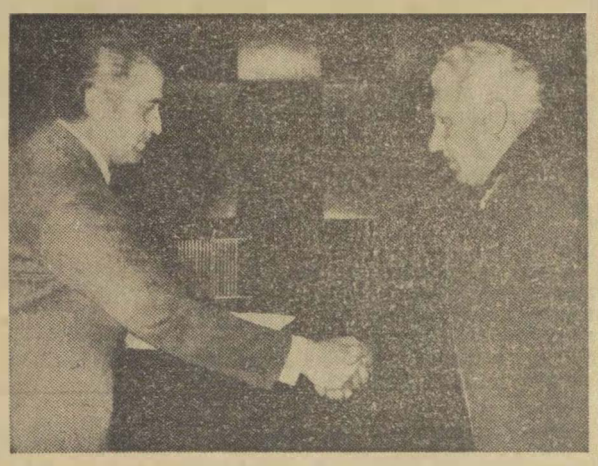
kitüntetést kapta: Gyöpös Ferenc mozdonyvezető, Dombóvár Vont. Főn.; Hegedüs István építésvez., MÁV Hídép. Főn.: Kurucz József reszortvez., Miskolc Vont. Főn.; Olasz István szállítási csop. vez., Szeged Vasútig.; özv. Rác Sándorné munkaügyi vez., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Villányi István csop. vez., Záhony áll. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapták: Beke Sándor felépítm. munkavez., Debrecen—Északi Pft. Főn., Benedek János csapatvez. előmunkás. Hatvan—Füzesabony Pft. Főn., Csaba Lajos állomásfőnök-helyettes, Nagykanizsa áll.; Erdei Imréné osz. vesz., BVKH; Holló János lakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Kolláth László Diesel-mozd. vez., Szolnok Vont. Főn.; Kormos Ferenc Diesel-mozd. vez., MÁV Hámán Kató Vont. Főn.; Kószó János géplakatos csop. vez., Szeged Vont. Főn.; Pereszlényi Miklós ügyint., Szombathely Vasútig.; Sipeki Tibor kovács, Dunakeszi Jj. Ü.; Szécsi János kocsimester. Bp. Ferencváros áll.; Takács Lajos oszt. vez. h., Budapest Vasútig. A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapták: Bencze Kálmán vonatvez., Rákosrendező áll.; Bodor László vontatási főnök, Bp. Keleti Vont. Főn.; Csoó János felvigy., Kiskunhalas áll.; Faragó Sándor üzemegység vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Ferenczi Jenő term. irodavez., MÁV Tervező Int.; Konczhidai József gépkocsivez., MÁV Építési Géptelep Főn.: Papp Anna kalkulátor, Miskolc Ép. Főn.; Pölöskei István vezénylőtiszt, Zalaegerszeg áll.; Puskás Alajos építő pályamester, Dombóvár, Ép. Főn.; Rezes Gergely művez., Debrecen BBFF; Sipos Géza műszerész, Szombathely Vont. Főn.; Szőke István főművez., Északi Jj. Ü.; Szabó Kálmán felépítm. munkavez., Székesfehérvár Pft. Főn.; Tanyi Ferenc kocsioszt. vez. h., Miskolc Jj. Ü.; Timár Zoltán motorszerelő csop. vez., Debrecen MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Drávucz Károly irányító művez., Szolnok Jj. Ü.; Elfert Mihály pénztárfőn., Bp. Déli áll.: Erdei Péter kitérőgondozó, Nyíregyháza Pft. Főn.; Feitl Dezső szekrénylakatos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Festő Ernő kazánkovács, Mezőhegyes vont. Főn.: Fölmer Mihály kocsivizsg., Dombóvár Vont. Főn.: Függedi József csop. vez., Szeged Vasútig.; Gombos Vince főművez., Kindler Jenő Jj. Ü.: Gulyás Lászlóné raktárnok Diósgyőr—Vasgyár áll.; Holló József művez., Bp. Ép. Főn.; Kovács Ferenc raktárnok, Tiszalök áll.; Kremnitzer Mihály bádogos, Bp. Terézváros Pft. Főn.; Lányi Erzsébet áll. tartalékos, Tapolca áll.; Lugosi Gyula szerelő csop. vez., Pécs BBFF; Máté Zoltán rézműves, Északi Jj. Ü.; Molnár István Diesel-mozdonyvez., Komárom Vont. Főn.; Nagy Alfréd ügyint., Miskolc Vasútig.; Pencz Antal előmunkás, Szentes Ép. Főn.; Sass Imre lakatos és sínhegesztő, Bp. Ferencváros Pft. Főn.: Simó Andrásné gondnok, Bp. Távközl. és Bizt. ber. Közp. Főn.: Szabados János hegesztő csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Székely József művez., Szombathely BBFF; Szoboszlai Gábor vonatvez., Nyíregyháza áll.; Tasi József kazánfűtő, Debrecen Okt. Főn.; Tőkei Imre áll. vez., Dunai—Finomító áll.; Ujvári Rezső gépkez., Miskolc Ép. Főn.; Varga József szénszerelő Főn.: Teleki Vince közp. fűtésszerelő, Pécs Ép. Vez. Épület- és Hídfennt. Főn. Kaposvár; Temesvári János tolatásvez., Eger áll.; Tógyer István váltókez., Mátészalka áll.; Traj Lajos vont. reszortos, Szentes Vont. Főn.; dr. Török Sándor jogtanácsos, Szombathely Vasútig.; Varga János Diesel-mozdony segédkezelő, Nyíregyháza Vont. Főn.; dr. Vásárhelyi Páné ügyint., Dunaújváros Pft. Főn.; Vermes Lajos szertárvez., Kisterenye Szertárvez.



Urbán Lajos miniszterhelyettes, vezérigazgató átadja a Közlekedés kiváló dolgozója kitüntetést a szolnoki Rebók István sarus csapatvezetőnek

(Laczkó Ildikó felvétele)

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Antal János váltókez., Veszprém áll.; Balogh István munkavez., Pápa Pft. Főn.; Balogh Tiborné raktárkez., Füzesabony Szertárvez.; Bátai Mihály motorvez., Bátaszék Vont. Főn.; Bödör József gőzmozd. fűtő, Veszprém Vont. Főn.; Burián Sándor raktárkez., MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv.; Csató Jánosné fényező-mázoló szakmunkás, Dunakeszi Jj. Ü.; Csepreghy Ferenc ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Csiki Károly számadó, Székesfehérvár Szertárfőn.; Csizmadia Ferencné takarító, Balatonszentgyörgy áll.; Flódunk Kristóf pályamunkás, Szekszárd Pft. Főn.; Gelencsér Endre szb-titkár, Épület- és Hídfenntart. Főn., Kaposvár; Horinka László villanyszerelő, Bp. Magasép. Főn.; Kardos Sándor vonalgondozó, Vác Pft., Főn.; Kerényi Béla távközléstechnikai műsereész, Bp. Távközlési Fennt. Főn.; Király István állomási tartalékos, Kőbánya-teher áll.; Király József Diesel-alvázlakatos, Szombathely Jj. Ü.; Kiss Rózsa pályamunkás, Debrecen Pft. Főn.; Kisprumik Árpád mozd. felvigyázó, Kecskemét Vont. Főn.; Lövei Albert Debrecen MÁV Zenekari Főn.; Makra Lajosné kocsitakarító, Záhony áll.; Matis Géza ügyint., Pécs Vasútig.; Mátyus Andor pénztáros, Kelebia áll.; Mészáros Józsefné anyagkiadó, Szeged-rendező Osztószertárfőn.; Molnár Ferenc pályamunkás, Bp. Krisztinaváros Pft. Főn.; Mustos László üdülővezető, Vasutasok Szakszervezete, Balatonboglár Üdülő; Nagyfi József kocsimester, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Nádudvari Istvánné ügyint., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Nemeth Éva óvónő, Budapesti Vasútig. Napközi-otthona; Pásztor Ferenc vonalgondozó, Kiskunhalas Pft. Főn.; Pöhecker Gyula Attila műszerész, Debrecen BBFF; Rippner Jánosné ügyint., Bp. Vasútig., Sebők Sándor kocsivizsgáló, Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.: Szekeres István villanyszerelő csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Szécsényi Gáborné óvónő, Hatvan MÁV Óvoda és Bölcsőde; Takács Lajos ügyint., Szombathely Vasútig.; Tóth László villanyszerelő, Miskolc Vont. Főn.; Vágási István rendelkező forg. szolg. tevő, Miskolc—Gömöri pu.; Vörös Lajos ügyint., Bp. Vasútig.; dr. Wölfl József adjunktus, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Angyali Gyula anyaggazdálkodó, Bp. Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Baj Károly kocsimester, Nagykanizsa áll.: Bessenyei Mátyás motor segédvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Béki Tibor ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Bodor János szertárvez., Dunaújváros Szertárfőn.; Istvánovszki János vonatvez., Balassagyarmat áll.; Halász József oszt. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Horváth Ferenc biztosítóberendezési szakmunkás, Szeged BBFF; Kasza Imre felépítményi munkavez., Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Kerbolt József szb-titkár, Dombóvár Ép. Főn.; Kossuth Sándor csop. vez., Bp. Vasútig.; Lőrincz Béláné takarítónő, Sopron Vont. Főn.; Magyar Jánosné számadó, Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Mayer István művez., Balparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; Molnár János szakaszkez. pályamester, Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Muszka Mihály vonatvez., Debrecen áll.; Nagy Istvánné fuvardíjszámfeitő, Hódmezővásárhely áll.; Némethy Géza szertárfőnökh., Debrecen Szertárfőn.; Somogyi Mátyás karbantartó lakatos, Miskolc VIII. Vonalfelügy.; Strázsa Sándor géplakatos csop. vez., Budapest Gépjavító Ü.; Szakolczai János vonatvez., Kecskemét áll.; Tar Imre asztalos, Celldömölk Ép. Főn.; Walter József vonalbiztos, Pécs Vasútig.

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesültek: Fekete Györgyné ügyint., Vasútegészségügyi Ig.: Kocsis Sándor forg. szolg. tevő, Szolnok áll.; K. Márta Ferenc vonatmenesztő, térfelvigy., Záhony áll.; Stumm István bádogos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Végh Ferenc titkárhelyettes, Vasutasok Szakszerv., Bp. Ter. Biz.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Ardai József váltókez., Berente Szén pu.; Biczák Mihály pályamunkás, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Dremák András raktárnok Debrecen áll.; Egeresi László vaseszstergályos, Északi Jj. Ü.; Fejszés Áron vonatvez., Dunaújváros áll.; Gaál Lajos mozdonyvez., Kiskunhalas Vont. Főn.; Gellén Mihály térfőnök, Békéscsaba áll.; Gilicze István vonalbiztos, Szeged Vasútig.; Heller József ügyint., Pécs Vasútig.; Horváth János vontatási reszortos, Miskolc Vont. Főn.; Jánosa Miklós vonatvez., Celldömölk áll.; Juhász Ferenc festő, Debrecen—Déli Pft. Főn.; Keserű Sándor pántolókapacsoló MÁV Fatelítő Ü., Püspökladány; Kircsi István raktárnok, Hajdúszoboszló áll.; Kiss István kazánkovács csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Kiss Sándor oszt. vez., Szolnok Jj. Ü.; Kohlrusz Károly csop. vez., KPM Vas. Főoszt.; Kolozár György művez., Szombathely Vont. Főn.; Kovács Gyula járműasztalos, Kisújszállás Vont. Műhely; Kukolik József hegesztő, Balassagyarmat Vont. Főn.: László Vincéné kertészeti munkás, Tapolca Pft. Főn.; Lesznik Sándor ügyint., Szombathely Vasútig.; Liszkai János állomásfőn., Szerencs áll.; Maczkó János csop. vez., Budapest Vasútig.; Márkus János kocsirend., Hatvan áll.: Meszár Ferenc utazó mozd. felvigy., Székesfehérvár Vont. Főn.; Nagy Ferenc KISZ-bizottság titkára, Szombathely Jj. Ü.; Németh Zoltán markolókez., Veszprém Szertárfőn.: Pálfi Gyula darukez., Landler Jenő Jj. Ü.; Rácz Kálmán esztergályos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Rátóti József ügyint., MÁV Nyugdíj Hiv.; Rebák István sarus csapatvez., Szolnok áll.: Sallai Gyula térfelvigy., Győr áll.; Stefanecsik János csapatvezető előmunkás, Békéscsaba Pft. Főn.: Szabó Balázs vill. mozd. vez., Hatvan Vont. Főn.: Takács József vonatvez., Székesfehérvár áll.: Toklászka István felépítm. munkavez., Dombóvár Ép. Főn.; Tóth Ernő vágánygépkocsivez., Miskolc Pft. Főn.: Urbán László ügyint., Szolnok Vont. Főn.: Vida János forg. szolg. tevő, Komló áll.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést kaptak: Bába Vince kocsivizsg. lakatos, Szob áll.: Dobrovolni Pál raktári munkás, Celldömölk Osztószertár Főn.; Vaskó István vill. mozd. vez., Nyíregyháza Vont. Főn.; Zidarics György lakatos csop. vez., Pécs BBFF. A

Nyugállományba vonult vasutasokat tüntettek ki a Vasúti Főosztályon

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

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Csabai Istvánné főnővért, MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: dr. Horváth Ferenc szakosztályvezető-helyettest, KPM Vasúti Főosztály. A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Balázs András vezénylő mozdonyfelvigyázót, Szolnok Vont. Főn.; Pósvári Frigyes esztergályos csop. vez.; Északi Jj. Ü.; Timár László mozdonyvezetőt Kisterenye Vont. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Bangó Sándort, a főnökség vezetőjét, Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Papp Lajos ügyintézőt, Debrecen vasutig.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést kaptak: Airizer Ferencné ügyint., Bp. Távközl. Biztber. Közp. Főn.: Ambrus István ügyint., Szombathely vasútig.; Bősz István anyagterv készítő Dunakeszi Jj. Ü.; Csenki Sándor előmunkás, Kecskemét Pft. Főn.; Pálinkás József vonatvez., Kecskemét áll.; Szatnik Ferenc gőzmozd. segédkez., Dombóvár Vont. Főn.; Tőkés Bernát műsz. reszortos, Debrecen Vont. Főn.; Uglyai Sándor ügyint, Miskolc Vasútig.; Végvári János ügyint., Bp. Vasútig.; Zsifkó József vágánygondozó, Nagykanizsa Pft. Főn.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesültek: André Pál sarus Rákos áll.; Balogh Géza ügyint., Szeged Vasútig.; Bencsik József forg. szolg. tevő, Vásmosgyörk áll.; Beszterczi Mihály vizsg. főkalauz, Nyíregyháza áll.; özv. Bognár Józsefné segédmunkás, Pécs Pft. Főn.; Csóri Gyula munkás, Jobbparti Bizt. ber. Fennt. Főn.; Farkas János vasútőr, Miskolc Jj. Ü.: Harmati Ferenc ügyint., KPM Vas. Főoszt.; Herczeg Lajos lakatos csop. vez., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Jenei Istvánné váltókez., Kőbányafelső áll.: Röczei Lajos villanyszerelő csop. vez., Bp. Keleti MÁV Vill. Fennt. Főn.; Szilágyi János forg. szolg. tevő, Csaják áll.

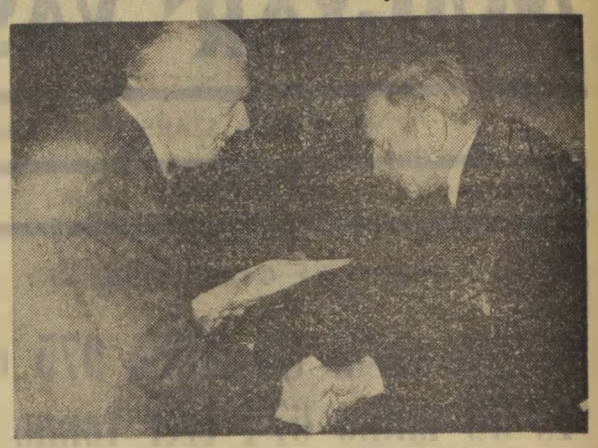
MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek: Garai Lajosné raktárkez., MÁV Közp. Orsz. Osztószertár Főn.; Pável Mihály Diesel-mozd. vez., Komárom Vont. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: özv. Bagó Istvánné hivatalsegéd Bp. Távközl. Fennt. Főn.; Balásdi József művezető. Debrecen BBFF; Békés Ferencné vasútőr, MÁV Fatelítő Ü., Dombóvár: Biró Ödön állomásfőnök, Pécsbánya-rendező áll.: Fazekas István váltókezelő, Bp. Ferencváros áll.; Gábris Ferenc állomásfőnök-helyettes Komárom áll.; Harmati Imre váltókez., Várpalota áll.; Hudák Gergely pályamunkás, Miskolc Pft. Főn.; Janyik Miklós tolatásvez., Dorog áll.: Jávorszki József vágánygondozó, Nyíregyháza Pft. Főn.; Kahutek István vonatvez., Nagykanizsa áll.; Kardos László pályamunkás, Miskolc Pft. Főn.; Káré Vendel sorompókez., Bp. Józsefváros Pft. Főn.; dr. Korény József ügyint., Székesfehérvár Jj. Ü.; Pintér István munkás, Szentes Vont. Főn.; Piroska Imre sorompókez., Szeged áll.; Makrai István művezető, Landler Jenő Jj. Ü.; Tóth József mozdonyfűtő, Szombathely Vont. Főn.; Belházi Gyuláné osztálykezelő, KPM Vasúti Főosztály.



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter átadta a Munka Érdemrend bronz fokozata kitüntetést Timár Lászlónak, Kisterenye vontatási főnökség volt mozdonyvezetőjének

(Laczkó Ildikó felvétele)

Bizalmiak vetélkedője

Bizalmiak, bizalmi-helyettesek, aktivisták továbbképzésére tanfolyamot rendezett *a debreceni vontatási főnökség* szakszervezeti bizottsága. Ez a mintegy 50 fős tanfolyam végső soron egy egésznapos előadássorozatból állt, amelyen a Vasutasok Szakszervezete és a SZOT legutóbbi kongresszusának anyaga volt a fő téma. *Dénes Sándor*, — mint két kongresszus küldötte — élménybeszámolóval egybekötve tartotta meg előadását. Az elmondottakat filmvetítés követte.

Az ismeretanyag visszakérdezése *vetélkedő* formájában történt, s az érdekes, eleven verseny első három helyezettjét díjazták. A vetélkedő győztese *Szentesi Melinda* bizalmi lett, míg a második helyezést *Kemecsei János* főbizalmi szerezte meg, illetve harmadikként *Tóth I. János* bizalmi végzett.

A részvevők mindegyike azért is rászolgált az elismerésre, mert a mozgalmi munkában nélkülözhetetlen ismeretek megszerzése érdekében *szabad szombatjukat, illetve pihenőnapjukat áldozták fel.* Példájuk ezért is követésre méltó.

Záhony:

Bejáró munkások művelődése

Március 26-án Záhonyban, a vasutas művelődési házban tapasztalatcserével összekötött *munkásművelődési tanácskozást tartottak.* A Szabolcs-Szatmár megye városaiból érkező szakszervezeti, üzemi művelődési szakemberek a bejáró, ingázó munkások kulturális ellátásának javítását tárgyalták meg.

Záhonyban évek óta jó tapasztalatok születtek a bejáró munkások művelődésének segítésénél. Többek között audiovizuális eszközöket használtak fel az ismeretterjesztő munkánál, *a művelődési ház stúdiója a vonatra váró átrakómunkásoknak rendszeresen műsort sugároz*, foglalkozva az aktuális helyi problémákkal, megszólaltatva vezetőket és munkásokat. Mindezzel a részvevők a helyszínen ismerkedtek meg.

A tanácskozáson *Kováts György*, a miskolci Rónai Sándor megyei művelődési központ igazgatója tartott vitaindítót, majd a vita után az állomási könyvtárat tekintették meg, az üzemi rádió műsorát hallgatták meg a tanácskozás részvevői.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan 1976-ban is Budapesten rendezi meg a *XXVI. 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 1976. június 10-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához. Cím: *1801. Budapest, VIII., Népszínház utca 29.* A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas, megfelelően bekeretezett állapotban kérjük beküldeni. Minden művet névvel és címmel kérünk ellátni. A késve érkezett műveket nem áll módunkban zsüriztetni.

A beérkezett anyagot hivatásos művészekből álló bíráló bizottság vizsgálja felül és tesz javaslatot a díjazásukra. Szakszervezetünk elnöksége a következő díjakat adja ki:

FESTÉSZET:

1.) A legjobb emberábrázolás festményben vagy grafikában	2500 Ft
2.) A legjobb munkaábrázolás festményben vagy grafikában	2000 Ft
3.) Ifjúságunkat legjobban ábrázoló festmény vagy grafika	2000 Ft
4.) Legjobb tájkép	1000 Ft

SZOBRÁSZAT:

1.) Legjobb emberábrázolás	2500 Ft
2.) Legjobb munkaábrázolás	2000 Ft
3.) Ifjúságunkat legjobban ábrázoló mű	1000 Ft

IPAR- ÉS NÉPMŰVÉSZET:

A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy: 1000 Ft

Szakszervezetünk elnöksége külön díjat tűz ki olyan műalkotásokra, amelyek jellemzően ábrázolják a vasút fejlődését, a vasutasok megváltozott munka- és életkörülményeit.

Festészet:	2000 Ft
Szobrászat:	3000 Ft
Grafika:	1000 Ft

Sóskúti János

a váciak bizalmija

A jó bizalminak kellő becsülete és tekintélye van. Elmondható ez *Sóskúti János* váltókezelőről is, aki már 30 esztendeje dolgozik Vác állomáson, s akit pontosan húsz évvel ezelőtt, 1956-ban választottak szakszervezeti bizalmivá. Háromszor tüntették ki *Kiváló dolgozó* jelvénnyel, és kétszer részesítették rendkívüli előléptetésben.

— Pedig én soha nem rejtem véka alá a véleményemet — vallja önérzetesen. — *Ha igazam van, akkor az állomásfőnökkel is vitába szállok, de ugyanúgy a munkatársaimnak is megmondom esetenként a magamét.*

Sóskuti János mindig — ha vitatkozik is — segíteni akar. A közösség érdekeit nézi, mert ezáltal orvosolhatók az egyéni gondok is.

— Csoportomban sokféle probléma adódik. Bérezésünk például alacsonyabb, mint más, hasonló állomásokon, amire nem könnyű elfogadható magyarázatot találni. Ezenkívül gyakori a megbetegedés, az ezzel összefüggő egyéb nehézség. A szakszervezeti bizottság mindenkor figyelembe veszi a javaslatomat, sőt a szolgálati vezetőségről is ugyanezt állíthatom. Huszonhárom főnyi létszámunkból évente átlagosan 10—15 dolgozó részesül szakszervezeti segélyben. Legutóbb a hosszabb ideje betegállományban levő *Bikkes Ferenc* gépkisérő. *Homolya László* tolatásvezető, valamint *Bobál József* és *Venák Péter* kapott 400—500 forintot. A legtöbben, persze, azt kívánjuk, hogy ne legyen szükségünk a segítségnek erre a megnyilvánulására ...

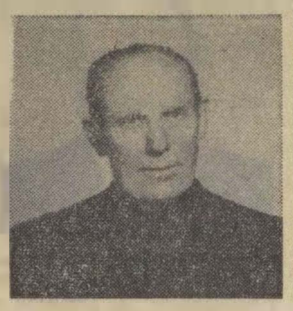


— Akkor hát jó erőt, egészséget ... !

(kesztyűs)

NEGYVENHÁROM ÉVET SZOLGÁLT

Szenvedélyesen szerette a vasutat



„A második világháború idején Miskolc-Rendezőpályaudvar vezénylőtisztje és légoltalmi parancsnoka voltam. Az egyik bombatámadás után szétszóródtak, megsérültek a fedett kocsikban érkezett élelmiszerek, és a lopások miatt veszélybe került Miskolc lakosságának élelmiszerutánpótlása. A kocsirendezőkből őrséget szerveztem a szállítmány megmentésére."

43 évi vasúti szolgálat után így kezdte visszaemlékezését *Uglyai Sándor*, a miskolci vasútigazgatóság személyzeti és oktatási osztályának nyugdíjas előadója. *Nevével lapunk olvasói is gyakran találkozhattak*, hiszen 1951-től rendszeresen küldte tudósításait a termelési eredményekről, a munkaversenyben elért sikerekről és egyéb eseményekről. *Többszörös Kiváló dolgozó és Érdemes vasutas.* 1976. január 12-én nyugdíjba vonult.

— *1934-től szolgáltam a vasutat* — folytatja a beszélgetést. — *Miskolc-Tiszai pályaudvaron kezdtem a munkát órabéres vonatfékezőként.* Később személypénztáros, raktárnok, majd forgalmi szolgálattevő lettem. Amikor a szovjet hadsereg felszabadította Miskolcot, az egyik vasútépítő brigádnak én lettem a vezetője. A háború után a Tiszai pályaudvaron kereskedelmi főnökként, majd vezénylőtisztként dolgoztam. 1951-ben az igazgatóság forgalmi osztályára kerültem munkaverseny-felelősnek. *Az eredményekről rendszeresen tájékoztattam az akkor még a „Szocialista Vasútért" nevet viselő lapunkat.* 1956 őszétől négy évig a területi bizottság munkatársa voltam.

— Sok szolgálati helyen és több beosztásban dolgozott. Hasznosnak tartja ezt 43 év távlatából is?

— Feltétlenül. Ezáltal ismerhettem meg jól a vasutat és a vasutasokat. Szakmai ismereteimet, tapasztalataimat sokoldalúan hasznosíthattam 1960-tól, amikor *kineveztek a Tiszai pályaudvar első helyettes főnökének.* Később *Miskolc-Gömörin* kereskedelmi főnökként folytattam a munkát. 1968-ban az igazgatóság tervosztályára hívtak előadónak. 1970-től pedig *a személyzeti osztály munkatársa voltam nyugdíjazásomig.*

Uglyai Sándor szenvedélyesen szerette a vasutat, szinte *megszállottja volt a munkának.* Aktív társadalmi tevékenységét a nyugdíjas években is szeretné folytatni.

— A területi pártszervezetnél most politikai vitakör vezető vagyok. Gyakran bejárok az igazgatóságra is, meglátogatom a kollégákat, *igyekszem átadni a tapasztalataimat a fiataloknak.* Hiányzik a vasút, pedig még csak néhány hónapja vonultam nyugalomba. A szabad időm nagy részét a telkemen töltöm, ahová gyümölcsöst telepítettem, szőlőt ültettem. Jólesik ott megpihenni, kikapcsolódni ennyi év után...

K. S.

Fokozott felelősség

A munkaköri leírások körülhatárolják a feladatokat, kinek-kinek úgy, miként az utasítások, belső vagy külső rendelkezések, avagy egyéb munkaviszonnyal összefüggő előírások kimondják. *Nincs más feladat, mint azt maradéktalanul végrehajtani.* Mégis mi történik? Néha akarva-akaratlanul olyan előre nem számított hibák, sajnos mulasztások révén következnek be — olykor a családi életre is kiható — jogszabályba ütköző vétkes magatartások, melyek törvényes úton felelősségrevonást vonnak maguk után.

A mulasztó, a hibát elkövető, a balesetet okozó, munkafegyelmet sértő magatartásának ok és okozati összefüggése mögött áll egy másik vétkes és hanyag magatartás, amit a „jogi nyelvben" *fokozott felelősséggel jelölünk.*

A fokozott felelősség olyan elvárás, amit külön nem rögzít előírás, de leginkább valamilyen esemény járulékaként kerül felszínre, amit mulasztás, beletörődés, az elvárások kikerülése okoz. A *Polgári Törvénykönyv* szavaival élve: *„nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható."*

A fokozott felelősségről beszélni a vasútüzemen belül nagyon is időszerű kérdés. *Szinte napirenden vannak olyan esetek, ahol a vétkes magatartás elkerülhető lett volna az ellenőrzésre kötelezett beavatkozásával.* A szolgálati főnökök, de bármely más beosztású dolgozók sem lehetnek mentesek a felelősségrevonás alól, ha ez a kötelezettségük megállapítható. Előfordul, hogy éppen a kötelezett mulasztása járult hozzá az „eredményhez" s nemtevéssel közvetett előidézője lett annak, anélkül, hogy aktív részvevője lett volna. Ez már közelít a prevenció igényéhez. *Egy előzetes, időben tett felhívás, utasítás, ellenőrzés felelősségrevonás vagy egyéb beavatkozás hiánya végzetes következményekkel járhat.*

A munkafegyelmi helyzettel összefüggő, annak szilárdítása érdekében tett törekvéseink szorosan kapcsolódnak a felvetett témához. Mindenkinek kötelessége kellő figyelmet tanúsítania a bajok megelőzése érdekében. Ha a szolgálati főnök sorozatosan elnézi beosztottja ittasságát, munkahelyéről való igazolatlan távolmaradását, hanyag, felületes munkáját, az együttélési szabályok megsértését, *éppen olyan mulasztást követ el, mint az elkövető, s ez már felveti a fokozott felelősség kérdését.* Az ilyen mulasztó felel munkafegyelmileg, de súlyos baleset vagy károkozás esetén büntetőjogilag is.

Arra kell törekedni, hogy a szolgálati helyek felelős beosztású dolgozói átérezzék ellenőrzési kötelezettségük gyakorlásának szükségét és fontosságát, s ha élnek is ezzel a jogukkal és kötelezettségükkel, akkor már eleget tesznek annak a társadalmi elvárásnak, *amit a fokozott felelősség helyett megelőzésnek nevezünk.* A megelőzés és a fokozott felelősség így kapcsolódik szerves egységgé. Hogy melyiket értékeljük pozitívabban, úgy vélem, nem szorul különösebb magyarázatra.

Éppen ezért nincs más feladat, mint maradéktalanul végrehajtani az utasításokat, a külső és belső rendelkezéseket, az egyéb munkaviszonnyal összefüggő előírásokat. Az ellenőrzésre kötelezett pedig mindenkor éljen felhatalmazott jogával.

Dr. Szabó Imre

A vasút sem nélkülözheti az utánpótlás tervszerű nevelését

A pályaválasztás motívumai ötszáz új felvétel es vizsgálata alapján

A pályaválasztás egyéni és népgazdasági probléma. Az egyén érdeke, hogy olyan pályát válasszon, amelynek gyakorlása során személyiségének értékes vonásai fejlődnek, mely elégedetté teszi, és eredményeket hoz számára. A népgazdaságnak pedig az az érdeke, hogy a munkába lépő fiatalok foglalkoztatásával hatékonyan növelje a társadalmi termelést és a nemzeti jövedelmet. Nemcsak *az életben való boldogulás, hanem a belső megelégedés szempontjából is fontos, hogy az ember jól válassza meg életpályáját, hogy az a munka, amelyet végeznie kell, ne fárasztó teher, nyomasztó kötelesség legyen, hanem személyiségének kibontakozása, sikerek és örömök forrása.*

A környezet hatása

A különböző történeti korokban magától értetődő természetességgel nőttek bele a fiatalok apáik mesterségébe. A gyermek közvetlenül kapta meg azt a társadalmi modellt, melynek követése a naponta tapasztalt szülői példa és elvárás s a hivatástudat kialakítása révén egyfajta pályairányítást, felkészítést is jelentett. A fiatal korán megismerte a foglalkozás veszélyeit, nehézségeit, de a benne rejlő szépségeket, előnyöket is.

Az ember életpályája sokféle tényező hatása alatt alakul. Ezek részben külső, részben belső tényezők. A külső tényezők a környezet hatásai. Az a hely, ahol él, azok az emberek, akik között él. A népgazdaság fokozott munkaerőigénye a legkülönbözőbb lehetőségeket tárja az általános iskolát végzett fiatal elé, hangsúlyozva anyagi és egyéb előnyeit, iparitanuló-intézeteiben készítik fel a fiatalokat jövő hivatásukra, miközben produktív, a népgazdaságszámára hasznos munkát is végeznek. *A vasúti forgalmi szolgálat nélkülözi ezt a szervezett utánpótlást, így csupán kampányokkal, hirdetésekkel próbálja munkaerő-szükségletét biztosítani.* Ez egy ideig ment is a mezőgazdaságból, azonban mindinkább kétségessé válik a toborzás eredményessége és főleg minősége. Minthogy a MÁV balesetveszélyes üzem, megfelelő testi, érzékszervi és pszichés követelményeknek is meg kell felelni a jelentkezőknek. *Melyik fiataltól várható el, hogy az általános iskola elvégzése után a továbbtanulási és munkába állási lehetőségek széles skálájából nem választja ki a neki megfelelőt, hanem vár négy évet, hogy majdan a vasúton mint kocsirendező, váltókezelő, stb. jelentkezzék.* Akik mégis a vasúthoz jönnek, különböző elgondolások, elvárások, érzelmi motívumok alapján választják ezt az életpályát.

Vezet az anyagi érdekeltség

A tervgazdálkodás velejárója az utánpótlás tervszerű megszervezése is. Hogyan állunk a szegedi igazgatóság területén 1974-ben jelentkezettek pályamotivációival?

Kérdőívek és beszélgetés útján igyekeztünk megvizsgálni ezt 500 újrafelvételes dolgozónál, s úgy érezzük, a vizsgálati eredmények gyakorlati ösztönzést adhatnak a további toborzó munkához.

A motívumok közül *első helyen az anyagi érdekeltség szerepel.* 119 dolgozó — többsége fiatal — válaszai alapján a vasút megfelelő anyagi juttatást biztosít. Különösen a 26 éven felüliek között dominánsan az anyagi megfontolás, a fiataloknál a második helyre szorul. *Az anyagiak vonatkozásában szinte egyedül a fizetést nézik.* Egyéb. a szociális és a béren kívüli juttatásokat (szabadjegy, egyenruha) jóval kevesebbre értékelik, mint amennyit az valójában ér. A Vasúti Főosztály 1. D. Üzemszociológia, 1973. évi felmérése szerint a vasúti utazási kedvezmény körülbelül 2400 Ft-tal számolt (havi 200 Ft) az egész családra vonatkoztatva. Megkérdezték a vasutas dolgozóktól, hogy egy évben mennyire értékelik azt s a válaszoknak *csak 16%-a értékelte 600 Ft-on felül.*

Az egyenruha a vasútnak személyenként évente 1850 Ft-ba kerül (havi 150 Ft.). Ezt kevésbé értékelik a fiatalok, minthogy csupán munkaruhának használják. Ez összefüggésben van azzal a ténynyel, hogy a vasutasság társadalmi presztízse is csökkent, melyet korábban az egyenruha reprezentált. De összefügg az ifjúság erős divatigényével is, mely modernség címén jelentkező új konformizmusa révén a divat szeszélyes változásait követi.

Családi hagyomány

A pályaválasztás másik motívumaként *106 esetben a családi hagyomány szerepelt.* Nem a szülők vagy testvér tudatos ráhatásáról van itt szó, csak mint tény szerepel.

A felmérés szerint a dolgozók a vasúthoz közvetlen emberi kapcsolatok révén kerülnek ugyan, de mindössze 38% válaszolt úgy, hogy ebben vasutas családtagja ajánlása is szerepet játszott. A miskolci igazgatóság 1974. évi felmérése szerint *58%-ának még a rokonságában sincs vasutas,* mindössze 19,4%-nak van a szülők és testvérek között vasutas hozzátartozója. A vasutas szülők nem tartják vonzónak és jó értelemben vett karrient biztosító pályának a vasutat. Mindenesetre a vasúthoz jelentkezett családtagok jelentős száma, 21 százaléka, az is főleg a fiatal korosztálynál, komoly figyelmeztetés az utánpótlás kérdésének ez irányú erősítésére.

A jelentkezők közül 63-an határozatlan választ adtak, a felvetett kérdésre. *Tetszik a vasúti munka, főleg a fiataloknak,* de konkrétabban nem fogalmazták meg.

A kedvező munkakörülmények 54 válaszban elsősorban családi vonatkozásokat fejeznek ki. Falusi, főleg tanyai fiatalok, valamint középkorúak, ragaszkodnak lakóhelyükhöz, és a távoli városi ipari pályák helyett a közelebb vagy helyben levő vasúti munkahelyet választják. Ez a munkaerővándorlás vonatkozásában előnyös a vasútnak, de szaporítja a bejáró dolgozók foglalkoztatásával együttjáró problémákat.

Sok fiatalt vonz az utazás lehetősége

Az idősebb korosztálynál elenyésző számban, a 25 éven aluliaknál viszont jelentős mértékben vonzerő az utazás lehetősége. Az összes válaszok közül 47. *ebből a fiatalok 35 esetben pályaválasztási motívumként az ingyenes ország- és világjárást jelölték meg.* A vasúti propagandamunkában ennek a területnek is nagyobb szerepet kellene biztosítani fiataljaink körében.

A pályairányulás szociális vonatkozásaiban kivétel nélkül a fiataloknál jelentkezett a barátok szerepe. 31 válasz esetében a vasútnál dolgozó fiatal hívta fel figyelmüket. *Ezt a tényt a vasúti KISZ munkájának ilyen irányú kiterjesztésével lehetne a további toborzó munkánál felhasználni.*

Ugyancsak jelentős számban fordul elő kizárólag fiataloknál motiváló tényezőként *a gépek szeretete* (30 válasz). Ezek a fiatalok elsősorban a vasúti szakközépiskolát végzett, leendő mozdonyvezetők. Illetőleg általános iskolát végzett mozdony segédszemélyzet.

A fiatalok elég jelentős része (29 fő) a továbbtanulási lehetőséget jelölte meg motívumként. Természetes igény ez, amely a vasút műszaki fejlődésével nemcsak teljesíthető, de szükséges követelmény is.

A kilépések fő oka: a nehéz szolgálat

A legkevesebb válasz jelölte motívumként a szabad időt (21). Elsősorban kerttel, egyéb gazdasággal rendelkező középkorúak. A vasúti szolgálatra, különösen az utazószolgálatra jellemző a rendszertelen szolgálat, a hosszú távollét az otthontól, a szabadnapok bizonytalansága, az éjjelezés, a vasárnapi munka. A különböző felmérések is egyöntetűen azt állapítják meg, hogy főleg fiatal dolgozóknál *a kilépések fő oka az éjjel-nappali és ünnepnapi munka.*

Az eredmények és mutatók bizonyára nem teljesen mentesek szubjektív tényezőktől, de egyrészt a nagy számok törvénye, másrészt a más területeken végzett szociológiai vizsgálatok eredményeinek megegyezése valószínűsíti az eredmények realitását.

Dr. Szabó Tibor
pszichológus

Becsület

F. Zoltán a közelmúltban ünnepelte vasúti szolgálatának 50. évfordulóját. Nemrég a MÁV Kórházban járt: *feleségét látogatta meg.* Azután a KÖZÉRT-be sietett. Vacsorának valót szedett az önkiszolgáló kosárba, majd a pénztárnál fizetni akart. Zsebei azonban üresek voltak. Félretett 200 forintja titokzatos módon eltűnt a zakóból.

Zavarától kipirult arccal visszarakta kosarából az árut, és sajnálkozó pillantások özönében távozott.

Másnap a kórházban bölcsen hallgatott volna az ügyről, hogy ne okozzon a feleségének izgalmat. Ám nem hallgatott az asszony:

— *Hogy lehetsz ilyen könnyelmű? Alighogy elmentél tegnap tőlem, a folyosón kirántottál a zsebedből kétszáz forintot! A takarítónő, Pálinkás Mihályné találta meg, s szegénynek jó idejébe telt, amíg ki tudta nyomozni, hogy ki veszthette el. Kérdezgetései nyomán én mindjárt rájöttem, hogy csak te lehetsz ilyen szórakozott...*

Nem vitás, hogy a könnyelműség szerepet játszott a pénz elvesztésében, de az is igaz, hogy Zoli bácsi nem hálátlan. Azóta, ahol csak teheti, mindenütt elmeséli, milyen becsületes asszony Pálinkásné, a kórház takarítónője. Aki valóban rá is szolgált erre az elismerésre.

(g)

A névadóhoz méltóan

Mint lapunk előző számában hírt adtunk róla, a celldömölki vontatási főnökség *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádjának kezdeményezésére a MÁV csaknem valamennyi Rákóczi nevű kollektívája összefogott, hogy méltóképpen ünnepeljék névadójuk születésének 300. évfordulóját. A *Vida László* vezette, mozdonyvezetőkből és fűtőkből álló szocialista brigád évek óta tervszerűen készült az eseményre. Rákóczi szeretetük, kultuszuk sokak előtt ismert, lapunkban is foglalkoztunk vele.

Egy évvel ezelőtt Győr állomás II. Rákóczi Ferenc brigádjával Budapestre a Millenniumi emlékmű Rákóczi szobra elé invitálták a vasút Rákóczi brigádjait. *A hívó szóra 11 Rákóczi és 1 Esze Tamás brigád képviselői utaztak a fővárosba.* Ott határozták el, hogy anyagi alapot teremtenek és jubileumi kiadványt jelentetnek meg Rákóczi bronzplakettes portréjával, továbbá a kuruc emlékhelyekről képeket, képeslapokat gyűjtenek és cserélnek, s 1976 március végén Kassára utaznak, ahol megkoszorúzzák a fejedelem sírját. Végül részt vesznek a Spartacus szakosztály szervezte Rákóczi jubileumi emléktúrán.

A novemberi elhatározást tettek követték, s a kollektívák szocialista brigádhoz méltóan valóraváltották terveiket. A közös munkában az alábbi brigádok vettek részt: Budapest—Keleti pályaudvar, Celldömölk vontatási főnökség, Győr állomás, Hidasnemeti állomás, Miskolc—Tiszai pályaudvar, Püspökladány állomás, Sárvár állomás, Szentes vontatási főnökség, Szombathely állomás, s Vác állomás Esze Tamás brigád.

A Rákóczi anyagok gyűjtése és cseréje olyan jól sikerült, hogy a celldömölkiek a helyi Kemenesaljai Művelődési Központban emlékkiállítást rendeztek belőle.

Vállalásukból már csak az emléktúra teljesítése van hátra. Bizonyára azt is, eddigi hírükhöz méltóan teljesítik a névadójuk emlékét oly nagy tisztelettel ápoló, s a munkában is példát mutató Rákóczi brigádok.

Sz. T.

Pöttömkék — vendégségben

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség kultúrterme kisgyermekek zsivajától volt hangos április 2-án. A műszakiak Gábor Áron szocialista brigádja ugyanis ez alkalommal itt látta vendégül az általa patronált Benczúr utcai MÁV-óvoda pöttömnyi emberkéit. A kedves találkozó kora délután, 13 órakor kezdődött.

Először a gyerekek adtak verses műsort, majd a vendéglátók szórakoztatták a csöppségeket. Mesefilmeket vetítettek, utána pedig teritett asztalhoz ültették őket. Közben személyes ismeretség, őszinte barátság alakult ki a kicsinyek és a fo[illegible]tek között. Ajándékokat is cseréltek. Az óvodások zászlókat és könyvjelzőket hoztak, a brigádtagok kovácsolt virágtartókat adtak. Mindkét részről elhangzottak azok a szívből jövő óhajok, hogy má[illegible]kor is találkozunk!", és amelyeket feltétlenül valóra fognak váltani.

Az igazsághoz persze hozzátartozik az is, hogy a műszakiak Gábor Áron és az óvodai személyzet Teleki Blanka brigádja nem most, hanem ez év januárjában vette fel a kapcsolatot egymással. Azóta már több megbeszélést tartottak, s a Gábor Áron brigád tagjai mintegy 75 játékot javítottak, illetve készítettek az óvodások részére, nem kevesebb, mint 11 200 forint értékben. A gyermeknapra szintén közösen készülnek, a nyárra pedig egy[illegible]es kirándulást terveznek.

A megjavított vagy újonnan készített játékokért — babákért, vonatokért, autókért, dömperekért — ezen a találkozón mind a gyerekek, mind a Teleki [illegible]a brigádba tartozó óvó nénik köszönetet mondtak.

A MÁV újítómozgalma

Túl az egymilliárdos megtakarításon

Az elmúlt években, évtizedekben a vasutas újítók és feltalálók méltó tekintélyt és megbecsülést vívtak ki önmaguknak elsősorban azáltal, hogy eddig mintegy negyedmillió javaslatot nyújtottak be, *s az ezek közül bevezetett 80 000 újításuk 1,1 milliárd forintos megtakarítást eredményezett.* Az újítók és feltalálók mintegy 57 millió forint összegű anyagi elismerésben részesültek, s közülük a legjobbak csupán ebben az évben a kiváló újítókat megillető arany, ezüst és bronz fokozatú kitüntetésekből pontosan 319-et kaptak.

Méltóak a bizalomra

Ezzel szoros összhangban állnak az újítómozgalom 1975. évi eredményei. Tavaly ugyanis a beadott javaslatok száma csaknem 1000-rel meghaladta az előző évit, s a bevezetett újítások száma is 375-tel volt több az előző évinél. Más szóval ez azt jelenti, *hogy 1975-ben 3241 bevezetett újítás és találmány a MÁV-nál 82 millió forintos megtakarítással járt.* A vasút vezetősége egyébként számított az újítók közreműködésére, s előzőleg úgy tervezte, hogy javaslataik megvalósítása révén mintegy 70 millió forintos megtakarítást lehet majd elérni. E terv 12 millió forintos túlteljesítése is igazolja, hogy a mozgalom részvevői méltóak a bizalomra, s hogy a mozgalom támogatására fordított gondoskodás feltétlenül meghozza gyümölcsét.

A fellendüléshez nagyban hozzájárult az a kísérlet is, amelyet az elmúlt két évben vezettek be 7 kiemelt szolgálati helyen. Ezeken a csomópontokon, illetve munkahelyeken ötletpályázati hónapokat tartottak, s a dolgozók számos ötletet nyújtottak be újítási javaslatként. Különösen a szocialista brigádok tagjai és a fiatal vasutasok, valamint a nődolgozók éltek az alkalommal, s *végül is 3179 ötletpályázat született.* Ezek közül 1052 került elfogadásra, 376 pedig nagyobb jelentőségű újítási javaslatnak minősült. Elősegítette a sikert természetesen, hogy az elfogadott ötletek díjazása gyorsan megtörtént, ugyanakkor a dolgozók javaslatuk hasznosításáról is hamarosan meggyőződhettek.

Nem kapnánk hű képet az újítómozgalom alakulásáról, ha figyelmen kívül hagynánk a IV. ötéves terv időszakában elért eredményeket. Ez idő alatt ugyanis a benyújtott javaslatok száma — az előző tervidőszakhoz képest — *4193-mal nőtt, ami érzékelteti, hogy a mozgalomba évről évre több dolgozó kapcsolódik be.* Az elfogadott javaslatok száma 3500-zal emelkedett, és ez a tény az újítók szakmai hozzáértésének fejlődését tükrözi. *Az újításokból és találmányokból származó, kimutatható megtakarítás értéke 180 millió forinttal nőtt,* s ennek megfelelően emelkedett az újítóknak és feltalálóknak kifizetett díjak összege is. Ugyanakkor az egyegy újításra jutó gazdasági haszon átlaga megkétszerezőcött, s ezzel áll arányban, hogy a kitüntetett kiváló újítók és feltalálók száma a III. ötéves terv időszakához viszonyítva 422-vel nőtt 1975 végéig.

Megbecsülést az ügyintézőknek!

Az említett eredmények önmagukért beszélnek, de az újabb ötéves terv küszöbén nem homályosíthatjuk el a további tennivalók fontosságát. *Megállapítható ugyanis, hogy az újítási javaslatok kezelése még mindig nem kielégítő.* Az elbírálás gyakran késedelmes, így vannak olyan javaslatok, amelyek fél évnél is hosszabb ideig várnak a szakértők állásfoglalására. Jelenleg úgy áll a helyzet, hogy az említett eredményekkel együtt az úgynevezett *hátralékos* javaslatok száma is emelkedett az előző évekhez képest.

A folyamatos munkát nehezíti, hogy az újítási ügyintézőknél is tapasztalható a nagymértékű fluktuáció. Különböző okok folytán körülbelül 10 százalékuk pályázik más munkakörbe. Így nem csoda, ha álandóan csökken a vizsgával rendelkező ügyintézők száma. *A jövőben el kell érni, hogy ezzel kapcsolatban gyökeresen megváltozzon egyes szolgálati vezetők szemlélete, s ez a változás az újítási ügyintézők fokozottabb erkölcsi és anyagi megbecsülésében is tükröződjék.*

További fontos alapelv az indokolatlanul elhúzódó bürokratikus ügyintézés mielőbbi felszámolása is. Ezzel párhuzamosan *fokozni kell a mozgalom fejlesztését szolgáló újítási propagandát.* A dolgozók körében általános elismerést váltott ki a 25 éves újítómozgalom eredményeit bemutató kiállítás, és nagy tetszést arattak az ugyanakkor bemutatott, a legsikeresebb újításokat és találmányokat népszerűsítő filmek. A mozgalom tervszerű irányításának fontos eszközei továbbra is az újítási feladattervek, pályázatok, versenyek.

Az ezzel kapcsolatos tapasztalatok azt mutatják, hogy az újítási feladattervek témáinak kidolgozásában élenjártak az üzemek és a budapesti vasútigazgatóság újítói. A többi vasútigazgatóság területén is folyamatos javulás mutatkozik. A XI. pártkongresszus és a felszabadulás 30. évfordulójára a vasútigazgatóságok között meghirdetett újítási verseny sikere is ezt tükrözte, s a verseny feltételeit lényegében mindegyik vasútigazgatóság teljesíteni tudta.

A verseny időszakában többek között *1057 munkavédelmi jellegű újítás került elfogadásra,* ezenkívül a kulturált utazás minőségének javítását 152 javaslat szolgálta.

A vésztőiek példája

Jó néhány vasúti üzemben, illetve szolgálati főnökségnél az önálló kezdeményezés meggyőző példái találhatók. Az évenként rendszeresen ismétlődő újítási hónapok és egyéb biztató jelek hatására a dunakeszi járműjavítóban, a gyöngyösi kitérőgyártó üzemben, a győri és miskolci vontatási főnökségnél, valamint a mátészalkai pályafenntartásnál az eredmények — az előző időszakhoz viszonyítva — megkétszereződtek. A gyöngyösi kitérőgyártó üzemben az újítók klubját is sikeresen létrehozták, *s ott három szocialista brigád mérnökei, technikusai következetesen segítik a fizikai dolgozókat újítási javaslataik kidolgozásában.* Hasonló klubot jó lenne minden igazgatóságon, üzemben, majd a nagyobb csomópontokon is létrehozni, illetve ezek megalakítását a legmesszebbmenőkig támogatni.

Az ilyen eredményekről szólva feltétlenül meg kell említeni a szocialista brigádokat. Jellemző ugyanis, hogy a legutóbbi felmérés szerint *az újítási javaslatok 80 százalékát brigádtagok nyújtották be.* Közülük is kiemelkedik a vésztői vontatási főnökség *Gagarin* szocialista brigádja, amely 1975-ben 41 javaslatot nyújtott be. Ennek felét újításként hasznosították. S tulajdonképpen egyetlen szolgálati helyen sem születnek a kimagasló eredmények vételenül, hiszen a vésztői vontatási főnökségnél is a helyes ösztönzés következtében a dolgozók 18 százaléka újító.

A brigádoktól érkező javaslatok mögött gyakran olyan komplex szellemi teljesítmények vannak, amelyek kifejtésére külön-külön a kollektíva egyetlen tagja sem lenne képes. Az effajta szellemi alkotások közé sorolható többek között az *„Osztott kulcsszekrény kialakítása és ennek alkalmazása a több központtal rendelkező állomások kulcsegyeztető berendezéseinél”* tárgyú újítás, amelynek szerzője *Földi Béla, Tari Vilmos* és *Bisztray Dénes,* mint társújítók. Ezzel a berendezéssel szerelték fel Hatvant, Debrecent, Záhonyt, Pécset és még több más állomást. Ez az újítás a vasút számára mintegy 4 millió forint értékű hasznos eredményt hozott.

Bátorítást várnak a vezetőktől

A siker élménye — még a sokkal kisebb jelentőségű újítások esetében is — kedvezően hat a mozgalomra. Egy-egy téma bevezetése, a javasolt új eljárás megvalósítása örömet szerez mind az újítónak, mind a kollektívának, azon túlmenően, hogy az alkotás használt, értelmét az egész társadalom látja. A siker így végül is új aktivitásra, gondolkozásra, újabb alkotások kidolgozására serkent. *Ezért is kötelessége minden gazdasági-műszaki és társadalmi-politikai szervezet vezetőjének, hogy segítse, bátorítsa az újítókat.* Enélkül nem is tarthatunk lépést az állandóan változó, fejlődő technikával, a vasút és a vasutasok iránt támasztott, mind nagyobb és jogos igényekkel.

A dolgozók jórészt az újítómozgalom keretében tehetnek eleget a szocialista munkaversenyben vállalt termelési, fejlesztési és szervezési jellegű feladataiknak. Adódik ebből, hogy erősíteni kell az újítómozgalom demokratikus jellegét is. A szolgálati vezetők tájékoztassák beosztottaikat híven a mozgalom helyi eredményeiről és céljairól, s ennek fényében mutassanak rá a MÁV gazdálkodása, eredményes működése szempontjából megoldásra váró feladatokra. Az V. ötéves tervben kitűzött célokat az újítómozgalomban — és a mozgalom által — csak így érhetjük el.

Dr. Gyóni Béla

Aktuális portré

Egy munkásélet számvetése

Gyöpös Ferenc 37 évi vasúti, és több mint három évtizedes mozdonyvezetői pályafutás után — megromlott egészségi állapotára hivatkozva — kérte, hogy korkedvezménynyel helyezzék nyugállományba. Főlöttesei és brigádtársai próbálták lebeszélni erről. Ő azonban hajthatatlan maradt. Azzal érvelt, hogy az utazók betegsége, a reuma — ami régen kínozza —, meg az idegfeszültség, már komoly figyelmeztetés. *„A mozdonyvezető addig maradjon a helyén, amíg teljes emberként tud cselekedni”* — mondta. — Megkopott fzületekkel, fáradt idegekkel már nem tanácsos mozdonyra szállni.



Kellemes meglepetés

Számvetést is készített az életéről. Úgy érezte, nyugodt lelkiismerettel fejezheti be a munkát, hiszen számos elismerés, kitüntetés is a bizonyítéka, hogy mindig híven, becsülettel dolgozott. Néha kihúzza otthon a fiókot, ahol az *Érdemes vasutas,* a *Kiváló dolgozó* és a *Munka Érdemrend bronz fokozata* kitüntetései vannak. A díszes oklevelek között őrzi még az 1974-ben kapott igazgatói és honvédelmi miniszterhelyettesi dicséreteket. Az utóbbira különösen büszkén gondol, mert egy katonai vonat balesetének megelőzéséért kapta. Elégedett ember volt, nem várt ő már egyéb jutalmat.

Nagyon meglepődött a március végén kapott meghívóra. Alig akart hinni a szemének, amikor elolvasta. Kérték, hogy jelenjék meg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban a *Munka Érdemrend arany fokozatának* átvételére. A kitüntetést a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulása 31. évfordulója alkalmából, eredményes munkássága elismeréséül adományozta részére. *Amikor Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi minisztertől átvette a csillogó érdemrendet, az jutott az eszébe, hogy éppen 55. születésnapján érte ez a nagy megtiszteltetés.* Aztán később, a fogadáson felvillantak emlékezetében életének jelentősebb állomásai.

Gyöpös Ferenc Sárbogárdon született. Családja szűkös körülmények között élt. Mire felcseperedett, még nehezebb idők jártak, előrevetette árnyékát a háború is. *Tizenhét évesen, többszöri próbálkozás után 1939-ben Sárbogárdon felvették a vasúthoz pályamunkásnak. Keserves kenyérkereset volt az.* A munka csupán tavasztól—őszig tartott. Akkor mindenkit elbocsátottak és csak tavasszal alkalmazták újra. 1942-ben a dombóvári fűtőházhoz került munkásnak. Ekkor már dúlt a háború, szükség volt a mozdonyszemélyzet gyarapítására. Ő szívesen tanult. Hamarosan mozdonyfűtő, majd a géplakatos szakma megszerzése után mozdonyvezetői vizsgát tett. 1944-ben már mozdonyvezetőként utazott.

Gőzösről Dieselre

A felszabadulás után egyideig 411-es, majd 424-es gépeket vezetett. *Legtöbbször személy- és gyorsvonatokat vitt Budapestre, Gyékényesre, Nagykanizsára, Pécsre és Kiskunhalasra.* 1967-ben az elsők között jelentkezett Rákoson a gázmotorvezetői tanfolyamra. Nehéz szívvel búcsúzott 424-es gépétől, amelyet tizenkét évig vezetett. Sajnálta, mert minden szusszanását ismerte már, barátok voltak. Ragyogott is az a mozdony mindig. A vasutasok már messziről megismerték. Azt mondták: *„itt jön a Gyöpös gépe!”* A gőzös „konyhájáról” az M62-es Diesel vezetőállására került. Élvezettel utazott a modern Dieseleken. Csak a sok pusztaszabolcsi várakozásra emlékezik bosszúsan, amikor órákat kellett várni a fordulós vonatra, távol a családtól, az otthontól.

— A 16 órás szolgálat bevezetése óta ez már a múlté — mondja. — Javultak a munkakörülmények, fejlődött a technika. Ma már könnyebb dolga van a mozdonyvezetőnek...

— *Gyöpös Ferencnek mindig akadt jó ötlete a brigádélet fejlesztésére* — mondja *Harangozó László* vezető-mérnök. — *Az ő ötlete volt például, hogy brigádja szocialista megőrzésre vette át a műhelytől a mozdonyokat.* Ezekre a gépekre táblát illesztettek, és feltüntették rajta a brigád névadójának, *Molecz Géza* egykori fűtőházi járműlakatosnak, a Tanácsköztársaság mártírjának a nevét. A Molecz-brigád gépein csökkent a hibaszázalék, növekedett az üzemképesség. Figyelmes munkájának köszönhető, hogy sok balesetet elhárított.

Aktív társadalmi munkás volt

Szakmai szeretetét aktív társadalmi tevékenység egészítette ki. *Nyolc évig volt szakszervezeti vezetőségi tag, hét évig pedig a pártvezetőség tagja.* Majdnem egy évtizedig vezette az ezüst koszorús Molecz-brigádot. Gyakran jártak együtt társadalmi munkára. Közös volt a szórakozási és művelődési program is.

Gyöpös Ferenc családjában nagy tisztelete van a vasúti munkának. *Felesége az Utasellátó dolgozója. A fia is mozdonyvezető volt, a lánya pedig a dombóvári MÁV napközis óvoda óvónője.* Gyermekeinek vallja azt a hat fiatal érettségizett mozdonyvezetőt is, akik egykor tőle tanulták a szakma fortélyait, és jó mozdonyvezetők lettek.

Most búcsúzik a munkáshétköznapoktól és a munkatársaktól. Amit elkezdett, ezentúl ők és a tanítványok folytatják tovább. Amikor a fogadáson összekoccantak a poharak, örömmel gondolt erre is a nyugalomba vonuló mozdonyvezető.

Szász Ferenc

Munkaverseny, magasabb fokon

Öt évre szóló rendszert dolgoztak ki a szentesi építési főnökségen

A szentesi építési főnökségnél *a gazdasági vezetés és a szakszervezeti bizottság közösen dolgozta ki a munkaverseny öt évre szóló rendszerét,* amely a versenyben részt vevő kollektívák igényeit, az építési szolgálat sajátos viszonyait, a MÁV központi feladatait — az V. ötéves terv időszakára kitűzött célokat —, egyben a közgazdasági szabályozó rendszer változásait is figyelembe veszi. A főnökségnél helyesen ismerték fel, hogy a versenytényezők összeállításánál *továbbra is változatlanul érvényes az MSZMP Központi Bizottságának 1974. decemberi határozata,* ezenkívül mindaz az iránymutatás, amelyet a *XI. pártkongresszus* adott a szocialista munkaverseny részvevőinek.

Tekintve, hogy az elkövetkező időszakban a munkaversenynek szorosabban kell kapcsolódnia a termelőmunkához — a munka gazdasági hatékonyságához — az értékelés fő tényezői a következők: *1. A munkaidőalap kihasználása; 2. A fajlagos órateljesítmények alakulása; 3. A munkanorma realitása; 4. Balesetmentesség; 5. Újítások; 6. A munka minősége.* Az elért eredmények értékét csökkenti minden írásbeli figyelmeztetés, fegyelmi elmarasztalás és a társadalmi tulajdon ellen elkövetett vétség.

A hat tényezővel összefüggő tudnivalókat ismertették a kollektívák előtt. Egyöntetű a vélemény a tekintetben, hogy például a főnökségnél *viszonylag alacsony az egy főre jutó ledolgozott óra,* ezen pedig változtatni kell. Más szóval ez azt jelenti, hogy *a munkaidőalap kihasználásának jelentős belső tartalékai vannak.* A fajlagos órateljesítés növelésével — a munkacsapatok kezdeményezései alapján — a munkaidőn belüli veszteségidőket is ki akarják küszöbölni, vagy legalábbis csökkenteni. A munkanorma lényeges változtatást nem igényel, mivel a főnökség múlt évi átlagos normateljesítménye 105 százalék volt. *A munkanorma alakulásának mérése azonban továbbra is időszerű,* mivel a munka intenzitása szoros összhangban áll az élőmunka hatékonyságával. Ami pedig a végzett munka *minőségét illeti,* a szentesi építési főnökség dolgozói úgy vélik, hogy ezen a téren lényeges javulást kell elérni. A szocialista brigádok konkrét termelési vállalásai ezt a körülményt sem hagyják figyelmen kívül. A munka *minőségi* értékelését egyébként a főépítésvezetők végzik, ugyanakkor *számbaveszik a takarékossági eredményeket és a sikeres ünnepi műszakokat is.*

Egy-egy brigád, illetve munkacsapat komplex eredményét havonta vizsgálják a hat versenytényező szerint. Helyes azonban, hogy — az eltérő feladatok és lehetőségek miatt — *külön-külön kategóriába sorolták a vasútépítő brigádokat, a hidászokat és magasépítőket, a sínhegesztőket és karbantartókat, a gépállomási brigádokat.*

Fogas Pál

Átadták rendeltetésének a GySEV új rendezőpályaudvarát

Április 6-án, kedden ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének Sopronban, a GySEV új rendezőpályaudvarát és vámraktárát. Az átadási ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Koszorús Ferenc,* a vasutasszakszervezet főtitkára, *Háry Béla,* a Győr—Sopron megyei pártbizottság első titkára és *Lombos Ferenc,* a megyei tanács elnöke. Ott voltak továbbá az osztrák közlekedési minisztérium, az Államvasutak képviselői és a GySEV vezetői is.

A 68 millió forint költséggel kialakított új rendezőpályaudvarhoz korszerű vámraktár is kapcsolódik. Ennek beruházási költsége további 27 millió forintba került.

Az új létesítményt *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter adta át rendeltetésének. A miniszter ünnepi beszédében hosszan méltatta a közös érdekeltségű vasúttársaság munkáját. Mint mondotta: *a Győr—Sopron—Ebenfurthi Vasútnak nagy szerepe van a nemzetközi tranzitszállításokban, s mint ilyen, fontos összekötőkapocs hazánk és Nyugat-Európa között.* Az évek óta tartó korszerűsítési munkálatok és pályarekonstrukciók lehetővé teszik, hogy a 100 esztendős vasútvonal a nagyobb feladatokat is zökkenőmentesen teljesítse.

Segített két brigád

Ne akadályozza a javítást filléres alkatrésshiány!

Lapunk március 3. számában *„Munkában, tanulásban és emberségben egyaránt példát mutatnak”* címmel riportot közöltünk a tapolcai vontatási főnökség *Bánki Donát* szocialista brigádjáról. A Diesel motorszerelő brigád tagjai elmondották többek között, hogy munkájukat nagymértékben nehezíti a rossz anyagellátás. Legtöbbször filléres alkatrészek hiányoznak. Többek között szelepek, gumigyűrűk, rézaszbeszt tömítések stb.

A riportot olvasta az Északi Járműjavító Üzem *Hámán Kató* és *Eötvös Loránd* szocialista brigádja is, és elhatározták, hogy segítenek a tapolcai szerelőknek. Levelet írtak a brigádnak, amelyben megigérték, hogy a hiányzó rézaszbeszt tömítéseket soron kívül elkészítik, és a jövőben a folyamatos ellátást biztosítják.

Március 18-án a szombathelyi V-ös osztószertárnak *már elküldtek 1900 különféle tömítőt azzal a kéréssel, hogy azokat a Bánki Donát brigádnak soron kívül adják ki.* Elkezdték a még hiányzó háromféle tömítő gyártását is. A járműjavító két brigádja azokat április 20-ig juttatja el az osztószertár útján a vontatási főnökségnek.

A jó kocsivizsgálónak röntgenszeme van

Nevéhez méltóan dolgozik a „Jó munka" szocialista brigád

Merész emberek. Amikor — 1962-ben — brigádjukat megalakították, a „Jó munka" nevet választották. Már-már kérkedő kihívás a vetélytársaknak.

— S miként mentegetőznek akkor, ha esetleg rosszul dolgoznak? — kérdezem *Kun József* műszaki kocsimestertől, a brigád életre hívójától és vezetőjétől.

— *Nem dolgozhatunk rosszul* — feleli ellentmondást nem tűrően. — *Ha ugyanis a kocsivizsgálók rosszul, felületesen dolgoznának, veszély fenyegetné a biztonságos forgalmat... Tizennégy éve azért is választottuk a „Jó munka" elnevezést, hogy mindig a tudatunkban legyen: mit várnak tőlünk, hogy kell munkálkodnunk.*

Töretlen ívelés

Ám nem volt és nincs is szükség bármily mentegetőzésre: a jelenleg tíztagú „Jó munka" a Budapest Nyugati műszaki kocsiszolgálat 26 brigádja közül a legjobb. Már az alakulás esztendejében, 1962-ben kiérdemelték a zászlót, 1963-ban és 1964-ben a zöld koszorút, 1965-ben és 1966-ban a bronzplakettet, 1967-ben, majd 1968-ban az ezüstplakettet, 1969-ben, 1971-ben és 1972-ben az aranyérmet; *1973-ban, 1974-ben és 1975-ben a MÁV Kiváló brigádja lettek.* Töretlen ív (csupán 1970-ben volt némi megtorpanás), kevés kollektíva büszkélkedhet hasonló sikerekkel...

Utasként gyakran látom a kerekeket kopogtató, a csapágyak melegedését kezükkel ellenőrző kocsivizsgálókat, — mégis keveset tudok róluk.

— Ki lehet kocsivizsgáló?

— *Általában azokból a jó szakemberekből lehet kocsivizsgáló, akik már legalább három évet valamelyik műhelyben dolgoztak.* Amikor átkerülnek a vontatási részlegbe, előbb kocsivizsgáló-gyakornokok, ez idő alatt ismerkedhetnek meg a helyi sajátosságokkal. A véglegesítéshez egyhónapos féklakatos-, majd háromhónapos kocsivizsgálói tanfolyamot kell elvégezni — csupán ezt követően lehetünk mind az elméletnek, mind a gyakorlatnak a birtokában... *Büszkék vagyunk arra, hogy akiket eddig a brigádunk tanfolyamra küldött, mind jó eredménnyel vizsgáztak.*

Kettőzött figyelemmel

A szocialista brigád megalakulásakor tizenöten voltak: *ma már csak Kun József és Kiss Imre kocsimester-helyettes van itt közülük. De* a többieket sem illethetjük hűtlen jelzővel: ha más fordába erősítés kellett, a „Jó munká"-tól kértek. Így aztán a Nyugati másik három kocsimestere — *Bujáki László, Nagyfi József* és *Peresztegi János* — is ebből a brigádból került ki, s állnak most más szocialista brigád élén. Ha szükség volt rá, Rákosrendezőre, a teherpályaudvarra is elmentek.

A mai tíztagú kollektíva fele így is már egy évtizede együtt dolgozik. *Kovács Mihály, Malik István* és *Oláh László* 1965-ben jött; *Fehér Mihály* 1966-ban. *Kunszenti József* 1968-ban, *Becsei Mihály* 1970-ben, *Józsa Oszkár* 1973-ban, *Nagy János* pedig 1974-ben érkezett. S mert a kocsivizsgálói munkakör nagy szakmai és élettapasztalatot kíván, egy kivétellel valamennyien a 30. évük fölött járnak.

— A munka szempontjából közömbös, hogy huszonöt éves-e valaki vagy fél esztendő hiányzik csupán a nyugdíjáig: nekünk kettőzött figyelemmel és gyorsan kell dolgoznunk — vallja a brigádvezető. — Akármilyen embert nem is fogadunk be a brigádba. *Aki átjön a féklakatosoktól, előbb egy évig bizonyítson, hogy közénk való, hogy szakmailag és emberileg is képes a beilleszkedésre!* A „Jó munká"-nál nem elég csupán jól dolgozni, hanem gyakran kell társadalmi munkát is végezni. Tavaly 613 társadalmi munkaóránk volt, az idei vállalásunk — létszámunk hárommal csökkent! — 200 óra; de aligha kétséges: túlteljesítjük, meglesz a 400—500 óránk.

Emberségből jelesre vizsgáztak

Vállalásaik közé tartozik: csökkentik a nemzetközi gyorsvonatok várakozási idejét. Ezt főként azért határozták el, mert e több országot érintő expresszek erényei közé nemigen sorolható a percnyi pontosság. *Ha viszont Budapest Nyugati pályaudvarán „lefaraghatnak" valamit a késésből — méltán érzi a „Jó munka" hogy jó munkát végzett.* Naponta 35, este 30 perc a tartózkodási idő — e fél órákból nyerhetnek vissza értékes perceket. Ám az igyekezet olykor — egyik-másik utas számára — kellemetlen meglepetést okoz. Vannak ugyanis, akik csupán azt nézik meg a menetrendben: mennyi a pesti várakozási idő. Aztán kimerészkednek a Körútra vagy még távolabbra is..., s visszatérve, hűlt helyét találják a szerelvénynek.

A brigádtagsághoz emberség is kell — írtuk. Nos, emberségből adtak példát, amikor a velük egy fordában dolgozó *Béke* fékesbrigád vezetője, *Tóth Béla* elhunyt. Beteg, leszázalékolt özvegyet és két kicsiny — ugyancsak nem teljesen egészséges — gyermeket hagyott itt. A Béke brigád tagjaival együtt mentek ki a félig kész budakalászi házhoz (a fékesek közt dolgozik kőműves, asztalos; náluk villanyszerelő is), hogy az építkezést befejezzék.

Legutóbb bentmaradtak reggel 7 után, s délután 14 óráig — kommunista műszakban — a fiókműhelyben segédkezve rádolgoztak. De marad idejük más brigádok — így a *Béke*, korábban az *Egyetértés* — patronálására is; összehangolják a munkájukat, jó tanácsokkal látják el őket a brigádélet hétköznapjainak szervezéséhez, a napló vezetéséhez, s még folytathatnánk a sort.

Azt tartják: *a jó kocsivizsgálónak röntgenszeme van, s szinte még a rejtett hibákat is észreveszi.* Nos, hogy e röntgenszemmel rendelkeznek-e, nem tudom, de amikor *Kun Józseftől* negyed 2 tájt elbúcsúztam, láttam: társai árgus szemekkel vizsgálják a beérkező, indulásra kész vonatokat. *Fehér Mihály* a külső vágányokon nézte a 2635-ös, Monorról érkezett vonatot; *Józsa Oszkár* és *Malik István* a csarnokban szorgoskodtak, hogy engedélyezzék a 2404-es debreceni gyors közeli indítását; *Kovács Mihály* és *Nagy János* pedig az 509-es bukaresti gyors 15 perces késéséből igyekeztek „lefaragni". Egyiküket sem lehetett zavarni, feltartani. Éppen jó munkát végeztek...

Földes Tamás

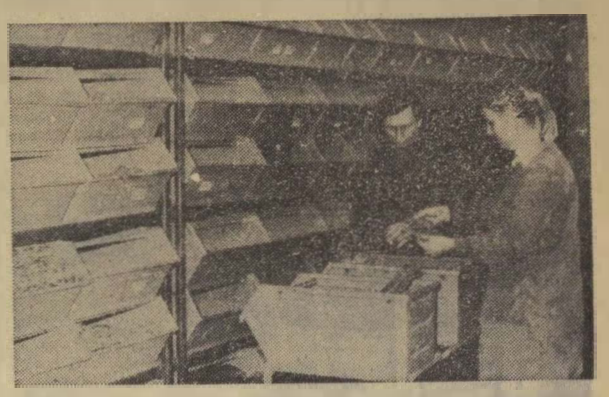
Hogyan vált a bronz aranyá?

Látogatás Dunakeszin, a József Attila brigádnál

Kilencvenhatból három! Igen, a dunakeszi járműjavítóban három szocialista brigád nyerte el múlt évi eredményeivel az aranykoszorús kitüntetést.

— Mit tettek ezért?

— A választ bízzuk most a *József Attila* brigádra, amely eddig csak bronzkoszorús volt. A közösség munkahelye az úgynevezett V. gyárrészleg. Feladata mindenekelőtt a fékek, a vasúti kocsik fékrendszereinek csereszabatos javítása.



Kata József és Sólyom Gyuláné előkészítik a forgóvázas alkatrészek egységkosarát

Nem véletlenül...

Nyíri János, a brigádvezető először tréfálkozva válaszol a kérdésre: — *Szerencsések vagyunk. A létszámunk tavaly 13 volt, s ráadásul 13 újításunkat fogadta el az üzem...*

A beszélgetés nyomán azonban kiderül, hogy nem a szerencsén és nem a véletlenen múlt a 96 brigád közötti első helyezés, hanem a vállalásokban megfogalmazott cél elérésén. *„A brigádtagok hozzáállásán...'*

Ezek az emberek értik a mesterségüket, szeretik munkahelyüket, támogatják és becsülik egymást. Nyíri János például 1953-ban szerezte meg a géplakatos szakmát a 201-es Szakmunkásképző Intézetben. Azóta itt dolgozik. Tizennyolc éve munkásőr, s 1960 óta szakaszparancsnok. Huszonnégy éves korától brigádvezető.

A harmincon aluli *Kata József* — aki Szokolyáról jár be — életének már a felét az üzemben töltötte el. Tavaly még az otthoni csapatban focizott, s az idén, a sportkör elnöke lett. Az üzemben egyébként arról nevezetes, hogy *„a járműjavító szakma egyik professzora".*

Faragó Géza szintén munkásőr; őt többek között a Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozatával tüntették ki.

Hibátlanul dolgozni!

Sólyom Gyuláné, a brigád egyetlen nőtagja, éppen a legutóbbi nőnapra kapta meg a *Kiváló dolgozó* kitüntetést. Egész családja a járműjavítóban dolgozik. Gyuszi fia villanyszerelő, ezenkívül az NB III-as vasutas labdarúgócsapat játékosa, aki az első tavaszi mérkőzésen két pontot ero gólt lőtt az ellenfél hálójába.

Ugyanígy folytathatnánk tovább a brigád tagjainak bemutatását, ám ez még csak részben adna választ a feltett kérdésre.

— *Sikereink legfőbb titka a Dolgozz hibátlanul munkarendszerben rejlik* — vallja Nyíri János.

Ezáltal teljesítették túl az évi tervet, s érték el, hogy az ő hibájukból egyetlen vasúti kocsit sem kapott vissza az üzem. Kimutathatóan megtakarítottak mintegy 70 000 forint értékű anyagot. *Kommunista szombaton vettek részt, ezenkívül 791 óra társadalmi munkát végeztek.*

A brigád elismerésre legméltóbb eredménye mindemellett a munka ésszerűbb megszervezése, az úgynevezett kosaras alkatrészellátás bevezetése volt. Ennek révén — a munkaidő jobb kihasználása folytán — ötven százalékkal nőtt a brigádtagok teljesítménye. Az új rendszer lényege és haszna szemmel látható.

Ácsorgás nélkül

A raktárban például most Kata József és Sólyom Gyuláné szorgoskodik. A forgóváz-alkatrészek egységkosarát készítik elő.

— Reggel, amint kimegyek a munkatársaim közé — magyarázza Kata József — megkérdezem: *Ikinek milyen anyagra van szüksége a munkájához?* A „rendelést" felveszem, azután a kért anyagot itt a raktárban a kosarakba helyezem és kiviszem...

Kint az üzemben, az egyik munkapadnál forgóvázat szerelnek szét az emberek. A leszerelt alkatrészeket itt is kosárba teszik, majd ezek az egységek elindulnak a mosoda, a minősítő, a cserejavító felé, s végül megérkeznek a raktárba. Mindez a megadott program szerint történik, így nincs fennakadás, ácsorgás, tanakodás. A munka halad, s a javítási határidők pontosak, sőt rövidíthetők.

Matány Gábor művezető szintén elégedett, s arról beszél, hogy az aranykoszorús József Attila brigádtól ebben az évben is jó eredményeket várnak.

Solymosi László

A kongresszusi verseny hatására

Tipizált vonatok, gyorsabb határforgalom

Egy hónapon át tartott a munkaverseny a záhonyi átrakókörzetben, amellyel a magyar vasutasok a szovjet kollégák munkáját segítették, igyekezve lerövidíteni a kocsifordulót, gyorsítani a határforgalmat.

— *Nem ment könnyen a teljesítés* — mondja *Balku Béla*, a záhonyi állomás pártvezetőségének titkára. — *Őszintén szólva csak nehézségek árán sikerült a kocsifordulót és a mozdonyfordulót csökkenteni.*

Nagyobb szervezést, több munkát követelt a felajánlás teljesítése minden szolgálati helyről. A február 15-től március 15-ig tartó verseny alatt ugyanis a széles kocsik tartózkodását a szokásos két nap helyett sikerült néhány század nappal csökkenteni. A mozdonyok fordulóidejénél 2 százalékos csökkentést értek el. *A legnagyobb eredményt viszont a vállalás harmadik pontjánál, a Szovjetunióba menő széles és normál vonatok tipizálásánál érték el.*

— Több időt fordítottunk a rendezésre — magyarázza *Balázs András* kocsimester. — Úgy kellett összeválogatni a visszaküldött üres kocsikat, hogy náluk már ne nagyon kelljen rendezni, rögtön ráállhattak a rakodóvágányokra.

Az egy hónap alatt közel száz széles és ugyanennyi normál vonat tipizálását végezték el az átrakókörzet állomásain, Záhonyban és Eperjeskén. Mindez több ezer kocsit jelent.

— Különösen a Záhonyból indított 42 fedett kocsis szerelvények örültek nagyon a határon túl — folytatta *Balku Béla*. — Külön rendeztük a zsákos terményekkel és az ömlesztett áruval rakott vagonokat, így nekik nem kellett rendezni. Majdnem minden reggel megköszönték a napi előrejelzés után, hogy ismét összeállított vonatokat kaptak.

Viszonzás volt ez a segítség a körzet valamennyi dolgozója, szolgálati ága részéről. Ugyanis a szovjet vasutasokkal kialakított jó kapcsolatnak is köszönhető, hogy az utóbbi években kiváló eredményeket értek el, s több magas kitüntetést kapott az átrakókörzet.

— *Mi az átrakási teljesítményen javítottunk* — beszél a maguk lehetőségeiről *Csubák Ferenc* átrakodómunkás, brigádvezető. — Eddig a Jugoszláviába irányuló brikettnél a kokszcsúszdán egy műszakban 24 kocsinál nem igen engedtek le többet, *most mi 32 vagonos rekordot értünk el.*

Csap és Bátyu határállomások vasutasai együtt dolgoznak a záhonyi körzettel, hiszen tudják, hogy csak közös összefogással tudnak jobb eredményeket elérni. Ezért folytatták a munkaversenyt tovább, április 4., a felszabadulás 31. évfordulója tiszteletére. A kongresszusi hónapban megfogalmazott célokon kívül pedig új, a mennyiségi teljesítés mellett igen fontos vállalások is szerepeltek: *a gazdaságosságot és a hatékonyságot kívánja javítani minden szakszolgálat.*

Lányi Botond



Átrakás Záhonyban (Elek Emil felvétele)

KOPPAN A KALAPÁCS

Budapest, Keleti pályaudvar. A kereskedelmi főnökség talált tárgyak kezelőségének helyiségéből furcsa zajok szűrődnek ki. Tömondatok és rövid szavak gyors egymásutánban hangzanak el, majd mindennek egy harsány koppanás vet véget. Ezután néhány pillanatra zsibongás lesz úrrá a helyiségen.

— *Nem érte meg... Erre még nyugodtan rá lehetett volna igérni... Éppen csak az áránál van...* — hallatszik több irányból a koppanás után, és kezdődik az egész előlről.

Talán nem nehéz rájönni, hogy egy árverés néhány mozzanatát ábrázoltuk. Ilyenkor — általában havonta egyszer —, új gazdára találnak az emberi feledékenység vagy hanyagság kézzel fogható bizonyítékai.

Lázár József kereskedelmi főnök, az árverés vezetője az aukció szünetében, hóna alatt körtefából készült kalapáccsal fáradtan ül le a székébe.

— Kik járnak ide? — kérdezem.

— *Többnyire vasutasok és az Ecseri, azaz a Nagykőrösi úti kofák.* Az árverés időpontját természetesen a vasutasok fizetési napjához igazítjuk. Ezzel az a célunk, hogy elsősorban a mieink vásárolhassák meg a jobb holmikat, noha előírás szerint bárki részt vehet az árverésen.

— Egy-egy tárgy hogyan kerülhet kalapács alá?

— A behozataltól, azaz a nyilvántartásba vételtől számított három hónapon át köteles tárolni a vasút a talált tárgyakat. Más a helyzet, ha az elhagyott tárgyon címet vagy egyéb olyan ismertetőjelet találunk, amelynek alapján a tulajdonos kiléte felfedhető. *Ebben az esetben értesítést küldünk, és megvárjuk a választ.* Amennyiben az illető a megadott időn belül nem jelentkezik holmijáért, akkor ez szintén rákerül az árverezhető tárgyak listájára. Havonta egyszer megjelennek a *Bizományi Áruház* becsüsei, és kiválasztják azokat a tárgyakat, amelyeket ők értékesítésre alkalmasnak minősítenek. A többit azután mi árverezzük el.

A talált tárgyak raktárában szinte minden képzeletet felülmúló dolgok gyűlnek össze. *Legtöbb az esernyő, ezernyi színben és fazonban. A kalapok, felöltők gyűjteménye* is tekintélyes. S előfordul itt sok egyéb is. Találtak például kalitkát madárral, műlábat, különféle protéziseket és ki győzné felsorolni, hogy miket.

— Az árverésen eladott tárgyak értéke milyen arányban áll a kikiáltási árral?

— *Embere, vagyis vevője válogatja.* Attól függ, hogy a megjelenteknek, mire van szükségük. Mi az árverésre kerülő tárgyak kikiáltási árát mindig viszonylag alacsonyra szabjuk, és általában kevesebbért is kelnek el, mint amennyit érnek. Persze, az is előfordul, hogy egyik-másik tárgy árát a licitálók az üzleti új érték fölé emelik...

A szünetnek vége. Lázár József rákoppant kalapácsával az asztalra. A terem elnémul, a sorokban ülők valamennyien a kikiáltóra szegezik tekintetüket. *Dér János* raktári munkás egy ruhával teli bőröndöt tesz az asztalra.

— *Kétszázötven forint először!* — kiáltja Lázár József. Az arcokon látszik, hogy a résztvevők fejben számolnak. De nincs idő. A másodperc tört része alatt kell eldönteni, hogy érdemes-e rágérni. *A bőrönd végül is ötszáz forintért kelt el.*

— Ez jó vásár volt — mondogatják a hopponmaradtak. Azután fél kiló Africana kávé és egy húskonzerv került terítékre, egy vonaton felejtett csomag tartalmaként. A vevők 90 forintig licitáltak egymásra. Az üzletben olcsóbban megkaphatták volna...

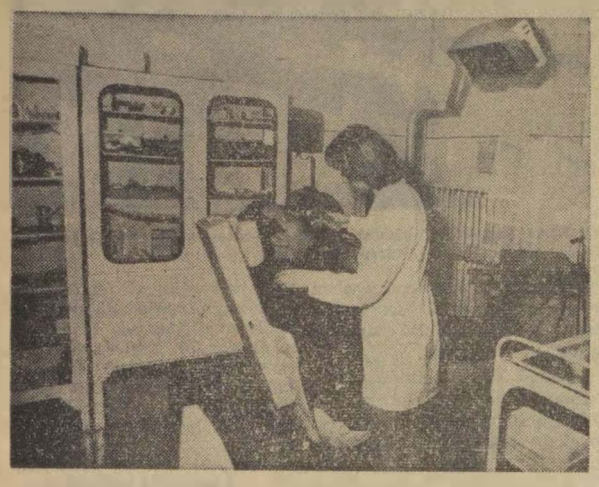
A Keletiben egy-egy árverés 15—20 ezer forintos bevétellel zárul. Ám — mint *Szabó Illésné*, a kezelőség raktárosa mondja —, néha egyéb haszon is származik a tárgyak összegyűjtéséből. Többször előfordult már, hogy a vonaton vagy a megőrző automatákban hagyott holmik alapján talált rá a rendőrség egy-egy bűncselekmény bizonyítékára, illetve a körözött bűnözőre. A vasutasok szempontjából azonban ezek a tárgyak: — *saját becsületességüket tanúsítják.*

Séra Sándor

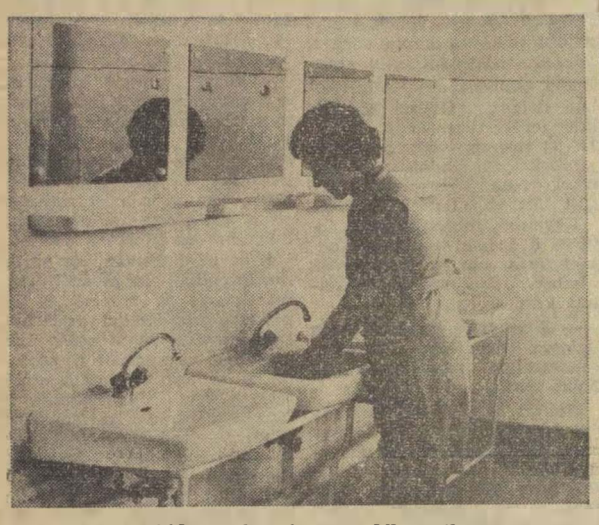
Korszerű szociális épület, üzemorvosi rendelővel

Az elmúlt évben adták át rendeltetésének a *MÁV Gépjavító Üzem* új szociális épületét. A kivitelezést a MÁV Magasépítési Főnökség végezte.

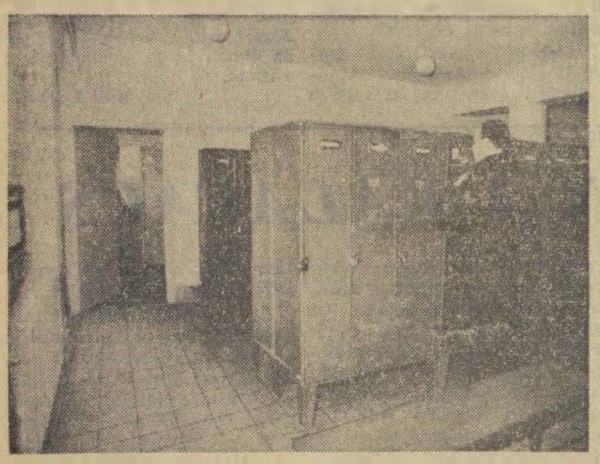
Az épület földszintjén helyezték el a 600—1000 adagos konyhaüzemet, a 120 személyes önkiszolgáló éttermet, a kazánházat, valamint az üzemorvosi és a fogszakorvosi rendelőt. A második emeleten kaptak helyet az öltözőhelyiségek és a mosdók. A tervek szerint néhány év múlva a korszerű szociális épület mellé — a Landler Jenő járműjavítóval közösen — 500 személyes munkásszállást is építenek.



A fogszakorvosi rendelőben modern gyógyászati berendezések segítik az orvos munkáját



A hideg-meleg vizes mosdók egyike



Az öltözőket összesen 560 dolgozó használhatja

(Laczkó Ildikó képriportja)

Napirenden:

A társadalmi tulajdon védelme

A szegedi igazgatóság tűzvédelmi és társadalmi tulajdonvédelmi helyzetét vitatták meg azon a tanácskozáson, amelyet a közelmúltban tartottak *Szegeden*, a Petőfi Sándor Művelődési Házban. Az értékelésen részt vettek az igazgatóság párt és gazdasági vezetői, a nagyobb szolgálati helyek vezetői, tűzvédelmi ügyintézői, valamint az illetékes megyei rendőrfőkapitányságok, tűzvédelmi hatóságok és határőri szervek képviselői.

A tanácskozás beszámolójából kicsengett az a nagy felelősség, amely a társadalmi tulajdon megóvása érdekében a vasútra hárul. Hiszen az áruk gyors továbbítása, biztonsága, sérülésmentes, hiánytalan átadása, az árukezeléssel és továbbítással foglalkozó dolgozóktól figyelmes, lelkiismeretes munkát követel. Az áruvédelemben elért eredményekkel korántsem lehetünk elégedettek. *Gyakori a vasúti szállítmányok dézsmálása, a szállított áruk törése, a súlyhiány, az elfolyás, a szóródás és a minőségi romlás.* 1975-ben, csupán a szegedi igazgatóság területén kifizetett kár összege meghaladta az 1,7 millió forintot. Ez arra figyelmeztet, hogy a társadalmi tulajdon védelménél továbbra sem hanyagolható el a megelőzés és a beható ellenőrzés. Az áruvédelem megkívánja a szabályos munkát, a kocsizárak előírás szerinti kezelését.

A károk megakadályozásában fontos szerepet kaptak a vasútőrök. Tavaly, a felügyeletükre bízott területen az érkező és onnan induló vonatok ellenőrzése során az általuk megmentett érték — a vágányok közé szóródott áruk visszarakásával, a különféle anyagok, áruk eltulajdonításának megakadályozásával — *közel hatvanezer forint volt.* Szolgálatuk alatt nagy figyelmet fordítottak a közös vagyon megóvására, a vasúti rakodási szabályok, a tűzrendészeti előírások betartására. Ugyanakkor a pályaudvari részegek, botrányhősök leszerelésében is segédkeztek.

A beszámolóból az is kitűnt, hogy a személyszállító vonatok kocsijaiban egyes felelőtlen utasok fosztogatása, rongálása következtében *mintegy 160 ezer forint kár keletkezett.* A rongálások főként a távolsági vonatoknál fordultak elő.

Az igazgatóság tűzvédelmi munkájáról megtudtuk, hogy a szolgálati helyek helyszíni ellenőrzése, az idevonatkozó jogszabályok megfelelő tudatosítása és a tűzvédelmi ügyintézők részére tartott különféle oktatások, szakmai tanfolyamok meghozták a kívánt eredményt. Javult az igazgatóság tűzvédelmi helyzete, az elmúlt három év alatt mezőgazdasági terménykár nem keletkezett, *az igazgatósági tűzkár évi átlagban nem érte el a százezer forintot.*

A tanácskozás végén a tűzvédelmi és társadalmi tulajdonvédelmi munkában élenjárók között tizenegyezer forint jutalmat osztottak szét.

(Gellért)

Ruhabemutató az Utaselátó Vállalatnál

A közelmúltban érdekes bemutató színhelye volt az Utaselátó Vállalat tanácsterme. A zsüri és a meghívott vendégek előtt bemutatták *azokat a védő-, munka- és formaruhákat, valamint védőfelszereléseket,* amelyek napjainkban is használatban vannak a vállalatnál. A bemutató célja az volt, hogy az eddig rendszeresített ruhák további viselését illetően döntés szülessen.

A zsüri elnöke *Tomecz István*, az OKISZ Labor igazgatója, társelnöke *dr. Juhász Józsefné* osztályvezető volt.

A zsüri megállapítása szerint a védőruhák megfelelőek. A jelenleg használatos munka- és formaruhák azonban kisebb változtatást igényelnek. A vállalat újabb ruhák tervezésére kérte az OKISZ Labort.

K. F.

Miskolci igazgatóság:

Négy és fél millió újításokból

A miskolci igazgatóság újítói nyerték a kongresszus tiszteletére indított verseny utolsó szakaszát és elsők lettek az igazgatóságok egymás közötti vetélkedésében. *1975-ben 788 újítást adtak be, mely 28 százalékkal több mint az előző évi.* Az elfogadott és bevezetett újítások száma is 17 százalékkal nőtt. Az újítások kalkulált gazdasági haszna, közel négy és fél millió forintot tett ki.

Az újítómozgalom sikerét már évek óta a szocialista brigádok biztosítják. Nagy népszerűségnek örvend az *„Egy brigád egy újítás"* mozgalom, melyet a Tiszai pályaudvar *„Béke"* szocialista brigádja indított el. E mozgalmon keresztül elérték, hogy az igazgatóság területén a beadott újítások 53 százalékát szocialista brigádtagok nyújtották be, ugyanakkor a 100 főre jutó újítások száma 4,7-ről 7-re emelkedett.

A szolgálati helyek jó hozzáállásának, a terv- és műszakfejlesztési osztály helyes irányításának tudható be, hogy a nők és a fiatalok bevonásával az újítók száma 1975-ben elérte az ezret.

Az igazgatóság erkölcsileg és anyagilag is megbecsüli az újítókat. *1975-ben a kifizetett újítási díjakon kívül 267 újítót részesítettek közel 140 ezer forint jutalomban.*

Válaszolunk
MUNKAÜGYI KÉRDÉSEKRE

Rokkantsági nyugdíjba vonuláskor nem jár felmondási bér

Kovács Károly zsurki lakos szerkesztőségünkhöz küldött levelében sérelmezte, hogy rokkantsági nyugdíjba vonulásakor nem kapott „felmondási bért".

1965. január elsejével a felmondási bér megszűnt. Az Mt. 27. § (3) bekezdésének végrehajtására vonatkozó *MÁV Kollektív Szerződés* 9. §-a értelmében a nyugdíjba vonuló dolgozót 30 napra — ha pedig a felmondási idő ennél kevesebb, a felmondási idő tartamára — a munka alól fel kell menteni.

Az Mt. 27. § (3) bekezdése szerint a munka alóli felmentés időtartamára átlagkereset jár. *Sokan a munka alóli felmentés időtartamára járó átlagkeresetet értelmezik tévesen felmondási bérnek.*

Amennyiben a panaszos nem rokkantsági, hanem öregségi nyugdíjra lett volna jogosult, akkor a 35 nap felmondási időn belül 30 napra, a munka alól fel kellett volna menteni és a felmentés időtartamára átlagkeresetet („felmondási bért") folyósítani.

Más szabály érvényesül a rokkantsági nyugdíjba vonuló dolgozókra. A rokkantsági nyugdíjra jogosult dolgozók felmondási ideje rendszerint vagy a táppénzes betegállomány időtartamára, vagy mint a panaszos esetében is, már a rokkantsági nyugdíj megállapításának, illetve folyósításának időtartamára esik. Munkát tehát nem végez még akkor sem, ha esetleg a rokkantsági nyugdíj megállapításáig a táppénzes idő lejár, ezért munkabért sem kap.

Az Mt. V. 30. § (2) bekezdése értelmében nem illeti meg átlagkereset a dolgozót arra az időre, amely idő alatt munkabérre egyébként sem lenne jogosult. *E törvényhely kizárja a kettős ellátás lehetőségét.* A dolgozó tehát arra az időre, amely alatt táppénzben vagy rokkantsági nyugdíjban részesül, munkabért (átlagkeresetet) nem kaphat. Ugyancsak nem kaphat átlagkeresetet arra az időre sem, amelyre táppénzjogosultsága megszűnik (táppénzes idő lejár).

Információ — tájékoztatás

Ki vehet igénybe „C" menetleveles szállítási kedvezményt?

„C" menetleveles szállítási kedvezmény igénybevételére csak az építési engedély alapján, történő új lakások, családi házak vagy csoportos lakásépítkezések, egy lakás anyagszükségletének megfelelő anyagmennyiség kedvezményes díjtétel elszámolásával van lehetőség.

Ezenkívül — „C" menetleveles — szállítási kedvezmény csak igazolt átköltözések alkalmával biztosítható. Ezeket az elveket tükrözik az e tárgyban kiadott és a *MÁV Hivatalos Lapja* 1973. évi 43. számában közzétett 111 548/1973. sz., valamint az 1974. évi 18. számban közzétett 103 800/1974. sz. és az *Igazgatói Utasítások* 1975. évi 14. számában megjelent 14 737/1975. sz. utasítások. Közúti szállítóeszközöknek térítésmentes használatára, illetve engedélyezésére nincs lehetőség.

Miért nem adható ki az I. kocsiosztályra szóló szabadjegy azoknak a különböző vasúti szaktanfolyamra utazó vasutasoknak, akik egyébként az I. kocsiosztályra szóló jogosultságot kinevezésükkel már megszerezték?

A Menetkedvezményi Utasítás 31. cikk 3. § c., illetve 6. § (1) pontja úgy rendelkezik, hogy azoknak a vasutasoknak, akik valamilyen vasúti szaktanfolyamra vagy a tisztképző intézet nappali tagozatára nem naponként járnak be (bentlakásosak), függetlenül arról, hogy az arcképes igazolványuk az I. kocsiosztályra érvényes — *a tanfolyam ideje alatt csak a II. kocsiosztályra szóló 45. vagy 47. mintájú szabadjegy igénybevételére jogosultak.*

Az utasítás idézett cikkének módosítása nem indokolt. Egyrészt nem volna helyes a hallgatók eddigi egységes elbírálásának megbontása, másrészt — miután azonos vonattal csoportosan utaznak — nem volna célszerű a polgári utasok kizárása az I. osztályú kocsikból.

MÁV

Újabb jele a vasúti munka megbecsülésének!

Egyes budapesti szolgálati főnökségeken

minden év december 28-án 5000—10 000 Ft-ig terjedő

KIEMELT FORGALMI JUTALÉKBAN részesülnek a forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó váltókezelő, kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, vágányfékkezelő, vonatfelvevő, kocsivizsgáló féklakatos beosztású dolgozók!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

felvesz nőket és férfiakat, orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint a felsorolt beosztásokba, továbbá

kocsifelíró, átmenesztő, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, vasútépítő, karbantartó és járműjavító szakmunkás, takarító-segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóit, ismerőseit és barátait várjuk felvételre.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ: minden beosztásban havi 191 óra.

NYUGDÍJKORKEDVEZMÉNY: egyes munkakörökben férfiaknál 55 év, nőknél 50 év.

KERESET: tanulási idő alatt havi 1500—2000 Ft, munkakör szerinti vizsga után havi 2000—4000 Ft.

Bel- és külföldi utazáshoz szabadjegy. Családtagoknak ingyenes, kedvezményes utazás.

Díjmentes szállítási utalvány és még sok más vasúti kedvezmény

Jelentkezés bővebb felvilágosítás: budapesti és vidéki állomásokon vontatási és pályafenntartási főnökségeken valamint a Munkaerő Felvételi Irodán. (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu)

A ruha is teszi...

Évtizedeken át bizonygattuk — több-kevesebb sikerrel —, hogy nem a ruha teszi az embert. Végső soron ez így igaz, de azért valljuk meg: a ruha is számít. Még akkor is figyeltünk a ruhára, amikor azt hajtogattuk, hogy egyike a kispolgári csökevényeknek. A legpedánsabbak akkortájt műgyűrődéseket vasaltak öltönyükbe, nadráguk szárát kutyával rágatták meg, a nyakkendőt pedig legjobb esetben nadrágtartónak használták. A divatosabbnál is divatosabbak még a lodenkabátról is leszakítottak egy gombot, hogy kellő alapossággal tudassák mindenkivel: megértették az idők szavát, s hadat üzentek mindannak, ami csökevény.

Megvallom, az idő tájt — diák voltam még — a szomszéd házban lakó 17 esztendős Ágnes bizonyította be legékesebben e tételt. Olyannyira hitt abban, hogy nem a ruha teszi, hogy naphosszat sétált a szélesre tárt ablak előtt — minden kispolgári csökevény nélkül. Negyedszázad múltán is állítom, hogy vétek lett volna elmulasztania ily szemmel látható módon idcológiai fejlettségét. Azt hiszem, e látvány az én fejlődésemhez is nagy-nagy segítséget nyújtott...

Azóta sok víz lefolyt a Dunán, s a ruha hol jelentősebb, hol másodlagosabb helyet kapott életünkben. Az ötvenes évek végén, amikor már megengedhettük magunknak, rendkívüli módon ügyeltünk arra, hogy eleganciánkat csodálja még a „velszi herceg" is, ha ismét erre téved. Újfent divatba jött a csokornyakkendő, a svájci sapkát pedig naftalinba tétette a kalap.

Majd ismét változtak az idők — és megengedhettük magunknak azt is, hogy ismét lezserek legyünk. Meggyászoltuk a minit, átvészeltük a maxit, s íme, itt az uniszex. Mikoris sem a hajviseletből, sem az elöl cipzáras farmernadrágból nem derül ki: az összebújó párból melyik a nő és melyik a férfi. Még azt is megengedhetjük magunknak, hogy kemény százasokért vegyünk elő-re kifakított, elkoptatott, foltos-pecsétes nadrágot, pulóvert. Vagyis: újfent nem a ruha teszi, illetve éppen hogy az... ne adj isten, hogy divatjamúltan divatosak legyünk.

Mindez arról jutott eszembe, hogy elkészült a minden korábbinál tetszetősebb MÁV egyenruha. Igaz, aki felölti teszem azt Sülysápon, nem oly „menő", mint aki a pesti Váci utcán grasszál foltos farmerban... de ha nagyon igyekszik, javíthat hátrányos helyzetén. Legalábbis láttam már ilyen irányú törekvést. A minap Józsefvárosban találkoztam olyan vasutassal, aki a szép egyenruhához tarkakockás inget viselt (s úgy tűnt, mintha az öltöny nadrágjába ő is mesterséges gyűrődéseket vasalt volna), egy debreceni fiatalember viszont olyan cipőben poroszkált, amelyre a legelső porszem régebben rakódhatott, mint mielőtt barátunk e világra rácsodálkozott.

Ne restelljük hát, hogy divatjamúltan elegánsak lehetünk, hogy az új öltöny szépen feszít és könnyűszerrel tisztítható-vasalható. Viseljük bátran, ha szolgálatba megyünk. Üsse kő, legföljebb a bálba, vagy más ünnepi alkalomra vesszük majd fel a féltve őrzött, ütött-kopott disztoprongyot...

F. T.

Hogyan dolgoznak, miként élnek?

Nők a Bolgár Népköztársaság közlekedésében

Bulgáriában — akárcsak más szocialista országban — a nők egyenlő jogú állampolgárok a férfiakkal. A társadalom építésében betöltött szerepük folytán külön is igen nagy megbecsülés övezi őket. A közlekedésben viszonylag kevés nő dolgozik, de a munkafolyamatok gépesítésének és automatizálásának előrehaladásával számuk állandóan emelkedik. *Azt is mondhatjuk, hogy a nők most már több olyan munkakört töltenek be, amelyek korábban kizárólag férfifoglalkozásnak számítottak.* Vannak tehát közöttük repülők, hajóskapitányok, autóbuszvezetők, állomásfőnökök, mérnökök, műszerészek, vállalatvezetők stb.

Nők a vezetésben

Foglalkoztatásuk aránya mindenekelőtt a közlekedési ágazat üzemi sajátosságaitól függ. Ezért van az, hogy míg a közlekedési alkalmazottak teljes létszámának *csak 18 százaléka nő, addig a szállítmányozási alágazatban a nők aránya 54,8 százalék. A légiközlekedésnél 23,6, a vasútnál 16,8, a vízi közlekedésnél 15,1 százalék.* Abban azonban sehol nincs különbség köztük, hogy mindenütt büszkén, öntudatosan vesznek részt az ország szocialista építésében, jelenleg immár a VII. ötéves terv végrehajtásában. A kiválóan dolgozó nők között sok olyan asszony és lány található, mint *Maria Pipev* mérnöknő, aki Gorna-Orhajovicán a vasútigazgatóság helyettes vezetője, vagy *Elena Dimitrova*, a fejlesztési és automatizálási osztály vezetője, *Evdokia Stefanova*, a körzeti közúti igazgatóság vezetője, *Angelika Baltova* hajóskapitányhelyettes stb. Nevüket, munkásságukat ismerik az egész Bolgár Népköztársaságban, akárcsak azokét az asszonyokét, akik helytállásukért a legmagasabb kitüntetéseket érdemelték ki.

A nők — függetlenül attól, hogy milyen munkakört töltenek be — aktív szerepet vállalnak saját munkahelyük, közlekedési ágazatuk szakszervezeti tevékenységében. Ez is fontos feltétele annak, hogy a szakszervezet hatékonyabban dolgozzon értük.

A bolgár szakszervezeti tanács határozatainak megfelelően a közlekedési dolgozók szakszervezete külön bizottságokat hozott létre a dolgozó nők problémáinak vizsgálatára. Ezek a bizottságok a közlekedési vállalatok szakszervezeti szerveinek segítői, segédszervei. *A közlekedési dolgozók szakszervezetének minden körzeti bizottsága mellett működik egy-egy ilyen, a nők problémáival foglalkozó bizottság.* A nők nemzetközi évében pedig különösen sok irányú tevékenységet vállaltak.

Betartják a törvényes rendelkezéseket

Ellenőrzik például, hogy a szolgálati helyeken betartják-e a nők munkavédelmét biztosító előírásokat. *Figyelemmel kísérik, hogy a nők beosztása megfelel-e képzettségüknek és fiziológiai sajátosságaiknak.* Együttműködnek a gazdasági vezetéssel annak érdekében, hogy a nők megfelelő átképzésben, illetve továbbképzésben részesüljenek, és a lehetőség szerint magasabb beosztásba kerüljenek. Hozzásegítik a nőket újítói és feltalálói tevékenységük kibontakoztatásához, önként vállalt kötelezettségeik sikeres teljesítéséhez. Örködnek az anyagi és erkölcsi ösztönzés helyes alkalmazása felett. *Betartatják az anyák védelméről szóló törvényes rendelkezéseket.* Közreműködnek abban, hogy a rászorulók gyermekei helyet kapjanak a gyermekintézményekben, bölcsődékben, óvodákban stb.

Ezek után könnyebb megérteni, mit jelent az, hogy a közlekedési vállalatoknál dolgozó nők — akár munkások, akár tisztviselők — *jó feltételek mellett végzik mindennapi munkájukat.* Biztosítva van számukra fürdő, mosdó, öltöző, a végállomásokon kényelmes, jól berendezett pihenőszoba, a lányok számára mindenütt korszerű munkásszállás. *A bolgár szakszervezeti központ és az Egészségügyi Minisztérium együttesen hoztak rendelkezést arról, hogy valamennyi vállalat, amelyiknél 50 nőnél több dolgozik, szobákat rendezzen be a nők egyedi tisztálkodásának biztosítására.*

A közétkeztetés olyan rendszerű, hogy segítséget nyújthasson a nők háztartási gondjainak enyhítéséhez. Jelenleg ezt a lehetőséget a dolgozók 65 százaléka veszi igénybe. Azért nem többen, mert a közlekedésiek nagy része állandóan utazik. Tény azonban, hogy a nők felár nélkül vihetnek haza az üzemből ebédet, illetve ételeket. *A terhes nők általában díjtalanul vehetik igénybe az ételszolgáltatást, mindenekelőtt az uzsonnát.*

Még többet tenni...

A ruhajuttatásról, az orvosi ellátásról — szocialista országról lévén szó — nem szükséges bővebben írni. *A közlekedési vállalatoknak hét kórházuk és rehabilitációs központjuk van a Bolgár Népköztársaságban.* Ezenkívül a nagyobb közlekedési csomópontokon nőgyógyászati rendelőket nyitottak. Nagy horderejű intézkedésnek számít, hogy a közlekedési orvosi szolgálatok kétévenként rendszeres megelőző vizsgálatokat végeznek, hogy kellő időben felismerjék és a szükséges intézkedésekkel elfojtsák, megszüntessék a betegségeket, illetve tovább *csökkentsék a foglalkozási ártalmakat.*

A korábbi párt- és kormányintézkedések végrehajtása után most egy új program kidolgozása került előtérbe. A társadalom ugyanis még többet kíván tenni a nők háztartási munkájával kapcsolatos gondok enyhítéséért, az anyai hivatás betöltéséhez szükséges feltételek megteremtéséért, a Munkakódex előírásainak érvényesítéséért. A terhes, illetve kisgyermekes anyákat számos rendelet, előírás, határozat védi, illetve különféle kedvezményeket biztosít részükre. Ezek az előírások, jogok, kedvezmények nagyjából megegyeznek a Magyar Népköztársaságban is ismertekkel.

Azt talán még nem érdektelen megemlíteni, hogy Bulgáriában különböző intézetek nemrég dolgozták ki azoknak a munkaköröknek és munkahelyeknek a jegyzékét, amely a nők számára fenntartott beosztásokat sorolja fel. Ebben a jegyzékben 90 olyan munkakör szerepel, amely a közlekedésre vonatkozik. *Többek között ide tartozik a jegyellenőr, utaskísérő, telex- és telefonkezelő, vasúti átjáróőr, jelzőőr, menetirányító, a kereskedelmi szolgálat vezetője, kocsifeliró. tarifőr, toronydarukezelő (3 tonnás daruig), anyagirányító, szállítmányozó, közvetítő, adatgyűjtő.*

Ez azonban még nem minden. A közlekedési orvosi intézet munkatársai ezen túlmenően is figyelemmel kísérik azokat a munkaköröket, amelyekben nők dolgoznak. *Így született az a határozat, hogy a telexkezelők és rádiótelefonosok munkaidejét 6 órára csökkentik.* Vagy például a légi utaskísérőnők 15 évi szolgálat után nyugdíjba mehetnek, ha betöltötték a 45. életévüket. *Az idén a személypénztárosnők munkakörülményeit veszik behatóvizsgálat alá,* s ezzel párhuzamosan a nagyállomásokon utastájékoztatást végző nők leterheltségét is alaposabban tanulmányozzák. Másutt az elektronikus számítógépen dolgozó nők igénybevételét mérlegelik tudományos szempontok szerint.

Vera Kapanova,
a közlekedési szakszervezet
női munkaügyi bizottsága
vezetője

JÓ PÉLDA

Ingázók klubja

Balassagyarmaton, a vasutasok Madách Imre Művelődési Házában ünnepélyesen átadták az *ingázó fiatalok klubját.* Az ünnepség résztvevőit Ocsovai István, a csomópont KISZ-titkára köszöntötte, majd beszámolt a két helyiségből álló, szépen berendezett klub megnyitásának előzményeiről.

A budapesti vasútigazgatóság 15 000 forintot ajánlott fel, ebből 4000 forintért sporteszközöket vásároltak. *A városi KISZ-bizottságtól lemezjátszót, magnót és tévét kapott a klub,* ezenkívül a festéssel járó költségeket is a KISZ-bizottság fedezte. A vasutas fiatalok polcokat, virágtartókat készítettek, és egyéb társadalmi munkákat végeztek. Most még egy erősítőberendezés megszerzése van hátra.

A klubhelyiség mindennap 2 órától áll a bejáró, illetve a szabad idejüket kellemesen és hasznosan eltölteni akaró fiatal vasutasok rendelkezésére.

Szücs Ferenc

Kommunista műszak 180 résztvevővel

Kommunista műszakot tartottak március utolsó vasárnapján a *székesfehérvári vontatási főnökség* dolgozói. A 180 résztvevő elvégezte 2 négytengelyes személykocsi és 2 teherkocsi részlegvizsgáját, 56 teherkocsi, valamint 2 Diesel-mozdony futójavítását, illetve D1-es vizsgálatát, továbbá egy olyan szerelvény 4—6 hetes vizsgálatát, amely 7 négytengelyes személykocsiból áll. Ezenkívül *általános takarítást is rendeztek a vontatási telep körzetében.*

Az elvégzett munkák felsorolása ezzel még mindig nem teljes, hiszen a kommunista műszakban részt vett dolgozók *nagy mennyiségű ócskavasat is gyűjtöttek az állomás és a rendező pályaudvar területén.* Az állomási teherrakodó világítási oszlopain végzett karbantartási munka szintén említésre méltó eredménye volt a vasárnapi kommunista műszaknak.

A művelt ifjúságért

Olvasómozgalom — irodalmi vetélkedővel

Tizennégy irodalmi mű *elolvasására* nyolc KISZ-alapszervezetből 66 fiatal jelentkezett a *miskolci járműjavítóban,* azzal a szándékkal, hogy utána majd *irodalmi vetélkedőt* rendeznek. A vetélkedő döntőjére végül is március utolsó napján került sor, hét csapat részvételével. A négyes zsüri elnöke *Pál István* volt, s a játékot *Horváth Vilmos*, a KISZ kultúrbizottság tagja vezette.

A mintegy három órán át tartó nemes küzdelemben kitűnt, hogy a karbantartó, a megmunkáló, a kocsiosztály, a pénzügy, az anyagosztály és a technológia KISZ-fiataljai kiválóan ismerik *Hemingwayt, Solohovot, Fejes Endrét, Sánta Ferencet, Joseph Hellert, Eric Knightot* és műveiket, köztük *Az öreg halász és a tengert*, az *Emberi sorsot*, a *Rozsdatemetőt*, a *Húsz órát*, *A 22-es csapdáját*, a *Légy hű magadhoz* és más művek szereplőit, cselekményeit indítékait stb. *A gazdag tudás jó rendezéssel párosult.*

A döntő első helyezettje a *karbantartó osztály IV.* KISZ-alapszervezetének csapata lett 51 ponttal, de a vetélkedő többi helyezettje is nagyszerűen helytállt, s valamennyien rászolgáltak a jutalmukra.

Kurucdalokat énekeltek

Pályamunkások vetélkedője Sátoraljaújhelyen

A II. Rákóczi Ferenc nevét viselő szocialista brigádok kezdeményezésére *kulturális vetélkedőt* rendeztek a *sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökségnél.* Témája a Rákóczi szabadságharc volt.

Ez alkalommal is kitűnt, hogy az országban talán sehol sem őrzik olyan szeretettel a *Nagyságos Fejedelem* emlékét, mint éppen itt, a szülőföldjén, *Sárospatak, Sátoraljaújhely, Szerencs* környékén.

A kuruckori emlékek, az apák, nagyapák szájából hallott legendák, történetek ismertetésében legfőként a *sárospataki* pályamesteri szakasz II. Rákóczi Ferenc brigádja jeleskedett, ám a többi brigád is igen magas tárgyi tudást tanúsított. A lelkesedés és büszkeség hangján, jóízű egyszerűséggel beszéltek a pályamunkások a 300 évvel ezelőtti időkről, és az eredeti kurucdalokat — amelyeket máshol kevésbé ismernek — úgy énekelték a vasutasok kulturtermében, mint annak idején a Fejedelem hű talpasai a tábortüzek mellett...

Dunakeszi KISZ-esek sikere

A fődíjat nyert próbapad

Tizenkét KISZ-alapszervezetben *példamutatóan dolgoznak a dunakeszi járműjavító fiataljai.* Jellemző többek között, hogy az elmúlt esztendőben lezajlott vasgyűjtő-akcióban mintegy ötszázan vettek részt. Százhúsz tonnás eredményükkel *elsők lettek a járási versenyen,* pedig ezenkívül még mintegy 100 tonna vasat szállítóeszköz híján nem is tudtak átadni.

A szakmai versenyekben is élenjárnak a járműjavító KISZ-esei. Így került *országos kiállításra* az a kocsivilágítási *próbapad*, amelynek három ifjú szakember — *Gergye Lajos, Pálinger Antal* és *Tóth Ildikó* — a tervezője, illetve kivitelezője. Munkájukkal *a kiállítás fődíját nyerték el*, s ezen túlmenően olyan sikert arattak, hogy egy *ilyen próbapadot a Szovjetunióban is bemutatnak.*

A Pest megyei KISZ-bizottságtól ugyancsak kaptak megtisztelő feladatot a dunakeszieket. Miután megszületett a döntés, hogy a *Verőcemaros—Királyrét* közötti erdei kisvasutat az úttörőknek adják, *kilenc személykocsi felújítását a járműjavító fiataljaira bízták.* Az idén erre mintegy másfél millió forint értékű munkát fordítanak. Jövőre újabb kilenc úttörővasúti kocsi felújítása vár rájuk.

Vasút Hanoi és Saigon között

Vietnam legnagyobb építkezése lesz *a Hanoi és Saigon között épülő vasútvonal.* Vinh és Saigon között megkezdték az 1680 km hosszú szakasz építését. A vasútépítőknek 4 millió köbméter földet kell megmozgatni, 496 hidat, 520 zsilipet, 20 alagutat és 150 új pályaudvart kell megépíteni.

Szófia új főpályaudvara

Több mint száz éve 1869. április 17-én írták alá Párizsban a *Belgrád—Szófia—Zarygra* vasútvonal koncesszióját és ezzel megindult Szófia fejlődése. Az első vonat indulását 1887. november 6-án ünnepelték. A pályaudvar építése az akkori viszonyokhoz képest jelentős építkezésnek számított. Előrelátó tervezői azonban már akkor is számoltak a fejlődéssel és az épületet valamennyi dokumentumban mint „jelenlegi" épületet emlegetik. Ez az állapot mindenesetre 80 évig tartott. Bulgária hatalmas fejlődése, különösen a népköztársaság megalakulása óta; az új pályaudvar építését halaszthatatlanná tette.

A bolgár *„Transprojekt"* tervezési iroda kapta a feladatot, hogy olyan állomási épületet tervezzen, amely a jövő évtizedek követelményeinek is megfelel. Az állomás rekonstrukciójával egyidőben környezetét is átépítik. Egy új lakónegyedet létesítenek, *s a felvételi épülethez csatlakozóan építik meg a Bolgár Államvasutak Vezérigazgatóságának székhelyéül szolgáló toronyházat.* Ugyancsak a közelben helyezik el a posta központi elosztóállomását.

1971 februárjában a régi épület előtti téren ünnepélyesen megtörtént az első kapavágás. A szófiai vasúti csomópont forgalmát az építkezések idejére a három másik szófiai pályaudvarra irányították át.

A pályaudvar beépített területe 13 340 négyzetméter. *Az építők 305 ezer köbméter földet mozgattak meg, s 27 ezer köbméter betont. 20 ezer négyzetméter márványt és 7000 négyzetméter gipsztáblát használtak fel.* Az állomás előtti tér és az autóparkolók összterülete 16 ezer négyzetméter, itt 600 ezer köbméter földet mozgattak meg, 62 ezer köbméter betont és 8000 tonna acélt használtak fel.

Három és fél éves építési idő után 1974. szeptember 9-én adták át a forgalomnak az új felvételi épületet.

Az állomás előtti téren a villamosból kiszállva, az utas elé tárul a több mint 200 méter hosszú állomásépület, beton, alumínium és üveg kompozíciója. A tér alatt épül, a felvételi épülettel párhuzamosan, Bulgária legnagyobb garázsa. Itt már a jövő évben, *három emeleten 1500 személyautót helyezhetnek el.*

A tér alatti, boltokkal szegélyezett utcába mozgólépcső vezet. A vonat érkezéséig egy kerek, virágos várócsarnok nyújt kényelmes helyet az utasoknak. A peronokhoz vezető alagútat művészkezek díszítették, terméskőből összeállított színes mozaikkal. *A szabadban levő fedett peronokhoz mozgólépcsők vezetnek.*

Az érkezési oldalon információs iroda, pénzváltóhely várja az érkezőket. Az előcsarnokban fenn az emeleten pedig egy minden kényelemmel berendezett nagy étterem található. Van egy mozihelyiség is, ahol folytatólagosan, díjtalanul mutatnak be rövidfilmeket. *Modern berendezések, hangszórók adnak tájékoztatást, és elektronikus órák mutatják mindenfelé a pontos időt. 360 poggyászmegőrző és 15 jegyautomata már dolgozik,* s hamarosan megkezdi üzemét az első 10 menetjegynyomó automata is.

Az operatív üzemvezetéshez nagy könnyebbséget jelent az ipari televízió felszerelése, amely lehetővé teszi, hogy segítségével a rendelkező forgalmi szolgálattevő belássa a pályaudvar egész területét.

KERESZTREJTVÉNY

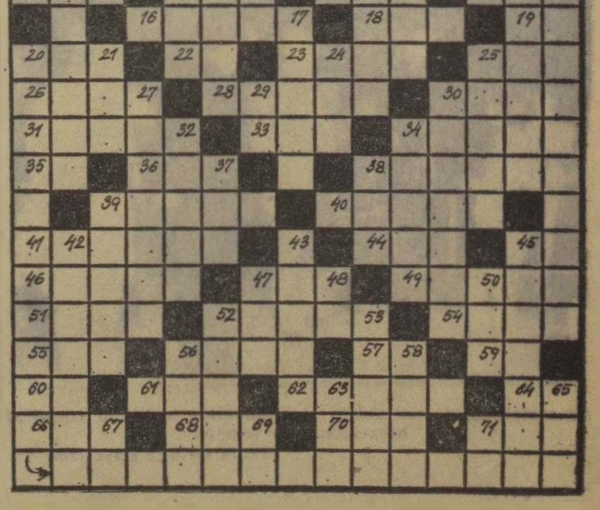
Vízszintes: 1. A közelmúltban megjelent jelentős kormányhatározat. (Folytatása a 20. függőlegesben.) 12. Egyesületben van. 13. Latin üdvözlés. 14. Energia. 15. Szeszes ital. 16. Idegen krém. 18. Regényét Gárdonyi Géza írta meg. 19. Meleg kezdete. 20. Menyasszony. 22. Rangjelző. 23. Ez a hegy rádiótornyáról híres. 25. Van neki. 26. Angol lóverseny. 28. Vizenyő. 30. Divatban levő. 31. ... kígyó, pápaszemes kígyó. 33. Bogár is, zene is. 34. Állati termék. 35. Hangtalan póz. 36. Tréfás ötlet, bemondás. 38. Elpusztítja. 39. Szovjet pénz. 40. Svéd város. 41. Alkoholgyökök. 44. Talál. 45. Folyadék. 46. Csokoládészerű édesség. 47. Szovjet sakkozó. 49. Eltulajdonítás. 51. Lisztet tartanak benne. 52. Afrikai állam. 54. Vajon köt? 55. Piros, németül. 56. ... James Dwight (1813—1895), amerikai geológus. 57. Szintén. 59. Fedd. 60. Igekötő. 61. A Tisza mellékfolyója. 62. ... labda, magas emberek sportja. 64. Személyes névmás. 66. Vízi növény. 68. Fogoly. 70. ...éna, angolnafajta. 71. Ilyen szarvas is van.

Függőleges: 1. Az asztácium vegyjele. 2. Kisázsiai hegység. 3. A Ia része. 4. Török pénznem. 5. Ilyen növény a lucerna. 6. Tagadószó. 7. A vas vegyjele. 8. Cserjeféle. 9. A munkásmozgalomból ismert fészek. 10. Német személyes névmás. 11. Altatószer. 17. Nem a háta mögé. 21. A. R. P. 24. Vonatkozó névmás. 25. Kimegy ellentéte. 27. Ábrák. 29. Kimondott betű. 30. Régi mongol uralkodók. 32. Kard ejt a testen. 34. Hajó a téli kikötőben. 37. ... kó, maláji gyík. 38. M. A. L. 39. Románia egy része. 42. Ez is fürdés. 43. Dohány. 45. Hallucináció. 47. Tanulmány. 48. Igavonó állat. 50. Fél börkölt. 52. A Duna mellékfolyója. 53. Latin vágy, öszön. 56. A puska hangja. 58. Becézett női név. 63. Végtelen homok. 65. Fohász. 67. Dísz szélei. 69. Bója fele. 71. Orosz helyeslés.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 20. **Beküldési határidő:** 1976. május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A munkaidő jobb kihasználása. Az eszközkihasználás fokozása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1976. évi 6. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Huszár Gábor, 9317 Szany, Dózsa György u. 76.; Nagy Elekné, 9700 Szombathely, Engels u. 1. I. 7.; Gulyás István, 3356 Kompolt, Kilián út 6.; Locskai Noémi, 1153 Budapest, Rákos u. 104. X. 61.; Harangozó Pálné, 9023 Győr, Felszabadulás u. 71/b.



MUNKAHELYI SZPARTAKIÁD

A Szakszervezetek Békés megyei Tanácsai, a megyei tanács testnevelési és sporthivatala, a KISZ megyei bizottsága és a KISZÖV megrendezi Békés megyében a munkahelyi spartakiád őszi-téli versenysorozatát.

Novembertől februárig folynak a különböző munkahelyeken az alapfokú háziversenyek az asztalitenisz és a sakk sportágakban. A legjobbak azután március hónapban részt vesznek a szakmák megyei döntőin. A szakmai döntők győztesei képviselik szakmájukat a tömegsport-versenysorozat végén a szakmák közötti megyei döntőn.

Ezuttal Békéscsabán 14 szakma 150 versenyzőjének részvételével bonyolították le az 1976. évi munkahelyi spartakiád szakmák közötti megyei döntőjét. Az ágazati szakszervezetek mellett az ipari szövetkezetek és a mezőgazdasági termelőszövetkezetek megyei döntőinek legjobbjai is egy-egy szakmát képviseltek. *A vasutas dolgozók a korábbi években az összesített pontversenyben nem tudtak a legjobb tíz szakma közé kerülni. Ezúttal a 6. helyen végeztek, ami fejlődést jelent.*

Az asztalitenisz sportágban a következő helyezést érték el a vasutas sportolók: Vegyes páros: 3. *Pécsi István—Bujdosó Júlia.* Férfi páros: 5. *Szalai Béla—Pécsi István.* Női egyes: 5. *Bujdosó Júlia.* Női páros: 5. *Bujdosó Júlia—Szukonyik Katalin.*

Dömény Ferenc



Fiatal labdarúgók seregszemléje

Az MTK-VM nyerte a Tisza Express tornát a BVSC előtt

Hasonlóan az elmúlt évhez, idén is nagy sikert aratott a BVSC és a Tisza Cipőgyár közös rendezvénye, *a II. Tisza Express nemzetközi ifjúsági labdarúgótorna.* A Tatai úti és a Szőnyi úti sporttelepen több száz érdeklődő kísérte figyelemmel az ötnapos seregszemlét, amelyen három kitűnő budapesti (MTK-VM, FTC és BVSC) és három neves külföldi (1860 München, Szpartak Szubotica és San Giorgina) csapat vett részt. Már a csoportmérkőzések bővelkedtek izgalmakban, s mindezt betetőzte a döntő, amelyben az MTK-VM 6:5-re győzött a házigazda vasutasok ellen. De ez a gólzáporos eredmény nem a rendes játékidőben született — akkor 0:0 volt, — hanem a 11-es rúgások révén, amelyben a kék-fehérek bizonyultak jobbnak.

— *Mintha felnőtt csapatok játszottak volna, olyan küzdelmes volt a döntő, s általában az egész tornára a jó iram, a harcos játék nyomta rá bélyegét* — mondta *Mezey György*, a BVSC NB II-es csapatának edzője, aki mindvégig nagy figyelemmel kísérte a fiatalok találkozóját. — Fizikailag jól felkészültek voltak a csapatok, bár az igazsághoz tartozik, hogy a színvonal tavaly magasabbnak mutatkozott. *Meglepett, hogy az olaszok a 3. helyért vívott mérkőzésen 1:0-ra legyőzték az FTC-t,* s a müncheniek igen technikás csapat benyomását keltették. Talán csak a jugoszlávok maradtak le egy kicsit a többiek mögött. Az MTK-VM megérdemelte az első helyet, ezúttal valóban a torna legjobbjának bizonyult, még ha szerencsés körülmények között, a 11-esekkel harcolta ki a győzelmet, akkor is.

Mezey edző nemcsak „nézője" volt a tornának, hanem „saját" csapatának az utánpótlása szempontjából is figyelemmel kísérte a vasutasok játékosait, azt hogy a következő időszakban kik jöhetnek esetleg már az NB II-es keretnél számításba.

— Ismét meggyőződtem róla, hogy jó az utánpótlásunk, s négy nevet érdemes megjegyezni. A védelemben *Ág* és *Szántó* a középpályán *Kerepeczki*, a csatársorban pedig a jobbszélső, a csapatkapitány *Puruczki* mutatott átlagon felülit.

A torna alkalmából *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára fogadást adott a vendégek tiszteletére, s itt hosszantartó eszmecsere alakult ki. A külföldiek nemcsak megköszönték a rendezést, hanem elismerőleg szóltak a lebonyolításról, s szívesen látnák visszavágóra a BVSC ifjúsági csapatát. *Vágvölgyi Mátyás*, a BVSC ügyvezető elnöke örömmel nyugtázta a dicsérő szavakat, s ígéretet tett, hogy a vendégek kérésére jövőre, húsvétkor bonyolítják le a III. Tisza Express mérkőzéssorozatot, mert így a külföldiek — az iskolai szünetben — valamennyi tanuló—játékosukat el tudják hozni.

Amikor április 4-én, a felszabadulás ünnepén az utolsó találkozó is lezajlott, a magyar és külföldi csapatok között, valamennyi résztvevő azzal búcsúzott: *a viszontlátásra 1977-ben!*

Kozák Mihály



A Tisza Express labdarúgótorna második helyezettje a BVSC ifjúsági csapata lett
(Tenta György felvétele)

Kecskeméten népszerű a teke

Kecskemét állomás főépületétől alig néhány méterre van a kultúrotthon. A földszinti szobákban esténként nagy a zsúfoltság. Biliárdoznak, kártyáznak, beszélgetnek az állomás dolgozói. Az alagsorból azonban furcsa zajok hallatszanak. Nehéz golyók gurulása, bábuk döngése. Itt található ugyanis a Kecskeméti MÁV tekecsarnoka.

Tóth József ügyvezető elnökkel, a férfiak edzőjével, valamint *Zvada Mihály* szakosztályvezetővel beszélgetünk. Nem véletlenül írtam le a „tekecsarnok" kifejezést erre az alagsori létesítményre, hiszen ez Bács-Kiskun megye legnagyobb, legkorszerűbb négyes tekepályája.

— *Négyes volt már a felszabadulás előtt is* — emlékezik vissza Tóth József. — *Később azonban átépítések miatt kettes lett belőle. 1970-ben aztán újjáépült a négyes pálya, két éve pedig különböző támogatásokkal, elsősorban a vasutas-szakszervezet segítségével felszerelhettük a legmodernebb automata állítóberendezést.*

— Szakosztályunk tagjai igyekeznek jó játékkal meghálálni a sok segítséget, az ideális körülményeket — veszi át a szót *Zvada Mihály* —, bár ez nem mindig sikerül.

Bizony, nem. Női csapatuk például már évek óta „ingázik" az NB I és NB II között. Jelenleg az NB II-ben szerepel. A közeli cél a visszajutás, a távolabbi pedig az „ingajárat" megszüntetése.

A *Vancsa Lajosné* edző irányításával működő gárda egyik erőssége *Tóth Katalin*, a világbajnokságot nyert magyar válogatott tagja, de kerettag *Nagy Gáborné* is, míg a 17 éves *Túri Edit* az ifjúsági válogatott keretbe kapott meghívást. Biztató az együttes utánpótlás gárdája is, amely a férfiak megyei bajnokságában szerepel. Itt versenyez egyébként Túri Edit 14 éves húga, akit a helyi szakemberek a sportág egyik ígéretének tartanak.

— A férfiak szintén az NB II-ben szerepelnek — mondja Tóth József edző. — Erősségünk az ifjúsági Európa-bajnok *Szunyogh László*, de vasutas EB-n volt már helyezett *Mozsár József* és *Vecsernyés Ferenc* is.

A szakosztály vezetői elmondották még, hogy a játékosok többsége MÁV-alkalmazott, s jó szereplésükhöz minden támogatást megkapnak az állomástól, mindenekelőtt *Lőrincz Antal* állomásfőnöktől. Végül, már jóval az edzés vége felé és a lámpaoltás után így búcsúznak:

— Bár hétfőn látogatott volna ide! Akkor ugyanis a tömegsportté a tekecsarnok. Ilyenkor minden vasutas jöhet és tekézhet. Néha olyan izgalmas, érdekes küzdelmeket vívnak, főként a rendszeres házibajnokság keretében, hogy öröm nézni.

Egyszóval: Kecskeméten nagyon szeretik a tekét!

Dobó István

Látogatóban a BVSC-nél

Koszorus Ferenc, a vasutasszakszervezet főtitkára a közelmúltban ellátogatott a BVSC Szőnyi úti sportkombinátjába. A főtitkárt *Molnár György* elnök és *Vágvölgyi Mátyás* ügyvezető elnök tájékoztatta az egyesület intézőbizottságának munkájáról és az olimpiai keretben helyet kapott sportolók felkészüléséről. A főtitkár a tájékoztató után a klub vezetőinek társaságában meglátogatta a kerékpáros, az asztalitenisz, a labdarúgó, majd a Tatai úton a tenisz szakosztályt.



A korszerűen felszerelt kerékpár szakosztály otthonában nemcsak a szakosztály vezetőivel, hanem fiatal sportolókkal is találkozott a főtitkár



Az asztalitenisz csarnokban az utánpótlás legifjabb tagjaival beszélgetnek a vezetők
(Tenta György felvételei)

Sakk-szimultán Ferencvárosban

A ferencvárosi vasúti csomóponton az MSZBT, a Ferencvárosi VSK és a művelődési ház közös szervezésében március 22-én nagy sikerű sakkszimultánt rendeztek *dr. Krizsánné* nemzetközi nagymester közreműködésével.

Az április 4. tiszteletére rendezett sakkversenyt 20 táblán vállalta, a nemzetközi mezőnyben is előkelő helyen álló sakkmester. A verseny megkezdése előtt *Polocz Ferenc*, a sportkör ügyvezető elnöke mondott bevezetőt, majd Krizsánnénak átnyújtotta a sportkör zászlóját.

A közel 3 órás küzdelem a mester 19 győzelmével végződött, csupán 1 táblán született döntetlen eredmény.

Negyedik helyen végzett Yorkban a magyar vasutas sakk-válogatott

Anglia egyik legrégibb városában, *Yorkban* került megrendezésre az USIC IX. vasutas sakk Európa-bajnoksága 19 ország részvételével. A rendező angol vasutak igazgatósága kitűnő feltételeket biztosított a 132 versenyző részvételével lebonyolított versenyhez.

A magyar küldöttség *Sax Gyula* nemzetközi nagymester és *Dely Péter* mester távolmaradása miatt csak tisztes helyezésre számíthatott. A csapat lelkesedése csaknem meglepetést szerzett. Egyetlen játszma egyetlen lépésen múlott, hogy nem kerültek dobogóra.

A verseny, a várakozásnak megfelelően, a szovjet és a bolgár csapat nagy harcát hozta. Sokáig esélyes volt a dobogó valamelyik fokára a jugoszláv csapat is, amely csak a végküzdelemben maradt alul. A lengyel sakkozók igen jó játékkal rukkoltak ki, harmadik helyezésüket mégis elsősorban szerencséjüknek köszönhetik.

A magyar csapat legjobb pontszerzője *Lengyel Béla* mester volt, aki valamennyi játszmáját megnyerte. Rajta kívül *Bárczay László* 4,5, *Schrancz István* 4,5, *Bokor István* 4, *Koppányi István* 4, *Székely Péter* 3,5 pontot szerzett.

A verseny végeredménye:

1. Szovjetunió 30, 2. Bulgária 30, 3. Lengyelország 28,5, 4. Magyarország 28,5 pont.

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—619.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNP [illegible] - 11 659
76—1430 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

HÍREK

— **Építési kölcsön.** Az elmúlt évben a miskolci járműjavító üzem 360 ezer forintot fizetett ki dolgozóinak kislakásépítési kölcsönként. Hatan kaptak átlagosan hatvanezer forint kamatmentes kölcsönt.

— **Újítók elismerése.** Nyugat-Magyarország negyven vasutas újítóját tüntették ki a közelmúltban Szombathelyen. A Kiváló újító plakett arany, ezüst és bronz fokozatát, valamint a vele járó pénzjutalmat dr. Horváth Lajos igazgató adta át.

— **Komplexbrigádok.** A pécsi vasútigazgatóság területén, a MÁV—Volán komplexbrigádok versenyében a kaposváriak már harmadszor szerezték meg az első helyet, s nyerték el a vándorzászlót. A kaposvári MÁV—Volán komplexbrigád tavaly 15 739 vagont, illetve 378 ezer tonna árut kezelt.

— **Névadó.** Szegeden a vasutas családi és társadalmi ünnepségeket szervező bizottság a közelmúltban két névadót rendezett. Március 19-én az igazgatóság központjában Szeles Rita és Szabó Péter névadóját, március 27-én pedig a vasutas művelődési házban a gépjavító üzem dolgozói gyermekeinek (Varga Katalin, Balogh Róbert, Kéri Tibor, Kerepes Kornélia és Kormányos Ildikó) rendeztek névadót.

— **Utánpótlás.** A miskolci vontatási főnökség KISZ-fiataljai a közelmúltban több általános iskola 8. osztályát keresték fel. A végzős tanulókkal a vasutas életről és a szolgálati ágak szerepéről beszélgettek. Agitációs munkájuk eredményeként több általános iskolás kérte felvételét a vasútgépészeti és a vasútforgalmi szakközépiskolába, valamint a szakmunkásképző intézet járműlakatos szakára.

— **Új fürdő.** A debreceni igazgatóság épületében április 8-án korszerű fürdőt adtak át. Az új szociális létesítményt a Déli pft. főnökség II. pályamesteri szakaszának dolgozói használják.

— **Brigádvetélkedő.** A kecskeméti klubkönyvtár március 30-án felszabadulási vetélkedőt rendezett a szocialista brigádok részére. Az izgalmas szellemi versenyen a forgalom, a pályafenntartás, a vontatás és a BFF tíz brigádja vett részt. Az első három helyezett értékes könyvjutalmat kapott.

— **Tanulók jutalma.** A szegedi igazgatóság központjának Zalka Máté szocialista brigádja minden év április 4-én megjutalmazza a szegedi Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola két végzős tanulóját. Az idén március 31-én a brigád az iskolában tartott ünnepségen Pabar Mária és Lenner Gyöngyi negyedikes tanulóknak adta át a 800—800 forintos pénzjutalmat.

NEMZEDÉKEK TALÁLKOZÓJA

A *forradalmi ifjúsági napok* rendezvénysorozatának részeként szervezte meg Debrecenben a MÁV üzemi KISZ-bizottság március 26-án az igazgatóság tanácstermében a nemzedékek találkozóját.

Az ünnepségen megjelent régi és aktív ifjúsági vezetőket *Kiss László*, a KISZ-bizottság titkára köszöntötte. A találkozón három fiatalnak igazgatói dicséretet, hétnek pedig Kiváló dolgozó kitüntetést adtak át.

A nemzedékek találkozója baráti beszélgetéssel fejeződött be.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szép Ferenc, Szolnok; Bódogh Mihály, Dombóvár; Keczkó Ferenc, Debrecen; Pál István, Sepsi Gyula, Kisvárdai János, Miskolc; Matiszkó Károly, Sátoraljaújhely; Solymosi László, Dunakeszi; D. Tóth Sándor, Kecskemét; Rapi József, Bp. Józsefváros; Szűcs Ferenc, Hatvan: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szénási Sándor, Sárbogárd; Harsányi Lajos, Budapest; Imre Márta, Nagykanizsa: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 13. számból:

102851/1976. Egyenruha-ellátásban részesülő dolgozók nyugdíjjárulék alapja eszmei összegének módosítása.

101150/1976. A csak mozdonyvezetővel közlekedő vonatokhoz a mozdonyvezetők kijelölésének új feltételei.

102261/1976. A munkaügyi miniszter és az oktatási miniszter 119/1973. (MÜ. K. 17.) MÜM—OM sz. együttes — a tanuló ifjúság nyári szünidei foglalkoztatásáról szóló — utasításának végrehajtása.

A 14. számból: 114982/1975. A Magyar Államvasutak szakkönyvtár-hálózatának működési szabályzata.

102968/1976. A KISZ építőtáborok résztvevőinek hitelezett csoportos utazása.

Lakáscsere

— Elcserélném Budapest IX., Gyáli út 15/31. fsz. 1. sz. alatti nagyméretű kétszoba komfortos lakásomat tényleges vasutas dolgozóval, 3 szobás, vagy nagyobb szolgálati-, tanácsi- szövetkezeti és öröklakás is számításba jöhet. cserében, megegyezéssel. illetve költségátvállalással. Telefon: lakás, 472—087. mindennap 20 órától, üzemi: 83—68.

— Kettő szoba félkomfortos lakásomat (Budapest XV., Vasutasház u. 1.) elcserélném kétszobás, tanácsi, vagy két egyszobás lakásra. Bármely megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: de 8—15 óráig, Kedőváriné, 84—67 telefonon.

— Pécsi, I. emeleti, 54 négyzetméter területű két szoba összkomfortos szövetkezeti lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Érdeklődni hétfőtől péntekig 8—16 óráig a 131—600 telefonon. vagy Viczián Lajosné. 7633. Pécs. Lengyel Gyula u. 10. I. em. 3. sz. lehet.

— Elcserélném 300 négyszögöles telken levő szoba-konyha. spelzos magánházam Budapest területén levő MÁV-lakásra. Cím: Kullai Sándorné. 2451 Ercsi, Lavotta u. 31.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. MÁJUS 3.

Átadták az MT–SZOT vörös zászlaját

A Minisztertanács és a SZOT vörös zászlajával kitüntetett három vasúti csomópont közül elsőnek a dombóvári vasutasok vették át a vörös zászlót. Az ünnepségen *Sarlós István*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának főtitkára mondott ünnepi beszédet, majd a SZOT elnöksége képviseletében megjelent *Gyócsi Jenővel*, a vasutas-szakszervezet elnökével együtt átnyújtotta a magas kitüntetést.

Az ország legnagyobb vasúti csomópontján, Ferencvárosban április 28-án került sor a nagy eseményre. A Ferencvárosi VSC Péceli úti sportcsarnokában rendezett ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Győrfi József*, az MSZMP KB alosztályvezetője, *Gál Lászlóné*, a IX. kerületi pártbizottság első titkára. Berendi Tibor állomásfőnök jelentése után *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott ünnepi beszédet, majd *Koszorús Ferenc* főtitkár köszöntötte a ferencvárosi vasutasokat, akik a nehézségek közepette is helytálltak a munkában. Az ünnepi beszédek elhangzása után a miniszter és a főtitkár adta át a vörös zászlót a csomópontok vezetőinek.

A tapolcai csomópont dolgozóinak május elseje előestéjén *dr. Kornidesz Mihály*, az MSZMP KB osztályvezetője és *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára ünnepi beszédek kíséretében adták át a megérdemelt magas kitüntetést. Az ünnepségen ott voltak a város tanácsi és társadalmi szervezeteinek képviselői is.

Kiemelkedő munkájukért

Kitüntetésben részesített szolgálati helyek

HÁROM VASÚTI CSOMÓPONT MT–SZOT VÖRÖS ZÁSZLÓT KAPOTT

A vasút 1975. évi feladatait, a megnövekedett szállítási igények kielégítését a hazánk felszabadulásának 30. évfordulója és az MSZMP XI. kongresszusa tiszteletére kibontakozott szocialista munkaverseny segítette. A szolgálati helyek, üzemek versenycélkitűzéseit, nagyon helyesen a feladatokhoz igazodva határozták meg. Erre irányult a szocialista brigádok vállalása is.

A IV. ötéves terv befejező évében elszállított 343 millió utas és 131 millió tonna áru, amely rekordteljesítmény a MÁV történetében, ékesen bizonyítja, hogy a vasutasok, elsősorban a szocialista brigádok, derekasan dolgoztak. Nem kis részük van abban, hogy a szolgálati helyek többsége túlteljesítette az 1975. évi célkitűzéseket.

A legjobb eredményt elért vasúti csomópontok közül három, a IV. ötéves tervidőszakban kiemelkedő munkát végzett csomópontot a Minisztertanács és a SZOT elnöksége vörös zászlajával tüntették ki, 21 csomópont, üzem és főnökség nyerte el a kiváló címet.

A Minisztertanács és a SZOT elnöksége vörös zászlaját kapták:

Budapest-Ferencváros, Dombóvár és Tapolca vasúti csomópont.

Kiváló vasúti csomópont, üzem és főnökség kitüntető címet nyertek:

Budapest-Nyugati, Rákosrendező, Székesfehérvár, Hatvan, Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza, Békéscsaba, Kiskunhalas, Nagykanizsa, Záhony átrakókörzet, Szombathely, Zalaegerszeg, Eger vasúti csomópontok, Miskolc, Celldömölk MÁV Építési Főnökségek, MÁV Miskolci Járműjavító Üzem, MÁV Építőgépjavító Üzem, Jászkisér, Szombathely MÁV Járműjavító Üzem, Mátészalka, Nagykanizsa MÁV Pályafenntartási Főnökségek.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége vörös vándorzászló kitüntetésben részesítette az alábbi négy legkiemelkedőbb munkát végző és egyben „Kiváló" cím kitüntetésben részesült szolgálati helyet:

Budapest-Nyugati, Debrecen, Békéscsaba vasúti csomópontot, és a Celldömölki MÁV Építési Főnökséget.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felügyeleti hatásköréhez és a vasutas szakszervezethez tartozó Utasellátó Vállalat, kiemelkedő munkájáért

Kiváló vállalat

kitüntetésben részesült.

A MÁV területén közvetlen termelési feladatokat ellátó szolgálati helyeken kívül részt vesznek a munkaversenyben a hivatali szervek is. Az ötéves tervidőszakban végzett átlagon felüli munkájáért, a szocialista brigádmozgalomban elért példamutató eredményeiért, a vasutas nyugdíjasok ügyeivel kapcsolatos feladatok lelkiismeretes végrehajtásáért a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége

Kiváló hivatal

kitüntetést adományozott a MÁV Nyugdíj Hivatalnak.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége az 1975. évi célkitűzéseiket teljesítő szolgálati helyek közül további 51 szolgálati helyet

Dicsérő oklevél

kitüntetésben részesített. A kitüntetettek névsorát igazgatósági bontásban — az alábbiakban ismertetjük:

Budapesti Vasútigazgatóság

MÁV Építési Géptelep Főnökség, MÁV Magasépítési Főnökség, Budapest-Déli, Szob, Rákos vasúti csomópontok.

Miskolci Vasútigazgatóság

Hidasnémeti, Ózd, Sátoraljaújhely állomások, Sárospatak Üzemfőnökség, Miskolc Villamos Fennt. Főnökség.

Debreceni Vasútigazgatóság

MÁV Építési Főnökség, Debrecen, Debrecen-Déli Pft. Főnökség, Mátészalka vasúti csomópont.

Szegedi Vasútigazgatóság

MÁV Építési Főnökség Szentes, Kiskunhalas, Kecskemét, Pft. Főnökségek, Szentes, Mezőhegyes, Vesztő vasúti csomópontok, Kiskunfélegyháza, Orosháza állomások.

Pécsi Vasútigazgatóság

MÁV Építési Főnökség Dombóvár, BFF Pécs, Kaposvár, Bátaszék, Dunaújváros, Pécs vasúti csomópontok, Murakeresztúr, Pécsbányarendező, Komló, Fonyód, Sárbogárd, Somogyszob, Barcs állomások.

Szombathelyi Vasútigazgatóság

Celldömölk vasúti csomópont, Sárvár, Keszthely, Ajka, Körmend, Sopron Déli állomások.

A Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek

MÁV Gépjavító Üzem, MÁV Szak- és Szerelőipari Főn., TBFK, MÁV Adatfeldolgozó Főn., MÁV Anyagvizsgáló Főn., BVKH, MÁV Jegynyomda Főn., MÁV Ügykezelési és Gazd. Hivatal, MÁV Házkezelő Főn., Dunakeszi Járműjavító Üzem. Központi Üzemirányító Hivatal.

MÁJUS 31-TŐL

Újabb városokat kapcsolnak be a konténeres szállításba

A Minisztertanács által 1968 októberében jóváhagyott közlekedéspolitikai koncepcióban kiemelt programként szerepel a vasúti konténerszállítás fejlesztése. A MÁV eleget téve a határozatnak, 1970. március 2-án — elsőként *Budapest—Miskolc* között — megkezdte a rendszeres szállítótartályos fuvarozást. Ezt követte *Debrecen, Békéscsaba, Pécs, Kaposvár, Győr, Sopron* stb. Jelenleg a vasút már 15 vidéki konténer fogadó állomással rendelkezik.

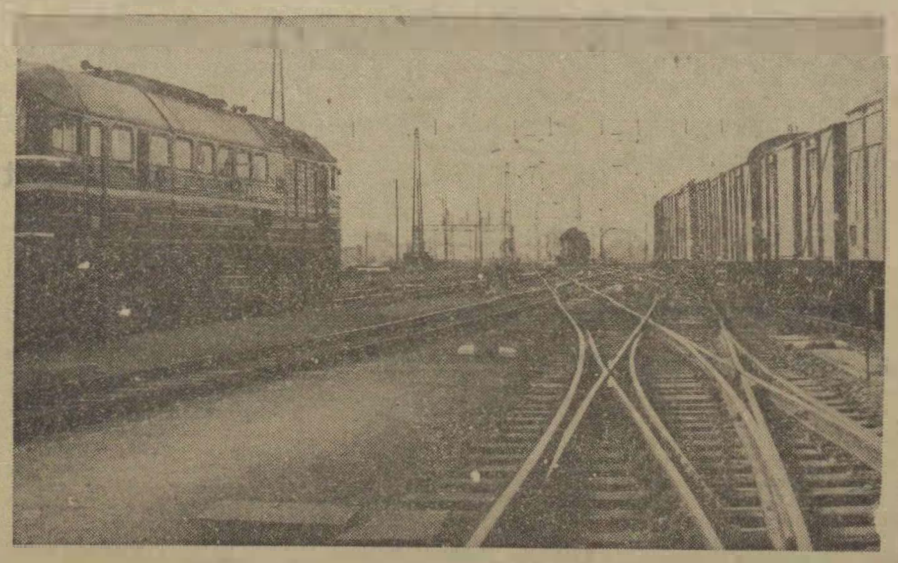
A MÁV konténer-programjában az idén új szakasz kezdődik. Eddig ugyanis az úgynevezett „külsőláncot" alakították ki; további cél az, hogy az ország újabb csomópontjait is bekapcsolják a már jól működő hálózatba. Május 31-től *Székesfehérvárra, Szekszárdra* és *Szolnokra* is megindul a rendszeres vasúti-konténerszállítás. Ezzel 18-ra emelkedik a MÁV konténer feladó, illetve fogadó állomásainak száma.

Az új szállítási mód előkészítését, népszerűsítését a budapesti, valamint a pécsi igazgatóság kereskedelmi osztályának konténer-fuvarozási szakemberei *már januárban megkezdték*. Megfelelő propagandaanyagot készítettek, amelyben ismertetik a szállítótartályos-fuvarozás lényegét. Megkeresték azokat a vállalatokat, amelyeknek termékei konténerrel előnyösen szállíthatók. Szerződést kötöttek a helyi Volán Vállalattal a konténerek háztól-házig való szállítására.

A konténerek fogadására is felkészültek. Mindhárom helyen kijelölték a rakodóvágányokat és annak megfelelően előkészítették a terepet.

A vasúti konténerprogram további fejlesztéséről érdeklődve megtudtuk, hogy 1980-ig a MÁV még hét állomást, *Kecskemétet, Hatvant, Kiskunhalast, Sátoraljaújhelyt, Tatát, Dunaújvárost, és Veszprémet* tervezi bekapcsolni a hálózatba. Ezzel az ország szinte valamennyi nagyobb városába lehet majd vasúti szállítótartállyal fuvaroztatni.

(séra)



Pillanatkép a ferencvárosi rendező pálya udvarról.
Az MT—SZOT vörös zászlóval kitüntetett ferencvárosi, dombóvári és tapolcai csomópont munkájáról szóló írásaink a 3. oldalon (Laczkó Ildikó felvétele)



Egy ünnep van a világon, amelyet minden dolgozó egy napon tart, és ez május elseje. Országhatárokon átnyúló, az egész földkerekséget átfogó ünnep: *a nemzetközi munkásmozgalom különböző körülmények között tevékenykedő harcos osztagai egyazon gondolat jegyében vonulnak utcára ezen a napon.* Hiába kísérlik meg betiltani a kizsákmányolók és kiszolgálóik, hiába próbálják meg kisajátítani, meghamisítani. A vörös május elsejét tartósan sem elhallgattatni, föld alá kényszeríteni, sem színtelenné fakítani nem lehet.

A munkások törekvése az összefogásra, az egységes fellépésre egyidős a munkásosztály kialakulásával. A munkásokat, a dolgozókat saját tapasztalataik korán ráébresztették arra, hogy jogaikért, követeléseikért csak úgy harcolhatnak eredményesen, ha ezt együttesen teszik. Így tudják megakadályozni, hogy a kizsákmányolók hasznot húzzanak megosztottságukból.

A szocializmusért folyó forradalmi harcok élén hazánkban is mindenkor a munkásosztály küzdött, de a szocialista valóság és perspektíva hatására felsorakozott mögéje a parasztság, egész dolgozó népünk. *Harmincegy esztendeje együtt ünnepelnek.* A munkásosztály nagy ünnepe ma már az egész magyar nép ünnepe. Van mit ünnepelnünk, hisz 1945 óta új országot építettünk.

Május elsején erre is gondolunk. Hiszen felszabadulásunkat is mindenekelőtt a nemzetközi munkásmozgalom élenjáró erejének, a szovjethatalomnak köszönhetjük. S hogy létrehozhattuk, megtarthattuk a munkáshatalmat, hogy békében építhetjük szabad hazánkban a szocializmust, ebben saját erőfeszítéseink mellett az is segítségünkre volt, *hogy mindig magunk mellett érezhettük a nemzetközi munkásmozgalom támogatását.*

Ezt a támogatást igen nagyra értékelte a párt XI. kongresszusa. *Határozatában hitet tett a proletárnemzetköziség eszméje mellett.* Leszögezte, hogy a párt ápolja és erősíti kapcsolatait a szocialista országokkal. Kész további erőfeszítésekkel hozzájárulni az imperializmus ellen a tőkés világban harcoló erők tömörítéséhez, a közös akciók sikeréhez. Támogatja az imperialista ellenes összefogás érdekében kialakított haladó politikai erőket, a békés egymás mellett élés, az enyhülés politikáját.

A nemzetközi együttműködésre törekvés gondolata vonul végig a *Központi Bizottság* április 22-i üléséről kiadott közleményen is: *„A Magyar Népköztársaság a történelmi jelentőségű helsinki tanácskozáson elfogadott alapelvek egységes és kölcsönös végrehajtásáért száll sikra.* Külpolitikájában érvényesíti a záróokmány ajánlásait, és ennek megfelelő együttműködésre törekszik minden olyan kormánnyal, amely elfogadja a békés egymás mellett élés elvét. Ezt abban a meggyőződésben teszi, hogy az aktív részvétel az enyhülési folyamat kibontakoztatásában, a kapcsolatok bővítésében minden országnak és népnek érdeke.

Kezdeményezően részt veszünk a különböző társadalmi rendszerű államok kapcsolatainak sokoldalú fejlesztésében. Az egyenjogúság és a kölcsönös előnyök alapján készek vagyunk hosszú távú megegyezésekkel is szabályozott gazdasági együttműködésre mindazon országokkal, amelyek ebben érdekeltek... *Hívei és megvalósítói vagyunk a valódi kulturális értékek cseréjének, az információs és emberi kapcsolatok szélesítésének, de visszautasítunk minden beavatkozási kísérletet országunk belügyeibe."*

Ezek az elvek tükrözik népünk békeszeretetét, május elseje szellemét és nagyszerűségét. Az idei májusi lobogók selymén is az egész emberiség legforróbb vágyának, a békének a jelszavai olvashatók. Az általános leszerelés követelése, a nukleáris fegyverek megsemmisítése, a békés egymás mellett élés gondolata, a katonai támaszpontok felszámolása, a közelkeleti béke követelése, az elnyomás és kizsákmányolás elleni harc a tőkés országokban.

A kongresszusi határozatok szellemében szocialista építőmunkánkkal továbbra is igyekszünk tevékenyen előmozdítani a nemzetközi kommunista mozgalom és a szocialista országok közösségének egységét, a nemzetközi munkásosztály és a nemzeti felszabadító mozgalmak erőinek gyarapodását, az imperialistaellenes front összekovácsolását, a béke védelmét. Egységben és szövetségben a földgolyó bármely pontján harcoló osztálytestvéreinkkel, a társadalmi haladás minden harcosával és hívével, az antiimperialista összefogás és a szolidaritás eszméiért szállunk sikra a májusi munkásünnepen és a munkás hétköznapokon.

Hetven éve alakult

a Vasúti Munkások Országos Szövetsége

1906. május 6-ra Budapestre, az Iparosképző Protestáns Egyesület Alföldi (ma: Szántó Kovács János) utca 13. sz. alatti dísztermébe összehívták a Vasúti Munkások Országos Szövetségének alakuló közgyűlését. *Vörös László* kereskedelemügyi miniszter pontosan egy hónappal korábban, április 6-án látta el jóváhagyási záradékkal az előkészítő bizottság által felterjesztett, s a miniszter kívánságának megfelelően kiegészített és módosított alapszabályokat. A közgyűlés megszervezésére egy hónap állt az előkészítő bizottság rendelkezésére.

Alakuló közgyűlés a fővárosban

Sietni kellett, mert az alapszabályok jóváhagyása után — április 8-án — megbukott az a kormány, amelynek minisztere, Vörös László személyében „az első olyan magyar kereskedelmi miniszter volt, aki — a *Magyar Vasutas* értékelése szerint — a vasutasban, főként a MÁV-munkásban nemcsak kizsarolandó rabszolgát látott, hanem embert is, akinek életigényével számolni, óhajtásait latba vetni nemcsak humánus, hanem szükséges dolog is a MÁV-ra, mint intézményre nézve. Amíg Hieronymi kancsukát suhogtatott és az állam feneketlen kasszája részére minél több hasznot akart a vasutasokból kicsikarni az alkalmazottak bőrére, s emiatt kíméletlen ellensége volt szervezetünknek, *addig Vörös a szervezetnek létjogát elismerte, a szervezkedés elé akadályt nem gördített, néhányszor megrendszabályozta még a vidéki basákat is. Elismerte a szervezet használ nemcsak a munkásokra, hanem a MÁV-ra nézve is...*" S a vasúti munkások szervező bizottsága előtt nem volt titok, hogy az új kereskedelmi miniszter, *Kossuth Ferenc*, „aki a munkások életérdekei iránt nem sok érzékkel rendelkezik", nem fogja folytatni elődje politikáját.

Az előkészítő bizottság elismerésre méltó, nagy munkát végzett, megszervezte a közgyűlési küldöttek megválasztását. Az 5487 vidéki tag képviseletében 116 küldött utazott a fővárosba, a 2943 budapesti tagot 87 küldött képviselte. Az egybegyűlteket a dalárda munkásindulója után *Kiss Miklós* köszöntötte. Korelnöknek *Schneider Andrást*, jegyzőnek *Berecz Lajost* választották meg. Az előkészítő bizottság beszámolóját *Pászty Károly* ismertette. Az alakuló közgyűlés proklamálta a szövetség megalakulását, megválasztotta tiszteletbeli tagjait és központi vezetőségét.

A szövetség elnöke *Kiss Miklós* lett, másodelnöke *Fellner Béla*, titkára *Pászty Károly*, másodtitkára *Jaeger Imre*, pénztárosa *Borka Ignác*, másodpénztárosa *Halbrohr Mór*. Vezetőségi tagok: Cservenka Miklós, Delács József, Geiger Sándor, Hartmann István, Kőműves István, Matisz István, Molnár József, Országh Sándor, Stier Antal, Schneider András, Újvári Henrik, Világi Antal, Vorbesz Ágoston; póttagok: Bertók János, Homok András, Kolumbár Miklós, Markgraft József, Piffkó János, Pohánka András, Sulcz Dániel. Felügyelő bizottsági tagok: Bauer Endre, Garai Ármin, Strobl Jenő, Zeman József, Berecz Lajos.

Korszakjelző dátum

A magyarországi vasúti munkásság mozgalmában korszakjelző dátum 1906. május 6. A *Magyar Vasutas* vezércikke szerint a szövetség megalakulása *„jelenti annak a korszaknak a kezdetét, amelyben a szárnyaskerék rabszolgái az öntudatra ébredés hajnalának derengő fényénél kezükbe kaparították az elnyomatásból való megszabadulásnak egyetlen és legyőzhetetlen, az egész világ munkásnépét megváltó fegyverét: a szervezkedést.* Jelenti, hogy azok a titokban szőtt álmok, amelyek a sínpárok, műhelyek, gépek embereinek szebb jövőért sóvárgó lelkét benépesítették, amelyek a csüggedés és elkeseredés nehéz éjszakáján meglátogatták és vigasztalták, egytől egyig valóra válnak. Jelenti, hogy azok a nehéz verejtékcseppek, a munka mártírjainak kiömlő vére megtermékenyítették a jelen küzdelmeinek talaját, melyből a meghódított jövőnek piros virága kisarjad a számukra."

Egy évtizedes harc, súlyos áldozatokat követelő, lelkes és önzetlen küzdelem eredménye a szövetség megalakulása. Már az 1890-es évek közepén megfogant az élenjáró vasúti munkásokban az önálló vasutasszakszervezet megteremtésének gondolata. A vasutasok nemzetközi kongresszusairól, a Lajtán túli kollégák szervezkedéséről hazánkba érkezett hírek ösztönözték e gondolat valóra váltását. A budapesti vasúti munkások 1896. szeptember 20-án, a Felsőerdősor utca 25. (ma: Szinyei Merse Pál u. 13.) sz. ház alatti Baron-féle vendéglőben tartott gyűlésen tárgyaltak erről nyilvánosan először, s itt fogadták el a MÁV Nyugati Műhely népszerű bizalmi férfiának, *Klausz Antalnak* indítványát, amely szerint az államvasúti munkások önálló szervezetet teremtenek. Röviddel később határozatban mondták ki: *ha a minisztérium visszautasítja a legális szakegyleti alapszabályokat, akkor az illegális szervezkedés útjára lépnek, szabadszervezetet hoznak létre.*

A vasutas-szakszervezet megteremtését azok a vasúti műhelyi munkások kezdeményezték, akik a kilencvenes évek elején kiemelkedő szerepet töltöttek be a szociáldemokrata mozgalom szervezésében. az egyes szakmai szervezetek és munkás önképző egyletek alakításában és kezdeti tevékenységében.

A MÁV vezetői, hogy visszarettentsék a vasúti munkásokat szakszervezetük megalakításától, a szervezkedésben való részvétel miatt *1897 nyarán 71 munkást bocsátottak el egyszerre a MÁV Nyugati Műhelyéből.* Közöttük volt Klausz Antal is. A vasúti munkások azonban az üldözés ellenére is folytatták a szervezkedést. S a századfordulón a Szociáldemokrata Pártnak sikerült megszilárdítani befolyását a vasúti műhelyekben és szabadszervezetek létesítésével lerakni az alapjait a vasutasok önálló iparági szervezkedésének.

Meggyorsul a szervezkedés

S amikor 1903 nyarán a Szakszervezeti Tanács gyűlésre hívta a vasúti munkásokat, a budapesti Újvárosháza tanácstermében ezrével jelentek meg a fővárosi vasúti műhelyek, fűtőházak és pályaudvarok munkásai. s rajtuk kívül 12 vidéki város képviseltette magát. Ezt követően meggyorsult a szervezkedés. 1903 októberében a MÁV Keleti Műszaki Kocsihivatal műhelyének a mozgalom élén álló két ismert szociáldemokrata munkása, *Kiss Miklós* faesztergályos és *Farkas Izor* bádogos kezdeményezésére a Szakszervezeti Tanács és a Magyarországi Szociáldemokrata Párt vezetősége együttes ülésén tárgyalta meg a vasutas-szakszervezet létrehozásával kapcsolatos feladatokat. Az ülésen részt vett *Tomschik József*. az osztrák szociáldemokrata vasutasok szervező bizottságának vezetője és a *Der Eisenbahner* című szaklap szerkesztője is. (A századfordulón sok magyar vasutas járatta és olvasta ezt a lapot.) A Szakszervezeti Tanács 800 korona visszatérítendő kölcsönt szavazott meg a vasúti munkások közötti agitációra. s a szervezkedés irányítására függetlenítette *Jócsák Kálmánt*.

A szervezkedés eredményeként 1904. januárban a Csömöri úti Vajdahunyad Kávéházban tartott értekezleten *megalakult a Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottsága*, s április 15-én megjelent „a magyarországi vasúti munkások érdekeit képviselő közlöny", a *Magyar Vasutas*.

Néhány nappal később kirobbant a magyarországi vasutas dolgozók legjelentősebb munkabeszüntetése, a MÁV forgalmi dolgozóinak általános sztrájkja. A kormány a sztrájkot letörte, de a harc mégsem volt hiábavaló. Tanulságainak levonása sokakat közelített a szocialista munkásmozgalomhoz.

A szakszervezetért folyó harcot most már a félhavonként megjelenő *Magyar Vasutas* vezette. Hirdette: *„Meg kell teremteni, ha törik, ha szakad a Vasutasok Országos Szövetségét. Legyen otthona, tűzhelye, szervezete a magyar vasutasoknak is, aminthogy megvan minden művelt országban."* A munkások sajátjuknak tekintették a lapot, s fegyverként használták a szakszervezet megteremtéséért és a vasúton uralkodó embertelen állapotok megváltoztatásáért folytatott harcban. Gyorsan szaporodott az előfizetők száma, s előrehaladt a szervezkedés. A fővárosi műhelyek és nagy szolgálati helyek példáját követve a vasutasok vidéken is megválasztották a bizalmi férfiakat.

Az első győzelem

Az *Országos Szervező Bizottság* a hetilap megteremtésével biztosította előfizetőinek mindazokat az előnyöket, amelyeket egy szövetség nyújthatott volna: ingyenes jogi tanácsadást; a munka- vagy szolgálati viszonyból eredő peres ügyekben ingyenes ügyvédi segélyt: baleseteknél, haláleseteknél anyagi segélyt; a vasútról való eltávozás esetén díjtalan munkaközvetítést; a megrendszabályozottak segítését olvasószobák és könyvtárak díjtalan használatát.

Másfél hónappal később megszületett az első jelentős győzelem. A vasutasok fogyasztási szövetkezetének, a Konzumnak a közgyűlésén imponáló többséggel választották a Magyar Vasutas jelöltjeit az igazgatóságba és a felügyelő bizottságba. 1905 őszén a kereskedelemügyi minisztérium és a MÁV legfőbb vezetői már kénytelenek voltak belátni, hogy nem akadályozhatják tovább a vasúti munkások szervezkedését. *Vörös László kereskedelemügyi miniszter 1905. november 6-án a vasúti munkások országos bizalmi értekezletének küldöttei előtt kijelentette, hogy elismeri a munkások szervezkedési jogát és jóváhagyta a Vasúti Munkások Országos Szövetségének alapszabályait.*

A kapitalista Magyarország történetében először fordult elő. hogy az uralkodó osztályok csoportjai közötti nézeteltéréseket s a kialakult kormányzati és politikai válságot kihasználva sikerült a nagybirtokok és a vasúti közlekedés munkásainak kiharcolni legális, országos szakszervezeti szövetségük megalakításának engedélyezését. A *Földmunkások Országos Szövetsége* 1906. január 7-én, a *Vasúti Munkások Országos Szövetsége* (VMOSZ) 1906. május 6-án megtarthatta alakuló közgyűlését.

Gadanecz Béla

(Folytatjuk.)

Szocialista brigádok kitüntetése

A kormány, a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnökségével egyetértésben határozatot hozott a *Magyar Népköztársaság kiváló brigádja* kitüntetés ez évi adományozására. A szocialista brigádmozgalomban kiemlekedő eredményt elért vasutas kollektívák közül négynek ítélték oda a magas kitüntetést. *A Közlekedés, Posta és Hírközlés kiváló brigádja* kitüntetést 9, a *MÁV Kiváló brigádja* kitüntető címet 89 szocialista brigád érdemelte ki.

A Magyar Népköztársaság kiváló brigádja

kitüntető címet kapták a MÁV Kisújszállási Pft. Főnökség *„Lenin"* vágánygondozó szocialista brigád, a MÁV Miskolci Járműjavító Üzem *„Gagarin"* alvázlakatos szocialista brigád, Budapest—Nyugati pályaudvar *„November 7"* kocsitisztító szocialista brigád, MÁV Vontatási Főnökség Tapolca, *„Bánki Donát"* Diesel-motorszerelő szocialista brigád.

A Közlekedés, Posta és Hírközlés kiváló brigádja

kitüntető címet kapták: MÁV Miskolci BBF 101. szakasz *„Puskás Tivadar"* szocialista brigád, MÁV Szentesi Építési Főnökség *„Makarenkó"* szocialista brigád, MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem *„Petőfi Sándor"* szocialista brigád, MÁV Szolnoki Vontatási Főnökség *„F. Bede László"* szocialista brigád, Kaposvár állomás *„Béke"* szocialista brigád, MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem *„Lenin"* szocialista brigád. Záhony állomás *„Szamuely Tibor"* szocialista brigád, Dombóvár állomás *„November 7"* szocialista brigád, Budapest—Nyugati pályaudvar *„Jó munka"* szocialista brigád.

A MÁV kiváló brigádja

kitüntető címet nyert szocialista brigádok névsora igazgatósági, illetőleg üzemi bontásban.

Budapesti Vasútigazgatóság:

Budapesti Ép. Főn. *„Kandó Kálmán"*; MÁV Építési Géptelep Főn. *„Lenin"*; Bp. Épületfennt. Főn. *„Gagarin"*; Bp. Terézvárosi Pft. Főn. *„Kossuth Lajos"*; Bp. Ferencváros áll. Gubacsi A. tur. *„Steinmetz"*; Bp. Nyugati pu. *„Lenin"*; Bp. Keleti Vont. Főn. *„Steinmetz"*; Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn. *„Kárpitos ifjúsági"*; Bp. Keleti Vill. Fennt. Főn. *„Lakatos komplex"*; Bp. Jobbparti Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Horizont"*; Bp. Távközlési Fennt. Főn. *„Tisza"*; szocialista brigádok.

Miskolci Vasútigazgatóság:

Miskolci Ép. Főn. *„Egyetértés"*; Hatvan—Füzesabonyi Pft. Főn. *„József Attila"*; Miskolc—Tiszai pu. *„Kandó Kálmán"*; Vámosgyörk áll. *„Kossuth Lajos"*; Miskolc Vont. Főn. *„Béke"*; Miskolc Vont. Főn. *„Landler Jenő"*; Miskolc Vont. Főn. Munka Vörös Zászló érdemrenddel kitüntetett *„November 7"*; Miskolc Vont. Főn. *„Május 1."*; Eger Vont. Főn. *„Haladás"*; Miskolc Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Béke"* szocialista brigádok.

Debreceni Vasútigazgatóság:

Debrecen Ép. Főn. *„Landler Jenő"*; Mátészalka Pft. Főn. *„Kölcsey Ferenc"*; Debrecen Déli Pft. Főn. *„Pályafenntartó műszaki"*; Debrecen áll. *„Ifjúsági"*; Záhony áll. *„Hámán Kató"*; Mátészalka áll. *„November 7"*; Záhony Vont. Főn. *„Béke"*; Debrecen Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Puskás Tivadar"*; szocialista brigádok.

Szegedi Vasútigazgatóság:

Kecskemét Vont. Főn. *„Árpád"*; Szentes Ép. Főn. *„Dózsa"*; Békéscsaba Vont. Főn. *„Sallai Imre"*; Hódmezővásárhelyi Pft. Főn. *„Béke"*; Gyula állomás *„Szamuely Tibor"*; Kiskunfélegyháza áll. *„Kossuth"*; Orosháza áll. *„Lokomotív"*; Vésztő Vont. Főn. *„Gagarin"*; Szeged Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Puskás Tivadar"*; Békéscsaba Szertár Főn. *„Sebes György"* szocialista brigádok.

Pécsi Vasútigazgatóság:

Kaposvár Vont. Főn. *„Ságvári Endre"*; Kaposvár Épület és Hídfennt. Főn. *„Ady Endre"*; Dombóvár Vont. Főn. *„Petőfi"*; Nagykanizsa Pft. Főn. *„Petőfi Sándor"*; Nagykanizsa Vont. Főn. *„József Attila"*; Pécs Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Latinka Sándor"*; Bátaszék áll. *„Petőfi Sándor"*; Nagykanizsa áll. *„Haladás"*; Kaposvár áll. *„Fuvaros"* szocialista brigádok.

Szombathelyi Vasútigazgatóság:

Celldömölk Ép. Főn. *„Szocialista Vasútépítő"*; Szombathely Vont. Főn. *„Kossuth Lajos"*; Celldömölk Vont. Főn. *„II. Rákóczi Ferenc"*; Zalaegerszeg Vont. Főn. *„Landler Jenő"*; Szombathely áll. *„Marx Károly"*; Zalaegerszeg áll. *„Dr. Hamburger Jenő"*; Szombathely Bizt. ber. Fennt. Főn. *„Saturnus"*; Szombathely Pft. Főn. *„Latinka Sándor"*; szocialista brigádok.

Járműjavító üzemek:

MÁV Északi Jj. Ü. *„Radnóti Miklós"*; MÁV Északi Jj. Ü. *„Barátság"*: Landler Jenő Jj. Ü. *„Vásárhelyi Pál"*; Landler Jenő Jj. Ü. *„Kulich Gyula"*; Dunakeszi Jj. Ü. *„József Attila"*; Dunakeszi Jj. Ü. *„Forgácsoló"*; Szolnok Jj. Ü. *„Ságvári Endre"*; Dunakeszi Jj. Ü. *„Forgácsoló"*; Szolnok Jj. Ü. *„Ságvári Endre"*; Debrecen Jj. Ü. *„Egyetértés"*; Miskolc Jj. Ü. *„Dr. Münnich Ferenc"*; Miskolc Jj. Ü. *„Lenin"*; Szombathely Jj. Ü. *„Kun Béla"*; Szombathely Jj. Ü. *„Kondics István"*; Székesfehérvári Jj. Ü. *„Béke"* szocialista brigádok.

A Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

MÁV Ügykezelési és Gazd. Hiv. *„Hess András"*; Orsz. Osztószertár Főn. Rákos *„Műszaki"*; MÁV Közp. Osztószertár Főn. *„Budai Nagy Antal"*; MÁV Északi Osztószertár Főn. *„Anna Frank"*; Távközlő Bizt. ber. Közp. Főn. *„November 7"*; MÁV Nyugdíj Hivatal *„November 24"*; MÁV Házkez. Főn. *„Baross Gábor"*; MÁV Házkez. Főn. *„Barátság"*; MÁV BVKH *„November 7"*; MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv. *„Törekvés"*; MÁV Tervező Int. *„Záhonyi"*; Távközlő Bizt. ber. Ép. Főn. Bp. *„Puskás Tivadar"*; Távközlő Bizt. ber. Ép. Főn. Bp. *„Kun Béla"*; MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös *„Kossuth Lajos"*; MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös *„Április 4."*; MÁV Gépjavító Ü. Bp. *„Nyári István"*; MÁV Gépjavító Ü. *„Öntő"*; MÁV Hídépítő Főn. *„Munka és Béke"*; MÁV Hídépítő Főn. *„József Attila"*; MÁV Szak- és Szerelőip. Főn. *„Rákóczi"* szocialista brigádok.

Negyvenhat vasutas KISZ-szervezet részesült pénzjutalomban

A vasutas KISZ-szervezetek évi akcióprogramjuk keretében vesznek részt a szolgálati helyekre háruló termelési feladatok végrehajtásában. Termelést segítő munkájukat a vasútigazgatóságok, a vasutas-szakszervezet területi bizottságaival közösen — a szolgálati helyek egész évi munkájának értékelésével egyidőben — külön is értékelik. Javaslataikat figyelembe véve a MÁV vezérigazgatója a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége egyetértésével 46 vasutas KISZ-szervezetet részesített jutalomban. Közülük a három MT—SZOT Vörös Vándorzászlót nyert vasúti csomópont KISZ-bizottságai a KISZ KB oklevél elismerésében is részesültek.

A jutalomban részesült KISZ-szervezetek névsora:

Bp. Ferencváros, Bp. Nyugati, Rákosrendező, Székesfehérvár, Hatvan, Bp. Déli csomóponti KISZ-bizottságok; Miskolc Csomóponti KISZ-bizottság: Miskolc MÁV Ép. Főn. KISZ-szerv.; Eger csomóponti; Ózd áll.; Sárospatak Üzemfőn.; Füzesabony áll.; KISZ-alapszervezetek: Debrecen csomóponti; Nyíregyháza, Záhony átrakó körzet KISZ-bizottságok; Mátészalka csomóponti KISZ csúcsvez.; Békéscsaba csomóponti KISZ csúcsszerv.; Kiskunhalas csomóponti KISZ-alapszervezet; Szentes MÁV Ép Főn. KISZ csúcsvez.; Kiskunhalas Pft. KISZ-alapszerv.; Kecskemét Pft. KISZ-alapszerv.; Szentes csomóponti KISZ csúcsszerv.; Mezőhegyes csomóponti KISZ-alapszerv.; Vésztő csomóponti KISZ-alapszerv.; Kiskunfélegyháza áll. KISZ-alapszerv.; Orosháza áll. KISZ-alapszerv.; Dombóvár. Nagykanizsa, Pécs KISZ-bizottságok; Kaposvár csomóponti, Dunaújváros áll. Bátaszék KISZ-alapszerv.; Szombathely csomóponti KISZ Bizottság: Tapolca, Zalaegerszeg csomóponti KISZ-alapszerv.: Celldömölk csomóponti KISZ-biz.; MÁV Miskolci Jj. Ü.: MÁV Szombathelyi Jj. Ü. KISZ Bizottságok; MÁV Építőgépjav. Ü. Jászkisér KISZ Biz.; MÁV Gépjavító Ü. KISZ-alapszerv.; MÁV Szak- és Szerelőip. Főn. KISZ csúcsvez.; MÁV Dunakeszi Jj. Ü. KISZ Biz.; TBKF, MÁV Adatfeldolg. Főn.; BVKH, MÁV Szállítmányozási Iroda. MÁV Nyugdíj Hiv. KISZ-alapszervezetei.

Ferencvárosi fiatalok a Pest megyei úttörőkért

A ferencvárosi vontatási főnökségen már hagyományai vannak a társadalmi munkának. A közelmúltban a főnökség KISZ-fiataljai a *királyréti kisvasút* felújításában segítettek. Felvették a kapcsolatot a Pest megyei KISZ-bizottsággal. és elsőként szerveztek kommunista műszakot. hogy az erdei kisvasút tizenöt kilométeres szakaszon mielőbb járási úttörővasútként közlekedhessen.

Április 5—12-ig a KISZ akcióprogramja részeként és az úttörőszövetség megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére szerveztek társadalmi munkát. Huszonnyolc fiatal (a KISZ-en kívüliek bevonásával). *a pihenőnapokon mozdonyt javítottak, soron kívül vonattovábbítást vállaltak.*

Munkásőr tanácskozás

Április 22-én, a VI. kerületi pártbizottságon tanácskoztak a Munkásőrség VI. kerületi *„Bokányi Dezső" Építő Zászlóaljának kiváló munkásőrei és alegységparancsnokai.*

Vitaindító előadást *Mokry Győző* egységparancsnok tartott. A vitában több elvtárs szólalt fel, közöttük meghívott vasutas pártbizottsági titkárok: *Kenessey Ákosné*, a MÁV központi szervektől és *Koncz József*, a MÁV Nyugati Csomóponttól. Az MSZMP VI. kerületi Bizottsága üdvözletét Fehér István titkár tolmácsolta.

A zászlóaljban szolgálatot teljesítő vasutas munkásőrök kiemelkedő szolgálatteljesítését a tanácskozás azzal is elismerte, hogy a nyolc budapesti küldött közé megválasztotta *Csányi Erzsébetet* és *Csik Sándort*, a KPM Vasúti Főosztály dolgozóit. valamint *Bicskei Jánost*, a Nyugati pályaudvar vonatvezetőjét.

Az egységnél jelenleg is állományban levő 140 kiváló munkásőr és kiváló parancsnok közül harmincketten a MÁV alkalmazottai. Közülük két elvtárs háromszor. hét elvtárs pedig kétszer érdemelte ki a munkásőrök szocialista versenyének e legrangosabb elismerését.

Hírnevükhöz méltóan

A nehéz munkakörülmények ellenére is kiváló eredmények születtek Ferencvárosban

A ferencvárosi pályaudvar állomásfőnöki szobájában beszélgetünk *Berendi Tibor* állomásfőnökkel, *Giczei Istvánnal*, a vontatási főnökség vezetőjével, *Kovács József* szertárfőnökkel, *Krecska Jánossal*, az állomás üzemi pártszervezetének titkárával (egyszemélyben munkavédelmi ügyintézőjével és *Kurucz Sándorral*, a vontatás szb-titkárával.

Tágas, ám öreg főnöki iroda, meghitt-tetszetős, de korántsem korszerű bútorokkal. Bármily tágas is, ha a szép hagyományt folytatni kívánják (az okleveleket bekeretezve a falra akasztják), maholnap nagyobb helyiségre lesz szükségük. Tavaly nyáron, amikor náluk jártam, 19 oklevelet-zászlót számoltam össze; ahhoz jön most az idei... s aligha kétlem, a hetvenes évek második felében is gyarapodik majd e nagybecsű gyűjtemény.

A közfigyelem fókuszában

— *Dehogy kell új főnöki iroda* — hárítja el a még csak javaslatnak sem nevezhető ötletet *Berendi Tibor* —, *amíg az állomáson és a csomópont területén van korszerűsíteni való, amíg a munkakörülmények ma sem kifogástalanok, az állomásfőnöknek úgy jó ez a szoba, ahogy van.*

S hogy miért, arra is választ ad egyetlen tekintetével: a sínek felöl dörrenés-csörömpölés hallatszik — az állomásfőnöknek fróasztala mellől csupán a fejét kell jobbra fordítania, hogy lássa, mi történt (esetünkben semmi említésre méltó).

A ferencvárosiak e hónapokban a közfigyelem fókuszában állnak: *Moldova György*, megannyi sikeres regény, és nagy elmélyültségről tanúskodó riportkönyv írója most a vasutas-életről ad hírt a *Kortárs* hasábjain. *„Akit a mozdony füstje megcsapott”* című riportkönyvét a náluk töltött hónapok tapasztalataival indítja: *„Ha meg akarja tanulni a vasútat, Ferencvárosban kell kezdenie. A „Fradi” az ország legnagyobb pályaudvara, ha leállna, megbénul az egész magyar vasút Záhonytól Hegyeshalomig”* — idézi a jó tanácsot.

A *Kortárs* áprilisi száma napok alatt elkelt; e szokatlan riportregény — a szó nemes értelmében — bestsellerré lett (lám: a kívülállók számára még ma is milyen vonzó a mi szépségesen nehéz szakmánk), Berendi Tibor pedig eppenséggel irodalmi figurává nőtt. Egyik-másik mondását — *„A vezetői munkában kevesebb agitációra és több példamutatásra van szükség”*.. „Meddig bírja még ezt a tempót? — *Én birom, csak a föld bírja”* — idézik. S hadd idézzek még egy mondatot Moldovától: *„Csodaszámba megy, hogy Ferencváros jelenlegi műszaki állapotában, súlyos létszámhiánnyal küszködve el tudja látni ezeket a feladatokat”.*

Kitűnő teljesítmények

Ferencvárosi csodák? Lássuk a számokat. Száz vágányon fogadják, rendezik, továbbítják a szerelvényeket; az állomáson naponta 400 vonat halad át. A munkát — a forgalomban, a vontatásnál és a szertárfőnökségen — két és fél ezren látják el; a csomópont brigádversenyében 91 szocialista kollektíva vesz részt 1174 taggal. A jók közül is a legjobbak: az ugyancsak május 1. alkalmából a *MÁV Kiváló Brigádjává* lett állomási *Steinmetz Miklós*, továbbá az arany fokozatot szerzettek sorába tartozó *II. Rákóczi Ferenc* és a vezénylettől a *Kossuth*; a vontatási főnökség területéről a *Kandó Kálmán* utazó- és a Déli kirendeltségen dolgozó *Zrinyi Miklós*, a TMK-műhely *Verseny*, valamint a motorszerelő-műhely *Komarov* villanyszerelő brigádja; a szertáriak közül pedig a *József Attila* szocialista brigád. De ugyancsak dicsérendő az Üttörővasút ezüst fokozattal jutalmazott *Előre* brigádja: az M 45-ös Dieselek D—3-as javításakor, valamint a személykocsik karbantartásakor-felújításakor jeleskedtek. (Az újságíró elnézést kér az olvasótól, amiért csaknem ugyanezekkel a nevekkel találkozott a tavalyi tudósításban is. A magyarázat kézenfekvő: az elmúlt esztendőben is, sőt jó ideje ezek a kollektívák járnak az élen!)

A ferencvárosi csomópont a negyedik ötéves terv időszakában feladatait kiemelkedő szinten teljesítette. Az áruszállítási terv 102,8; a teherkocsik kihasználása 104,5; a kocsitartózkodási normaidő csökkentése 101,23; a tehervonatok átlagos terhelése 106,3; az egy mozdonyra jutó etkm-teljesítmény növelése 122,5; a kocsijavítás termelékenysége pedig 114 százalékra teljesült. *1971-hez képest csaknem 8 százalékkal javult a tehervonatok menetrendszerinti indítása, 7 százalékkal a vontatójárművek üzemkészsége*, ami pedig a fajlagos önköltséget illeti: a tervekhez képest évente 1,8—2 százalékkal csökkent. S erre az időszakra esik a gőzösök búcsúztatása: *a vontatási teljesítményből a villamos- és Diesel-mozdonyok aránya a 86,9 százalékról 99,7 százalékra növekedett.*

A munkaverseny legjobbjai

Természetesen — miként a tervidőszakban végzett munka betetőzéseként most az *MT—SZOT Vörös Zászlaja* —, az elismerések sem maradtak el. 1971-ben és 1973-ban vasútigazgatói elismerést kaptak, a páros évek értékelését követően pedig Ferencváros *kiváló vasúti csomópont lett.* Ráadásul tavaly — a hazánk felszabadulásának 30. évfordulója és az MSZMP XI. kongresszusa tiszteletére indított munkaversenyben nyújtott nagyszerű teljesítményükért — a kongresszusi zászlót is megkapták. A három főnök egybehangzóan állítja: *a kongresszusi verseny lendülete nem hagyott alább — mindaz, ami azóta történt, méltó az előzményekhez.*

Giczei István:

— Tavaly, 1974-hez képest minőségileg változott meg a brigádok munkája. Hogy egy példát említsek: *harminckettővel kevesebb „szolgálatképtelenség” volt, mint az előző évben.* Nőttek a teljesítmények is: a vontatás például 1,5 millió tonnával több árut továbbított a tervezettnél...

Berendi Tibor:

— Igaz, sokan nyugdíjba vonultak (az állomás területéről csaknem negyvenen, a vontatástól negyvennégyen), de Ferencváros jó híre úgy tűnik, a nehéz munkakörülmények ellenére is vonzó. *Legutóbb ceglédiekkel, hatvaniakkal, tatabányaiakkal, bicskeiekkel gyarapodtunk.* Közrejátszott ebben persze az állomáson adható tízezer forintos egyszeri forgalmi jutalom, de a magasabb kereset is. Nálunk egy kocsivizsgáló, vagy egy féklakatos 1200—1400 forinttal többet kereshet, mint amennyit otthon kapna. Aminek kiváltképp örülök: *vannak — jönnek fiatalok is.* Akad, akinek sejtelme sincs arról, mi a vasút, de sokan már most érzik, mi a hivatástudat...

Krecska János:

— Éppúgy tudnak lelkesedni, mint ahogy mi lelkesedtünk, amikor ide jöttünk. Rendkívül sokat számít, hogyan fogadják őket a szocialista brigádokban. E kollektíváknak nagy a nevelő-erejük, rajtuk is múlik, hogy a fiatalok képesek-e hamar beilleszkedni közénk, hogy vérbeli vasutassá válnak-e... De hogy ne csak jót mondjunk: *olyan brigád is akadt, amelyiket valamelyik dolgozójuk munkafegyelem-sértése miatt kizártunk az értékelésből.* A tagok egynémelyike tiltakozott: ne őket zárjuk ki, inkább majd ők zárják ki a renitenskedőt. Úgy látszik, még nem értik: *miként is kell a brigádtagoknak egymást nevelni...*

A mércét magasabbra tették

Az ünnep alkalmából heten *Kiváló*, öten *Érdemes vasutas* kitüntetést kaptak, hozzávetőleg hetvenen pedig *Kiváló dolgozók* lettek. Ők és a már korábban kiválókká minősítettek biztosítják — a következő évek kiválóival karöltve — a további jó eredményeket, a töretlen folytatást. Tudatában vannak: *Ferencváros szerepe a vasút számára továbbra is létfontosságú.* S mert az ötödik ötéves terv időszakában a feladatok újfent fokozódnak, a tervidőszak sikere pedig azon múlik, hogy már az első évben jó rajtot vegyenek — az eddigi eredményeiket a holnap szempontjából csak alapnak tekintik. A XI. pártkongresszuson megfogalmazott elvekhez igazodva, az igazgatóság irányelveit figyelembe véve 1976-ban is magasabbra emelték a mércét Ferencvárosi módra.

Földes Tamás

TAPOLCAI ERŐTARTALÉK:

a dolgozók vasútszeretete

Gyönyörű természeti környezetben, de műszaki adottságait illetően eléggé mostoha körülmények között dolgozik a tapolcai vasúti csomópont. A szerény adottságok ellenére mégis nagyszerű eredményekkel hívták fel magukra a figyelmet a negyedik ötéves terv végrehajtása során. Háromszor nyerték el a *„Kiváló csomópont”* kitüntető címet, az 1975. évi munkájuk és a középtávú tervidőszakban elért összteljesítményeik alapján pedig *méltónak bizonyultak az MT—SZOT vörös vándorzászló elnyerésére.*

Tapolca állomás — mondják — a Balaton nyugati kapuja. Régi „kapu”, hiszen közel hetven éves. 1908-ban épült tíz vágánnyal és ma sincs több, mert az elmúlt évek fejlesztéseiből viszonylag kevés jutott Tapolcára. A forgalom növekedéséből annál inkább kijutott a tapolcai vasutasoknak, hiszen ez most már legalább tizenötszöröse a felszabadulás előttinek.

Egészséges munkahelyi légkör

A vasút szeretete, a munkában való helytállás a mi legfőbb erőtartalékunk — mondotta *Hársvölgyi István* főfelügyelő, Tapolca állomásfőnöke, amikor arról kérdeztük, minek köszönhetők kiváló eredményeik. — *Az egészséges munkahelyi légkör, a széles körű szervezői tevékenység, valamint a csomópont szolgálati főnökségeinek segítőkész együttműködése tette lehetővé tavaly és a korábbi években is feladataink sikeres teljesítését.*

Tapolca tíz éve város és jelentős idegenforgalmú üdülőhely. Híres gyógyüdülőjét távoli országokból is felkeresik az asztmás betegek. Szépen fejlődik a város ipara, s rendkívül nagy a környező bányaüzemek szállítási igénye. *A tapolcai vasutasok szolgálják ki a nemesgulácsi ásványbányát, amely öntödei homokot termel, valamint a zalahalápi és a diszeli kőbánya termelését is innen továbbítják.* A szocialista munkaverseny szempontjából — erről sem szabad megfeledkeznünk — a csomóponthoz tartozik az északi balatoni vonal is Polgárdi ipartelepig, a Tapolca—Balatonszentgyörgy vonal Keszthely állomás bejáratáig és a tapolca—celldömölki vonal Jánosházáig. Így a csomópont területén és feladatkörében kell lebonyolítani az olyan nagyüzemek szállításait is, *mint az uzsai kőbánya és a sümegi bazaltbánya.* A nyarankénti személyforgalom már csak „ráadás” — ha nem is jelentéktelen többletmunka — a tapolcai csomóponthoz tartozó állomások számára.

Elsősorban Tapolca állomás teljesítményeiről érdemes megjegyeznünk néhány adatot, amelyek az 1975. évi munka tartalmát tükrözik. *A tehervonatok 905 tonnára tervezett átlagos terhelését 919 tonnára teljesítették.* A helyi kocsik tartózkodási idejét 102,3 százalékra, a terhelési határ kihasználását 101,6 százalékra teljesítették *és a tervezett 914 helyett 1334 irányvonatot indítottak a múlt évben.* Vonatközlekedési tervét az előírt 80 százalék helyett 84,07 százalékra teljesítette Tapolca állomás. A vonatkísérők egy szolgálati órára eső vonatkilométer teljesítményét 4.8-ról 5,05-re növelték. Az utazók menetfordulóit úgy szervezték, hogy az átlagos havi távolléti óra 238-ra, a szolgálati 209 órára csökkent.

Túlórák nélkül

A munkaidő csökkentését önerőből, megfelelő szervezési intézkedésekkel párhuzamosan vezették be az állomáson 1975. január 1-től. Többletbért nem igényeltek ezek az intézkedések és a helyes szervezés eredményeként 1975-ben nem kellett túlórát fizetni a forgalmi, nem utazó állomány-csoportban dolgozók részére. Sikeresen oldották meg az itt is jelentkezett létszámproblémákat, annak ellenére, hogy az állomás 23 dolgozója végez munkát tartós kirendelésben Bp. Ferencváros pályaudvaron, Várpalota állomáson és Polgárdi ipartelepen. Kitűnően megállják a helyüket. *Kocor Géza* kocsirendezőként kezdte, s ma már tolatásvezető az ország legnagyobb rendezőpályaudvarán.

A vontatási főnökség ugyancsak kiváló eredményeket ért el a múlt évben és a negyedik ötéves terv időszakában. Teljesítésüket 45,6 millió százelegytonnára, vagyis 125 százalékkal növelték a harmadik ötéves terv eredményeihez viszonyítva. A nehéz, 10 ezrelékes emelkedőkkel is „tarkított” vonalak embert és gépet egyaránt naponta erősen próbára tesznek a tapolcai térségben.

Korszerű járművek, jó teljesítmények

Munkájuk hatékonyságát döntően javította a dieselesítés. *Amíg 1970-ben 63 százalék volt itt a gőzvontatás aránya, 1975-ben már csak 16,9 százalék.* A vonatok 83,1 százalékát korszerű járművekkel továbbították. A főnökség dolgozói sokat tanultak, szakmai színvonaluk felnőtt a magasabb követelményekhez. *Amíg 1970-ben csak az itt dolgozók 25 százalékának volt motorvezetői vizsgája, 1975-ben már az utazók 97 százaléka megszerezte azt*, bár eleinte nem volt könnyű mindenkit meggyőzni az új, korszerű technika elsajátításának szükségességéről...

A szállítási teljesítmények növelésével párhuzamosan javultak a vontatás üzemi, gazdasági eredményei is. Az egy százelegytonnára jutó fajlagos önköltség 1970-ben 10,60 forint, *1975-ben 5,84 forint.* A főnökség szocialista brigádjai, csakúgy, mint az állomási brigádok, számos kezdeményezéssel, terven felüli eredménnyel tüntek ki a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben is.

A tapolcai szertárfőnökség *107,69 százalékos összteljesítménnyel járult hozzá a múlt évben a csomópont kiváló eredményeihez.* A társszolgálati főnökségekkel kialakított közvetlen munkakapcsolataik révén a folyamatos anyagellátás előirányzatát 108 százalékra teljesítették, kedvező készletszintet tartottak raktáraikban és önköltség csökkentési előirányzatukat 101,7 százalékra túlteljesítették.

Lőrincz János

A dombóvári sikerek forrása:

a kollektívák összeforrottsága

Ma már nem tudni pontosan, hogy mikor és hol, melyik termelési tanácskozáson melyik brigádértekezleten, kinek a szájából hangzott el a figyelmeztetés: *„Vigyázzunk a dombóvári márkára!”* Tény azonban, hogy azóta a dombóvári vasúti csomóponton valahányszor a vállalások teljesítéséről esik szó, jelszóvá lett ez a figyelmeztetés. És, hogy a jelszót mennyire követi a csomópont, mintegy kétezerhatszáz dolgozója, erről beszéljenek a számok: „a dombóvári márkát” egyfolytában 10 éven át — ezen belül a negyedik ötéves terv mind az öt esztendejében — *„Kiváló csomópont” kitüntetés fémjelzi.* Most pedig „hiteleséti” a munkaversenyben elnyerhető egyik legnagyobb kitüntetés, *a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaja*, amelyet a kongresszusi és a felszabadulási versenyben, kiemelkedő eredményeivel érdemelt ki ez a nagyszerűen dolgozó vasutas kollektíva.

Beszélő számok

Bárkihez fordul az újságíró az állomáson, a vontatási és a szertárfőnökségen, tudakolva, hogy kik azok, akik leginkább hozzásegítették a csomópontot a zászló elnyeréséhez, főnök és beosztott, *egyként a kollektíva összeforrottságában, összetartásának, megértésének, munkaszeretetének erejéből jelöli meg a siker forrását.*

Valóban, ennek az összeforrottságának tulajdonítható, hogy a dél-dunántúli vasúti hálózat jelentős forgalmát lebonyolító csomópont túlteljesítette valamennyi műszaki-gazdasági mutatóját, amelyek a munka minőségére, az eszközök kihasználására irányultak. A tehergépkocsik kihasználásának fokozására például csaknem 0,5 tonnával növelték a raksúlyt, a szállítható felekkel való jó együttműködés és az áruhoz igényelt kocsik típus szerinti válogatása révén. Számottevően csökkentették a csomóponton megfordult kocsik tartózkodási idejét. A tervidőszak alatt a csökkenés kocsinként 0,56 óra megtakarítást hozott, ez további szállítókapacitás-többletet eredményezett. *A szolgálati ágak között kialakult egységes szemlélet következtében ugrásszerűen javult a korszerű mozdonyok teljesítmény aránya, jobb kihasználása.* A tehervonatok átlagos terhelésének növelésével, a vonóerő jobb kihasználásával évről évre csökkentették a fajlagos üzemeltetési költségeket.

A csomópont személyszállítási tevékenységéből kiemelkedik, hogy megteremtették és állandóan megfelelő szinten tartották a kulturált utazási körülményeket.

A korszerű Diesel-bázis I. építési ütemének befejeztével jelentkező technikai előnyöket jól használták ki fejlesztésre. *A nehéz fizikai munka kiküszöbölésére kisgépeket állítottak be a vontatási műhelyekbe.* A forgalomirányítás korszerűsödött információs berendezéseit hasznosan fordították a vontatás és a forgalom közös munkájának javára.

Szervezési intézkedések

Számos szervezési intézkedéssel is javították a munkát. A tolatószolgálat teljes dieselesítésével például a *vonatösszeállítás gyorsabbá, könnyebbé vált.* Egyik leghasznosabb szervezési intézkedésnek bizonyult, hogy a tartalékmozdonyok és a tolatószemélyzet gazdaságosabb kihasználását lehetővé tevő új munkarendet dolgoztak ki, ennek segítségével megvalósíthatták a szerelő- és közbeváltó tolatószolgálatot, s bevezethették a munkaidőcsökkentést. *A fenntartásnál és a javításnál általánossá tették a korszerű hálótervezési módszert.* Nagy lépést tettek előre azzal is, hogy megszervezték az állomásirányító és vontatótelepi díszpécser szolgálatot, azóta közvetlen érintkezéssel gyorsan koordinálhatják a csomópont munkáját. Igen hasznosnak bizonyult az is, hogy a vontatási utazó személyzetet a Diesel üzemben mentesítették az utókezelési szolgálat alól. Amikor a gép hazaérkezik útjáról, a mozdonyvezető leadja a műhelyi brigádnak, hogy ők végezték el a szükséges utókezelést.

Persze valljuk be, hiába hivatkoznak Dombóvárott az egész kollektíva összeforrottságára, mint a siker egyedüli forrására. *A munkaverseny lendítői azért mégiscsak a szocialista brigádok voltak.* A csomópont dolgozóinak 56 százaléka vesz részt a brigádmozgalomban. Ez meghatározólag hat a munkamorálra, az üzembiztos, a pontos, fegyelmezett, balesetmentes munkára.

A sok jó brigád közül is kiemelkedik a *Radocza János* vezette *November 7* szocialista brigád, amely megkapta a *Közlekedés- Posta és Hírközlés kiváló brigádja* kitüntetést. A húsztagú brigád többségében irányvonatos vonatvezetőkből áll. Folyamatosan kiemelkedő teljesítményeket érnek el, a társadalmi munkában mindig elöl járnak, s a tanulásból is kivesszik a részüket.

Látványosság nélkül

Nem lenne teljes dombóvári beszámolónk, ha nem szólnánk a csomópont harmadik szolgálati főnökségéről, a szertárról. Az ő munkájuk nem olyan látványos, mint az állomásé meg a vontatási főnökségé. De, hogy mégis milyen eredményes, azt éppen a vontatás eredményei mutatják a legjobban: *a kocsijavítási terv túlteljesítése, a korszerű vonóerő üzemkészségének növelése stb.. mind lehetetlen lett volna a szertár jó munkája nélkül.* Hiszen az ehhez szükséges anyagokat sokszor a legnagyobb nehézségek árán mindig idejében és kellő mennyiségben a szertár teremtette elő

Szász Ferenc

Nevelőmunka a szocialista brigádokban

A szolgálati hely, s a jó munkahelyi légkör nevelő hatása

A munkahely, a különböző beosztásokban végzett munka mindig formálja a dolgozókat, csiszolja, tökéletesíti jellemvonásaikat, erősíti bennük a közösségi érzést. A szolgálati hely légköre és a munkahelyen szerzett tapasztalatok meghatározó erővel hatnak a dolgozók személyiségének formálására, s így a nevelés fontos színterét jelentik.

A munkahely nevelő és életforma alakító hatása kisugárzik a társadalmi és családi életre egyaránt. Az, akiben kialakulnak a szocialista ember erkölcsi jegyeit viselő vonások, az ennek hatását magával hordozza baráti körébe, ismerősei közé, a családjába.

A vezetők feladatai

A szolgálati hely gazdasági vezetőinek és mozgalmi szerveinek az is feladata, hogy megértessék a szocialista brigádokkal: *a munkahelyen végzett napi tevékenységük hogyan kapcsolódik a vasút egészének munkájához.* A vasút, szállítási feladatainak ellátásával milyen rendkívül fontos szerepet tölt be a népgazdaságban. Adjanak segítséget a szocialista brigádoknak az öntudatos, fegyelmezett dolgozókká való neveléséhez. Erősítsék bennük a vasút szeretetét, egymás kölcsönös megbecsülését, a vezetők tiszteletét.

A brigád szocialista arculatát az adja meg, ha a célkitűzés mindhárom vonatkozásában követelményeket támaszt és eredményeket mutat fel.

A szolgálati helyeken a gazdasági és mozgalmi vezetők, de ugyanúgy a brigádvezetők körében is, még sokszor előfordul, hogy nem tulajdonítanak egyforma jelentőséget a célkitűzés mindhárom elemének. Számos tapasztalat jelzi, hogy egyes brigádok nem fordítanak kellő gondot a tanulásra, művelődésre és a közösségi élet fejlesztésére. Szocialista módon akkor dolgoznak a kollektívák, ha munkájukat minden tekintetben példaképül lehet állítani a dolgozók elé.

Nem lehet azonban megfeledkezni arról, hogy a szocialista brigád nemcsak munkaszervezet, hanem annál sokkal több. A napi munka mellett meg kell testesítenie az együtt élő közösség művelésének és nevelésének feladatát is. Ez nem kisebb jelentőségű, mint a termelési vállalás teljesítése. *A szocialista ember formálásánál igen fontos a szocialista műveltség elérése, a brigádoknak a közös ügy iránti odaadásuk mértéke.*

Még napjainkban is előfordul, hogy olyan kollektíváknak is odaítélik a szocialista címet, amelyek lebecsülik a társadalmi jellegű feladatokat. Amikor a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztéséről beszélünk, nem tekinthetjük formális célnak a szocialista brigádok számának növelését. *A cél az, hogy a cím mögött tényleges szocialista tartalom legyen, a jelszó mindhárom vonatkozásában.* Ennek megvalósítása érdekében a szolgálati helyeken a szocialista brigádokkal foglalkozó szervek a vállalások kialakításánál, értékelésénél tulajdonítsanak egyforma jelentőséget a mozgalom célkitűzése mindhárom elemének.

Szocialista magatartás

A szocialista magatartás fejlesztésében is fontos szerepe van a jó munkahelyi légkörnek. A szolgálati helyen esetleg kifejezésre juttatott káros nézetek, negatív emberi tulajdonságok nemcsak zavaró jelenségek, hanem hatékony befolyásoló tényezői a szocialista nevelésnek. A szocialista brigádokban erősíteni kell azt a felfogást, hogy a szocialista gondolkodásmódnak a szolgálati helyen végzett munkában, magatartásban kell megnyilvánulnia. *Elengedhetetlen követelmény az utasításszerű munka, a munkaidő kihasználása, a technológiai előírások betartása, a biztonság, a rend, a fegyelem és a tisztaság.* Követelmény továbbá, hogy legyenek példamutatóak a dolgozótársak előtt, udvariasak a szállíttató felekkel, és az utazóközönséggel. Környezetükben ne tűrjék meg a fegyelmezetlenséget, felelőtlenséget.

A szocialista brigádok nevelőmunkájának fontos része a kispolgári gondolkodásmód, a helytelen emberi magatartás elleni küzdelem. Az önzés, a társadalmi tulajdon elleni vétség, az iszákosság, durvaság, a családi kötelezettségek elmulasztása, mind olyan megnyilvánulás, amelyekkel szemben — a nevelés eszközeivel — *határozottan fel kell lépni.* A kollektívák ne tekintsék magánügynek a családon belüli viselkedést sem.

A brigádok mozgalmi, állami, családi ünnepek alkalmával családtagjaikkal együtt ünnepeljenek. Vonják be a brigád életébe közvetlen hozzátartozóikat (férjek, feleségek). Házasságkötések, névadók, szocialista módon történő megrendezéséhez adjon segítséget a brigád.

A szocialista módon élni jelszó tartalmában azt jelenti, hogy a gondolkodásban tért nyernek a szocialista eszmék, az emberek magatartásában mind teljesebben érvényre jutnak a szocialista erkölcs normái és így a dolgozók közötti viszony is ennek megfelelően alakult. Ez a követelmény azt is tartalmazza, hogy a brigádok törekedjenek állandóan többet adni, többet megoldani kis kollektívájuk és a nagyobb közösség, a társadalom javára.

A brigádokban az eddiginél jobban előtérbe kell állítani a közéleti tevékenységet. A társadalmi munkákból — a szolgálati helyeken, üzemekben, lakóterületen —, mind többen veszik ki részüket. A kommunista műszakok, a mezőgazdaság megsegítése, a lakóterületi parkosítás, a közművesítés, óvodák, iskolák építésében, felszerelésük korszerűsítésében való segítségadások sok-sok példája bizonyítja a vautas szocialista brigádok közösségi ügyért érzett felelősségét.

A nevelő munka módszerei

A brigádmozgalommal szemben jogos elvárás, hogy társadalmi méretekben is segítse a szocialista magatartás normáinak érvényesülését. *A szocialista brigádok elsősorban abban különböznek más közösségektől, hogy nagyobb felelősséget éreznek egymásért.* Őszinte emberséggel, a meggyőzés és a példamutatás erejével segítik egyesek helytelen magatartásának megváltoztatását. A brigádokon belül mindenütt olyan közszellemet kell kialakítani, amely a szolgálat ellátása közben semmiféle lazaságot nem tűr meg a munkahelyen.

Az emberek általában érzékenyek az elmarasztaló bírálatra. Ezt figyelembe kell venni és mindig éreztetni kell a segítő szándékot. Vannak renitenskedő, a kollektívából erősen „kilógó", úgynevezett nehéz emberek. Az értékeléskor az ilyen személyek miatt nem egy esetben, az egész brigádot elmarasztalják. Mégis, sokkal nagyobb érdem, ha a brigád vállalja az ezzel járó sok gondot, vesződséget — ha ez nem is jár azonnali sikerrel —, mintha a könnyebb megoldást, a kizárást választanák. Az ilyen brigádokat elismerés és dicséret illeti meg.

A brigádból való teljes kizárás módszere csak a legvégső esetben fogadható el, mert a szocialista brigádmozgalom azt vállalta, hogy minden dolgozót szocialista emberré formál, nevel. Éppen ezért jó eszköz a példamutatás, következetesség és a kollektíva ereje.

Horváth Ferenc

(Folytatjuk)

Vöröskeresztesek Szolnokon

A hosszan tartó építkezések miatt csak most kerülhetett sorra *Szolnok* állomáson, hogy megalakuljon a *vöröskeresztes szervezet,* bár ezt a dolgozók már régen igényelték. Az első, ünnepélyes taggyűlésen *Szép Ferenc* szb-titkár méltatta az esemény jelentőségét, s vázolta az újonnan megalakult alapszervezetre váró feladatokat.

A megválasztott vezetőséget *Annus Mihály,* a vasútüzemi pártbizottság titkára üdvözölte, majd *Tichy Ilona,* a Vöröskereszt városi vezetősége nevében köszöntötte a nemes kezdeményezést, s kellő támogatásról biztosította a vasutasok alapszervezetét.

A taggyűlés részvevői ezután tanulságos, egészségügyi felvilágosító filmeket tekintettek meg.

Díszes serleg eredményes véradásért

A pápai vasúti csomópont KISZ-alapszervezete az elmúlt évben sokat fejlődött. Különösen a közéleti tevékenységben értek el jó eredményeket. A közelmúltban például a KISZ IX. kongresszusa tiszteletére városukban véradást rendeztek, amelyen alapszervezetük első helyezést ért el. *A városi KISZ-bizottság és a Vöröskereszt által átadott szép serleget a fiatalok majd a klubhelyiségben helyezik el, amit a szakszervezet segítségével építenek.*

A huszonöt tagú alapszervezet ebben az évben összesen 450 óra társadalmi munkát ajánlott fel. Terveik között szerepel a személykocsik tisztítása és a virágosítás is. Elmélyült kapcsolatot tartanak a pápai *Hámán Kató* általános iskola úttörőcsapatával. A nyáron segítséget nyújtanak majd a csapat *Rába-parti* kirándulásához.

Horváth Balázs

Az MSZMP szakszervezeti politikája

Baranyai Tibor előadása a Vasuti Főosztályon

Április 20-án *„Az MSZMP szakszervezeti politikája"* címmel nagy érdeklődéssel kísért előadást tartott *Baranyai Tibor,* az MSZMP KB párt- és tömegszervezeti osztályának vezető helyettese a Vasúti Főosztály konferenciatermében. A Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Vezérigazgatóság és MSZMP Bizottsága által rendezett előadáson, majd az azt követő konzultáción megjelentek a vasutas-szakszervezet és a MÁV vezetői, a szakszervezet és a vezérigazgatóság vezető beosztású dolgozói, a területi bizottságok titkárai, a vasútigazgatóságok vezetői és a pártbizottságok titkárai. Az előadó a párt szakszervezeti politikájának alapelvein kívül elemezte a szakszervezeti munka továbbfejlesztésének feladatait is.



Baranyai Tibor előadás közben



A hallgatók egy csoportja

(Laczkó Ildikó felvételei)

Hogyan készítsük fel a bizalmiakat a kollektív szerződés tervezetének vitájára?

A kollektív szerződés szabályainak kialakításával, majd a szabályok érvényesülésével kapcsolatos szakszervezeti tennivalók nem újkeletűek a tisztségviselők számára. Évek óta gyakorlattá vált, hogy ezek a feladatok időről-időre visszatérnek, s a szakszervezeti szervek munkájának középpontjába kerülnek.

Most, amikor az V. ötéves terv időszakára szóló kollektív szerződés megkötéséről van szó, *a szakszervezeti szervek aktív, cselekvő, segítőkész támogatására fokozottabb mértékben szükség van, mint bármikor.* A tervezet szabályainak megvitatása ugyanis az üzemi demokrácia intézményének egyik legjelentősebb fórumává vált már eddig is.

Mint ismeretes, a korábbi évek gyakorlata az volt, hogy a dolgozók csak a termelési tanácskozásokon értesültek a kollektív szerződésnek azokról a szabályairól, amelyek egyébként hosszú időre megszabták élet- és munkakörülményeiket. Az ilyen tájékoztatás nem eredményezhetett megalapozott és tartalmas vitákat, mert felkészületlenül kevesen vállalkoztak arra, hogy hozzászóljanak, véleményt nyilvánítsanak. *Ezért minden szolgálati helyen arra kell törekedni, hogy a termelési tanácskozásokon megjelenő dolgozók már felkészülten vegyenek részt a vitában.* Ez a változtatás biztosítéka lehet annak, hogy a dolgozók érdemben, a vasút és a saját érdekeik reális mérlegelésével alakíthassák ki álláspontjukat.

A dolgozók felkészítésének, előzetes tájékoztatásának középpontjában a szakszervezeti bizalmi áll, akit ebből a célból el kellett, illetve el kell látni az új kollektív szerződés tervezetével és az ehhez kapcsolódó MüM—SZOT irányelvekkel. Ezeknek az okmányoknak az átadása azonban nem történhet meg közönséges kézbesítés útján. *A tervezet vitájára a bizalmiakat is fel kell készíteni.* A felkészítés legmegfelelőbb módját a különböző szintű szakszervezeti szerveknek saját maguknak kell megválasztani.

Helyesnek tartjuk, ha a szakszervezeti bizottság titkára összbizalmi értekezleten vagy az illetékes reszortfelelős a gazdasági vezetővel együtt készíti fel a bizalmiakat. Az egyes szabályok magyarázatán és helyes értelmezésén túlmenően, utalni kell a kollektív szerződés politikai jelentőségére. Rá kell mutatni, hogy a szabályok menynyiben kívánják szolgálni a vállalati gazdálkodás eredményességét, illetőleg hogyan érvényesítik a dolgozók érdekeit.

Módot kell adni mindenütt arra, hogy a bizalmiak kérdéseket tegyenek fel. Ugyanakkor biztosítani kell hogy arra megfelelő — érvekkel és indokokkal alátámasztott —, válaszokat kapjanak.

A bizalmiak pedig a maguk által választott formában tájékoztassák munkatársaikat, illetve beszéljék meg a csoportjukba tartozó dolgozókkal az őket érintő szabályokat. *Helyes az is, ha a szakszervezeti csoport véleményét összegyűjtve a bizalmi mondja ezt el a termelési tanácskozásokon.*

A szakszervezeti bizalmiak jog- és hatáskörével foglalkozó kongresszusi határozatok végrehajtásat mindenképpen elő kell segíteni. Jelentőségénél fogva ez a munka is előtérbe állítja a bizalmiak szerepét. Ez olyan új erőforrást jelent, amit nem lehet nélkülözni az ötéves időszakra szóló kollektív szerződés megkötésénél.

Készpénzsegélyre 26,1 millió forint

Mire mennyit fordítottak az ÖTA 1975. évi bevételéből

A Vasutasok Szakszervezete kezelésében levő *1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap* a vasutas dolgozók körében rendkívül népszerű, ami annak köszönhető, hogy a különböző segélyezési formákon keresztül akkor segíti tagjait, amikor betegség, szülés, haláleset stb. esetén arra a legjobban rászorultak. Ismert az is, hogy a közvetlen segélyezésen túlmenően támogatják egyes egészségügyi létesítmények építését, bővítését, korszerűsítését, melynek megvalósításával a vasutas biztosítottak jobb, hatékonyabb gyógyítását, egészségügyi ellátását lehet biztosítani.

Az ÖTA anyagi lehetőségéhez mérten részben új segélynemek bevezetésével, részben a meglevők összegszerű emelésével valósítja meg azt a célkitűzést, amelynek érdekében létesült. Ennek megfelelően bevétele és kiadása évente változik.

Az ÖTA 1975. évi bevétele az 1974. évi *33,4 millió forintról 36,6 millió forintra emelkedett.* A bevétel ilyen arányú emelkedése túlnyomórészt az átlagkeresetnek a tervezettnél nagyobb arányú növekedésével magyarázható. Ezzel szemben a kiadások összege — az 1974. évben végrehajtott módosítások ellenére — lényegesen nem változott. A táppénzes helyzetnek kedvező irányú változása, a kórházi ápolási napok csökkentése, a segélyigények szűkülése, valamint az egészségügyi ellátásnak állampolgári joggá válása a felhasználást mérsékelte.

A közvetlen *kézpénzsegélyek összege 26,1 millió forint volt.* Ebből az összegből a legtöbbet a kórházi ápolás alatti kiegészítő segély tette ki, *10,1 millió forinttal.* Ugyancsak jelentős az ÖTA tag, vagy hozzátartozója elhalálozása után folyósított temetési segély kiegészítése, melyre 5,4 millió forintot fordítottunk. A hosszú ideig táppénzes állományban levő dolgozók segélyezése címen 4,3, csecsemőkelengye segély címen 1,4 millió forintot fizettünk ki. Az egyéb címen kifizetett segélyek összege 1,1 millió forint volt.

A közvetlen segélyek közé tartoznak azok az összegek is, amelyeket a különféle gyógyászati segédeszközök térítéseként kellett volna az ÖTA tagoknak fizetni, de helyettük az ÖTA átvállalta. Ezen a címen 1,8 millió forint került kifizetésre.

Az említetteken kívül még számos, a társadalombiztosítással összefüggő esetben adott közvetlen segítséget az ÖTA.

A közvetlen segélyezésen túlmenően *1975-ben 10 millió forintot fordított az ÖTA egészségügyi létesítmények fejlesztésére, megvalósítására.* Az ÖTA támogatásával valósul meg jelenleg a balatonfüredi, hévizi gyógyház és a celldömölki üzemorvosi rendelő.

A társadalombiztosítás tervszerű mennyiségi és minőségi fejlesztése, tekintve, hogy az ÖTA segélyei szorosan kapcsolódnak a társadalombiztosítási ellátásokhoz, valamint a járulékbevétel növekedése szükségessé tették az ÖTA szabályzatának átdolgozását, az egyes segélynemek továbbfejlesztését, bővítését a közvetlen visszajuttatás arányának szinten tartása végett. *Ilyen intézkedést tartalmaz az 1976. január elsejével életbelépett új ÖTA szabályzat, amely rendelkezik egyes segélyek összegének felemelésére, a folyósítás egyszerűsítésére és kiterjesztésére, valamint új segélynemek bevezetésére.*

Az ÖTA működését tekintve elmondhatjuk, hogy a dolgozók befizetett járuléka mindenkor a célnak megfelelően kerül felhasználásra.

Rajnai Rezső

Érted, értem, értünk

Minden, ami körülvesz bennünket, munka eredménye. Csírái már ott vannak a gyermek első mozdulatsorában is: a játékok kezelése, a gyermekágy rácsának szorítása, a dacos akarattal tett, első, tétova lépések öntudatlanul bár, de ennek a végső célnak az érdekében történnek. Munka mindig, mindenhol — az ifjúságtól, az öregségig.

Állítólag apám is a munkahelyéről szaladt haza, amikor megszülettem, olajos ruhában, izzadtságtól gyöngyöző arccal, hogy megpillantson.

Sokat dolgozott az a korán megöregedett ember is, aki az első játékot (sohasem felejtem el, egy barna, keréken guruló falovat) fabrikálta nekem. Ő a nagyapám volt. Tőle tanultam meg szeretni a munkát és tisztelni a munkást.

Munkás volt, az a csupaizom, szikár ember is, aki a középiskola nyári szünetében a cséplőgépnél a vállamra segítette az első zsák búzát. Rogyadozó lábaimat látva, csak ennyit mondott: *„Most már te is érzed a kenyér súlyát; majd megszokod”.* A kenyér súlyát valóban éreztem, de nem szoktam meg. Óráról órára nehezebb lett. Délután már apám zsákolt helyettem, én meg a búzaasztagról dobáltam a kévét a cséplőgépre. Azóta szerencsére *„könnyebb lett”* a kenyér. Poros, izzadt testű emberek helyett kombájnok forgolódnak a határban.

Nehéz munkát végzett az a levelező tagozaton jogásznak készülő anyagmozgató is, aki Gy. városka egyetlen gyárában arra tanított, hogyan kell a fűrészgéphez vinni a szögvasat, és a marógépek alól hogyan lehet könnyen kiszedni a vizes vasforgácsot. (Évekkel később úgy hallottam, hogy elvégezte az egyetemet, de ott maradt a gyárban. A munkája már könnyebb lett, az anyagmozgatókkal mégis naponta találkozik.)

Alacsony, víg kedélyű agglegény volt a magyar tanárom, aki naponta nyolc órát is vesződött az irodalmon kívül mindenre kíváncsi kamaszokkal és az egyre ritkábban piruló, aligszoknyás, serdülő lányokkal, akik *Shakespeare* helyett *Boccacciót* olvasták, a *Noszty fiú esetén*él pedig érdekesebbnek tartották egy-egy barátnőjük esetét néhány úrvezetővel. Tanárunk szigorú, de igazságos volt. Kíméletlenül beírta nekem is az egyest, ha mukkanni sem tudtam a klasszikusokból, de őszintén megdicsért egy-egy dolgozat felolvasása után. Ellentétben a matematika tanárommal, aki azt mondta, hogy az írásaimért cipőfűzőre valót sem adnak majd, *ezért* okosabban teszem, ha firkálás helyett a gömb térfogatát tanulom.

Napi három műszakban dolgozó lány volt az, aki otthon, beteg édesanyja gondozása mellett, még a továbbtanulást is vállalta. *Tiszta szobájának polcain klasszikusok művei lapultak. A futószalag és a betegágy után hozzájuk menekült.* Kölcsönadott könyveim közé egyszer, fehér zsebkendőt csúsztatott. Hatalmas termetű, szűk szavú fiú volt az a tizedes, aki olyan biztonsággal vezette éjszakai gyakorlaton szakaszunkat, mint szülőfalujában a traktort.

Munka, munka, mindig, mindenhol, — az ifjúságtól az öregségig. *Érted, értem, értünk dolgoznak* a bányák mélyén, vagy a martinkemencéknél, ahol az azbesztruhás, szemüveges emberek a lángoló vasat csorgatják. A fonógépeknél, ahol a nők szépen ívelő fehér lába már visszeres, és bosszúsan hívják a művezetőt, ha néha szakad a szál. A mozdonyok vezérállásában, ahol milliós értékekre vigyáz a masiniszta. A fehér kórházi ágyaknál, ahol az öntudatos, pirulni is tudó ifjú ápolónő gyöngéden hárítja el a riadt szemű kis öregek hálapénzét.

Érted, értem, értünk dolgoznak a tervezőirodák rajzasztalainál, is, ahol emeletes házak négyzetmétereit határolja körül a ceruza és a fehér köpenyes mérnök az ebédszünetben gyorsan házatelefonál a feleségének, hogy délután később megy haza...

Folytathatnám, de sokan vannak még. *Hányat szeretek közülük nagyon?* Talán valamennyit. (Most mégis azokról írok, akik közel állnak a szívemhez.)

Elsősorban az édesanyám, akinek a munkahelye az otthon, és úgy sürög-forog körülöttem, ha meglátogatom, hogy szinte lelkiismeretfurdalást érzek, mert újabb munkát vittem a házába. Utána az apám következik, aki „halálra ítélt” gőzmozdonyával még tavoly olyan büszkén „vágtatott” a villanygépek között, mint a hortobágyi csikós a Mercedeszek mellett.

Aztán az íróasztala mellett görnyedő fiatal vasúti raktárost, aki egy évig havonta vérátömlesztésre hordta a fiát Pestre és naponta a leukémia gondolatával járt dolgozni; a darukezelő lány, aki hajnalban kel, zsúfolt vonatokon utazik és öt éve szeretne már férjhez menni; a csinos adminisztrátor, aki kitűnő munkaerő és két gyermekét egyedül neveli, mert elvált iszákos férjétől, de azóta csak ajánlatokat kapott; a falusi postásasszony, aki reumás lábával naponta több kilométert gyalogol. Közeli ismerősöm még az a pályamunkás is, akinek kilencéves fia (mellettem ült az iskolapadban) fürdőzés közben a patakba fulladt és azon a furcsa, lihegő nyári napon a faluban érte harangoztak. Nem tudom elfelejteni fehér lepedőbe csavart, apró testét a vízparton és az apja gyöngéd mozdulatát sem, ahogy karjaiba emelte, hogy a kukoricatáblák tisztelgő lándzsái között hazavigye; végig az úton az öregasszonyok fekete varjúhada kísérte ...

Kaszala Sándor

ÚJ KULTÚROTTHON BÉKÉSCSABÁN

Felépült és átadták rendeltetésének a békéscsabai vasutasok kultúrotthonát. Fiatalok, idősebbek egyaránt örülnek neki.

Az első, nagy jelentőségű esemény április 24-én zajlott le a falai között, mégpedig abból az alkalomból, hogy a békéscsabai vasúti *csomópont* dolgozói múlt évi munkájuk alapján *elnyerték a vörös vándorzászlót.*

A *művelődési* ház vezetőségének csupán az a kérése a vendégekhez, illetve a szakkörök tagjaihoz, hogy sajátjukként becsüljék, óvják, vigyázzák a szép, korszerű intézményt, minden berendezését és felszerelési tárgyát.

Boldizsár Gyula

Jöhetnek a színészek

Tapolcán eddig nem volt színházi épület. A városba érkezett vendégszínészek esténként csak korszerűtlen helyiségekben léphettek fel. Az előadásokat mindig szívesen megtekintették Tapolca vasútasai is.

A közelmúltban végre befejeződött a *Batsányi János* városi művelődési központ korszerűsítése. Ennek nagytermét 4,5 millió forint költséggel átalakították, korszerű színpaddal látták el. A nézőtéren 360-an foglalhatnak helyet. A patinás épületben ezentúl színházi előadásokat is lehet tartani.

A hídmérleg kezelője

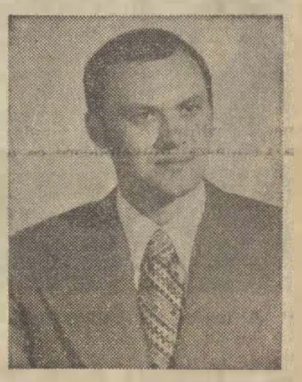


Eperjeske szélesrendezőben a legkoszerűbb automata hídmérleg kezelője Fajván Józsefné teherkocsik mérését végzi (Kiss Árpád felvétele)

TÜTŐS SÁNDOR

A közösségi élet formálója

A debreceni vasutas fiatalokat képviseli a KISZ IX. kongresszusán



Tütős Sándor, a debreceni biztosítóberendezési fenntartási főnökség csoportvezetője április 10-én részvevője volt a Hajdú—Bihar megyei KISZ-küldöttgyűlésnek. Itt választották meg a KISZ IX. kongresszusára küldöttnek.

A huszonkilenc éves csoportvezető 1960-tól vesz részt az ifjúsági mozgalomban. Tagja a debreceni és a MÁV üzemi KISZ-bizottságnak. *Tizenöt éve vasutas.* Tanulási kedve a szakmunkásvizsga után sem csökkent. 1966-ban beiratkozott a dolgozók gimnáziumába és kitűnő eredménnyel érettségizett. Közben igyekezett gyarapítani szaktudását is. Öt alkalommal szerezte meg a *Szakma ifjú mestere* kitüntető címet.

Kiváló szervezőkészsége révén mindig formálója volt a közösségi életnek, sokat tett a jó munkahelyi közérzetért. Eredményes politikai-társadalmi munkájáért 1974-ben *KISZ-érdeméremmel* tüntették ki. Több éve vezeti már az *Elektron* ifjúsági brigádot is. A kis kollektíva a gazdasági munkán kívül, különösen jó eredményeket ért el a művelődés terén. Két éve, a *Korunk valósága* című megyei vetélkedőn a második helyet szerezték meg. Részesei voltak a vasutas szocialista brigádok országos vetélkedőjének is.

A debreceni vasutas fiatalok megtisztelő elismerésnek tekintik, hogy Tütős Sándor is ott lehet a Kommunista Ifjúsági Szövetség május 8-án kezdődő IX. kongresszusának küldöttei között. Tudják, hogy méltóképpen képviseli majd ügyüket az ifjúsági mozgalom legrangosabb fórumán.

A május kertjei

Munkába indulok korán,
a szél arcul legyint,
s már ültetik az Asszonyok
a Május kertjeit! —
Mindenik ház előtt virág,
árvácska, sárga, kék,
s a fű közül hűs mosolyú
nefelejts, — mint az ég! —
Eltünt a szürke útszegély,
virágszőnyeg ragyog,
s illatfelhő köszönti már
az Ünnepi Napot! —
Minden kert csupa orgona,
lila és hófehér —
Nincs még egy ilyen hónapunk
mely Májussal felér!
A kapuk dísze is virág
s míg fürdeti a fény
kibomlik piros lobogónk
a Munka Ünnepén!

Ámon Ágnes

„Szembenézek önmagammal”

Jó ideje immár szinte mindenki Maminak szólítja a MÁV Budapest—Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökségen. Igaz, még a tinédzser-koron jóval túljáró újságírót is e szavakkal fogadja:

— *No, miben segíthetek magának, gyermekem?*

Szeme sarkában — úgy tűnik — mindig ott bujkál a szomorkás mosoly, s amit mond, abban is rejlik némi öngúny:

— *Meghatott, már hogyne hatott volna meg, amikor a Parlamentben április 3-án átvehettem a Munka Érdemrend arany fokozata kitüntetést, de higyje el fiam: jobban örültem volna a KISZ KB oklevelének... Hogy miért? Mert akkor nem ötvenöt éves lennék. És én nagyon haragszom magamra, amiért megöregedtem!*

Egyedül nevelte négy gyermekét

Ne tűnődjünk most azon, hogy *Rác Sándorné*, a ferencvárosi pályafenntartók munkaügyi csoportvezetője (egyszersmind 1962 óta — megszakítás nélkül — párttitkára) koros-e, vagy fiatal; ha fáradtnak érzi magát, módjában állt elfáradni. Ami az életét illeti: *a kicsiny szatmári faluban nyolcan voltak testvérek. Kell-e mondani: nem vetette fel őket a jólét.* Aztán neki is négy gyereke született, a férje pedig — 1960-tól 1969-ig — súlyos betegen, rokkantként élt.

Amikor özveggyé lett, csupán a legnagyobbik fia: *János* volt kenyérkereső (pontosabban: éppen sorkatona). Így voltaképpen a gyerekeket egymaga nevelte emberré. De sok öröme telik bennük, büszke rájuk. Kezdetben rendkívül nehéz volt a terhek viselése... aztán megszokta. János a MÁV Központi Szertárában kezdte meg a kenyérkeresést, *ma jól ismert pályatársunk — újságíró, a Népszabadság munkatársa.* Judit a MÁV Hídépítési Főnökség gyors- és gépírónője; hároméves kisfia van, s várhatóan május elejére itt a második baba. Péter autófényező; jelenleg katona, míg a legkisebbik, András a Fővárosi Kéményseprő Vállalat dolgozója.

... Restelli nagyon: amikor a kormánykitüntetést átvette, könnyes volt a szeme. Az ünnepséget követően odalépett hozzá az ugyancsak kitüntetett — ezüst fokozatot kapott — vasutas kollégája, *Takács Lajos.*

— *Miért most sírsz, amikor kitüntetést kaptál* — kérdezte —, *miért nem akkor sírtál, amikor a négy gyereket nehéz körülmények között kellett felnevelned?!*

Mindvégig Ferencvárosban

Nyugdíjba készül, noha Ferencvárosban ezt senki nem akarja. Ő maga sem. De a vérnyomás már rendszeres ellenőrzést kíván — és a gyerekek bizonygatják: eleget dolgoztál, édesanya.

— *Valóban, amikor dolgozni kezdtem, már volt munka ebben az országban. Aki dolgozni akart, dolgozhatott. S dolgoztam is, mindvégig itt, Ferencvárosban.*

Újsághírdetésre jelentkezett 1950-ben a pályafenntartásnál, majd a következő évben szolgálatba állt. Nagy segítséget jelentett, hogy mind a négy gyermekének helye volt a MÁV Benczur utcai bölcsődéjében, illetve napköziotthonos óvodájában. Éveken át ő volt az „ős-anya”. Mert a mindennapi munka mellett tanulni is kellett. A pályamesteri szakaszon irodai segéderőként kezdett, majd alapfokú számviteli tanfolyamot végzett; *azt követően lépett elő munkaerő-gazdálkodónak.* Alapfokú munkaügyi tanfolyamra járt (közben befejezte a VIII. általánost is). 1959—1961 között az általános MÁV tisztképzőt végezte levelező tagozaton. Volt szakszemélyzetes (akkortájt így nevezték a munkaügyi előadót), *1971 óta csoportvezető.*

Szeretni kell az embereket

— Olyan feladatkör a munkaügyisé, ahol nagyon kell szeretni az embereket. Mert fiaim, ide sokszor nehéz sorsú emberek is bekopogtatnak, s meg kell hallgatni őket, még akkor is, ha azt panaszolják: *„iszik a férjem, tessék segíteni, tessék beszélni vele”... „házat szeretnénk építeni, nagy a család, hogyan kezdjünk hozzá”...* Aki hozzám bejön, az biztosan készült arra, mit fog mondani, és számára akkor az a legfontosabb ügy. Soha senkit nem küldtem át az ügyintézők valamelyikéhez: *ha hozzám van bizalma, nekem kell beszélnem vele...*

A pártvezetőségnek 1956 előtt is, majd utána is tagja volt. Az ellenforradalmat követően a MÁV-nál az elsők között kezdte meg a párt újjászervezését (1945 óta párttag), mint kommunista, nem készül — nem készülhet! — nyugdíjba.

Nyugdíj előtt

— Már várnak otthon, Rákospalotán, a XV/9-es pártkörzetben. Jövőre már odatartozom, a körzet legfiatalabbjai közé... Annak kiváltképp örülök, hogy az ottani párttitkár, *Tóth Elek* is vasutas volt: a MÁV Budapesti Igazgatóságáról ment nyugdíjba... *Bizony, talán már az idén „szembenézek önmagammal”.* Annyi embert búcsúztattam, hát most én következem. ...Csak tíz évet forgathatnék vissza! Tudja, gyermekem, egyszer már írt rólam a *Magyar Vasutas.* Az ötvenes években. Akkoriban propagandista voltam. *„Egy alacsony, barna hajú fiatalasszony vezeti a szemináriumot”* — írták akkor. Hát azóta sem nőttem meg, maradtam 151 centi. De a barna hajam?... Ez valódi fehér, nem holmi fodrászmester műve.

(Földes)

Tanfolyam Kenesén

Áprilisban Balatonkenesén a vasutas-szakszervezet központja a nyugdíjas szakszervezeti aktivisták részére egyhetes tanfolyamot rendezett, amelyen 87-en vettünk részt.

Az oktatás témája a társadalombiztosítási törvény, valamint a 1/2 százalékos ÖTA juttatásainak ismertetése volt. Ezenkívül előadás hangzott el a szociálpolitikáról, a munkavédelemről, az egészségügyről és a pénzügyi gazdálkodásban történt változásokról. Az előadásokat konzultációk követték, amelyeken mindenki elmondhatta tapasztalatait. *A tanfolyam módot adott arra is, hogy a hallgatók jobban megismerjék a nyugdíjas csoportok tevékenységét, és területükön ezáltal eredményesebb munkát végezhetnek.*

özv. Tatár Jánosné
a pécsi nyugdíjas csop. elnöke

ANYÁM

Hetven éved
lángoló kazal:
túlélted
pazar
fényű fiad —
a napok
vágtató táltosok
riad
az éj,
a hajnal ragyog
ne félj —
veled vagyok!

Ketykó István

Reflektorfényben a tömegsport

Több mint háromezer vasutas vett részt a szegedi területen az üzemi bajnokságokban

A vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottságának sportbizottsága, a húsz legnagyobb szakszervezeti bizottság sportfelelősének részvételével a közelmúltban megvitatta a szegedi igazgatóság területén 1975-ben végzett tömegsport munka tapasztalatait. S egyúttal összegezték az 1976-os év feladatait.

A tanácskozás beszámolójából kitűnt, hogy ismét eredményes évet zártak. Az elmúlt év elején tartott sportbizottsági ülésen célul tűzték ki a vasutas dolgozók rendszeres testedzésének, sportolásának segítését. Vállalásukat teljesítették. Ehhez hozzájárult, az is, hogy a területi bizottság által kidolgozott tömegsport program végrehajtásában fokozott szerepet és önállóságot kaptak a csomóponti sport-albizottságok.

Az eredményeket vizsgálva megállapítható, hogy versenynaptárukban igen sokrétű programról gondoskodtak. *Asztalitenisz, kézilabda, kis- és nagypályás labdarúgás, teke, sakk, szocialista brigádok lőversenye, s a hétvégi pihenőházak különböző versenyformái közül választhattak a sportolni vágyó vasutasok. Az év végi adatok szerint a felsorolt lehetőségeket, a különböző szintű bajnokságokban 390 csapatban több mint 3000 vasutas vette igénybe.* Örvendetes, hogy a létszám közel 10 százaléka nő volt.

Említésre méltó az is, hogy a KISZ által szervezett tömegsport rendezvényeken *mintegy ötszázan vettek részt.* Az alkalomszerű versenyeken pedig — erről pontos felmérés nem készült — *további 800—1000 fő.*

A tömegsport rendszerességét és eredményességét jelzik az országos versenyeken elért eredmények. A női asztalitenisz-csapat második, a férficsapat, valamint a kispályás labdarúgó harmadik, a tekecsapat pedig negyedik lett.

Tovább fejlődött a tömegturisztika és a természetjárás. A kirándulásokat, *amelyeken 1332-en vettek részt,* általában kulturális programmal is összekötötték.

Az 1976-os év legfőbb feladatának többek között a rendszeres sportolásba bevont dolgozók számának növelését, újabb sportágak bevezetését, a létesítménygondok enyhítését, további csomópontokon — így *Vésztőn, Mezőhegyesen, Makón,* stb — tömegsportbizottság létrehozását, valamint minden csomóponton egésznapos vasutasnapi sportrendezvény megszervezését határozták el. Ez évi programjuk ismét színesnek ígérkezik, hét sportágban kívánnak sportolási lehetőséget biztosítani.

Gellért József

Jól szervezett munka

Recsk—Parádon működik az ország legjobb MÁV-Volán komplexbrigádja

Recsk—Parád állomás 1962-ben alakított *MÁV—Volán komplexbrigádja* ismét hallat magáról:. *1975. évi kimagasló eredményei alapján elnyerte a MÁV Vezérigazgatóság és a Volán Autóközlekedési Vállalat vándorzászlaját.*

Az említett szervek a vándorzászlót első ízben 1973-ban adományozták. *A győztes akkor is Recsk—Parád komplexbrigádja volt.* A következő két évben sem engedték át másoknak a zászlót a recsk—parádiak, így aztán a legjobb szállítási eredmények elismerését jelképező „trófea" *véglegesen a birtokukba jutott.* (Hogy milyen módszerekkel dolgoznak és milyen kitűzött célokat értek el, arról annak idején már részletesebben is beszámoltunk.)

A most elnyert, az 1975. évi munkával kiérdemelt zászló tehát már a *második,* ez azonban *még elhódítható tőlük.* Ha csak nem teljesül be az a fogadalom, amelyet a legutóbbi átadási ünnepségen a recsk—parádi brigád tagjai tettek. Eszerint, *a következő két évben is mindent elkövetnek a vándorzászló megtartásáért, illetve végleges elnyeréséért.*

HÉTFŐN ESTE TALÁLKOZNAK

Hétfőn többnyire *irodalmi estet* rendez a vasutasok művelődési háza *Dombóváron,* elsősorban szocialista brigádtagok részére.

Az első irodalmi estet a közelmúltban, március 22-én tartották, telt házzal, *Jancsó Adrienn* főszereplésével. A színvonalas műsor zeneszámait *Bartók* és *Kodály* műveiből válogatták. A versek, monológok és más irodalmi alkotások szintén nagy tetszést arattak.

Az összejövetel kellemes *ismerkedési estnek is beillett,* mivel a brigádtagok hozzátartozói közül sokan még csak most találkoztak először.

HÍREK

— **Tanulmányi verseny.** Békéscsabán, a Vásárhelyi Pál Földmérési és Vízügyi Szakközépiskolában országos tanulmányi versenyen vetélkedett nyolc szakközépiskolából 25 tanuló. A szakmai versenyt a KPM és az Oktatási Minisztérium út- és vasútépítési szakon hirdette meg. A verseny első öt helyezettje egyetemi felvételt nyert, és érettségi vizsgát sem kell a szaktárgyakból tenniük.

— **Ifjú mesterek.** A miskolci vontatási főnökségnél a közelmúltban megrendezték a már hagyományos „Szakma ifjú mestere" vetélkedőt. A résztvevőket a főnökség fiatal mérnökei társadalmi munkában korrepetálták matematikából. A jó eredményt elért versenyzők összesen 17 200 forint jutalmat kaptak.

— VÉRADÓNAP. A hatvani vasúti csomóponton az idén is megrendezték a már hagyományos tavaszi önkéntes véradónapot, amelyen százan összesen 30 liter vért adtak. A véradáson a hatvan—salgótarjáni pft. főnökség, a villamos állomás és a vontatási főnökség szocialista brigádjai közül jelentek meg a legtöbben.

— **Veszprém megyéért.** Tapolca várossá nyilvánításának tízéves évfordulóján „Veszprém megyéért" kitüntetés ezüst fokozatát adományozták Tüttő Kálmánnak, a tapolcai vontatási főnökség műszaki főfelügyelőjének. A főnökség dolgozói az ő vezetésével sok társadalmi munkát végeztek, többek között a zánkai úttörővárosban és az ott letelepített páncélvonaton is.

— TAKARÉKOSSÁG. Túlteljesítették tavalyi energiamegtakarítási felajánlásukat a miskolci járműjavító dolgozói. A vállalt egymillió forint értékű megtakarítást 710 ezer forinttal szárnyalták túl. Az idei tervek szerint a szocialista kollektívák szeretnék ezt az eredményt is túlteljesíteni.

FELHÍVÁS! A MÁV Tisztképzőn 1935/36-ban végzett tanfolyamtársaimat kérem, hogy a 40 éves találkozónkra jelentkezzenek, esetleg mások holléttéről is tájékoztassanak. A találkozó helyéről és idejéről később küldünk értesítést. Fogarasi Pál, MÁV Villamos Felsővezeték Ép. Főn. Üzemi telefon: 68—44. Lakás: 1131 Bpest, Mautner S. u. 149. tel: 298—989 este.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném Gyáli úti** szoba, konyha, éléskamra, kertes MÁV-bérlakásomat hasonlóra, vagy szoba-konyhás tanácsira, sürgősen. Érdeklődni lehet: kedd, csütörtök, du. 142—678-as telefonon.

— **A Keleti pu.-nál levő 2** szoba komfortos, I. emeleti, szép világos lakásomat elcserélném 1 szoba komfortosra, vagy hasonlóra, Budapest területén. Érd Parkvárosban eladó egy 185 négyszögöles telek, rajta egy 3x4 m-es faházzal (garázs-jellegű). Érdeklődni lehet: Bp. VIII., Kerepesi út 5. IV. épület I. em. 18. Ferencz.

— **Elcserélném** tanácsi üzlethelyiségemet — víz, ipari áram bevezetve — szoba-konyhás lakásra. Cím: Iglai József 1072 Bp., Nyár utca 10. Érdeklődni lehet: 228—284. vagy 18—77 telefonon egész nap.

— **Elcserélném** Bp. IX., Gyáli út 15/31. fsz. 1. sz.. alatti nagyméretű, kétszoba komfortos lakásomat tényleges vasutas dolgozóval, 3 szobás, vagy nagyobb szolgálati-, tanácsi-, szövetkezeti és öröklakás is számításba jöhet, cseréként, megegyezéssel, illetve költségátvállalással. Telefon: lakás 472—067, minden nap 20 óráig. üzemi: 83—68.

— **Kettő szoba félkomfortos** lakásomat (Budapest, XV., Vasutasház u. 1.), elcserélném kétszobás, tanácsi, vagy két egyszobás lakásra. Bármely megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: de. 8—15 óráig, Kedőváriné, 84—67 telefonon.

— **Elcserélném** 300 négyszögöles telken levő, szoba-konyha, spejzos magánházam budapesti MÁV-lakásra. Cím: Kullai Sándorné, 2451 Ercsi, Lavotta u. 31.

— **Pécsi, I. emeleti 54** négyzetméter területű két szoba összkomfortos, szövetkezeti lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Érdeklődni: hétfőtől péntekig 8—16 óráig a 131—600 telefonon, vagy Viczián Lajosné, 7633 Pécs, Lengyel Gyula u. 10. I. em. 3. sz. lehet.

A Hivatalos Lapból

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

A 15. számból: 013 899/1975. Újítási verseny.

Felhívás számvitelt tanfolyamokra történő jelentkezésre.

A 16. számból: 104 161/1976. Foglalkozások egységes osztályozási rendszere (FEOR) című utasítás kiegészítése, helyesbítése.

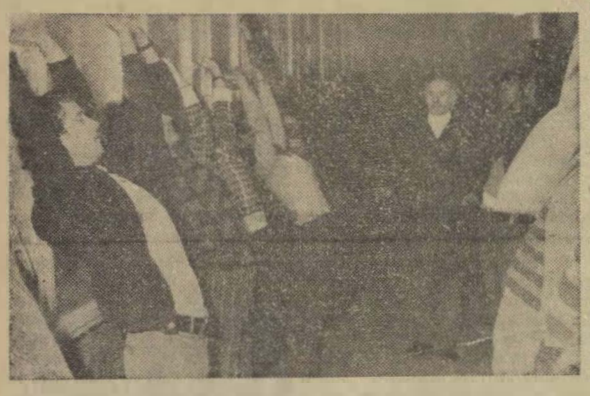
A szerkesztőség üzeni

Sándor Zoltán Debrecen; Egeressi Zsigmond Záhony; Bognár Károly Tapolca; Szűcs Ferenc Hatvan; Sepsi Gyula, Pál István Miskolc; Horváth Balázs Pápa; özv. Tatár Jánosné Pécs; Boldizsár Gyula Békéscsaba: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szalai Katalin Székesfehérvár; Németh Zoltán Veszprém: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Szombathely:

Munkahelyi testnevelés az Oktatási Főnökségen



A tanfolyam hallgatóinak jól esik a mozgás

Szombathelyen a Lenin úti volt Szakmunásképző Intézetben kapott otthont a *MÁV Oktatási Főnökség.* Az épület rekonstrukciója még folyik, de azért az oktatás nem szünetel. *Nagy Miklós* vezetővel beszélgettünk:

— Január elején 63 fő, köztük 2 nő részvételével kezdődött a forgalmi szolgálattevők és a Diesel-mozdonyvezetők tanfolyama. Amikor a Rádióból értesültünk a munkahelyi testnevelésről, felvetődött a gondolat, hogy jó lenne nálunk is megszervezni. Elbeszélgettünk a tanfolyamok részvevőivel, s a legtöbben örömmel fogadták, csupán néhányan húzódoztak tőle. Azután, amikor már két -három hét eltelt, senki sem akadt, aki ne tornászott volna. Az első két óra után 5—5 perc szünetet tartunk és így a harmadik óra után 20 perc áll rendelkezésre. Ekkor egyik héten *Horváth György* főtanácsos, a másik héten *Seffer József* műszaki intéző, mindketten tagozat vezetők, vezetik a tornát is.

Horváth György főtanácsos már nem tartozik a fiatalok közé, mégis sokan példát vehetnének róla

— *16 évig labdarúgó játékvezető voltam és így közel áll hozzám a sport* — mondotta. — A gyakorlatanyagot legtöbbször a televízióban látottakból állítom össze. Este otthon rendszeresen tornázunk.

Seffer József viszont nem sportol, mégis merte vállalni az előtornász szerepét is.

— *Én könnyebb helyzetben vagyok, mint Horváth György főtanácsos* — vallotta be őszintén —, *mert nálunk a hallgatók között van olyan, aki a korábbi években sportolt és gyakran segít.* Különösen azoknak a fizikai dolgozóknak hiányzott a mozgás, akik nem szokták meg, hogy egyfolytában hat órát üljenek. Nagyon kell ez az óraközi torna, mert utána ismételten felfrissülve figyelnek a hátralevő 3 órán.

Vas megyében közel 40 üzemben, hivatalban, intézményben, több mint hatezren vesznek részt a munkahelyi testnevelésben. A legtöbb helyen csak nődolgozókkal találkoztunk, amikor egy-egy helyre ellátogattunk megszemlélni a munkahelyi testnevelést. Igen örvendetes ez a kezdeményezés a MÁV Oktatási Főnöksége részéről, hiszen ha a férfiak itt megszeretik az öt perces tornát, akkor a tanfolyam elvégzése után minden bizonnyal munkahelyükön is kezdeményezői lesznek a frissítő mozgásnak.

Kiss Antal



Egy kicsi mozgás...

A budapesti területi bizottság felhívására a dunakeszi járműjavító szakszervezeti bizottsága *február 16-tól az üzemben bevezette a munkahelyi tornát.* A területi bizottság a munkahelyi testnevelésről szóló filmekkel, tornagyakorlatok leírását tartalmazó füzetekkel és üzemorvosi előadásokkal népszerűsítette a torna szükségességét.

Ma már az üzem tizenhárom munkahelyén *190 férfi és 195 nő végzi naponta a néhány perces frissítő gyakorlatokat.*

Bővítették a pincelőteret a miskolci járműjavítóban

A miskolci járműjavítóban az MHSZ lövészklub kezdeményezésére az üzem szocialista brigádjai kibővítették és pisztolylövésre is alkalmassá tették a korábban csak légfegyver-használatra épített pincelőteret. Öt szocialista brigád (*Pléh Sándor, Bajcsy-Zsilinszky, Ligeti Károly, December 3., Bornemissza Gergely*), asztalosai, villanyszerelői, mázolói. lakatosai végezték a társadalmi munkát.

A lőtér ünnepélyes átadása után négy MHSZ-csapat avatta fel a lőteret. A csapatversenyben a házigazda járműjavító lett az első. Az egyéni versenyt is az üzem versenyzője, *Csorba Barna* nyerte.

A következő hetekben a pincelőteret az üzem szocialista brigádjai veszik birtokukba. Folytatják a korábban már nagy sikerrel megindult tömegsportversenyeket.

P. I.

Lelkes fiatalok alkotják a Záhonyi VSE birkózó szakosztályát

A záhonyi gimnázium tornacsarnokában az „erős emberek" edzenek. A kielégítő felszereltség mellett, élénk birkózó élet, szorgos edzésmunka folyik.

Hogyan is kezdődött? 1974 őszén *Felber András* segédedzővel az élen, 24 fiatallal megalakult *Záhonyban a megye első birkózó szakosztálya.* Azóta több mint húsz hónap telt el, s a birkózó sport beváltotta a hozzáfűzött reményeket.

Az úttörőversenyzők közül a megyei bajnokságon kitűnően szerepelt *Erdős Ferenc, Balogh János, Kovács László.* Mindhárman első helyezést értek el.

A serdülő versenyzők közül *Kormos Jánós* 2 ezüst és 1 bronzéremmel gazdagította éremgyűjteményét. Az ifjúsági versenyzők közül *Illés Bertalan* és *Ésik András* bronzéremmel tértek haza, egy, ugyancsak „C" kategóriás versenyről.

Felber András edző 12 éve vasutas. A tanítványok tiszteli és szeretik. Nemrég érettségizett, kocsirendezői munkakörben dolgozik. de második otthona a tornacsarnok. A birkózópalánták munkáját nagy figyelemmel kíséri. Segítótársa, *Makkai Gyula,* aki lelkes munkájával mutat példát a versenyzőknek. Olyan vezetők. ifjú sportolók alkotják a szakosztályt. akik minden támogatást megérdemelnek.

Egeressi Zsigmond

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 41
Telefon városi: 229—873.
üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
76—1603 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

A MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös

KERES

– legalább ötéves szakmai gyakorlattal rendelkező pft. technikust vagy üzemmérnököt
részlegvezető beosztás betöltésére
a beüzemelés alatt levő és az országos vasúthálózaton változó munkahely jelleggel dolgozó, a hosszúsinesitési programot megvalósító elektromos ellenállás hegesztő részleghez.

A hirdetés pályázat jellegű, ezért a bérezés – a MÁV Kollektív Szerződés határain belül – megegyezés szerint történik

– valamint gyalus, marós, forgácsoló szakmunkásokat, üzemen belüli munkahellyel.

A részlegvezetőt, a változó és így külszolgálati munkahelyen történő foglalkoztatás alapján megilletik a rendelkezésekben is előírt idevonatkozó munkahelyi pótlékok.

A részlegvezetői beosztás betöltésére a pályázatot személyesen vagy írásban a MÁV Kitérőgyártó Uzem személyzeti és oktatási, valamint a tervgazdasági és munkaügyi osztályán lehet benyújtani.

Cím: MÁV Kitérőgyártó Uzem
3201 Gyöngyös. Pf. 55.
Telefon: 122—71. Uzemi: 48—65, 48—67.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. MÁJUS 15.

ÁPRILISI GYORSMÉRLEG

A vasút szállítási teljesítménye a bázis és a tervezett alatt maradt

Áprilisban a vasút *28 millió 400 ezer utast szállított.* Az elszállított utasok száma a bázisidőszakhoz képest 2,2 a tervezettnél 0,7 százalékkal kevesebb. Ezzel szemben az utaskilométer teljesítmény az előirányzatoknak megfelelő szintet érte el, a bázisidőszakhoz viszonyítva azonban 2,4 százalékkal alacsonyabb.

A személyszállítás minősége tekintetében a személyszállító vonatok menetrendszerűségét kismértékű javulás jellemezte. Mintegy 0,4 százalékkal javult a késési arány is.

A vasút az elmúlt hónapban *10 millió 800 ezer tonna árut szállított.* A tonnában mért áruszállítási teljesítmény a bázisidőszakhoz viszonyítva 6,2, míg a tervhez képest 4,7 százalékkal kevesebb. Sajnos kedvezőtlenül alakult az árutonnakilométer teljesítmény is.

Az egyes áruféleségeknél a legfeltűnőbb visszaesés a tégla és cserép, valamint a cement és tűzifa küldeményeknél tapasztalható, amelyeknél *a csökkenés mértéke 20—30 százalékot is elért.* Többletszállítás csak a mészküldeményeknél volt.

A legnagyobb szállításcsökkenés a belföldi forgalmat jellemezte, de erőteljesen visszaesett az import és tranzit forgalom is. Csupán az export szállítások alakultak kedvezően, ahol az elmúlt hónapban 102 ezer tonna volt a többlet. A forgalomcsökkenés általában a mérsékeltebb szállítási igénnyel függ össze.

Az áruszállítás minősége — főleg egyes üzemviteli mutatók tekintetében — romlott. Az időben ki nem állított teherkocsik száma a megelőző hónaphoz képest több mint kétszeresére emelkedett. *Növekedett a géprevárások száma is.* Hasonló a helyzet a tehervonatok menetrendszerinti közlekedésénél, amely mind a bázis, mind a megelőző hónaphoz viszonyítva alacsonyabb százalékos szintet ért el. Csupán a vonatácsorgásoknál tapasztalható némi javulás.

A teherkocsigazdálkodásra jellemző mutatók közül a teherkocsik statikus terhelésénél a javulás a bázishoz képest mintegy 4,7 százalékos. *Kedvezőtlen viszont a teherkocsik átlagos fordulóidejének alakulása, amely 6,1 százalékkal nőtt.*

Az elkövetkezendő időszakban az áruszállítás jelentős növekedése várható. Fokozódik mind a belföldi, mind a tranzit és export forgalom. Fel kell ugyanakkor készülni az új menetrendre való áttérésre. Mindezek mellett, főleg gazdasági eredményeink javítása érdekében, *gondot kell fordítani a teherkocsigazdálkodás egyenlegének javítására, fizető teljesítményeink növelésére és üzemi költségeink csökkentésére.*

A KISZ KB FELHÍVÁSÁRA

Eredményes kommunista műszakok a KISZ IX. kongresszusa tiszteletére

A Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottsága a KISZ IX. kongresszusa előtt felhívást intézett a fiatalokhoz, hogy szervezzenek kommunista szombatokat a kongresszus tiszteletére, vegyenek részt hatékonyabban a termelésben, a közösségi munkában. A felhíváshoz több ezren, közöttük a vasutas fiatalok is csatlakoztak. A kommunista szombatokról tudósítóink tájékoztatták a szerkesztőséget.

A debreceni építési főnökséghez tartozó munkahelyek 178 KISZ-fiatalja, *az április 24-én tartott kommunista szombaton 1400 óra társadalmi munkát végzett* — írta levelében többek között *Nyiri Ferenc.* A legtöbben az Apafán épülő szociális létesítménynél dolgoztak, hogy gyorsabban készüljön el a pihenő, fürdő és az ebédlő. A hajdúszentgyörgyi munkahely KISZ-tagjai síneket hegesztettek.

A Budapest, VI. kerület *Rippl Rónai* utcai szakközépiskola hetven tanulója április 25-én vasárnapra szervezett társadalmi munkát *Kőbánya-Felső* állomáson. Ők azért választották a vasutat, mert tanulmányaik befejezése után a MÁV-nál szeretnének dolgozni. Azon a napon a lányok az állomás virágosításában, tisztításában vettek részt, a fiúk pedig a rakodás során 150 mázsa anyagot mozgattak meg.

A dunakeszi járműjavító KISZ-bizottsága az üzem dolgozóit is mozgósította, és az általuk szervezett kommunista szombaton több mint kétezren kezdték meg a munkát.

Ezen a napon az óvoda és a bölcsőde is nyitva volt, hogy a mamáknak ne okozzon gondot a gyermekek elhelyezése. A *Kállai Éva* női szocialista brigádban a tizenhat édesanya közül például tizenegyen jöttek dolgozni.

A *hatvani csomópont* szocialista brigádjai is csatlakoztak a felhíváshoz. A kommunista szombaton 97 teherkocsi főjavítását, öt teher és egy személykocsi részlegvizsgáját végezték el, továbbá parkosították a munkahely környékét, részt vettek a lőtér építésében.

Balassagyarmaton a vontatási főnökség hatvan dolgozója vette kezébe a szerszámot szabad szombaton, és lebetonoztak egy hatvan négyzetméter alapterületű műhelyt, aminek értéke hatezer forint volt. A balassagyarmati Petőfi általános iskola 25 tagú úttörőcsapata is részt vett a kommunista műszakban. Ők a vasutas kultúrház környékét parkosították.

A KISZ IX. kongresszusa tiszteletére *a mezőhegyesi csomóponton* kétnapos kommunista műszakot szerveztek. A XXVI. pályamesteri szakasz 22 dolgozója 176 óra társadalmi munkában talpfát cserélt, sínvágást végzett mintegy 3000 forint értékben. A forgalmi és a vontatási szakszolgálat 89 dolgozója a kulturált utazást segítő szerelési és takarítási munkát végzett. Ezek értéke meghaladta a tizenhatezer forintot, amit a csomópont KISZ-szervezete felajánlott a mezőhegyesi nevelési központ építésére és a vietnami nép segítésére.

A KISZ IX. kongresszusa tiszteletére *ünnepi irányvonatot indított a tapolcai csomópont és az Országos Érc- és Ásványbánya Vállalat Nemesgulácsi Üzeme, Csepelre.* A vagonokban öntőhomokot szállítottak a gyáróriás részére.

Az ünnepi vonat indítása a csomópont és az ásványbánya vállalat között már korábban létrejött komplex-szocialista brigádszerződés keretében jött létre. A szerződést a következő évre is meghosszabbították a csomópont *Rákóczi* forgalmi-, *Zalka Máté* vontatási, az ásványbánya vállalat *Május 1* és *Volán* szocialista brigádjai. A vasút munkájának segítésére az ásványbánya brigádjai vállalták, hogy elvégzik a kocsik összekapcsolását, a léghálók összerakását a tartózkodás csökkentése, valamint a kocsiforduló-idő lerövidítése érdekében.

NAPIRENDEN

az együttműködés javítása

Magyar-csehszlovák határforgalmi tárgyalások voltak Budapesten



A budapesti, a miskolci és a bratislavai igazgatóságok vezetői aláírják a megállapodást

(Tenta György felvétele)

Immár egy évtizedes hagyomány, hogy minden évben egyszer találkoznak a határforgalomban érdekelt MÁV igazgatóságok és a csehszlovák vasutak vezetői. Ilyenkor értékelik a közös határállomások eredményeit, majd megállapodást kötnek az elkövetkező hónapokban végrehajtandó közös feladatok elvégzésére.

Az idén április második felében került sor a tanácskozásra, amelyen részt vett *Tóth János* a budapesti, *dr. Pásztor Pál* a miskolci igazgatóság vezetője és *Ing. Jan Zahorsky,* a CSD-Bratislaval Keleti Vasútigazgatóság vezetője.

A tanácskozáson elsőként a magyar—csehszlovák vasúti határforgalom múlt évi eredményeit értékelték. Megállapították, hogy a MÁV—CSD viszonylatában valamennyi határátmenetben növekedett az üreskocsik forgalma. Ez év első negyedében *Szob—Sturovon, Rajka—Rusovcén, Komárom—Komárnon, Somoskőújfalu—Filakovon* csökkent, ezzel szemben *Hidasnémeti—Canán és Bánréve—Lenartovcén* 10,6, illetve 4,4 százalékkal növekedett a forgalom.

A határforgalmi tanácskozás külön napirendi pontban foglalkozott a magyar—csehszlovák vasutasok szocialista munkaversenyének értékelésével, valamint szociális helyzetük további javításával. A nemrégen üzembehelyezett Rajka üzemváltó határállomáson felülvizsgálják a munkaverseny feltételeit, s az ott megváltozott technikai helyzetnek megfelelően módosítják azokat.

A vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottsága március 24. és április 8. között felülvizsgálta a határállomásokon szolgálatot teljesítő dolgozók szociális ellátottságát. A felmérés eredményeit testületi ülésen megtárgyalták s a hibák megszüntetésére határozatokat hoztak.

A megbeszélések záró aktusaként az igazgatók eláírták a tanácskozáson elfogadott technikai, szociális és egyéb fejlesztésekről szóló okmányokat.

(S)

A kőbányai Petőfi brigád

A BBFF Keleti pályaudvari üzemvezetőségének *Kőbánya-Felsőn* működik az egyik művezetői szakasza. A biztosítóberendezési szakszolgálat jó hírnevét méltán öregbíti ez a kis kollektíva, amelynek gerincét a 11 tagú *Petőfi* szocialista brigád alkotja. Ez a brigád múlt évi helytállásával kiérdemelte az ezüstkoszorús kitüntetést, s már ebben az évben is több olyan vállalásukat teljesítették, amely méltóvá teszi őket az elismerésre. Nemrég például *Rákosrendező pályaudvaron* végezték el a fenntartási munkálatokat, méghozzá *szabad szombatjuk feláldozásával.* Máskor is végeztek társadalmi munkát szabad szombatokon.

A Petőfi brigád tagjainak átlagos életkora mindössze 22 év, s valamennyien tagjai a KISZ-nek. Az ifjúsági szervezet ajánlására *négy fiatalt felvettek a pártba.* Hárman elvégezték a marxista—leninista középiskolát. A *Ki minek mestere* országos vetélkedőről is ismert a brigád neve. Ezen *Nagy Sándor* brigádtag a második helyezést érte el, s ennek eredményeként *társasutazásra készül, a Szovjetunióba.* Legutóbb a közösség minden tagja benevezett *A szakma ifjú mestere* címért induló újabb versenybe, s a felkészülés során kölcsönösen segítik egymást.

A szakma ifjú mesterei

A *szombathelyi vontatási főnökségen* az ifjúsági versenymozgalom különböző címeinek megszerzésére az idén 56-an jelentkeztek. Közülük 39-en teljesítették a szigorú feltételeket, és húszan vizsgáztak eredményesen. A résztvevőket összesen 25 800 forint jutalomban részesítették.

Az ünnepélyes eredményhirdetésen a vontatási főnök a kitűnő felkészültségért megdicsérte *Bokkon Ferenc, Erchardt Gyula, Nagy István, Nagy Tibor, Senyei Gyula, Unger Károly, Vargha Péter* és *Desits János* ifjú szakmunkásokat.

Az eredményhirdetés után *Kun József* vontatási főnök megnyitotta az *Alkotó ifjúság* pályázat anyagaiból rendezett kiállítást. A tizennyolc pályamunka között érdekes szakmai újítások és a szabad időben készített faliszőnyegek, subák, kézimunkák szerepeltek.

9,3 millió haszon származott a szegedi vasutasok újításaiból

Április végén Szegeden, az igazgatóság központjában tartott újítási értekezlet keretében tüntették ki a legeredményesebb újítókat. *Lovász Lázár* vasútigazgató-helyettes ünnepi beszédében méltatta az újítómozgalom fontosságát, a vasútüzemben betöltött szerepét. Mint mondta, az elmúlt évtizedekben a vasutas újítók és feltalálók, nagy megbecsülést vívtak ki az újítómozgalomban. *Az elmúlt negyedszázad alatt a vasutas újítók közel 1,1 milliárd forint megtakarítást értek el.* Az újításokból kivették részüket a szegedi igazgatóság újítói is. Csupán a IV. ötéves terv időszakában a benyújtott javaslatok száma — a korábbi tervidőszakhoz képest — 18,6, az elfogadottaké 58,1, a bevezetetteké pedig 35,6 százalékkal emelkedett. *A kimutatható gazdasági eredmény 9,3 millió forint, ami 150 százalékos teljesítésnek felel meg.*

Az eredmény eléréséhez többek között hozzájárult az is, hogy mind a gazdasági, mind a szakszervezeti aktivisták, hatékony propagandát fejtettek ki az újítómozgalom érdekében. Termelési tanácskozásokon, újítási ankétokon, konferenciákon, és egyéb fórumokon megfelelően értékelték a mozgalom eredményeit, hiányosságait és meghatározták a soronlevő feladatokat. A propaganda tevékenység fokozására 1972-től évente, újítási kiállításokat rendeztek, ahol bemutatták az elért eredményeket, az újításokról készített maketteket, modelleket.

1975-ben a vasútigazgatóság területén *791 újítási javaslatot nyújtottak be,* ebből bevezettek 279-et, ötvenöttel többet, mint egy évvel korábban. Az elért gazdasági eredmény 4,4 millió forint volt. A mozgalom sikerét jelzi a szegedi biztosítóberendezési, fenntartási főnökség négy részlegénél létrehozott *újítók klubja,* ahol a szocialista brigádokban dolgozó mérnökök, technikusok és műszakiak segítik az újítókat javaslataik, rajzaik kidolgozásában. Örvendetes az is, hogy egyre több szocialista brigád kapcsolódik be az újítómozgalomba. Egy legutóbbi felmérés adatai szerint *az elmúlt évben beadott javaslatok 80 százaléka szocialista brigádok tagjaitól származott.* E téren különösen eredményesen tevékenykednek a vésztői vontatási főnökségen.

Az újító vasutasok munkáját az igazgatóság vezetői anyagilag és erkölcsileg egyaránt elismerik. A vasútigazgatóság területén 1966-tól, 60 rendszeres újító kapta meg a *Kiváló újító* kitüntetés valamilyen fokozatát, 1973-tól pedig tizenketten *Kiváló dolgozó* kitüntetésben részesültek. Jelentős az az összeg is, amelyet a mozgalomban élenjárók évente jutalomképpen kapnak.

A tanácskozáson 30-an kaptak meg a *Kiváló újító* kitüntetést. *Lovász Lázár* vasútigazgató-helyettes kilenc ezüst és huszonegy bronzjelvényt adott át a legjobb újítóknak.

(Gellért)

Határforgalmi verseny

Somoskőújfalu visszaszerezte a vörös vándorzászlót

A magyar és a csehszlovák vasutasok közötti határforgalmi munkaversenyt *Somoskőújfalu* és *Fülek* viszonylatában is értékelték. Az elmúlt fél évben a somoskőújfaluiak 302,5, a fülekiek 228,3 pontot értek el, így a magyar vasutasok visszahódították csehszlovák kollégáiktól a vándorzászlót.

Az átadási ünnepség színhelye Somoskőújfalu volt, s részt vettek ezen a budapesti és a zólyomi vasútigazgatóság képviselői is. A munkában élenjáró dolgozók között kiosztották a vándorzászlóval járó jutalmat, összesen mintegy 12 000 forintot. A magyar határállomás *Landler Jenő szocialista brigádja* ez alkalommal kapta meg a *bronz*fokozatú kitüntetést.

Szob és Sturovo közül

A magyar vasutasok nyerték a vándorzászlót

Már hagyomány, hogy félévenként értékeli a MÁV budapesti és a CSD pozsonyi igazgatósága *Szob* és *Sturovo* határállomások munkaversenyét. A közelmúltban Szob állomáson *Halász Ernő,* Sturovo állomás MÁV képviseletének vezetője számolt be a verseny 1975. második félévének eredményeiről. *Ez alkalommal ismét a magyar vasutasok nyerték el a vándorzászlót és a MÁV vezérigazgatójának elismerő oklevelét.*

A csehszlovák és a magyar vasutasok jó kapcsolata, baráti együttműködése lehetővé tette, hogy a munkát gyorsan és pontosan végezzék. Az ünnepségen a munkaversenyben élenjáró vasutasok jutalmat kaptak.

Fiatalok vetélkedője

Az előző évekhez hasonlóan Hatvan csomópont KISZ-bizottsága az idén is megrendezte a *Kiváló ifjúmunkás* és a *Szakma ifjú mestere* vetélkedőt. Az időszerű politikai, gazdasági és a munkavédelmi kérdéseken kívül a vetélkedőn vasúttörténeti és forgalmi témák is szerepeltek.

A versenyzők közül a Szakma ifjú mestere ezüst fokozatot *Vas István,* a bronz fokozatot pedig *Balázs József* és *Veréb István* szerezték meg. *Major István* a Kiváló ifjú munkás ezüst, *Körmöczy Rozália,* Ujházi Szilveszter és *Ruis János* pedig bronz fokozatot kapott.

Sz. F.

HETVEN ÉVE ALAKULT

a Vasúti Munkások Országos Szövetsége

II.

Az alakuló közgyűlés résztvevői tudatában voltak annak, hogy a szövetség megalakulása a szervezkedés munkájában csupán a kezdetet jelenti. A győzelmi ujjongások helyett a *Magyar Vasutas* vezércikke is a küldöttekre háruló kötelességekre figyelmeztet: *„A szövetségnek a várát felépítettük* — írta —, *de ez a vár csak úgy lesz erős, ha minden katonája a falain belül, az ormon lengő zászló alá gyűlik, hogy bástyáit védelmezze, hogy falai között a közös érdek, közös védelemre találjon.* Ezrek és ezrek vannak még, akik szétszórtan, erőtlen csoportokban kóválygognak, nem lelik az utat és toborzónknak riadója nem hat a fülükig, s ha elhat is, nem értik meg. Ezreket és ezreket kell még ebbe a várba vezérelni, hogy erőnk növekedjék, hogy a felépített vár hivatásának megfelelhessen, hogy a ránk törő ellenség a falakon kívül rekedteket a sáncárok betömésére ne használhassa fel bástyáink ostromában."

Közel 200 helyi csoport

Az alakuló közgyűlést követő két hónapban már közel félszáz helyi csoport alakult. A szövetség megalakitására es helyi csoportjaink megszervezésére olyan időben került sor, amikor a kormányzat a hatalmi-politikai eszközök egész sorát vette igénybe a munkásmozgalom ellen. Már megkezdődött a munkásszervezetek elleni hajsza. A hatóságok a gyülekezési szabadság visszaszorítására, a vidéki munkásgyűlések megakadályozására törekedtek. *Lengyel Zoltán* július 23-án a képviselőházban a kereskedelemügyi költségvetés vitája során, éles támadást intézett a VMOSZ-ellen, s azzal vádolta az előző kormány kereskedelmi miniszterét, hogy a szövetség engedélyezésével a vasúti munkásokat kiszolgáltatta a Szociáldemokrata Pártnak. *Kossuth Ferenc* kereskedelemügyi miniszter már 1906. július 31-én felhatalmazta a MÁV Igazgatóságot, hogy *„a szolgálati fegyelmet el nem ismerő, az intézet érdekei ellen lázító, s munkatársait izgató munkásokat rendes felmondás vagy büntetésből való elbocsátás útján az alkalmazottak köréből eltávolitsa".* A MÁV elnökigazgató a munkásmozgalom szigorúbb ellenőrzésére utasította a szolgálati főnökségeket. A kereskedelemügyi kormányzat és a MÁV Igazgatóság, bár szerette volna, nem tilthatta be azonnal a vasutas-szakszervezetet.

1906: *a magyarországi munkásmozgalom fellendülésének éve.* A szakszervezetek lendületes fejlődése, a munkásság megnövekedett aktivitása kedvező feltételeket teremtett a bérek emeléséért, a munkaidő csökkentéséért és a munkafeltételek javításáért vivott harchoz. A gazdasági harcok viszont egybefonódtak a szervezetek védelméért és megerősítéséért folyó küzdelemmel. A *Vasúti Munkások Országos Szövetsége* ekkor még sikerrel verte vissza a támadásokat és biztosította szervezeteinek kiépítését és megerősödését. Országos mozgalom keretében a budapesti nyilvános nagygyűlés, s félszáz vidéki gyűlés utasította vissza Lengyel Zoltán támadását a vasutas-szakszervezet ellen. Erről tanúskodott az érsekújvári példa is.

A munkások követelésére leváltották a műhelyfőnököt

Mi is történt Érsekújvárott? 1906 május végén a VMOSZ helyi csoportjával egy időben alakult meg a szociáldemokrata pártszervezet is, s mindkettő *Antal Ferenc* műhelyi esztergályost, a vasutas-munkásmozgalom egyik jól képzett előharcosát választotta elnökévé. Két hónappal később Antal Ferencet az érsekújvári fiókműhely főnöke, *Leményi Papp Gábor*, mint „izgatót" rövid úton elbocsátotta a MÁV-tól, mert részt vett a VMOSZ nyitrai, helyi csoportjának megalakításában. A szövetség központi vezetősége a MÁV-elnökhöz és a kereskedelmi miniszterhez fordult orvoslásért. *A MÁV Igazgatóság hatálytalanitotta az elbocsátást és Antal Ferencet az érsekújvári fiókműhelyből az Istvántelki Főműhelybe helyezte.* Antal áthelyezésével megüresedett Érsekújvárott mind a helyi csoport, mind a szociáldemokrata pártszervezet elnöki funkciója. S amikor a pártszervezet elnökévé Antal harcostársát, a betegállományban levő *Majnik Lajos* műhelyi gyalust megválasztotta, és megtörtént az előkészület, hogy a helyi csoport is őt válassza elnökévé, az igazgatóság eljárását egyébként is sérelmesnek tartó műhelyfőnök, küldönc útján tudtára adta Majniknak és két elvtársának, hogy a vasúttól őket is elbocsátotta. *Erre megmozdult Érsekújvár szervezett munkássága.* Nagygyűlésen követelte az elbocsátott munkások visszavételét és Leményi Papp Gábor áthelyezését. A kilátásba helyezett általános sztrájk megelőzése érdekében a MÁV Igazgatóság azonnali vizsgálatot rendelt el, amelynek eredményeként hatálytalanították Majnik és társai elbocsátását, és azonnali hatállyal felmentették Leményi Papp Gábort a műhely vezetése alól.

A szövetség ez alkalommal a városi munkások aktív közreműködésével sikerrel verte vissza egy — a vizsgálat megállapítása szerint is — *„szeszélyes és hirtelen haragú", s „számos szabálytalanságot elkövető"* műhelyfőnök meggondolatlan támadását, de a vezetőség előtt már nyílt titokká vált, hogy a jövőben még súlyosabb erőpróbákra kerül sor. Ezért fontos feladatának tekintette a helyi csoportok további kiépítését és a helyi vezetőségek munkájának támogatását.

Magyarország negyedik legnagyobb taglétszámú szövetsége

Az év végére 72-re emelkedett a helyi csoport száma, a befizetőhelyeké pedig 12-re, 1906. december 31-ig összesen 16 866 tag csatlakozott a szövetséghez. Horváth-Szlavonországban a bán csak 1906. november 25-én engedélyezte a VMOSZ tevékenységét, december 31-ig már 1100 vasutas lépett be a szövetség öt helyi csoportjába.

1906 végén a VMOSZ Magyarország *negyedik legnagyobb taglétszámú munkásszövetsége.* A 27 ország szakszervezete közül csupán az építőmunkások (24 757 tag), a földmunkások (24 000 tag) és a vas- és fémmunkások (21 057) tag szövetsége előzte meg. A VMOSZ-hez tartozott Magyarország összes szervezett dolgozóinak több mint egytizede. A szövetség tagjainak háromnegyed része vidéki volt, s így a földmunkások és az építőipari munkások szövetsége után a VMOSZ-nek volt a legtöbb vidéki tagja.

A Vasúti Munkások Országos Szövetsége internacionalista munkásszövetség volt. A szövetség alapszabályait és nyomtatványait magyar—német, magyar—horvát nyelven jelentette meg. Gyűlésein a hallgatóság összetételének megfelelően a szónokok magyarul, németül, horvátul, románul és szlovákul beszéltek. Hivatalos lapja is három nyelven jelent meg. A magyar nyelvű, 18 000 példányban megjelenő *Magyar Vasutas* 1906-ban Magyarországon a legnagyobb példányszámban megjelenő szakszervezeti hetilap volt. Emellett hetenként 1800 példányban megjelentette a *Fachblatt der Eisenbahner-t* és kiadta a *Hrvatski Zeljeznicar* című újságot is. Szlovák ajkú tagjai számára olyan anyanyelvükön megjelenő munkáslapot biztosított, amely részletesen foglalkozott a vasutasok szervezkedésével. Az erdélyi román pályamunkások kérésére a szövetség vezetői 1906 végén előkészületeket tettek egy román nyelvű vasutas lap megindítására is.



A vasúti munkások szellemi és anyagi érdekeinek megóvása, munka- és szolgálati feltételeinek javítása érdekében a központi vezetőség májusban felkészült a szervezett munkások indítványainak kidolgozásával a *Betegsegelyző Pénztár* közgyülésére; juniusban a pályafenntartási, a raktári, szertári és az állomási munkasok sérelmeit foglalta irásba és terjesztette a kereskedelmi miniszter elé; augusztusban országos bizalmi értekezleten emlékiratban összegezte a *Déli Vasút* magyarországi vonalain dolgozó munkások és alkalmazottak követeléseit; szeptemberben egységes egyezmény-árjegyzék kidolgozása érdekében országos értekezletre hivta a MÁV-műhelyek fényező-, mázoló és betüíró munkásait: s megtartotta a pályaőrök országos értekezletét; októberben megszervezte a váltóőrök, a lámpakezelők, az állomásmálházók és a kocsirendezők országos nagygyülését.

Ugyancsak októberben került sor arra az országos vezetőségi értekezletre, amelyen 56 helyi csoport képviseletében 95 vezetőségi tag közreműködésével *kidolgozták és a kereskedelmi miniszter elé terjesztették a MÁV valamennyi kategóriájú dolgozójának jogos kívánságait tartalmazó emlékiratot.* A szövetség alapszabálya értelmében ez volt a maximum, amit e téren a vezetőség hivatalosan megtehetett.

Pályamunkások bérharca

A vezetőség által készített memorandumok kedvező elintézését sürgették a vasúti munkások helyi, spontán bérmozgalmi, munkabeszüntetései, amelyek 1906 tavaszán — az ipar és mezőgazdasági munkások sztrájkharcának ösztönzésére is — országszerte fellángoltak. *1906 második negyedében felszáz pályafenntartási szolgalati hely munkásai szüntették be a munkát.* Dél-Magyarországon különösen nagy méreteket öltött a küzdelem. A pályafenntartási munkások a szegedi üzletvezetőség húsz osztálymérnökségében, pályafenntartási főnökség, közül 17-nek a területén folytattak bérharcot. *E mozgalmakban testvéri egyetértésben vettek részt a magyar, román, szerb és horvát nemzetiségű munkások.* A sztrájkok egy része a harcban álló ipari és mezőgazdasági munkásokat támogató szolidaritási sztrájkként indult, amelyben a pályafenntartási munkások saját követeléseiket is előterjesztették. A nagykikindai osztálymérnökség területén például a pályamunkások mindenütt a mezőgazdasági munkásokkal együtt gyüléseztek.

A szövetség vezetősége az 1906. évről készített jelentésében már a vasúti munkások helyzetének bizonyos javulásáról számolhatott be. *Rövidebb lett a munkaidő, sok helyen megszünt a 24 órás, egyfolytában tartó szolgálat.* A pályamunkások napibére 10—30 fillérrel emelkedett, s a vasútigazgatóság megígérte, hogy télen kevesebb pályafenntartási munkást bocsát el, mint az előző években. A kocsitisztítók Budapesten 10—40 fillér béremelést értek el, a fűtőházi munkások pedig 33%-os pótbért harcoltak ki.

A jelentés a legnagyobb eredménynek a bánásmód változását értékelte. Ezt írta: *„Az a vasúti munkás, aki a szövetseg megalakulása előtt öntudatlanságában még hétrét görnyedt a feljebbvalója előtt, amióta szervezett munkás lett, felkapta a fejét, a feljebbvalók durvaságát nem vágta szó nélkül zsebre ez ezzel elérte, hogy nem ütik-taszitják, amint még röviddel ezelőtt is tették vele. A főnökség és a munkások között felmerülő nézeteltérések és vitás esetek alkalmával igen sokszor az illető csoportok vezetőségei járták közbe."*

A vasúti munkások sokat vártak a szövetségtől és ügyes-bajos dolgaik elintézése érdekében személyesen, telefonon, s levélben, állandó kapcsolatban álltak a vezetőséggel. 1906. augusztus 1-től december 31-ig 1968 levelet juttattak a szövetséghez. „Levelezésünk olyan mérvű — olvassuk a vezetőség már idézett jelentésében —, hogy egyetlen más munkásszövetséggel sem hasonlítható össze. Erőteljes szövetségek 2 teljes év alatt nem kaptak és nem küldtek annyi levelet, amennyit az iroda 5 hónap alatt kapott."

Jogvédelem a szövetség tagjainak

A vezetőség gondoskodott jogvédőről, hogy a tagokat *„a törvények tömkelegében és a vasúti rendeletek labirintjában eligazitsa"*, hogy érdekeik csorbát ne szenvedjenek. A budapesti tagok jogi problémáira a szövetség helyiségében csütörtökönként, este, élőszóban, a vidékiek pedig levélben kapták a tanácsot. A jelentés szerint: „A balesetekből kifolyólag indított kártérítési ügyek közül a szövetség jogvédelmében egyetlenegy se végződött elutasítással. Jogvédőnknek a per megfelelő stádiumában többnyire sikerült oly egyezséget kötni, amely a sérült igényeit kielégítette. *Az ügyekben jogtanácsosunk által tagjaink javára behajtott összegek tizennégyezer-százhetvenhat koronára rúgnak a Szövetség megalakulása óta."*

Az elért eredmények, a harcok tanulságainak levonása elősegítette a vasúti munkásság szocialista öntudatának formálását. A szövetség helyi csoportjai élénk szervezeti életet éltek, s komolyan vették a tagok képzését, politikai nevelését. Taggyűléseket, nyilvános munkásgyűléseket, előadássorozatokat rendeztek. A nagyobb helyi csoportok könyvtáraiban 1600 kötet könyv állt a tagok rendelkezésére. A szövetség tevékenysége következtében *a vasúti munkások egyre aktivabban kapcsolódtak be a magyarországi munkásság egységes szocialista mozgalmába,* és vettek részt a Magyarországi Szociáldemokrata Párt fő politikai követeléséért, az általános titkos választójogért folytatott harcában.

Gadanecz Béla

(Folytatjuk)

ANYÁK NAPJÁN

Az elnökség 25 nagycsaládos szülőt részesített pénzjutalomban

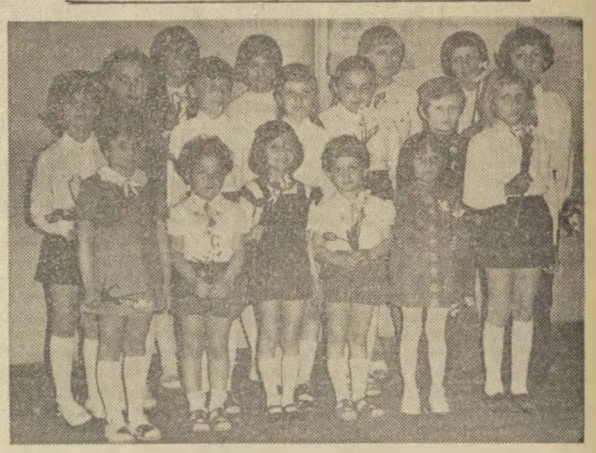
A szakszervezetek számára a jövőért vívott harc mindig a jövő generációjáért, a gyermekek boldogabb életéért való küzdelmet is jelenti. Programjaik fontos része a nagycsaládosok, a dolgozó nők és gyermekeik védelme, segítése. Ennek egyik megnyilvánulási formája az anyáknapi ünnepség, ezzel is kifejezésre juttatva az anyaságnak, a több gyermek vállalásának megbecsülését.

Szakszervezetünk székházában május 4-én került sor a dolgozó nagycsaládos édesanyák köszöntésére. *Nagy Istvánné* alelnök köszöntötte a megjelent vendégeket. Megemlékezésében méltatta a mai kor édesanyáinak áldozatos munkáját, azokét, akik a gyermeknevelésen, az otthon számtalan gondjának vállalásán túl, szolgálati helyükön is becsülettel helytállnak. A meghívottak többszörösen is édesanyák. *hiszen 25-nek 113 olyan gyermeke van, akik még szülői eltartásra szorulnak.* Többségük egyedül, támasz nélkül látja el családfenntartói feladatát.

Az ünnepi megemlékezés után *Nagy Istvánné* átadta az édesanyáknak — és egy édesapának — az elnökség ajándékát, *összesen 37 500 forintot.*

A bensőséges ünnepséget a helyi KISZ és a Benczúr utcai óvodások tették emlékezetessé. Kedves műsorukat a vendégek könnyes meghatottsággal fogadták.

Az ünnepség baráti beszélgetéssel fejeződött be.



Tatabánya-Alsó csomóponton bensőséges ünnepségen emlékeztek meg az anyák napjáról. A vasutas szülők gyermekei, óvodások és iskolások virággal, verssel köszöntötték az édesanyákat és nagymamákat

Barackmagba vájt hajó, faragott tányérok...

Kiállítás a Landler művelődési házban

A *Landler járműjavító művelődési házában* április 26. és május 5. között érdekes kiállítást láthattak az érdeklődők. Fából faragott láncok, tányérok, barackmagba vájt hajó, intarziák, subák és kardok... A nagy sikerű kiállítás tárgyainak alkotói lakatosok, kovácsok, esztergályosok, vízvezetékszerelők, valamennyien az üzem dolgozói. Szabad idejükben, maguk készítette szerszámokkal dolgoznak, türelemmel és hozzáértéssel formálják tárgyaikat, jó ízlésre valló, lakást csinosító díszeiket.

A szabad órákat ügyesen hasznosító dolgozók az üzemben alkotó kört vagy klubot szeretnének létrehozni, ahol rendszeresen megbeszélhetnék terveiket, segíthetnék egymást a munkában.

FELHÍVÁS

orosz nyelvi versenyre

A Magyar—Szovjet Baráti Társaság MÁV Vezérigazgatósági Tagcsoportja az elmúlt évhez hasonlóan ismét megrendezi a vasutas dolgozók *orosz nyelvi versenyét.*

A versenyt két kategóriában rendezzük meg:

I. kategória: *mindazok, akik középfokú nyelvvizsgával rendelkeznek;*

II. kategória: *akik orosz nyelvi tanulmányokat folytatnak és még nyelvvizsgával nem rendelkeznek.*

A versenyben nem vehetnek részt, akik tanulmányaikat a Szovjetunióban folytatták, illetve ott 1 évnél hosszabb ideig dolgoztak, vagy felsőfokú nyelvvizsgával rendelkeznek. Ugyancsak nem vehetnek részt a versenyben azok, akik az elmúlt évben megrendezett orosz nyelvi versenyen a középfokú nyelvvizsgával rendelkezők kategóriájában szovjetunióbeli utazást nyertek.

Az 1975-ben megrendezett orosz nyelvi verseny nyelvvizsgával nem rendelkezők kategóriájában szovjetunióbeli utazást nyertek, ezúttal csak akkor indulhatnak, ha időközben középfokú nyelvvizsgát tettek.

A verseny témája a magyar—szovjet vasutak együttműködése.

Jutalmazás:

I. kategória: 1 db szovjet jutalomutazas,
2 db 3500 Ft-os pénzjutalom
3 db 2000 Ft-os pénzjutalom
4 db 1000 Ft-os pénzjutalom

II. kategória: 2 db szovjet jutalomutazás
3 db 3000 Ft-os pénzjutalom
5 db 1500 Ft-os pénzjutalom
10 db 700 Ft-os pénzjutalom

A jelentkezési határidő: *1976. szeptember 15.*

A versenyt két fordulóban bonyolítjuk le. Az írásbeli vizsgákat az illetékes vasútigazgatóságok székhelyén, október 5—15 közötti időben, míg a szóbeli döntőt a MÁV Tisztképző Intézet épületében november 1—5 közötti időben.

A jelentkezéseket a megadott időpontig a területileg illetékes vasútigazgatóság MSZBT Tagcsoport elnökségének kérjük megküldeni.

KPM Vasúti Főosztály
MÁV Vezérigazgatóság
MSZBT Tagcsoport

Tömegpolitikai munka a szocialista brigádokban

A szocialista brigádmozgalom nem helyettesíti és nem helyettesítheti a mozgalmi szervek — így a pártszervek a pártcsoportok és bizalmiak, illetve szakszervezeti csoportok és bizalmiak — szervezeti életét és tevékenységét. Amikor a politikai munka helyét, szerepét vizsgáljuk a szocialista brigádmozgalomban, elsősorban azt kell látnunk, hogy a pártcsoportok, szakszervezeti bizalmiak, hogyan, milyen mértékben támaszkodnak politikailag is a szocialista brigádokra és fordítva is. A szakszervezet által végzett politikai tömegmunkának fontos része a szocialista brigádok politikai tevékenysége, nevelőmunkája, ezért a jövőben ezzel kapcsolatban is előre kell lépnünk.

Mit értünk politizáláson?

A szocialista brigádokban végzett rendszeres politikai tevékenységnek egyik feladata: *elősegíteni, meggyorsítani a szocialista emberi közösség kialakítását, létrehozni a szocialista segítségnyújtás elvtársi légkörét.* Elő kell segíteni, hogy a brigádtagok minden vonatkozásban megbízható, szilárd jellemű, szocialista erkölcsű, öntudatos tagjai legyenek társadalmunknak.

A politizáláson ne csak a napi események magyarázását megértését értelmezzék, hanem átfogóbb politikai összefüggések, folyamatok megismerését is. *Ehhez nélkülözhetetlen, hogy megfelelő politikai műveltséget, ismereteket szerezzenek.* A brigádtagok tizenkét vállalkoznak arra, hogy a politikai képzés különböző formáin részt vegyenek, ezáltal ismerkedjenek a munkásosztály forradalmi ideológiájával, a marxizmus-leninizmussal és világnézetüket aszerint alakítsák ki. A politikai műveltség elterjesztését nagymértékben elősegítheti az állandó politikai nevelőmunka. Fontos, hogy a politikai munka segítségével megértessük a brigádokkal, mint kollektívákkal a szolgálati hely, a munkahely, a vasút és a népgazdaság — ezen belül az egyenek, csoportok — érdekeit, hogy az összefüggések megismertetésével jobban eligazodhassanak a politikai és gazdasági kérdésekben, az élet ezerféle bonyolult megnyilvánulásaiban.

Az egyes emberek cselekedete, gondolkodása, politikai állásfoglalása rendkívül jelentős a szocialista társadalom építésében. *A szocialista tudat formálása, alakítása közös ügy.* A szocialista brigádok politikai tevékenységének javításához tehát nemcsak a brigádtagoknak és a kis kollektívának, hanem a vasútnak és az egész társadalomnak is igen fontos érdeke fűződik.

Tartalmasabb politikai munkát

A politikai tevékenységet nem szabad szűk értelemben felfogni. A szocialista brigádok által végzett politikai munka jelentős része a legközvetlenebbül kapcsolódik a napi munkához, a brigádok és a brigádtagok munkahelyi, egyéni gondjaihoz, tennivalóihoz.

A szocialista brigádmozgalomban részt vevő vasutasok is vallják, hogy érdekeltek a szocialista társadalom teljes felépítésében. *Ezért vállalnak kiemelkedő szerepet a termelésben, a napi szolgálati teendők eredményes elvégzésében és ezért készek tudatosan részt vállalni a politikai munkában.* Ezirányú tetteik gyakran követelnek áldozatvállalást. Egy-egy kommunista műszak, túlmunka vállalása politikai célok megvalósításáért, a takarékossági mozgalom, vagy más önzetlen munka gyakran közvetlenül, vagy közvetve is kifejezi a részvevők politikai állásfoglalását, szocialista magatartását.

Politikai tevékenység a szocialista brigádok tagjainak valamilyen oktatási formában való részvétele is. Ez még nem jellemzi a brigádok minden egyes tagját, de egyre inkább a brigádmozgalom részvevőinek többségére jellemző megnyilvánulás lesz. A szakszervezeti politikai tanfolyamok segítik a tájékozódásban a részvevőket, akik túlnyomórészt itt ismerkednek meg a politikai, világnézeti, nemzetközi és népgazdasági alapkérdésekkel, alapfogalmakkal, összefüggésekkel. Sokan vesznek részt pártoktatásban és Ismeretterjesztő előadássorozatokon. *Elengedhetetlen, hogy a brigádtagok, ki-ki a saját politikai felkészültségének megfelelően képezze magát.* A sok lehetőség közül meg kell keresni azokat a formákat, amelyek a legjobban segítik elő a szocialista brigádok politikai oktatását, képzését. Több szolgálati helyen, művelődési intézményben létrehoztak szocialista brigádklubokat.

A tájékoztatás eszközei, módszerei

A szocialista brigádok politikai tevékenységének másik fontos megnyilvánulása *a rendezvényeken való részvétel.* Szükségesnek tartjuk, hogy a brigádok a szolgálati helyeken, üzemekben, munkahelyeken tartandó taggyűléseken, munkásgyűléseken, röpgyűléseken kollektívan vegyenek részt, s példamutatásukkal, aktivitásukkal segítsék a jó politikai légkör megteremtését, a különböző feladatok eredményes végrehajtását.

A politikai tájékoztatások fontosságát már többször is hangsúlyoztuk, módszereiről és eszközeiről azonban még keveset szóltunk.

A belpolitikai eseményekről, a nemzetközi helyzetről rendszeres tájékoztatást nyújtanak a napilapok. Ezek elolvasása a különböző kérdésekben való helyes eligazodáshoz, állásfoglaláshoz nyújt segítséget. A megyék életéről adnak tájékoztatást *a megyei lapok.* A Vasutasok Szakszervezete munkájáról, a vasutas dolgozókról, a vasútról tájékoztat a havonta kétszer megjelenő *Magyar Vasutas.* A szocialista brigádok életéről, munkájáról ad folyamatos tájékoztatást a havonta megjelenő Brigádélet.

A politikai tájékoztatást *jól segítik a rádió és a televízió műsorszámai.* Ezért szeretnénk ráirányítani a figyelmet az aktuális műsorok rendszeres hallgatására, nézésére, mint például a *Fórum,* a *Hét,* a *TV-híradó* stb. A brigádokon belüli politikai tájékoztatások jó módszere az, amikor hetenként más-más brigádtag ismerteti a brigáddal az elmúlt hét jelentősebb politikai eseményeit és a többiek az eseményekhez kapcsolódva mondják el a véleményüket. Ezután a szolgálati helyet, munkahelyet, a brigádot érintő kérdésekről, feladatokról ad tájékoztatást a brigádvezető.

A célt kell világosan látni

A brigádvezető tevékenységének fontos része a brigádtagok nevelése, a brigád elé tűzött közvetlen — és a nagy, országos célok, feladatok megvalósítására való mozgósítás, lelkesítés. Mindig az adott gazdasági, politikai feladat megoldása, a körülmények és a brigádok összetétele, felkészültsege, műveltsége, magatartása szabja meg a brigádvezető számára, hogy mit, milyen eszközökkel és hogyan oldjon meg. Egy dolog azonban minden brigádra érvényes: *először a célt kell világosan látni, megfogalmazni és csak azután lehet kijelölni a cél elérésének útját és módját.* A brigád politikai tevékenységének eredményessége tehát nem kis mértékben a brigádvezető személyén múlik.

A jó szocialista brigádvezető, megbízatásához méltóan, öntudatosan látja el tisztét, szereti a vasutat, munkatársait, neveli, irányítja, formálja őket, szakmai és politikai tudásban élen jár közöttük. Ami a legfontosabb: *csak az a brigádvezető képes feladatát jól ellátni, aki rendszeresen tájékozódik a politikai-gazdasági élet és a szolgálati helyet érintő kérdésekről.*

Horváth Ferenc
(Folytatjuk)

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése



Koszorus Ferenc főtitkár átnyújtja a Szakszervezeti munkáért kitüntetés arany fokozatát dr. Rábik Jenőnek, a szolnoki MÁV kórház társadalmi szb-titkárának

Május 1. alkalmából — április 29-én — ünnepséget rendeztek a Vasutasok Szakszervezete tanácstermében, amelyen kitüntették a szakszervezeti munkában élenjáró tisztségviselőket. *Gyócsi Jenő,* a vasutasszakszervezet elnöke köszöntötte a meghívottakat, majd *Koszorus Ferenc* főtitkár méltatta a szakszervezeti aktivisták munkáját, a függetlenített funkcióban töltött több évtized eredményeit. Szólt az ünnepeltekhez *Szücs Zoltán,* a MÁV vezérigazgató helyettese is.

Ezek után *Koszorus Ferenc* átadta a Szakszervezeti munkáért kitüntetéseket, oklevelet és a munkásmozgalomban végzett 25 éves tevékenységet elismerő jubileumi emléklapokat.

Szakszervezeti munkáért

arany fokozata kitüntetésben részesültek: Csizmazia József, vasutas-szakszervezet nyugdíjas szervezője; Bánáti József Pécs Ter. Biz. politikai munkatársa; Dencz Konrád Pécs Vont. Főn. szerelvénylakatosa, bizalmi; Farkas Zsigmond Budapest Ter. Biz., részfoglalkozású nyugdíjasa; Gajda Mátyás Szeged Ter. Biz. titkárhelyettese; Horváth Ferenc Hatvan Vont. Főn. művezetője, szb-gazd. felelős; Kiss József Celldömölk Ép. Főn. szb. függetlenített titkára; Lévai Zsigmond, MÁV Tervező Int. oszt. vez., a Bp. Közp. Hiv. és Int. Szakszerv. Tan. elnöke; dr. Poczkodi Sándor Debrecen Ter. Biz. politikai munkatársa; Pozsár András Gyoma áll. raktárnoka, társadalmi szb-titkár; dr. Rábik Jenő Szolnoki MÁV Kórház főorvosa, társadalmi szb-titkár; Sándor István Hatvan—Füzesabony Pft. Főn. szb. függetlenített titkára; Sánta János Miskolc Gömöri pu. forgalmi üzemgazdásza, társadalmi szb-titkár; Szádóczky István, a vasutasszakszervezet közgazdasági oszt. h. vezetője, párttitkár; Timár Ferencné Utasellátó Váll. munkaügyi előadója, szb-gazd. felelős; Sz. Tóth András, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderoszt. politikai munkatársa, pártbizalmi; Vágó István, a balatonkenesei gyermeküdülő vezetője.

Szakszervezeti munkáért

ezüst fokozata kitüntetést kapták: Auguszt János, Szombathely Ter. Biz. titkára; Borza Dezső nyugdíjas, a Központi Vez. mellett működő Számvizsg. Biz tagja; Harmati Ferenc nyugdíjas, a KPM Vasúti Főoszt. szoc. pol. szakoszt. előadója, társadalmi aktivista; Zentai Sándor, a vasutasszakszervezet pénzügyi és gazd. oszt. politikai munkatársa; Kollár István Ferencváros Vont. Főn. szb-segélyezési biz. tagja; Esztergályos János Landler Jenő Jj. Ü. szb-újítási felelős; Hopp Béla Hámán Kató Szertárfőn., a Bp. Ter. Biz. munkásellátási biz. tagja; Moór Károlyné, Bp. Igazg. szb-munkásellátási felelős; Aranyos Gyuláné, Püspökladány áll. ktg-ügyintéző; Hajdu Béla Debrecen Ig. IV. Vont. oszt. ügyintéző; Antal József Miskolc Igazg., Ter. Biz. tagja; Tóth Antal Miskolc Ter. Biz. politikai munkatárs, Markó Barna Miskolc Pft. Főn. szb-titkár; Németh Vendel Szomogyszob áll. anyagszámadó, szb. munkavéd felügy.; Baka Antal Pécs Vont. Főn. vill. csop. vez., Ter. Biz. sportfelelős; Vati Istvánné Dombóvár Vont. Főn. szakácsnő, vez. bizalmi; Szele Gizella Szombathely Vont. Főn.; Dávid József Gutorfölde áll; dr. Lendvai György Szeged. Ter. Biz., Salacz István Kiskőrös áll.; Madar Miklós KPM I. Vas. Főoszt. szb-tag; Berey István Utasellátó Váll. Szaksz. Biz. elnök; Nemes Istvánné Utasellátó Váll. szb. gazd. felelős; Gazsi János MÁV TBKF szb-titkára; Machula Gábor MÁV Adatfeldolgozó Főn. szb-titkára.

A SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT Oklevél kitüntetésben 180-an részesültek.



Az ünnepség résztvevőinek egy csoportja
(Gyergyói János felvételei)

Aktuális portré

„Tanítóm, a munkásosztály volt"

Borbély Sándort, a MÁV Nyugdíj Hivatal volt igazgatóját nyugalomba vonulása alkalmából a *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa* által adományozott *Szocialista Magyarországért Érdemrenddel* tüntették ki. A megtisztelő kitüntetést április 29-én, a KPM-ben *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter adta át.

Az út, amit választott, sokszor az élet poklain vezetett keresztül. Az ősz hajú, barátságos tekintetű *Borbély Sándor* 47 évig dolgozott, ebből negyven évig a vasútnál. Nagyon fiatalon került kapcsolatba a munkásmozgalommal. Röpcédula és illegális sajtóterjesztés, munkaszolgálat, szökések, küzdelem, harc... *Fel-felbukkanó emlékek, a történelem szilánkjai.* Eszébe jutnak néha egy-egy pillanatra, mert azokat az eseményeket nem moshatja el az idő.

— Engem a legnagyobb tanító, a munkásosztály nevelt — vallja. *— Apám vörös katona volt, az első világháborúban eltűnt.* Hárman maradtunk testvérek. Marosvásárhelyen éltünk, nagyon szűkös körülmények között. Mesterséget tanultunk. Én műbútorasztalos lettem, a testvéreim famunkások. 1930-ban, Bukarestben kaptam meg a mesterlevelet. *Tanítóim olyan munkások voltak, akiknek haladó gondolataik miatt később emigrálni kellett.*

1932-ben a Román Vasutak egyik pft. főnökségéhez került, és egy évvel később már részt vett a nagy vasutas sztrájkban. Azonnal elbocsátották. Nemsokkal később behívták katonai munkaszolgálatra a románokhoz.

— 1940 tavaszán, többedmagammal Magyarországra jöttünk. Nagyon szerettem a vasutat, ezért örültem annak, hogy a Keleti műszaki kocsiszolgálatnál kocsitisztító lehettem. *A munkásmozgalom égető eszméihez itt is gyorsan utat találtam. Május 1-én már többen nem mentünk dolgozni, ezért büntetésből az Északi Főműhelybe helyeztek, s csökkentették az órabéremet.* Kapcsolatba kerültem a X. kerületi kommunistákkal, sok pártmegbízatást teljesítettem. 1944. június 3-án — mint politikai megbélyegzettet — Aszódra vittek lövészárkot ásni. Még annak az évnek az őszén több társammal együtt sikerült megszökni.

A Szovjetunióba menekült, ahol 1948 végéig dolgozott. Ott is politizált. *Tagja lett egy antifasiszta bizottságnak.*



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter átnyújtja a magas kitüntetést Borbély Sándornak
(Laczkó Ildikó felvétele)

1948 novemberében érkezett haza, és régi munkahelyén, az Északi főműhelyben munkás lett, később ugyanott szakszervezeti titkár.

Borbély Sándor életútja továbbra is a politika és a vasút maradt. Sokat tanult, közben több beosztásban dolgozott. *1956-ban bevonult a budapesti karhatalmi ezredbe. Ott politikai tisztnek nevezték ki. Egy évvel később a budapesti pártbizottság munkatársa lett, ahol 1964-ig dolgozott.* Utána megbízták a MÁV Nyugdíj Hivatal vezetésével, amit nyugdíjba vonulásáig végzett.

— Itt kitűnő munkatársakra találtam. Sikerült általánossá tenni azt a szemléletet, hogy a papírok mögött érzékeny, idős emberek vannak, és ügyüket lelkiismeretesen kell intézni. *A nyugdíj idejének megállapítását* — ami korábban 140—150 nap volt — *harminc napra csökkentettük. Szerettem ezt a munkát is, elmondhatom, hogy tartalmas életem volt...*

Borbély Sándor, aki a Munka Érdemrend arany fokozatának is tulajdonosa, a nyugalomba vonulást nem tekinti teljes „visszavonulásnak". Aktív közéleti tevékenységét — a különböző társadalmi tisztségekben — tovább folytatja, meglátogatja majd a hivatalt is.

A pihenés óráiban olvasni fog, és egy-egy pillanatra emlékezni is. Arra például, amikor gyaluforgácsot vitt az elhurcoltak családjainak, amikor egy „hajszálon" múlott az élet...

(kaszala)

SZEGED

Tanfolyam szocialista brigádvezetőknek

A SZOT 1975. évi 8. számú tájékoztatójában megjelent határozata alapján a szegedi területi bizottság több helyen, így Szegeden is megszervezte és beindította a szocialista brigádvezetők tanfolyamát.

Szegeden, a *Petőfi Sándor Művelődési Házban* 40 szegedi szocialista brigádvezető klubszerű foglalkozás keretében 7 témakörben ismerkedett meg a brigádmozgalom jelentőségével, szerepével és feladatával, valamint az elvi és gyakorlati tudnivalókkal. *A tanfolyam új rendszere, amelyet a korábbi gyakorlattól eltérően klubfoglalkozásként tartottak, megnyerte a brigádvezetők tetszését.* Az egyes előadások élénk érdeklődést és aktív vitát váltottak ki.

A tapasztalatok azt mutatják, érdemes és időszerű volt napirendre tűzni a szocialista brigádvezetők továbbképzését. Hiszen ilyen átfogó és széles körű tájékoztatást az érdekeltek korábban nem kaptak, s a tanfolyamon elsajátított ismereteket további munkájukhoz fel tudják használni. A siker titka a jól megválasztott témáknak, a képzett előadóknak, valamint az egyes előadásokat követő színes kulturális programnak köszönhető. A tanfolyam szervezői ilyen továbbképzést a jövőben is terveznek.

Az új kollektív szerződés olyan lesz, amilyenné formáljuk

Vezetők és dolgozók bátran mondják el javaslataikat a tervezet vitájában

A szocialista társadalomban általános törekvés és mindinkább gyakorlat a dolgozók bevonása a jogalkotásba. A kollektív szerződés egyike a legdemokratikusabb szabályoknak, megalkotásában ugyanis a dolgozók egyrészt közvetlenül, másrészt érdekképviseleti szerveik útján tevőlegesen is részt vesznek. Időszerű ezzel a kérdéssel foglalkozni, ugyanis szolgálati helyeinken ezekben a napokban tartják azokat a munkaértekezleteket, ahol az 1976—1980-ra szóló *MÁV Kollektív Szerződés* tervezetet tárgyalják.

A viták ne legyenek formálisak

A vasút és a szakszervezet vezetése egyaránt nagy figyelmet fordít a dolgozók javaslataira. Ezt jól tükrözi a MÁV jelenleg hatályos kollektív szerződése is. A dolgozók javaslatára került a kollektív szerződésbe az, hogy a gyermekgondozási szabadságról visszatérő, továbbá a katonai szolgálatból leszerelt dolgozónak a munkabérét *az időközben végrehajtott béremelések figyelembevételével kell a visszatéréskor megállapítani*, továbbá a tartalékosok munkahelyi pótléka, valamint az a szabály, hogy a gyermekgondozási segéllyel fizetés nélküli szabadságon töltött időt az év végi részesedésre való jogosultság szempontjából munkában töltött időnek kell tekinteni, stb. Lehetne még tovább sorolni azokat a példákat, amelyeket az évenként történt módosítás során, a dolgozók javaslatára felvettek a MÁV Kollektív Szerződésbe.

A kollektív szerződés vitájában eddig is több olyan javaslat hangzott el, amely magasabb jogszabályt érint. Az ilyen javaslatok minden esetben felsőbb szervekhez kerülnek. Így került sor a dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló rendelet módosítására, oly módon, hogy ez évtől kezdődően lehetőség van oldaléképítéshez is kölcsön folyósítására.

A felsorolt példák is bizonyítják, hogy a kollektív szerződés tervezetének a dolgozókkal történt megvitatása nem formális. *Különösen fontos ez most, amikor öt évre szóló kollektív szerződés megkötésére kerül sor.* Ezzel kapcsolatosan szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy az évről évre módosított, majd átdolgozott és vitára kiadott kollektív szerződés lényeges változáson ment át. Mindenekelőtt munkaügyi szabály jellegét kell kiemelni, ugyanis államilag kikényszeríthető, úgynevezett normatív szabályokat tartalmaz. Például ha egy dolgozó nem kapja meg a kollektív szerződés szerint őt megillető év végi részesedést és emiatt munkaügyi döntőbizottsághoz, illetőleg másodfokon bírósághoz fordul, részére azt megítélik.

A kollektív szerződés a Munka Törvénykönyve vállalati szintű végrehajtási rendelkezése. A Munka Törvénykönyve ugyanis sok kérdésben csak keretszabályozást ad, a konkrét szabályozást pedig a kollektív szerződés körébe utalja.

A vezetés minden javaslatra válaszol

A vasútnál külön is emeli a kollektív szerződés jelentőségét az a körülmény, hogy a munkáltatás sajátos üzemi viszonyok között folyik és az általános szabályok végrehajtását ezekhez a követelményekhez kell igazítani. Az általános szabályok alapján a kollektív szerződés rendelkezik (kollektív szerződés 35. §.) *a forduló, illetőleg utazószolgálatot teljesítő dolgozók heti pihenőnapjának kijelöléséről és kiadásáról.* Helyes lenne, ha a vitákon az érintett dolgozók ezzel kapcsolatban is elmondanák véleményüket és javaslatukat. Ugyanígy kiemelhetjük az üzemeltetést és a dolgozókat egyaránt érintő, a munkaidő beosztására, az egy szolgálatban eltölthető szolgálati idő felső határának megállapítására vonatkozó szabályokat, amelyekkel kapcsolatban *nem kevésbé fontos megismernünk a dolgozók és a vezetők véleményét.* Végeredményben ugyanez vonatkozik az egész kollektív szerződés tervezetre.

A javaslatok, vélemények beérkezése után a vezetés azokat a szakszervezeti szervekkel együtt tanulmányozza és lehetőség szerint érvényesíti az új kollektív szerződésben. A dolgozók mindenképpen választ kapnak a felvetett kérdésekre, *a helyben megválaszolhatókra azonnal, a többire pedig 15 napon belül.*

A kollektív szerződés elkészítésében a dolgozók nemcsak közvetlenül, hanem képviseleti szerveik útján is részt vesznek. *A kollektív szerződés kidolgozása és megkötése ugyanis a MÁV Vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezetének együttes feladata.* A munkában kezdettől fogva részt vesznek a szakszervezeti szervek, valamint a fiatalok és nők képviseletében a KISZ- és a nőbizottság képviselői. Az előkészítő munkát a Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztály és a Vasutasok Szakszervezete Közgazdasági Osztálya fogja össze. A kidolgozásnak ez a módja biztosítja a munkáltató és a dolgozók — köztük a sajátos rétegek — érdekeinek lehető legjobb összehangolását.

Készítsük elő a munkaértekezleteket

A tervezet a vitában elhangzó észrevételek és javaslatok alapján átdolgozásra kerül. A MÁV vezérigazgatója által történt jóváhagyás után *június elején tárgyalja a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége.* Végül a MÁV kollektív Szerződést az elnökségtől kapott felhatalmazás alapján *a vasutas dolgozók nevében a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára köti meg a MÁV vezérigazgatójával.* Ezt követően kerül kihirdetésre a MÁV Hivatalos Lapjában és június 30-tól lesz hatályos.

Figyelembe véve, hogy olyan alapvető munkaügyi szabályról van szó, amely az üzemeltetést, a gazdálkodást és a dolgozók helyzetét egyaránt érinti, ezért fontos, hogy a munkaértekezleteket alaposan előkészítsék és ennek során a dolgozók a tervezetet megismerjék. A vitákon csak így tudnak érdemben hozzászólni, a feladatot is úgy lehet eredményesen megoldani, ha a gazdasági, a mozgalmi vezetők és a dolgozók egyaránt összefognak és cselekvően részt vesznek az uj kollektív szerződés megalkotásában.

Dr. Garabon Sándor

ÖNMAGUKKAL SZEMBEN IS IGÉNYESEK

Akit a brigád soraiba fogad, annak előbb bizonyítani kell

A brigádvezető a műhely sarkában levő asztalka mellett, beszélgetésünk kezdetén megkérdezi:

— *Rágyújt egy cigarettára?*

— ... Köszönöm, nem dohányzom ...

Orbán János arca mosolygóssá kerekedik:

— *Akkor maga a mi emberünk, közénk való!* A most tizenöt tagú *Radnóti Miklós* szocialista brigádból csupán ketten dohányoznak. De elhatároztuk: *leszoktatjuk őket!*

— A dohányzás aligha mond ellent a hármas jelszó szellemének ...

Amit vállaltak, azt teljesítik

— Nem is azért. Hanem, mert egészségtelen. Reggel háromnegyed kilenc és kilenc között együtt tízóraizunk, s zavaró, ha ketten füstölnek. Nem is miattunk; miattuk, higgye el.

Elhiszem. Miként azt is, hogy *Orbán Jánosnak* sem volt könnyű eldobni vagy harminc esztendeje az utolsó csikket — mégis megtette. Akkortájt csillagászati számokkal jegyezték a pénzt, a pengőt; s ama milliók-milliárdokbilliók a családnak kenyérre kellettek.

Az Északi Járműjavító Üzem XII/B. műhelyének minősítő brigádját is általában ez jellemzi: ha valamit elhatároznak, végrehajtják. Igaz, nem vállalkoznak a lehetetlenre, de elvük: *amit vállaltak, teljesíteni kell.* Annál legfeljebb többet adhatnak — kevesebbet nem. A kevesebb kudarcnak számítana, s a balsikernek még a gondolatától is idegenkednek.

Ha valamennyiüket megnevezném, akik ideig-óráig közéjük tartoztak, hozzávetőleg 40 emberről esnék szó. Az 1964-es brigádalapítás óta nem azért tartoztak hozzájuk, majd mentek el oly sokan, mert vándormadarak. Kiemelték, magasabb munkakörbe helyezték őket ... vagy vidékiek lévén otthonukban alapítottak családot. Radnóti Miklós nevét is egy volt brigádtag, az idén művezetővé kinevezett *Palga László* javasolta mintegy fél évtizede. Am a távozottak többsége vissza-visszajár, az új jelentkezőkből meg nincs hiány. Mégsem lehet bárki „radnótis", előbb várni-bizonyítani kell. Velük egy csoportban dolgozhatnak, de a MÁV kétszeres kiváló brigádjának (először 1971-ben kapták meg a címet) csak válogatott legények lehetnek a tagjai. Jobbára az év elején döntik el, hogy a már mellettük szorgoskodók közül kit fogadjanak be a családba.

Felelősségteljes munkát végeznek

A 15 tagú család jelenlegi tagjai: *Orbán János, Schenk Miklós, Kisvári Pál* és fia: *Péter, Fazekas Sándor, Majnuth József, Horváth János, Kovács Tibor, Haraszti Lajos, Szatmári Ferenc. Kuzma Ferenc, Németh István, Ábrahám Sándor, Takács András* és a **válogatott ökölvívó, de a munkáját is derekasan elvégző** *Pálfalvi Péter.* A brigádvezető dolgozik itt legrégebben (1939 óta), Ábrahám és Kuzma a legújabb brigádtagok. A fiatalítás hatására 35 év körüli az átlagos életkor.

Már-már frázis leírni, hiszen a vasútnál kiről ne mondhatnánk el: *felelősségteljes munkát végeznek.* Hogy róluk szólva mégis megemlítem, annak oka: mind a gazdaságosság, mind a közlekedésbiztonság szempontjából nagy fontosságú feladatkört látnak el. A szétszerelt Diesel-motorok megtisztított alkatrészek — a többi között a dugattyúkat, a hajtórudakat, a főtengelyeket, a forgattyús szekrényeket, a szelepeket — minősítik. Vagyis az elhasználódás fokát, a tovább használhatóságot vizsgálják. Kell-e hangsúlyozni: *amikor a takarékosság előtérbe került, ráadásul akadozik az alkatrészellátás, korántsem mindegy, hogy mit selejteznek ki.* Az ő munkájuk viszont akkor selejtes, ha a selejtet — hibás gépalkatrészt — nem veszik észre. Több mint egy évtized alatt egyetlen selejtünk sem volt. erre igencsak büszkék. De azt is hozzáteszik, ne kiabáljuk el. Nehogy, amit mondanak, kérkedésnek tűnjék ... aztán egy más alkalommal ujjal mutathassanak rájuk!

Mindig érdekel: miért fémjelzi magát egy szocialista brigád valamelyik költő vagy író nevével.

Kerülik a látszatprogramokat

— *Ötvenéves fejjel kezdtem el a gimnáziumot* — mondja Orbán János. — *Nem holmi előbbrejutásra gondoltam, de azt tartom: aki vezetésre vállalkozik, mutasson jó példát és legyen művelt.* Valótlant állítanék, ha azt mondanám: korábban sokat tudtam Radnóti Miklósról, meg általában a magyar költészetről. Az iskolában megszerettem a verseket, s megkedveltéték azok is, akik később vállalkoztak a tanulásra (jelenleg is ketten járnak gimnáziumba), így esett, hogy végül Palaga László javaslatát fogadtuk el. Radnóti Miklós nagyon szép, érthető verseket írt, és a tragikus sorsa is tiszteletet parancsolt.

A művelődést mindennapos teendőik közé sorolják, de nem erőltetik a tessék-lássék kampánykirándulásokat. Ha *megnéznek egy színdarabot, az tart velük, akit a műfaj* érdekel. Aki operabarát, nem csábítják az operettbe, aki pedig a drámákat kedveli, nem megy el a kabarébe. Külföldön is voltak együtt — nem az egész brigád, de a brigádból verbuválódott minicsoport. A kirándulásokon viszont csaknem mindenki részt vesz, sőt — a családi béke érdekében az asszonyokat, a gyerekeket sem hagyják otthon. Most a gemenci erdőbe készülnek.

S az idén is alighanem elutaznak majd Szombathelyre, a vontatási főnökség *Bata Ottó* vezette *Luganszkii* szocialista brigádjához. Negyedik esztendeje, hogy szocialista szerződést kötött a két kollektíva, s e rövid idő is elég volt ahhoz, hogy őszinte barátokká váljanak. A szombathelyiek évről évre ott vannak az északi járműjavító kommunista szombatjain; s ha kell, anyaggal-munkaerővel is kölcsönösen kisegítik egymást. Bataék örültek Orbánék sikerének — most a kőbányai brigád hasonló sikereket kíván a szombathelyi jó barátoknak ...

Földes Tamás

Tizennégyen a villamosműhelyből

Nehéz munkában forrott össze a Május 1. brigád

Köszönő levelek bizonyítják aktív közéleti tevékenységüket

A miskolci vontatási főnökség villamos műhelyének hetven dolgozója közül nap közben csak néhánnyal lehet találkozni a műhely falain belül. Vezetékekkel, elektromos alkatrészekkel megrakodva sokszor már kora reggel útnak indulnak az igazgatóság különböző szolgálati helyeire, hogy elvégezzék fontos karbantartó munkájukat. Amikor az egyik késő délutánon bekopogtattam a műhely ajtaján, tulajdonképpen szerencsém volt. Az öt szocialista brigád közül éppen a *Május 1* brigád fele már megérkezett vidékről, és rögtönzött munkamegbeszélést tartottak. (A tizennégy tagú, többszörös arany koszorús kollektívának április 28-án adták át a *MÁV Kiváló brigádja* kitüntetést).

Hasznos ötletek

— *Feladatunk a villamos és erőátviteli, valamint a világítási és erősáramú berendezések karbantartása Miskolc—Tiszai pályaudvartól Hidasnémetiig* — mondja *Mikulák Gyula* brigádvezető. — A szárnyvonal és *Hernádnémeti* állomás is hozzánk tartozik. Minden állomásnak van egy-egy villanyszerelő felelőse. Brigádunk 1963-ban alakult, és azóta szinte valamennyien együtt vagyunk. Többen részt vettünk a *hatvan—nyíregyházi* vonal villamosításában; tehát már 1956-tól ismerjük egymást.

A brigád tagjai *nehéz munkában álltak ki a próbát, sokszor bizonyítottak.* A villamosítás során az ő feladatuk volt a légvezetékek kábelekkel történő helyettesítése. Sokszor késő estig dolgoztak, kedvezőtlen szociális körülmények között.

— *Műhelyünk egy barakképületben volt a Tiszain, ahol még mosakodni sem lehetett* — emlékezik azokra az évekre *Fekete Benedek.* — Szerencsére ez már a múlté. Nálunk sok a jó szakember, akik egy-egy új technikai feladat megvalósításától sem riadnak vissza.

— A legmeggyőzőbb bizonyítéka ennek az újítási verseny — kapcsolódik a beszélgetésbe *Cserháti Ferenc* főelektrikus, a brigád aktív patrónusa. — Itt majdnem mindenki újító. A legkiválóbbak között kell említeni *Fekete Benedeket* (eddig 32 újítása volt), *Hollmann Józsefet, Mikulák Gyulát* és *Juhász Jancsit. A leghasznosabb ötletek a vonalvillamosításhoz, a váltók fűtésének szereléséhez és a „trafók" élettartamának növeléséhez kapcsolódnak.* A brigádvezetőt például nyugodt lelkiismerettel nevezhetem a váltófűtés „professzorának".

A Tiszai pályaudvaron 520 váltótestet véd a hótól, fagytól az elektromos fűtés. Ötmillióhatszázezer forintba került a beruházás. A brigád védnökséget vállalt arra, hogy a berendezéseket télen üzemképes állapotban tartja úgy, mint az 1969-ben épített kocsimosót. Azóta is nagy gonddal javítják, ápolják ezeket az értékes berendezéseket.

Amit nyerünk a réven...

— Kollektívánk nem elszigetelten dolgozik — folytatja a beszélgetést *Mikulák Gyula.* — Igyekszünk kezdeményezni, más brigádokkal is kapcsolatot tartani. A vontatási főnökség *Dózsa György* lakatos brigádjával például komplexbrigád szerződést kötöttünk az üzemi, az ivó- és szennyvízállomások szivattyúinak, berendezéseinek tmk munkáira. A lakatosokkal összehangoljuk a karbantartás időpontját, együtt dolgozunk.

Hazánk felszabadulásának 31. évfordulója tiszteletére kommunista műszakot szervezett a tizennégy tagú kollektíva. Kezdeményezésükhöz több brigád csatlakozott és így sikerült Miskolc—Tiszai pályaudvaron egy nap alatt *700 lámpatestet mentisztítani, karbantartani.* Ez három heti munkát jelentett volna a brigádnak.

— Az eredményes munkát sajnos sokszor gondok árnyékolják — kapcsolódik az előbbi témához *Fekete Benedek.* — A térvilágítás legfontosabb kelléke az öt-hat forint értékű armatúra foglalat, ami hiánycikk. Ezért sokszor ezer forintos lámpatesteket kell lecserélni.

A kényszerű pazarlásnak ez a módja nehezen ellensúlyozható a brigádok önfeláldozó, lelkes munkájával. Már közhelyszerű, de akaratlanul is arra gondol az ember, hogy *„amit nyerünk a réven, elveszítjük a vámon".* Érdemes lenne már a „filléres" anyagellátás útjait „olajozottabbá", a beszerzés csatornáit pedig szervezettebbé tenni, hogy *hat forint helyett ne veszítsünk ezret!* (Miskolc—Tiszai pályaudvaron 1800 lámpatest van.)

Közéleti aktivitás

A villamosműhely dolgozói, így a *Május 1.* brigád tagjai is munkájuk „természete" miatt ritkán találkoznak. Ez nehezíti a közösségi életet, a kollektív programok szervezését. *A művelődésre, a társadalmi munkára és a közös szórakozásra mégis jut idő.* Öten középiskolában, hárman pedig szaktanfolyamon bővítik ismereteiket. Műhelyükön kihelyezett könyvtárat létesítettek, gyakori színház- és mozilátogatók. *Köszönőlevelek sora bizonyítja társadalmi-közéleti tevékenységüket.* Ovodákat patronálnak, önkéntes véradók. Egymás gondjain is igyekeznek segíteni. Legutóbb *Bakos Pál* munkatársuk családi házának építésében vettek részt.

Május 1 a brigád családi ünnepe. Ezen a napon, a felvonulás után valamennyien az *Avason* szórakoznak. Így történt ez most is. A hagyományos találkozót a *MÁV Kiváló brigádja* kitüntetés tette még emlékezetesebbé.

(Kaszala)

Munka és műveltség

Szocialista brigádok vetélkedője Szegeden

Negyven vasutas szocialista brigád 240 tagja versenyzett Csongrád megyében a *„Munka és műveltség"* elnevezésű brigádvetélkedőben. A versenyben részt vett csapatok közel kéthónapos felkészülés után, márciusban hét munkahelyi elődöntőn mérkőztek meg, ahonnan a legjobbak bekerültek az április 22-én Szegeden, a vasutas művelődési házban megtartott megyei döntőbe.

A hat-hat tagú brigádok — mozdonyvezetők, váltókezelők, forgalmi szolgálattevők, motorszerelők, lakatosok, személypénztárosok és a többi érettségivel nem rendelkező brigádtagok — a döntőben széles körű felkészültségről adtak számot. Válaszaikon látszott, hogy felelősségteljes munkájuk mellett sok szabad időt áldoztak, a számukra új ismeretek elsajátítására. A politikai, természettudományi, művészeti, irodalmi, filmesztétikai, képzőművészeti ismeretekben éppoly jártasságra tettek szert, mint a mindennapi munkájukkal összefüggő vasútismereti kérdésekben.

A végig izgalmas, magas színvonalú döntőt a szegedi vontatási főnökség *Április 4.* szocialista brigádja nyerte 224, második a szentesi építési főnökség gépállomásának *Makarenkó* brigádja 222, harmadik a szentesi vontatási főnökség *Kandó Kálmán* brigádja 219 ponttal.

A verseny I—III. helyezettjei pénz-, a többiek értékes könyvjutalomban részesültek. A győztes Április 4. brigád képviseli a vasutasokat a májusban sorra kerülő Csongrád megyei döntőben.

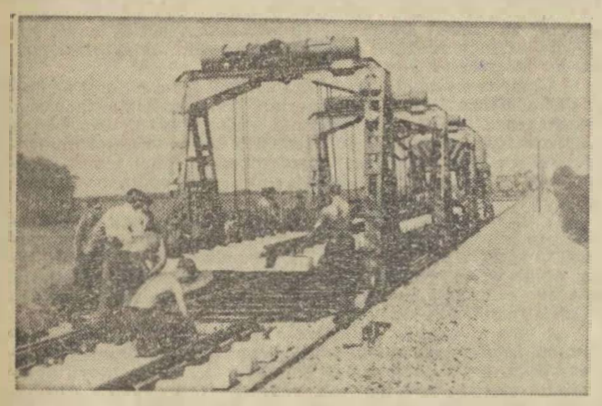
G. J.

A sikerért meg kell küzdeni

Naponta több mint 1 millió forint értékű munkát végez a celldömölki építési főnökség

**„Apám?! — Igen, ő vasutas volt!
A talpfák alá kavicsot szórt,
emelgette a sorompót,
vonatoknak intett: — „mehet!"
vagy lapátolta a szenet,
— mindig ahogy épp soron volt".**

Váci Mihály szép sorai jutnak eszembe, amikor a *MÁV Celldömölki Építési Főnökség* munkasikereinek titkát kutatom. Vasútépítők mindennapjai, nehéz, szép munkája a téma. Ők persze szerencsére már nem olyan „univerzális" vasutasok, mint Váci apja hajdan, akiknek mindent kellett csinálniok. A maiaknak „csak" vasutat kell építeni.



Korszerű sínmezőszállító portáldaruk könnyítik a pályaépítők munkáját

Igen. Specializálódik a munka. Ez a korszerű vasút igénye is. A négy megyében évente átlagosan 130—140 munkahelyen 1000 emberrel és sok-sok géppel dolgozó főnökség a szombathelyi igazgatóság területén hidakat, magasépítményeket épít, erősáramú és hegesztési munkákat végez. Ezenkívül üzemeltet 100 közúti gépkocsit, az igazgatóság munkagépeit (ezek értéke meghaladja a 110 millió forintot). Celldömölkön központi kötőtelepe van, ahol korszerű, nagyüzemi technológiával szerelik össze a vonalakon beépítendő vágánymezőket.

A kor parancsa

Esetenként — ha a hálózati érdek úgy kívánja — más igazgatóságok területén is dolgoznak. Például: *Balatonfenyves* és *Balatonszentgyörgy, Hegyeshalom* és *Rajka* között és *Rajka* állomáson. A GYSEV is rendszeres ügyfelük. A kötőtelepről annak ausztriai vonalára is küldtek sínmezőket.

1961-ben még 1600 volt a 7 építésvezetőséggel rendelkező főnökség létszáma. Most ezer. S ahogy a dolgozói létszám apadt, úgy gyarapodott a gépállomány. A kor parancsa. A kézi pályaépítés, a „lapátos korszak" 1958-ig tartott. Azóta hatalmas változás ment végbe a szakmában. *A földmunkák 78, az ágyazatrostálás 100, az aláverés 100, a betonkeverés 82 százalékát gépek végzik.* A vágányépítés és csere 95 százaléka szintén a gépek dolga. Az egyik legnehezebb vasútépítő munka, az építésre kerülő tömeganyagmozgatása, kocsikból való kirakása is gombnyomásra megy. Daruk emelik a beépítés helyére a nagy előregyártott elemeket.

Mintegy 200 olyan dolgozója van a főnökségnek, akik még kézi erővel végezték a vasútépítést. *Ők tudják a legjobban, mi a különbség a régi és a mai munka között!* A fiatalok már a korszerű technikába „csöppentek", természetesnek fogadják el a mai állapotokat: úgy kezelik a bonyolult gépeket, mintha oda születtek volna. S ez így van rendjén. „Szuperszónikus" szerelvénynek nevezik — s már az idősebbek is átvették —, azt a speciális, sínmező szállító vonatot, amely a kötőtelepről a pályaépítéshez viszi az előre összeállított sínmezőt.

A többszörösen kitüntetett főnökség — 1965-ben a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját kapták, ötszörös kiválóak, két vezérigazgatói elismerés, s kongresszusi zászló tulajdonosai — 1975. évi kimagasló munkájukért *a MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet vörös vándorzászlajával kitüntetett Kiváló főnökség elismerésben részesültek.*

A jó szervezés nagy erőtartalék

Hogyan lehet szinte évek óta mindig kiváló szinten dolgozni — kérdezem *Belényes Sándor* igazgatótól, *Bedi Zoltán* főmérnöktől és *Kiss József* szb-titkártól, akikkel a főnökség munkájáról beszélgetünk.

— *Kemény küzdelemben* — mondja az igazgató. — *Minden napnak megvan a maga harca, feladata. Naponta több mint 1 millió forintot kell megtermelnünk, ha esik, ha fúj.* Állandóan kézben kell tartanunk a dolgokat, mérni, tudni, hogy állunk a munkánkkal, terveink teljesítésével. Nagyon fontos a szervezés, hatalmas erő rejlik benne. Sok munkahelyen, sokféle képesítésű szakemberrel, segédmunkással, drága gépekkel dolgozunk. Jó kapcsolatot alakítottunk ki a társ-szolgálatokkal, mindenekelőtt a forgalommal. Segítségük nélkül nem tudnánk megélni. Az építésvezetőségek, művezetők, előmunkások pedig megbízhatóan, felelősséggel hivatásszerűen végzik dolgukat. A dolgozók többsége is becsületesen helytáll. Másként nem lehet ezt a munkát csinálni.

A vezetés gondjai

— *Nem kampányszerűen dolgozunk, de elkerülhetetlen, hogy bizonyos időszakokban az anyagi érdekeltséget is előtérbe állítjuk céljaink megvalósításáért* — vette át a szót a főmérnök —. A mozgalmi szervek bevonásával rendszeresen megbeszéljük egy-egy időszak eredményeit és a feladatokat. A párt, a szakszervezet, a KISZ mindig a fő feladatok teljesítéséhez nyújt segítséget a műhelybizottságok, a bizalmiak révén. A 29 szocialista brigád mindig az élvonalban dolgozik. Ezért nagy becsülete van nálunk e mozgalomnak, amit elismerések sora igazol. Ahelyett, hogy ezeket felsorolnánk, elmondok egy esetet. A termelési tanácskozás két kollektívánknak nem ítélte meg a szocialista címet, mert a brigád tagjai ittasan jelentek meg munkahelyükön. Azt hiszem, ez önmagáért beszél.

— Sok energiát leköt a fegyelmezés — folytatta az igazgató —. Területünkön is nagy az ipar elszívó hatása. Az emberek könnyen találnak munkát, ezért is nehéz rendet tartani. *Előfordulnak késések, korai hazautazások, ittasság, egyéb fegyelmezetlenségek.* Sajnos a „kollektív csalások" sem ritkák, amikor brigádok, közösségek együtt vétkeznek: *előbb befejezik a munkát, isznak, el nem végzett munkát számolnak el stb.* A kezünkben levő fegyelmezési eszközök nem mindig célratörők. Itt még sok tennivalónk van nekünk gazdasági vezetőknek és a mozgalmi szerveknek egyaránt.

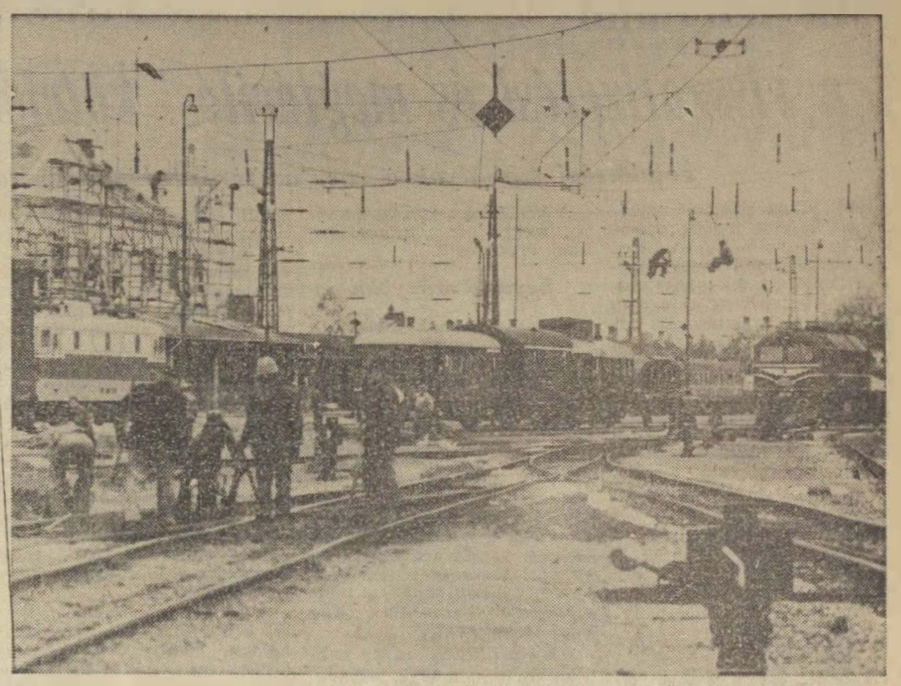
— *Az emberek munkába szállítása az egyik legnagyobb problémánk* — mondja az szb-titkár. — Dolgozóink nagy többsége Vas és Zala megyéből verbuválódik, s e vidékek dolgozói nem szeretik a munkásszállást. Inkább vállalják az ingázást, s napi 5—6 órát utaznak, hogy a 9 órás munkaidő után újból otthon lehessenek. *A munkásszállításhoz autóbuszok kellenének. Évek óta hadakozunk ezért, eddig vajmi kevés sikerrel.*

Kedvezően alakult a termelési érték

Ilyen napi gondok és küzdelmek közepette születtek sikereik 1975-ben is. A MÁV hat azonos kategóriába tartozó építési főnöksége közül nálunk a legtöbb — a tervezett 230 000-rel szemben 252 000 forint — az egy főre eső termelési érték. A főnökség összességében a múlt esztendőben 254 millió forint teljes termelési értéket produkált, s a végzett munka a minőségi paramétereknek is megfelelt. A tervhez képest 1 százalékos önköltségcsökkenésük mellett a határidőket is betartották, ugyanakkor a baleseti helyzet is kedvezően alakult.

A főnökség szakemberei kiszámították, hogy *100 aktív munkaórából 77,3-at produktív munkával töltenek a dolgozók.* 22,7 órát különböző szociális tevékenységre, takarításra, ívóvízszállításra stb. fordítanak. Ez elfogadható, de ha az idén tovább javítanak az arányon, még szebbek lesznek eredményeik.

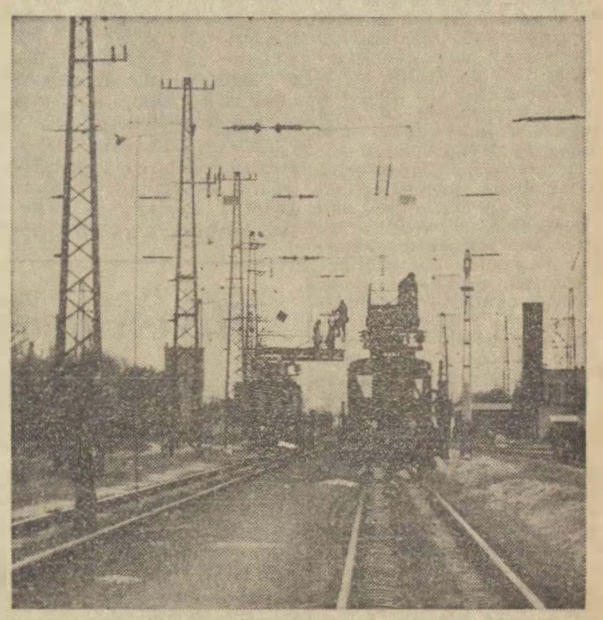
Szelei Teréz



Hegyeshalom határállomáson befejezéséhez közeledik a felsővezeték-rendszer átépítése és a vágányok korszerűsítése. A villamos felsővezeték és berendezéseinek szerelését a felsővezeték-építési főnökség, a GANZ Villamossági Művek dolgozóival közösen végzik. Az átadási határidő közeledtével a felsővezeték-építők három alkalommal szerveztek kommunista műszakot, melyen 140-en vettek részt. Ezzel is hozzájárultak a munkálatok határidőre történő befejezéséhez.

1. KÉP:

A pályamunkások a kitérőknél, a magasépítők a felvételi épületen, a felsővezetékesek pedig a magasban dolgoznak.



2. KÉP:

A szerelőkocsik segítségével egyszerre két vágány fölött dogoznak a felsővezetékesek.

(Laczkó Idikó felvételei)

AZ EREDMÉNYEK FORRÁSA:

Céltudatos, szervezett munka

Nem a véletlen műve, hogy most ismét elismerő szavakkal szólhatunk a nyíregyházi vasúti csomópont dolgozóiról, vezetőiről. A múlt évben — a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny második szakaszában — *mindvégig céltudatosan, magas fokú szervezettséggel végezték munkájukat.* A csomópont szolgálati helyei, az állomásfőnökség, a vontatási főnökség és a szertárfőnökség szorosan együttműködve dolgozott, s így az esetenként előforduló problémákra is mindig idejében megtalálta a legjobb „orvosságot"...

Előtérben az üzem- és munkaszervezés

Az állomásfőnökség tovább javította a kulturált utazás feltételeit. Ez egyaránt értékelhető volt a személyvonatok és az utaskiszolgáló helyek tisztaságában, *valamint a célkitűzésnél jobb, 98,01 százalékos személyvonati menetrendszerűségben.* Gondoskodtak a korszerű utastájékoztatásról. Állandó figyelemmel kísérték az utasáramlást, s a szerelvények időben történő megerősítésével csökkentették a zsúfoltságot. Az elszállított utasok száma 2,2 százalékkal, a menetdíjbevétel 15,7 százalékkal növekedett a múlt évben Nyíregyháza állomáson. Jelentősen javította az eszközök gazdaságos felhasználását, hogy több kihasználatlanul közlekedő vonatot megszüntettek.

— *Állomásunk legfőbb eredményei közé tartozik* — mondotta *Buczkó Ferenc* állomásfőnök —, *hogy a múlt évben nem kevesebb, mint 46 munka- és üzemszervezési intézkedési valósítottunk meg.* Ezek az intézkedések eredményezték többek között, hogy áruszállítási tervünket 28,4 százalékkal túlteljesítettük, s az elszállított árutöbblet meghaladta a 68 ezer tonnát. Tavalyi éves és negyedik ötéves áruszállítási tervünket már október végére sikerült teljesítenünk. Tovább javítottuk fuvarszervező tevékenységünket, elmélyítettük a vállalatokkal kialakított, hagyományosan gyümölcsöző kapcsolatainkat.

Az állomási munka magas fokú szervezettsége tette lehetővé, *hogy 754 vonattal növeljék a helyben összeállított vonatok számát, s ezek közül 256 vonatot irányvonatként közlekedtessenek.* A napi kocsibefutások száma az előző évi 876-ról 960 kocsira emelkedett. Ez azt jelentette, hogy már egész évben elérték a korábbi őszi szállítási teljesítmény színvonalát. Mintegy ezer kocsi megtakarításával felérő eredmény, hogy a kocsik átlagosan 0,18 órával rövidebb ideig tartózkodtak az állomáson, mint az előző évben.

A vontatásnál nőtt a termelékenység

Ötvenkét szocialista brigádban 457 állomási dolgozó teljesítette munkaverseny-vállalásait. Így a többi között 4200 óra társadalmi munkát végeztek, s ebből 1200 órával az *„Együtt Nyíregyházáért"* mozgalom keretében sportlétesítmények építését segítették. A versenyben elért eredményei alapján *Tilki József* vezető váltókezelő kilenctagú brigádjával elnyerte a *„MÁV Kiváló Brigádja"* kitüntető címet.

A negyedik ötéves terv során jelentősen fejlődött Nyíregyházán a vontatási főnökség munkája is. A múlt évben elért eredményeik már a magasabb színvonalú munka stabilizálását jelentették. *A vontatási teljesítmények 87,4 százalékát most már tartósan a villamos mozdonyok produkálták.* Az összes vontató-járműkilométer tervét 102,2 százalékra teljesítette a főnökség.

A vonóerőben bekövetkezett fejlődés, a kedvezőbb vonattovábbítási lehetőségek eredményezték, hogy az utazószemélyzet termelékenységi mutatója az 1971. évi 8,66 km/óráról a múlt évben már 10,41 km/órára, vagyis 20,2 százalékkal növekedjen. *A termelékenység emelkedése 41 918 túlóra-megtakarítást eredményezett, amelynek bérkihatása 534 ezer forint lett volna.*

Egész évben nagy figyelmet fordítottak az energiamegtakarításra, illetve a felhasznált energiák kellő hatásfokú hasznosítására. A villamos vontatás dolgozóinak oktatásánál rendszeresen ismertették a gazdaságos utazás módszereit. Felülvizsgálták a villamos mozdonyok fogyasztásmérőit és a már nem eléggé pontos műszereket lecserélték, *gondosabban végezték a gépek felülvizsgálatát, karbantartását.* Az eredmény nem maradt el, hiszen a fajlagos áramfogyasztás csökkentése 3,4 millió kilowattórát, több mint 1,5 millió forint értékű megtakarítást eredményezett. A gőzvontatásnál 809 szabványtonna szénnel csökkentették a fajlagos felhasználást, s ez közel félmillió forintos megtakarítást jelentett a múlt évben. A Diesel-vontatásnál, bár több szervezési és műszaki intézkedést is tettek ez irányban, csak a keskeny nyomközű Diesel-mozdonyoknál sikerült 223 ezer forint értékű megtakarítást elérni a fajlagos fogyasztás csökkentésével.

Kevesebb hőnfutás

A hőnfutások csökkenése mutatja, hogy jobb minőségű munkát végeztek a főnökség kocsivizsgálói. Amíg 1974-ben 225 esetben fordult elő hőnfutás Nyíregyháza körzetében, addig 1975-ben már csak 101 esetben kellett kocsikat kisorozni ilyen ok miatt. *A Nyírbogdányban létesített „szűrőállomás" elősegítette a hőnfutások és melegedések időben való felfedését a Záhony felől érkező vonatokban.*

A fegyelmezettebb, jobban szervezett munka eredményeként csökkent az üzemi és a forgalmi balesetek száma is. A kieselt munkanapok száma, va. amint a forgalmi baleseteknél az okozott kár összege azonban emelkedett.

Harminchárom szocialista brigádban 246 vontatási dolgozó vett részt a versenyben és összesen 6185 társadalmi munkaórát teljesítettek. Rendszeresen foglalkoztak az újítókkal, két alkalommal tartottak újítói tanácskozást. A bevezetett 36 újítás 194 ezer forint megtakarítást eredményezett. A főnökségnél három újító érte el a *„Kiváló újító"* jelvény bronz fokozatának elnyeréséhez szükséges megtakarítási eredményt.

A szertárfőnökség a kiadott 11 millió forintos készletnorma betartása mellett gondoskodott a társszolgálati főnökségek anyagellátásáról, csökkentette önköltségét és a négy szocialista brigád aktív támogatásával 5,9 százalékkal a részükre árut hozó kocsik kirakási idejét is.

Lőrincz János

Mit kell tudni
a visszafizetési és megtérítési kötelezettségről?

Felelősségi szabályok a vasutas társadalombiztosításban

1975. július elsejétől egységes szerkezetbe foglalt, magasabb színvonalú ellátást biztosító társadalombiztosítási jogszabályok lépnek hatályba. Az új jogszabályok a jogalap nélkül felvett ellátásokért való felelősséget egységesen a felvétel felróhatóságára alapozzák. Az előző jogszabályok szerint a rosszhiszeműség bizonyítása gyakran nehéz feladat volt, a téves kifizetés előidézésétől függő felelősségi szabály pedig nem egyszer túl szigorú. *A felróhatóságra alapozott felelősség mérlegelési lehetőséget biztosít és jobban összhangban áll a társadalmi tulajdon védelmével, valamint a biztosított egyéni érdekeivel.*

A felelősség arányában

A társadalombiztosítási ellátás jogalap nélküli felvételét a szolgálati főnökség vagy egyéb szerv mulasztása, vagy rossz adatszolgáltatása is okozhatja. *Ezért indokolt, hogy ha a felvett ellátás a dolgozótól nem követelhető vissza, az így keletkezett kár is megtérüljön.* Jogos ezért, ha az ellátás jogalap nélküli felvétele egyrészt a szolgálati főnökségnek, illetve egyéb szervnek, részben az ellátásban részesülő biztosítottnak róható fel, megtérítési, illetve visszafizetési kötelezettsége — az általános felelősségi elveknek megfelelően — közrehatásuk arányában álljon fenn.

A visszafizetési és megtérítési kötelezettséget szabályozó rendelkezések tehát valamennyi mulasztást vétő szervet — munkáltatót, MÁV szolgálati főnökséget stb. — benne a mulasztást vétő biztosítottat is, *felelősségük arányában kötelezik az okozott kár visszafizetésére, illetve megtérítésére.*

A VSZTO a tartozást fizetési meghagyás kibocsátása után érvényesíti.

Egyenlő arányban

Mikor tartoznak többek: a munkáltató, egyéb szerv, vagy a biztosított is a jogalap nélkül felvett ellátást közösen megtéríteni?

Amennyiben a jogalap nélkül kifizetett ellátás visszafizetésére 30 napon belül nem történik intézkedés, és a túlfizetésért a szolgálati főnökség és egyéb szerv is, továbbá maga a dolgozó is hibáztatható, vagyis a jogtalan felvételért többeket terhel felelősség, *az érintettek közrehatásuk arányában kötelesek a kárt megtéríteni.*

Ha a felelősség aránya nem állapítható meg, egyenlő arányban kell az érdekelteket megtérítésre kötelezni. Így előfordulhat, hogy a szolgálati főnökség mellett egyéb szerv is, vagy maga a dolgozó is, térítésre kötelezett lesz.

Többek felelősségének fennforgása esetében a megtérítés iránt a VSZTO tartozik intézkedni. A megtérítésre kötelező határozatot a VSZTO területi ellenőrzési csoportja bocsátja ki.

A tartozást mind a dolgozóval, mind az Államvasutakkal szemben *öt éven belül lehet érvényesíteni.* Öt év elmúltával — kivéve, amikor bűncselekmény esete forog fenn — sem a dolgozót, sem az Államvasutakat visszafizetésre, illetve megtérítésre kötelezni nem lehet.

A dolgozó tartozását a szolgálati főnökségnek kell levonnia. Levonást eszközölni azonban csak visszafizetésre kötelező határozat kibocsátása után lehet és mindaddig, amíg a határozat jogerőre nem emelkedik, a levonást megkezdeni nem szabad.

A megszabott határidőn belül benyújtott fellebbezésnek halasztó hatálya van. Fellebbezés esetén csak az újabb határozat jogerőre emelkedése után lehet a levonást megkezdeni.

Munkabérből, vagy adók módjára

A levonást az alábbiak szerint szabad végezni:

— táppénzt, baleseti táppénzt, a további táppénzből annak 33 százaléka erejéig;

— családi pótlékot a további családi pótlékból, annak 33 százaléka erejéig;

— a terhességi-gyermekágyi segélyt a munkabérből, annak 33 százaléka erejéig;

— a ½ százalékos ÖTA-segélyt, a további ½ százalékos ÖTA-segélyből, annak 33 százaléka erejéig.

A társadalombiztosítási ellátások jogalap nélküli felvétele kapcsán keletkezett tartozásokat a munkabérből is le lehet vonni. *Amennyiben a tartozás a munkabérből sem vonható le, adók módjára kell azt behajtani.*

Az Államvasutak tartozásait, melyeket a VSZTO a MÁV-val szemben fizetési meghagyással, illetve megtérítésre kötelező határozattal érvényesít, a dolgozóval — akinek azt jogalap nélkül fizették ki — megtéríttetni nem lehet. El lehet azonban járni a résztérítés szabályai szerint mindazokkal a vasúti alkalmazottakkal szemben, akik a helytelen elszámolásért hibáztathatók, akik a felülvizsgálatot szabálytalanul végezték, vagy akik a felülvizsgálatot hibájukból elmulasztották.

Kovács Sándor

Milyen kedvezményben részesülnek a GYES-en levő kismamák?

A gyermekgondozási segélyt az országban 260 ezer anya veszi igénybe. A MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat területén 4317 nő — a dolgozók 2,7 százaléka — részesül gyermekgondozási segélyben. A GYES-en levők aránya 1975-ben (1974-hez viszonyítva) 12,8 százalékkal emelkedett.

1975. decemberében a 4317 segélyezettből 3777-en egy, 527-en kettő, 13-an pedig három gyermek után részesültek gyermekgondozási segélyben.

Az 1967-ben bevezetett GYES óta sokféle társadalmi, vállalati és tanácsi támogatás született. A munkahelyeken alkalmazott módszerek gyakorlatának összegezése a *Munkaügyi Közlöny* 1976. 1. számában olvasható *„Iránymutatás a GYES-ben részesülő anyák fokozottabb segítéséhez”* címmel. A Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben a vasutas dolgozó nők segítése már eddig is az „Irányelvek” ajánlott lehetőségei szerint történt. A kedvezmények közül említést érdemel a *MÁV Kollektív Szerződés* 2. számú mellékletének I/3. g. pontja, amely azt rögzíti, *hogy az év végi nyereségrészesedés szempontjából a ténylegesen ledolgozott időn kívül munkában töltött időnek kell tekinteni a GYES-sel fizetésnélküli szabadságon töltött időt is.* A MÁV-törzsgárdaszabályzat I. (3) d. pontja szerint a GYES-t szolgálati időnek kell tekinteni.

A kollektív szerződés kiegészítéseként javasolta szakszervezetünk, hogy azokon a szolgálati helyeken, ahol lehetőség van, a GYES-en levő nők is részesüljenek kedvezményes üzemi étkeztetésben.

Lehetőség van arra is, hogy tizenkét hónap után *300—800 forint szociális segélyt adjanak az arra rászorulóknak.* Rendkívüli esetben ez a segély egy éven belül is adható. Fokozottabb segítségre szorulnak a már hosszabb ideje gyermekgondozási segélyen levők, mert a jövedelemcsökkenésük miatt a család anyagi helyzete általában kedvezőtlenebb. A SZOT segítségével 1975-től — a balatoni és a magaslati üdülőkben — *lehetőség nyílt a GYES-en levők üdültetésére is.*

A segítségadásnak egyik nagyon lényeges módja a munkahelyi kapcsolat ápolása, amivel a társadalmi és gazdasági vezetőknek az eddiginél jobban kell törődni. *A kapcsolat formáit a helyi viszonyoknak megfelelően célszerű kialakítani.* Egyik módja lehet ennek a családlátogatás, vagy a vállalati rendezvényekre történő meghívás.

Széles körű társadalmi összefogással, sokoldalú területi, munkahelyi és családi segítségnyújtással kell törekedni arra, hogy a gyermekgondozásin levő nő — a munkahelyi körülményektől függően — tovább képezhesse magát. Különösen segíteni kell az általános, a középiskola és szakmunkásképző iskolák elvégzését, a különböző szaktanfolyamokon való részvételt.

A munkahelyre visszatérő anyákkal való törődés szintén közösségi érdek. *Kedvezni lehet a munkaidő-beosztás és a munkakörülmények helyes megválasztásával, a gyermekelhelyezési gondok enyhítésével.*

A sokirányú segítségnyújtásnak, amelyet most csak vázlatosan ismertettünk, egyik legnagyobb eredménye, hogy a korábbi évekhez viszonyítva kedvezőbben alakult hazánk népesedési helyzete. A jövőben is törekedni kell azonban arra, hogy az anyák otthon töltött ideje ne csak a családnevelés feladatainak ellátására korlátozódjon, hanem a továbbképzés, a művelődés az ismeretszerzés hasznos időszaka is legyen.

Töllyné Pogács Rózsa

MEGJEGYEZZÜK

A vitának is van határa

Azt írja egyik olvasónk, hogy *„amint az új egyenruhát mind többen hordják, úgy egyre többen is bírálják.”* Hozzáteszi még: *„nem tudom, hogy a tervezés és a kísérleti viselés időszakában kinek mi volt a véleménye, de most egyöntetű az a megállapítás, hogy minden tekintetben jobb volt a régi, bevált fazonú, és anyagú egyenruha.”*

A levél szerint az a legfőbb hiba, hogy az egyenruhán fémgombok vannak, és azok nem bújtatottak, ezért *balesetet okozhatnak.* (Mintha a vasutasok soha nem viseltek volna köpenyen és zubbonyon egyaránt bújtatlan, fémből készült gombokat.)

A legnagyobb hiba szerintünk egészen más. Éspedig az, hogy *a dolgozók eléggé tekintélyes csoportja még mindig nem veszi tudomásul, hogy vitatkozni, javaslatokat tenni akkor kell, akkor lehet, amikor az adott ügyben még nem született döntés. S ez nemcsak az egyenruhára vonatkozik!*

De maradjunk most ennél a témánál. Lapunk kezdettől — tehát a tervezéstől — fogva egészen a döntés meghozataláig híven és többször tájékoztatta a közvéleményt az új egyenruhával kapcsolatos elképzelésekről. *A formatervek alapján elkészült ruhákról, a nyilvános bemutatóról tudósítást és fényképet is közöltünk.* Akkor még mindenki a zsüri által jónak, praktikusnak, divatosnak ítélt egyenruha mellett foglalt állást, és *semmiféle ellenvélemény nem érkezett hozzánk.*

Most pedig miféle „bölcs” észrevétel terjed? S miért éppen akkor, amikor már igen súlyos és hosszan tartó *zavarokat* idézne elő a vasúti ruhaellátásban a gombok és a fazon megváltoztatására irányuló intézkedés? (—)

Társadalmi munka és önképzés

A *miskolci vontatási főnökségen* 945-en szocialista brigádokban dolgoznak. Az elmúlt évben 10 330 óra társadalmi munkát végeztek a főnökség, illetve a város könyvtáraiban, óvodáiban és egyéb intézményében. A szakszervezeti bizottság a legeredményesebb brigádot hirdetőtáblán népszerűsíti.

A szocialista brigádok egyre többet törődnek az önképzéssel, műveltségük fejlesztésével is. Sokan járnak marxista egyetemre és különböző felsőoktatási intézményekbe. Rendszeres látogatói a kiállításoknak. Gyakran szerveznek színház-, mozilátogatást is. Tavaly kétszer rendeztek teltházakciót a *Miskolci Nemzeti Színházban.* A nézőteret a vontatási főnökség dolgozói és családtagjai töltötték meg.

Válaszolunk
MUNKAÜGYI KÉRDÉSEKRE

A MÁV-nál is van lehetőség szakmunkások átképzésére

Bükkösdi Károly dombóvári olvasónk és munkatársai a szerkesztőségünkhöz küldött levelükben arra kértek felvilágosítást, hogy a MÁV-nál milyen lehetőség van a szakmunkások átképzésére, illetve a szakmával rendelkezők más szolgálati ághoz való áthelyezésére. A levélben felvetett kérdésekre a MÁV vezérigazgatóság személyzeti és oktatási szakosztályától kaptunk részletes tájékoztatást.

A szakmunkásképzésről szóló munkaügyi miniszteri jogszabály (*Munkaügyi Közlöny* 1975. évi 10. szám) 111. §-a értelmében a szakmunkásbizonyítvánnyal rendelkező dolgozók más szakmából szakmunkásvizsgát tehetnek.

Második vagy további szakmunkásvizsgára — a szakképesítés megszerzésének időpontjától függetlenül — az a jelölt bocsátható, aki a második, vagy további szakma tantárgyi vizsgáját sikerrel letette és az újabb szakmából az *Országos Szakmunkás Jegyzékben* a tanulók számára előírt képzési idővel egyező, az eredeti szakmától eltérő szakma esetén ennél egy évnél hosszabb szakmai gyakorlatot szerzett. *A szakmai gyakorlat időtartama 3—4 év.*

Az előírt szakmai gyakorlatra történő felkészítéssel az üzemek foglalkoznak. A tanterv szerinti gyakorlat biztosíthatósága érdekében a MÁV-nál előforduló szakmákra történő képzés esetén a MÁV olyan jellegű üzemében kell a vasúttal munkaviszonyban álló dolgozónak elhelyezkednie, ahol ennek megoldására lehetőség van (járműjavító üzem, vontatási-, kocsiszolgálati stb. főnökség).

A *Munkatörvénykönyv* 35. § (1) bekezdésének rendelkezése szerint a dolgozó indokolt esetben munkakörébe nem tartozó munkát is köteles ellátni. Ez azonban beosztására, korára, egészségi állapotára, vagy egyéb körülményeire tekintettel reá nézve aránytalan sérelemmel nem járhat és nem sértheti eredeti munkaköréhez való jogát

A más munkakör ellátására a törvény csak indokolt esetben ad lehetőséget, amely lehetőséggel a munkáltató nem élhet vissza. Ha a dolgozó úgy érzi, hogy az ilyen irányú munkáltatói utasítás nem indokolt, vagy indokolt ugyan, de beosztására, korára, egészségi állapotára vagy egyéb körülményeire aránytalanul sérelmes, panasszal fordulhat a *Munkaügyi Döntőbizottsághoz.*

Más munkahelyre, vagy más munkakörbe való áthelyezésre *munkaszerződés módosításával van lehetőség.* Az erre vonatkozó általános szabályokat a Munkatörvénykönyv 24. § (1) bekezdése és a Munkatörvénykönyv Végrehajtási utasításának 23. §-a határozza meg.

Ezen kívül a MÁV-on belüli áthelyezések esetében a szolgálati főnökségek kötelesek betartani a 107 947/1972-es számú (1972. évi *MÁV Hiv. Lap* 27. sz.) utasítás rendelkezéseit is. Ez az utasítás kimondja, hogy minden olyan esetben, amikor egy dolgozó a MÁV szervezetén belül munkahelyet, beosztást kíván változtatni és áthelyezését kéri más szolgálati főnökséghez, egységhez, az állományban tartó szolgálati főnökség a kérést köteles gondosan megvizsgálni és a dolgozó szociális helyzetét, valamint az áthelyezési kérelem egyéb indokait figyelembe venni és az ügyben dönteni.

Ilyen esetben a munkaerő helyzetétől függetlenül, tekintettel kell lenni az egész vasútüzem munkaerő-ellátottságára is. *Ha a kérelem teljesítésére mindezek mellett sem talál megoldást, köteles a felügyeleti szervekhez jelentést tenni és az ügyben rendelkezést kérni.* Amennyiben a felügyeleti szerv az áthelyezési kérésre vonatkozóan kedvezően dönt, a szolgálati főnökség köteles a rendelkezést végrehajtani.

1976-ban a budapesti igazgatóság rendez kazánfűtői tanfolyamot MÁV dolgozók részére szén-, olaj-, gáztüzelésű kazánok üzemeltetésére. A tanfolyamra az igazgatóság személyzeti és oktatási osztályán (*Budapest, VIII., Kerepesi út 3.*) lehet jelentkezni. A jelentkezéshez, illetve a felvételhez annak a munkahelynek a javaslata szükséges, amelyik a dolgozót kazánfűtőként kívánja alkalmazni.

MÁV

Újabb jele a vasúti munka megbecsülésének!

Egyes budapesti szolgálati főnökségeken

minden év december 28-án 5000—10 000 Ft-ig terjedő

KIEMELT FORGALMI JUTALÉKBAN részesülnek a forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó, váltókezelő, kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, vágányfékkezelő, vonatfelvevő, kocsivizsgáló, féklakatos beosztású dolgozók!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA
felvesz nőket és férfiakat, orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint, a felsorolt beosztásokba, továbbá

kocsifeliró, átmenesztő, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, vasútépítő, karbantartó és járműjavító szakmunkás, takarító-segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóit, ismerőseit és barátait várjuk felvételre.

KÖTELEZŐ MUNKAIDŐ: minden beosztásban havi 191 óra.

NYUGDÍJKORKEDVEZMÉNY: egyes munkakörökben férfiaknál 55 év, nőknél 50 év.

KERESET: a tanulási idő alatt havi 1500—2000 Ft, munkakör szerinti vizsga után havi 2000—4000 Ft.

Bel- és külföldi utazáshoz szabadjegy. Családtagoknak ingyenes, kedvezményes utazás.

Díjmentes szállítási utalvány és még sok más vasúti kedvezmény.

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: budapesti és vidéki állomásokon, vontatási és pályafenntartási főnökségeken, valamint a Munkaerő Felvételi Irodán. (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu).

HAJNALI VONATOK

Az utak a táj ágai.
Az ágakon puha falu-fészkek.
— A vándorlás hajnal-egébe
röppennek a szárnyas remények.

A város külszöbéig nyújtózik a vidék.
Pályaudvarok, gyárak dohognak.
Fölnyílnak a fény sorompói; — s fönn már messze
jár szerelvénye a csillagoknak.

Fazekas Lajos

CIKKÜNK NYOMÁN:

Korszerűbb lesz a laktanya

Lapunk január 6. számában *„Rangos és rangon aluli szobák"* címmel riportot közöltünk a Budapest—Keleti pályaudvar vonatkísérő laktanyájáról. A hiányosságok megszüntetésére a budapesti igazgatóság — mint arról *Takács Lajos*, a munkaügyi és szociális ellátási osztályvezető helyettese tájékoztatott — intézkedett.

A majdnem egymillió forint értékű korszerűsítési munka elvégzésére az *Építő- és Vegyesipari Szövetkezetet* kérték fel. Sajnos a szerződést többszöri tárgyalás után sem köthették meg a szövetkezet visszalépése miatt. Ezért az igazgatóság — építőipari egységeinek átcsoportosítása után — *önerőből végzik el a tervezett kivitelezést.* A munkát március végén elkezdték. Kialakították a női fürdőt, befejezték a parkettázás egyharmadát. A hidegpadlók javítása május elején kezdődik, amit majd a festés, mázolás követ.

A korszerűsítés után reménhetően javulnak majd a laktanyában pihenő dolgozók körülményei.

Ismerkedési est a KISZ-klubban

Vietnami fiatalok látogatása a Keleti pályaudvaron



A találkozón részt vevő vietnami és magyar fiatalok (Tenta György felvétele)

Egy éve szabadult fel Dél-Vietnam. Ebből az alkalomból május 4-én a *Keleti csomópont* KISZ-bizottsága kiállítással egybekötött találkozót rendezett a hazánkban tartózkodó vietnami fiatalokkal a pályaudvar ifjúsági klubjában. A tanácsteremben kiállított mintegy 150 fényképről ismerhették meg a vasutas fiatalok a hős vietnami nép harcát és békés építő munkáját. Ezenkívül érdekes népi hangszereket és különböző használati tárgyakat is bemutattak a baráti ország fiataljai.

Az ismerkedési est programja keretében egy megrázó történetű dokumentumfilmet is levetítettek, amely élethűen ábrázolta az amerikai katonák kegyetlenkedését az ártatlan lakossággal szemben.

A filmbemutató után *Heksch Ernő* csomóponti KISZ-titkár ismertette Vietnam 30 éves háborújának történetét, majd a vendégek és a vasutas fiatalok baráti gesztusként megajándékozták egymást.

A magyarok ajándékát, egy V—43-as villamosmozdony makettjét, *To Tuong* a Vietnami Követség sajtóattaséjának helyettese vette át, a vendégek pedig egy *Ho—Si Minh* életét ábrázoló albummal kedveskedtek a KISZ-eseknek.

(S. R.)

Nyugdíjba vonult 25 régi szakmunkás

A közelmúltban *Siklósi László*, a miskolci járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára sok munkatárs jelenlétében búcsúztatta azt a hús- nyugdíjast, akik az üzemben töltötték el munkáséletük nagy részét.

A nyugdíjba vonulók között legtöbb a lakatos és a hegesztő. Közülük sokan 1945 előtt léptek az üzembe. Ők részt vettek a csaknem teljesen lerombolt műhelyek helyreállításában is. A nyugdíjba vonulók közül nyolcan 35 évnél többet töltöttek a járműjavítóban.

Várna, a Balkán gyöngyszeme

Nagy darab, barna lomkolosszussal ülök a Budapestről Várnába tartó gyorsvonat egyik fülkéjében.

Szunyókál... Fel-fel riad, de csak egy pillanatra, aztán tovább horkol. Mellkasából mély basszus hangok kelnek.

Amilyen félelmetes volt alvó állapotában, olyan kedves társalgó vált belőle, amikor felébredt. *Dimitrij* tornatanár. Várnában él. Töri a német, francia és magyar nyelvet. Kétszer járt már hazánkban. A russze—várnai vasútvonalon volt időnk beszélgetni. Így hamar összebarátkoztunk.

Várnában, ahol Dimitrijjel együtt jártuk a várost, gombamódra nőnek ki az épületek, a virágos terek, s a keresztező utcák forgalmát levezető modern aluljárók. Úton, útfélen gyümölcsöt, zöldségféléket árulnak.

Mindent megtettem volna önzetlen barátomért, aki lakásába is befogadott, de a taratort, a bolgár leveskülönlegességet nem tudtam megenni. A vízzel hígított tej, a benne úszkáló nyers uborkával és hagymával nekem nem ízlett. Hiszem, hogy elnézte étvágytalanságom, mert ő mindenben jóizűen evett, elragadtatással beszélt az angeszkóról, a nyársonsült bárányhúsról. Valóban jó! *Csak akkor bántam, hogy „vendége" vagyok ennek a csupaszív óriásnak, amikor a glavicskát, a bárányszemet akarta velem megetetni.* Az ugyanis, akit Bulgáriában ezzel kínálnak, különös megtiszteltetést jelent.

Jobb kalauza már nem is lehet valakinek, mint Dimitrij. Mindent meg akart mutatni. *Ő javasolta a neszebari kirándulást is.* Várnától hajóval három óra alatt lehet eljutni a 70 templom városáig. A félsziget csupa romantika. Pompás kilátás nyílik a roppant vízmedencére, a meredek partokon kapaszkodó házakra és a kikötőben ringó halászbárkákra, hol bevont hálókat szárít a nyári nap. Bolgárok, törökök, sőt még görögök is előfordulnak ebben a messzemúltat idéző különös világban.

Ősi templommaradványok és sírkövek között vezet utunk. Megilletődve állunk az 1829. évi török—bolgár csatában elesett *Poló* orosz sorhajóhadnagy síremlékénél.

Az este egészen különös *Neszebarban.* Az ezeresztendős templommaradványok halk szellemként lebbennek elénk. A csillagos ég úgy hat, mintha a nagyvíz hátán támaszkodna. A karcsú földnyelv, a félsziget fényei játékosan pislognak. A nagyszerű látvány alá a partot ostromló tenger susogása fest zenét.

A közigazgatásilag Várnához tartozó *Zlatni pjasztacsi* — az Aranyhomok — lassan Európa-hírű fürdőhellyé lép elő. A Fekete-tenger 4900 kilométer hosszú kerületén, tán sehol nincs olyan bársonyos, szőnyegszerűen sima, kavics és kőmentes tengerpart mint itt. *Virágos partok, sok emeletes szálló és olcsó szobák a jellemzői.* Nagyon sok a német, a lengyel, a csehszlovák turista, de franciával, angollal, sőt amerikaival is találkoztunk a négy kilométer hosszú strand mentén.

Különleges éghajlati normák érvényesülnek!

A valóban aranyszínű, lágy, tiszta homok, valamilyen visszaverődés következtében úgy fokozza a napsugarak kalóriáját, hogy az szinte harap. Óvatosnak kell lenni. Néhány sztotinkáért bérelhető napernyő nélkül, nem tanácsos leheveredni.

Volt szerencsém látni a *Pontosz Euxeinoszt*, a barátságos tengert, barátságtalannak. A „plázs" őrei szüntelen védték a fürdőzőket a víztől. Ugyanis az Aranyhomok strandon furcsa szívóhatása van a tengernek: *nagy erővel hullámzik a part felé, aztán visszaútjában beszívja, berántja a gyanútlan fürdőzőt.* Ezért óvatosak az őrök, mert már sok baleset történt.

Érdekes jelenetet láttam. Két női vendég félszegen nézte a tarajos hullámokat. Amikor a víz visszahúzódott egy lilás, kocsonyás anyag maradt a parton. A női kíváncsiság erősebb volt az egyikben, mint az ismeretlentől való félelem és felemelte azt. A test, mint folyékony színes üveg folyt széjjel a női kezekben.

Nagyot kiáltott a partőr. A meduza — mert az volt — védekezésként valamilyen, a szemre káros folyadékot bocsáthat ki. Szerencsére ezúttal nem történt baj.

Gergely József

Textilbéléses vasúti pálya

A Kenderfonó- és Szövőipari Vállalatnál nemrég szovjet gyártmányú gépsort szereltek fel, amelyen újfajta, talajszigetelő textilanyagokat lehet készíteni. Az anyag legnagyobb felhasználójának a MÁV ígérkezik. A nagy textiltáblákat a vasúti alépítmény kőzúzaléka alá terítik, és ezzel elszigetelik a felülről jövő csapadéktól s az altalaj nedvességétől egyaránt.

Hová menjünk nyaralni?

Május derekát jelzi a naptár; a gondos családapa (családanya) már ilyenkor elterv ezi, hová mennek nyaralni. Van aki a szakszervezeti bizottságnál kopogtat, más meg a brigádtagoknál („nyaraljatok nálam, cimborák, együtt építhetjük a házamat"), lesz aki élve a vasutas-lehetőséggel. olasz, francia. osztrák vonatfülkék pamlagán alussza át a nyári éjszakákat, de olyan vasutas is lesz, aki a kétszáz kilométernyire lakó állomásfőnök otthonában tölti a két hetet, mert e rövid néhány napra sem tud elszakadni a sinek világától. Csak esetleg reggel öt helyett fél hatkor kel, s mielőtt kibújna az ágyból, háromszor is nyújtózkodik.

Olyanok is vannak, akik merészebb terveket kovácsolnak. Olvasom az apróhirdetést: „UC-s Zsiguli jogosítvánnyal rendelkező utitársat keres skandináv körutazáshoz. Uccu neki júliusban jeligére a kiadóban". Aztán olvasom az Üdülj Velünk Kacagva Tourist keretes ajánlatát — ez való ám szupersznobéknak! —, „ismerje meg 16 nap alatt Európa 17 városát". Potom 14 ezer forint az egész (lám, városonként meg ezerbe se kerül), legalább tiz perc jut a Louvre-nak, tizenöt perc Róma romjainak, s távcsővel az Akropolisz is szemrevételezhető... de a 18. napon mindenkinek elmondhatjuk: világlátott emberek vagyunk. No nem, kedves nyaralni vágyók, az ilyen élményekből nem kérek, ne kérjünk!

Különben is, úgy hírlik — szupersznobék figyelmébe ajánlom, ha e sorokat véletlenül olvassa egy is közülük —, hogy az idén Magyarországon tölti a nyarat Sir John George Brown, egy a családfáját a XII. századig visszavezetni képes angol, sőt Lord Georg John Yellow is, akinek családfagyökerei mármár az időszámítás előttről valók. A Sir hithű királypárti, ennek megfelelően a pesti és a szegedi Hotel Royalban rendelt szobát, a Lord viszont évtizedek óta labourista, a Munkáspárt tagja, s így levélben kérelmezte, hogy egy munkásszálláson, esetleg Rákosrendezőn, a kirendelt vasutasok között kapjon ágyat. S fővárosunkba tart Montreálból Mr. Fred Bakos is: a Grand Hotel Izabella utca 8/c-ben, özv. Bakos Ferencné lakosztályában száll meg.

S jönnek japánok, törökök, görögök, belgák — csak győzzük őket szállítani a Balatonhoz és vissza. S ha ők jól érzik majd magukat nálunk, hogyne éreznénk jól magunkat mi is idehaza. Nagy a Balaton (csak a vize sekély), elférünk benne valamennyien. Legalábbis én ott leszek, leruccanok oda valamelyik hétvégén. De ha majd eljön az ősz és hazarepülnek a 17 várost látott vándormadaraink, hallgassuk meg őket. Büszkélkedjenek csak Athén és Korinthos világhírű műemlékeinek megtekintésével és az ohridi tó hőfokával — 14 ezer forintjukért legalább meséljenek. Üsse kő, még a diafelvételeiket is megtekinthetjük, nem mulasztván el dicsérni a táj szépségét is felülmúló fotós-képességüket.

Aztán, csak úgy foghegyről, megkérdezhetjük majd tőlük: tudják-e, mi történt közben itthon a szőke Ágnes meg a mokány Bence között? ...Hogy mi? nem áruljuk el, bárhogy furdalja is őket a kíváncsiság. Nyaraltak volna e honban, akkor ők is tudnák, amit csak a fél város beszél, úgy ám!...

F. T.

Békenagygyűlés a Keleti pályaudvaron

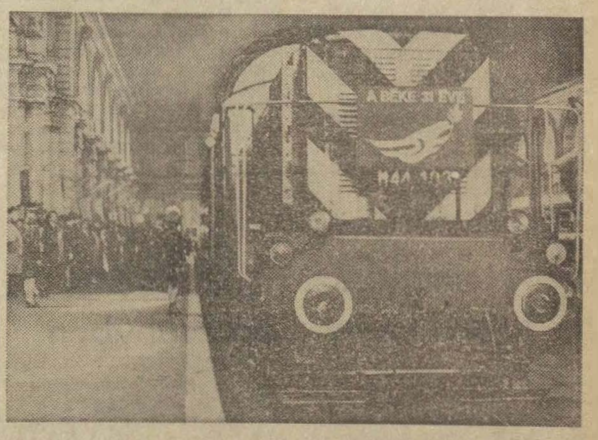
A béke és barátság hónapjának budapesti programjához kapcsolódva május 7-én a Keleti pályaudvar érkezési csarnoka előtti téren az Országos Béketanács és a MÁV békenagygyűlést rendezett a fasizmus feletti győzelem 31. évfordulója alkalmából. Az ünnepséget, amelyen az OBT vezetőivel együtt jelen volt *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter is, *Tóth János*, vasútigazgató nyitotta meg, majd *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet. Ezen a napon országjáró körútjára indították azt a két vasúti kocsiban rendezett fotókiállítást, amely szocialista építőmunkánk 31 esztendejének eredményeit, a magyar békemozgalom munkáját mutatta be.



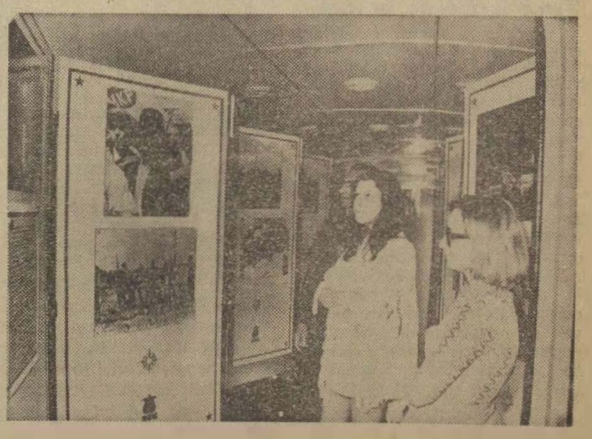
Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója beszédét mondja



A nagygyűlés több száz részvevőjének egy csoportja



Országos körútra indul a Béke vonat



Sok érdeklődő tekintette meg a Béke-vonat érdekes fotókiállítását
(Tenta György felvételei)

KISZ-klub öltözőkből

Az elmúlt év őszén a Haladás VSE Rohonci úti sporttelepének rekonstrukciója során felszabadult régi teniszöltözőkből az egyesület KISZ-fiataljai a bázisszervek támogatásával *KISZ-klubot építettek*, sok-sok óra társadalmi munkával.

A Haladás VSE KISZ-klubját az 1935-ben született és 1953-ban Budapesten bemelegítés közben egy elhajított gerelytől tragikus hirtelenséggel elhunyt 18 éves *Reumann Erzsébet Piroskáról* nevezték el.

Az elmúlt napokban a KISZ-szervezet vezetősége elbeszélgetésre hívta meg az elhunyt versenyző édesapját, *Reumann Gézát*. Az édesapa megható szavakkal mondott köszönetet a figyelmességért és igen sok érmet, fényképet, bizonyítványt adott át a KISZ-szervezet vezetőinek.

Reumann Erzsébet Piroska nemcsak érdemes sportoló volt, hanem kitűnő tanuló is és emellett még a DISZ-ben is aktívan tevékenykedett. A Haladás VSE atlétikai szakosztálya eddig is minden év nyarán megrendezte a Reumann atlétikai emlékversenyt, de azzal, hogy az új KISZ-klubot éppen őróla nevezték el, mutatja, hogy új szellem kezd meghonosodni a szombathelyi vasutas sportegyesület vezetőinél.

Kiss Antal

Tavaszi nyitány a tömegsportbázison

LÁTOGATÁS A FERENCVÁROSI VASUTAS HÁZA TÁJÁN

A IX. kerületi Péceli út 2. szám alatti épület- és pályakomplexum bejárata fölött hívogatóan messzire látszik a tábla: *Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Háza és Sportköre.* Befelé menet alaposan szemügyre veszem a három kézilabdapályát, valamint a hátsó teniszpályákat. Gyermek- és ifjúkori, meghitt hangulatú „sportdélutánok" emléke kísért...

Szépen berendezett irodájában így fogad *Polócz Ferenc*, a Ferencvárosi Vasutas Sportkör ügyvezető elnöke:

— *Ezzel kezdődött az idény!* — A szoba sarkába mutat, ahol egy polcon jókora „edény" oldalán ez áll: *Ferencvárosi Vasutas Sportkör, Tömegsport Kupa, 1976.*

Egy listáról derülnek ki a részletek: ősztől április negyedikéig versengett teremben a ferencvárosi csomópont nyolc kispályás férfi labdarúgó-együttese s nagy küzdelemben a Ferencvárosi Vasutas csoportja elnevezésű csapat diadalmaskodott a Balparti Biztosító Berendezési Főnökség előtt. A bronzérmet a vontatási főnökség villanyszerelő csoportja érdemelte ki.

— *Szabadtéren április 13-án kezdtünk* — folytatja Polócz Ferenc. — *Három pályánkon hetenként négy napig pattog a labda.* Két napig a ferencvárosi csomópont és a vasutas-szakszervezet budapesti területi bizottsága más üzemeinek kispályás labdarúgói jönnek, két napon át viszont a kerület huszonkét vállalatának és intézményének sportolni vágyó dolgozói kergetik nálunk a „bőrgolyót". *Keddtől péntekig minden négyzetcentiméter foglalt a szabad ég alatt!* De házon belül is van program: hétfőn és kedden délelőtt „asztalitenisz seregszemléket" rendezünk. Egyszerre öt asztalon ütögethetnek vasutas dolgozók, illetve a Gyáli úti MÁV lakótelep fiataljai, öregei.

— *Szeretném hangsúlyozni, hogy nálunk senkinek nem kell fizetnie a pályáért, a felszerelésért* — mondja Polócz Ferenc. — Örvendetes esemény számunkra: *nemsokára felújítják a Siketek Sporttelepe melletti labdarúgópályát.* A munka 580 ezer forintba kerül; 230 ezret a Budapesti Testnevelési és Sporthivatal fedez, a fennmaradó összeget bázisszervünk, a vasutas-szakszervezet biztosítja. A pályára ráfér a rekonstrukció. Ott edz és játssza mérkőzéseit a Budapest III. osztályban szereplő felnőtt gárdánk, a tartalék- és az ifjúsági csapat, de ott rendezik bajnokságaikat a környékbeli MÁV-üzemek is. Tavaly majdnem negyvenötezer dolgozó vette igénybe létesítményeinket, felszereléseinket.

Mit lehetne hozzátenni az elhangzottakhoz? Legfeljebb ennyit: *csak így tovább!*

Ujházy György

Tekeválogatottunk csapatban második lett Jugoszláviában



A sportolók felvonulása a verseny előtt

Jugoszlávia egyik legszebb városában, *Dobojban* került megrendezésre az USIC VI. vasutas férfi Európa csapat- és egyéni tekebajnoksága. Az április 17-től 21-ig tartó versenyen nyolc ország vett részt.

Első *Ausztria* csapata lett 5274 fával, 2. *Magyarország* 5139, 3. *Jugoszlávia* 5093, 4. *NSZK* 5057, 5. *Csehszlovákia* 5043 fával.

Vasutas válogatottunk tagjai voltak: *Petrás Pál* csapatkapitány, *Révész János, Mozsár József, Dedrák György, Kántor Sándor, Vigh Albert* és a tartalék *Slajchó Pál.*

Az egyéni bajnokságban induló 12 legjobb versenyző között négy magyar szerepelt. Közülük *Révész János* a 2., *Mozsár József* az 5., *Petrás Pál* a 8., *Dedrák György* pedig a 9. helyen végzett.

Több mint ezren a rajtnál

Nemzetközi tájékozódási futóverseny a Börzsönyben

A Budapesti MÁV Igazgatóság Sportklubja május másodikán rendezte meg a *27. Vasutas Kupa és Csík Judit nemzetközi tájékozódási futóversenyét.* A nagyszabású vetélkedőre ez alkalommal Kismaros mellett, a *Királyréten* és környékén került sor, ahol a magyarokkal együtt öt ország (Csehszlovákia, Bulgária, NDK, Ausztria) *mintegy 1100 versenyzője 27 kategóriában állt rajthoz.* A hazai részvevők között hat vasutas egyesület is indult.

A verseny középnehéz terepen zajlott le, néhány meredek hegycsúcstól eltekintve, amelynek megmászása próbára tette még a legjobbakat is. A nehézségek ellenére az előírásnak megfelelően peregtek az események, amely a rendezőgárda alapos előkészítő munkájának, szervező készségének volt köszönhető.

A hagyományoknak megfelelően az idén is tábori óvodát rögtönöztek a résztvevő versenyzők, rendezők és szurkolók gyerekeinek. Az ideiglenes „gyermekmegőrzőben" ezúttal is megrendezték a kicsinyek versenyét, amelynek díjait (csokoládét) a budapesti igazgatóság szakszervezeti bizottsága biztosította az apróságoknak.

A „menők" mezőnyében egyébként néhány kivételtől eltekintve nem történtek meglepetések: az NDK-beliek és az osztrákok a vártnál jobban szerepeltek. A felnőtt elit kategóriákban csak úgy, mint máskor a jól ismert versenyzők, *Monspart Sarolta* és *Boros Zoltán* kerültek ki győztesen. Ezzel elnyerték *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, valamint *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárának tiszteletdíját.

A 27. Vasutas Kupa és Csík Judit nemzetközi tájékozódási futóverseny díjait ünnepélyes külsőségek között *Koltai Lajos*, a Budapesti MÁV Igazgatóság SK elnökhelyettese adta át a győzteseknek és a helyezetteknek.

— Séra —

SZIMULTÁN

A MÁV Budapesti Építési Főnökség *Vasútépítő Törekvés Sportkörének* sakkszakosztálya a közelmúltban tehetségkutató szimultánt rendezett az I. kerületi általános iskola alsó tagozatú tanulói részére. A mintegy harminc résztvevővel *Szax Gyula* nemzetközi nagymester, a csapat edzője mérte össze tudását.

A szakosztály az indulók közül válogatja majd ki a legtehetségesebb gyermekeket.

Sikerült a „mesterhármas"...

A BVSC párbajtőrvívóinak bravúrja és elismerése

Heidenheim minden bizonnyal aranybetűkkel kerül a BVSC vívószakosztályának emlékkönyvébe: *a párbajtőrözők egymást követő három évben megnyerték az itt rendezett Európa Kupát.*

A bajnokcsapatok idei tornája minden előzőt felülmúlt, s valamennyi részvevő olimpiai főpróbának tekintette. A budapesti vasutasok gárdája *(dr. Fenyvesi,* az *Erdős fivérek Sándor* és *Gábor, Pap Jenő* és *Nedeczky)* csak titkon reménykedett abban, hogy sikerül a „mesterhármas", mert olyan erős volt a nemzetközi mezőny. A CSZKA Moszkva együttese — amelyet a döntőben 8:4-re legyőzött a BVSC — azonos a szovjet válogatottal, s az elődöntőben kemény ellenfélnek mutatkozó svéd bajnokcsapat is csaknem egyenlő volt a tavalyi budapesti világbajnokságon aranyérmet nyert gárdával. Többek között ezt is elmondta *dr. Nedeczky László* szakosztályvezető azon a fogadáson, amelyet az Európa Kupa győztes csapat és a szakosztály vezetői tiszteletére adott *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára. A baráti hangulatú összejövetelen részt vett *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes, *Molnár György*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, a BVSC elnöke, *Vágvölgyi Mátyás*, a BVSC ügyvezető elnöke, *Tábor István*, a Magyar Vívó Szövetség főtitkára és a sajtó képviselői.

— *Nagy öröm nekünk, hogy a Budapesti Vasutas Sport Club vívói ilyen ragyogóan szerepeltek, s teljesítményükkel nemzetközi elismerést is kiváltottak* — mondotta Koszorus Ferenc, a szakszervezet székházában megtartott fogadáson. — Reméljük, hogy nem állnak meg a siker útján, s a közelgő montreali olimpián is szép eredményeket érnek el.

Az elismerő szavak után a főtitkár megjutalmazta az Európa Kupa győztes csapat tagjait és vezetőit.

K. M.

A szerkesztőség üzeni

Pál István, Sepsi Gyula Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Nagy Elemér Acsa-Erdőkürt: Papp Tibor Tapolca; Várfalvi Gyula Nagykanizsa:, Urbán József Hegyeshalom; Murányi Tibor Bánréve; Bottka László Sturovó; Rapi József Bp. Józsefváros: Nyíri Ferenc Debrecen: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Dőri János Kaposvár: levelét illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

1068 Bpest. VI., Benczúr utca 41

Telefon városi: 229—872. üzemi: 18—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 715 — 11 859

76—1784 Szikra Lapnyomda Budapest

Felelős vezető: Roder Imre igazgató

TITREK

— **Társadalmi munka.** Hegyeshalom határállomáson a villamos felsővezeték építési főnökség szerelési munkáját az állomás hét szocialista brigádja is segítette. Vállalták, hogy a felsővezetéktartó oszlopok beállítása után visszamaradt földet egy pihenőnapon vasúti kocsikba rakják. A brigádok 180 köbméter földet mozgattak meg.

— **Takarékosság.** A zalaegerszegi vontatási főnökség szocialista brigádjai teljesítették az idei első negyedévre vállalt üzemanyagtakarékossági tervet. Szénből, gázolajból és villamos energiából majdnem 200 ezer forintot takarítottak meg.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL



(Gerse László rajza)

— **Családi est.** Nagykanizsa állomás szakszervezeti bizottsága a Kodály Zoltán Művelődési Házban családi estet rendezett a nyugdíjasok részére. Tóth János szb-titkár tájékoztatója után a nagykanizsai Hevesi Sándor Művelődési Ház kultúrcsoportja szórakoztatta a családtagokkal együtt megjelent nyugdíjasokat.

— **Új otthon.** Elmosta a Sajó Farkas Sándor nyugdíjas pályafenntartási munkás házát, aki feleségével együtt nehéz helyzetbe került. Szepesi István, Bánréve állomás főellenőre sietett segítségükre. Egy hónap alatt, térítésmentesen, felépítette az idős házaspár családi házát, akik örömmel költöztek be új otthonukba.

— **Tapasztalatcsere.** A Nyugati pályaudvar rakodógépjavító műhelyének II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja tapasztalatcsere céljából baráti találkozóra hívta meg a műhely huszonkét nyugdíjasát. Fehér asztal mellett beszélték meg a termelékenységet növelő lehetőségeket, amihez a nyugdíjba vonult egykori munkatársak sok hasznos szakmai tanácsot adtak.

— **Együtt ünnepeltek.** Már hagyomány, hogy Kelebia és Szabadka vasútállomások dolgozói együtt ünneplik május 1-ét. Az idén harminctagú magyar csoport utazott Palicsra, ahol barátságos labdarúgó-mérkőzésre is sor került. A május 1-i gazdag program tovább mélyítette a két állomás vasutasainak barátságát.

— **A szép állomásért.** Kiskundorozsma állomás szocialista brigádjai hazánk felszabadulásának 31. évfordulója tiszteletére szervezett ünnepi műszak során 400 óra társadalmi munkát végeztek. Csinosították az állomást, és a közelben ötszáz facsemetét ültettek el.

A Hivatalos Lapból

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

A 17. számból: 103 486/1976. Az utazószemélyzet túlmunkájának díjazása.

104 555/1976. Az 1976—1980-ra szóló MÁV Kollektív Szerződés tervezet vitára bocsátása.

A 18. számból: 104 289/1976. Utazási kedvezmény az Állami Ifjúsági Bizottság szervezésében 1976. évben üdültetett fiatalok részére.

104 839/1976. Az igazgatási és adminisztratív-ügyviteli létszámfelvételi zárlatról szóló utasítás módosítása.

Az igazgatási és adminisztratív-ügyviteli létszámfelvételi zárlatról szóló rendelkezések helyes alkalmazása.

A szakmérnök képzésben résztvevők tanulmányi kedvezménye.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném szegedi 3 szoba étkezős (fürdoszoba, WC, kert, baromfiudvar, gyümölcsfák), MÁV-lakásom Pest környéki, vidéki, vagy felvidéki, lehetőleg tanácsi hasonlóra. Cím: Mészáros Miklós nyugd. 6725 Szeged, Alsómás u. 11.

— Körmendi két és fél szobás, fürdőszobás, tanácsi, komfortos lakásomat elcserélném 1 szoba konyhásra. Nagy-Budapest területén. Minden megoldás érdekel, ráfizetést nem kérek. Cím: Bodrogi Lajos MÁV-dolgozó, 9900 Körmend. Bartók Béla út 7. fsz. 2.

— **Újpesten egy fél házrész** (szoba, konyha, kamra, 160 négyszögöles saroktelekkel), sürgősen és olcsón eladó. Levélcím: Lóczi János 1145 Budapest, Csertő u. 14. VI. 159.

— **Elcserélném budai vasúti házban levő 1 szoba komfortos lakásomat,** szoba-konyhára, vagy garzonra. Óbuda előnyben, csak vasutasnál. Érdeklődni: 8—16 óra között, szombat kivételével a 358—599 telefonon lehet.

— **Egy szoba komfortos, budai** vasúti házban levő lakásomat elcserélném ugyanolyanra, vagy garzonra, csak vasutassal, lehetőleg Óbudaira. Érdeklődni: 358—599 telefonon, szombat kivételével, 8—16 óra között lehet.

— **Elcserélném Gyáli úti szo**ba, konyha, éléskamra, kertes MÁV-bérlakásomat hasonlóra, vagy szoba-konyhás tanácsira, sürgősen. Érdeklődni lehet: kedd, csütörtök, du. 142—678-as telefonon.

KERESZTREJTVÉNY

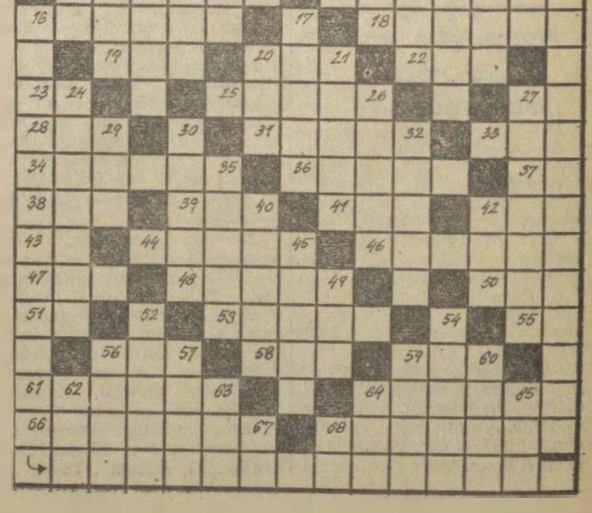
Vízszintes: 1. Idézet a Központi Bizottság április 22-i üléséről kiadott közleményből. (Folytatása a 16 függőlegesben.) 14. Osztrák hadügyminiszter az 1848-as forradalom idején. 15. Helyére rakó. 16. Kozák katonai parancsnok. 18. Vissza: ni végződésű igenév. 19. Eső után lesz a porból. 20. Tanulmány. 22. Fordított leánynév. 23. Kepe közepe. 25. A héber g betű neve. 27. Kés szélei. 28. Gabona. 31. Hegység Ázsiában. 33. Gyom. 34. Pénzt helyettesítő játékpénz. 36. Kísérlet, szellem (latin). 37. Ludolf-féle szám. 38. Győri sportegyesület. 39. Jugoszláv város. 41. Takarmány gabona. 42. Csúnya. 43. Személyes névmás. 44. Rostmálnya. 46. Az asszír birodalom fővárosa volt. 47. Víznyerő. 48. Daganat. 50. Nem ez. 51. Vigyázó. 53. Apáca. 55. Rag. 56. Minőség ellenőrzés. 58. Fordított találat a vívásban. 59. Kukac. 61. Finn város. 64. Baromfi. 66. Baktérium. 68. Ilyen szándék is van.

Függőleges: 2. A Duna mellékfolyója. 3. . .Ivor (1843—1910) publicista. 4. Ozmán török másképpen. 5. Róza betűi keverve. 6. NUN. 7. Betűt vet. 8. Kutya. 9. Román pénz. 10. Bolgár pénz. 11. Olasz kereskedelmi műszó. 12. Muzsika. 13. Utó ellentéte. 17. Arab teherhordó. 20. . . ográfus, nyomdász. 21. Flc. 24. A veszettség elleni szérum feltalálója 26. Megsüllyedt folyótorkolat. 27. Győr-Sopron megyei helység. 29. Sínleszorító lemez. 30.. . Claude (1840—1926) francia festő. 32. Vörösszínű drágakő. 35. Semiramis férje. 40. Amerikai mesterséges hold egyik típusa. 42. Verssorok összecsengése. 45. A televízió egyik műsora 49. Piros. németül 52. Négy (görög). 54. Kitárá. 56. A tölgy termése 57. Bérc. 59. Nősült mássalhangzói 60 Tele ellentéte. 62. A perc rövidítése. 63. Babel közepe. 64. . . . ura, sormetszet. 65. Kotor páratlan betűi. 67. Az ezüst vegyjele. 68. Az olasz államvasutak betűjele.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatásaként a függőleges 16.

Beküldési határidő: 1976. június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A táppénzfegyelem erősítése. A táppénzrendszer módosítása.



Egy-egy könyvet nyertek az 1976. évi 8. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss József 1078 Budapest, Landler Jenő u. 6. I. 4. Miskolci Józsefné 8800 Nagykanizsa, Andrejka u. 4/c. IV. III. 10. Erdős Sándor 1087 Budapest, Festetich u. 4. I. 20. Pál Miklós honvéd 1325 Budapest, Pf. 56/1. Boda Benjámin 3528 Miskolc I. Sió u. 15.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. JÚNIUS 1.

Május 30-án 0 órától

Életbe lépett az új menetrend

Naponta két pár expressz- és egy pár gyorsvonat közlekedik a főváros és a nagyobb megyeszékhelyek között

A MÁV a korábbi évek tapasztalatai alapján, figyelembe véve a beruházások hatását, valamint az utasforgalom várható alakulását, az új menetrendi időszakban közlekedő személyszállító vonatok menetrendjét több nemzetközi, illetve országos értekezleten egyeztette a külföldi vasutakkal, a helyi közgazdasági szervekkel, továbbá a VOLÁN Trösztte1.

Az új menetrend az idén Európa valamennyi vasútján egyidőben, *1976. május 30-án 0 órától lépett életbe és 1977. május 21-ig lesz érvényben.* A személyszállító vonatok közlekedésében — mind a nemzetközi, mind a belföldi forgalomban — ezúttal is történtek változások.

A nemzetközi forgalomban a jugoszláv vasutakon az új menetrend életbeléptetésével egyidőben megnyílik a Belgrádtól Titográdon át az Adriai tenger partján fekvő Barig kiépített vasútvonal. Az idegenforgalmi szempontból jelentős vonalon nagy utasforgalom várható. Ezért a nyári időszakban a *Meridián Expressz* meghosszabbított útvonalon közlekedik. A vonatban *Malmö—Berlin—Prága—Budapest—Belgrád—Bár* között mindkét irányban közvetlen fekvőhelyes, illetve hálókocsi járatok is közlekednek.

Az elmúlt nyári főidényben *Lipcse—Budapest—Bukarest—Várna* között kísérletként bevezetett új *Balt Orient Expressz* mentesítő vonatpár a gyakorlatban jól bevált. Ezért ez a vonatpár az új menetrendben is egész nyáron át közlekedik. Az elmúlt évi menetrend változástól kezdve *Budapest—Varsó* között, új menetrendi fekvésben és rövidebb útirányon ejszaka közlekedő *Polónia Expresszt* az utazóközönség megkedvelte. A varsói utasok a *Cracovia Expressz* helyett inkább ezt a vonatpárt veszik igénybe. Ezért az új menetrendben a Cracovia csak nyáron közlekedik. Budapest Keleti pályaudvar és Krakkó között az idényjellegű varsói és zakopánei vonatrészek megszűnnek.

Forgalomtechnikai okok miatt észak-déli irányban megváltozik a *Favorit Expressz* menetrendje. A vonat Lipcséből 14.03 órakor indul és masnap 9.25 órakor érkezik Balatonfüredre és 9.35 órakor Keszthelyre. A Budapest Nagykanizsai vonal pályakorszerűsítési munkálatainak előrehaladásával a Budapest—Zágráb, illetve Split között közlekedő *Maestral Expressz* az egész menetrendi időszakban a legrövidebb útirányon, Balatonszentgyörgyön át közlekedik. Ezáltal az új menetrend téli időszakában *Budapest Róma között egy órával csökken az utazási idő.*

Az új menetrendben a főváros és a 150—200 kilométer vagy ennél nagyobb távolságra fekvő, nagyforgalmú megyeszékhelyek között általában naponta két pár expressz és egy pár gyorsvonat közlekedik. A főváros és a megyeszékhelyek között mindkét irányban *az expressz vonatok reggel és este, a gyorsvonatok pedig a déli órákban indulnak.* A belföldi expresszvonat-rendszer kiszélesítésével és a gyorsvonatok menetrendjének átalakításával új expressz vonatpárok közlekednek a fővárosból Nagykanizsára, *Balaton* és *Kanizsa*, Pécsre *Zselic*, Kaposvárra *Somogy*, Békéscsabára és Gyulára *Körös* és *Csaba*, Szegedre *Napfény* néven.

A MÁV a belföldi távolsági forgalom menetrendi szerkezetét az utasáramlás eddigi tapasztalatai, az új expressz és gyorsvonat-rendszer várható hatásainak megfelelően, illetve személyvonatok beállításával elégíti ki.

Az új menetrendben hétközben az éjszakai órákban posta- és hírlapszállítási igények miatt már csak *Hegyeshalomba, Nagykanizsára* és *Kiskunhalason* át *Bátaszékre* közlekedik egy-egy távolsági személyvonat, mivel ezeken a vonalakon a postaszállítást egyelőre még személyszállító vonaton kell lebonyolítani.



A Keleti pályaudvar helyjegybiztosító berendezése üzem közben
(Laczkó Ildikó felvétele)

a rendelkezésre álló személykocsi park adottságai szerint alakította ki. Az új menetrendben hét közben tovább folytatódik az éjszakai távolsági személyszállítás csökkentése. A megszüntetett éjszakai vonatok helyett kedvezőbb időeloszlásban, *rövidebb menettartammal, nappali távolsági- illetve gyorsvonatok közlekednek.* Az éjszakai vonatokhoz fűződő rövid távú hivatásforgalmi igényeket helyi

A környéki forgalommal kapcsolatban néhány menetrendi intézkedést a vontatás további korszerűsítéséből adódó előnyök hasznosítása jellemzi. A Diesel-mozdonyok gazdaságos felhasználásában kisebb átcsoportosítások történnek. Az 1976—77. évi menetrendi időszakban Budapest körzetében befejeződik a környéki vonalak füsttelenítése, másszóval a gőzösöket Diesel- és villamosmozdonyok váltják fel.

OSZTRÁK VILLAMOS MOZDONYOK HEGYESHALMON

Bécs és a magyar határ között befejeződött a vasútvonal villamosítása

Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszéde



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter, dr. Wolfgang Pycha, az ÖBB vezérigazgatója a tolmács társaságában elindulnak az ünnepség színhelyére
(Tenta György felvétele)

A Magyar Államvasutak és az Osztrák Szövetségi Vasut között létrejött megállapodás értelmében az *ÖBB villamosította Hegyeshalom közös határállomás és Bécs közötti 85 kilométer hosszú vasútvonalát.* A vonal villamosítása a két vasút együttműködése szempontjából jelentős esemény.

A megnövekedett szállítások szükségessé tették Hegyeshalom közös határállomás vágányhálózatának bővítését még az osztrák villamosítás megkezdése előtt. Így került sor a TEEM vágányok megépítésére az állomás személypályaudvari és rendezői vágányainak bővítésére úgy, hogy figyelembe vették a távlati fejlesztéseket is.

Hegyeshalom állomáson olyan felsővezetéki hálózat kialakítására került sor, amilyen eddig még nem épült. Az ÖBB felsővezetéki berendezése, villamosenergia-ellátása ugyanis különbözik a MÁV rendszertől. Ez a munka nehéz feladat elé állította a *Villamos Felsővezeték Építési Főnökséget.* Annál is inkább, mivel a vágányhálózat bővítéséhez szükséges volt a még 1934-ben megépített felsővezetéki berendezés egy részének lebontása.

A MÁV felsővezetéki hálózata ipari frekvenciával 50 Hz-cel és 25 kV-os váltakozó árammal táplált, az ÖBB hálózata 16 2/3 Hz és 15 kV-os váltakozó áramú. *A forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében a felsővezetéki hálózatot három egységre bontva építették ki.*

A szakaszok egymástól úgynevezett szakasz-szigetelőkkel, védőszakaszok közbeiktatásával (biztonság céljából) vannak elválasztva. Egy központból vezérelve lehet a szakaszkapcsolókat működtetni a vágánycsoportra bejáró MÁV- illetve ÖBB villamosmozdonynak megfelelően.

Az állomás kapcsolóberendezéseinek működtetésére szolgáló kábelekkel lefektették a biztosítóberendezés kábeleit is. A közeljövőben a biztosítóberendezés automatikájának rendszerébe a szakaszkapcsolókat is bekötik. Ez azt jelenti, hogy a vágányút beállításával az odatartozó felsővezetéki szakasz kapcsolása is automatikusan történik.

Hegyeshalom állomás új építésű villamos felsővezetéki hálózatát a meglevő rendszerhez kellett illeszteni. A felállításra került mintegy 100 darab acéloszlop közül jelentős mennyiséget tesznek ki a 19, 23,5 méter hosszú oszlopok. Az oszlopok alapozásához 2500 köbméter földet mozgattak meg és 1600 köbméter betont dolgoztak be.

A Hegyeshalom és az államhatár közötti vonalszakasz villamosítása a korszerű, olcsóbb kivitelű pörgetett acélbetonoszlopok felhasználásával készült. Mindkét vágány oszlopsorára szerelték fel a *Nickelsdorf* állomásról kiinduló 15 kV-os távvezetéket, amely Hegyeshalom állomáson a 15 kV-os kapcsolótérbe csatlakozik.

A villamosítási munkát 1975 decemberében kezdték meg. Az eredeti terv szerint a munkát — Hegyeshalom állomás és Hegyeshalom—Államhatár vonal villamosítását — az idei menetrendváltozásra, *május 30-ra kellett volna befejezni.* Az üzemi próbákat azonban már korábban sikeresen befejezték, így a berendezés május 20-ra elkészült.

Abból az alkalomból, hogy *Bécs és Hegyeshalom* között befejeződött a vasútvonal villamosítása, május 22-én szombaton délelőtt az osztrák főváros Déli pályaudvarán, majd Hegyeshalmon rendeztek ünnepséget.

A bécsi ünnepségen részt vett magyar küldöttség tagjai sorában ott volt *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a küldöttség vezetője, *dr. Nagy Lajos*, hazánk bécsi nagykövete, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára.

Erwin Lanc osztrák szövetségi közlekedési miniszter ünnepi beszédében örömének adott kifejezést, hogy befejeződött Bécs és a magyar határ között a vasútvonal villamosítása, *ezáltal gyorsabbá, korszerűbbé vált a vasúti közlekedés Ausztria és Magyarország között.* Elismeréssel szólt

(Folytatás a 3. oldalon)

SZEGEDEN FELKÉSZÜLTEK

a zöldség- és gyümölcsszállításra

Öt MÉK vállalat 11, az állami gazdaságok 3 ezer vagon megrakását tervezik

Az ország zöldség- és gyümölcstermelő területének jelentős része a szegedi vasútigazgatóság területén található. A dél-alföldi körzetből kerül ki a hazai zöldség- és gyümölcsfelvásárlás és szállítás közel egyharmada. Nem véletlen, hogy az érdekelt felek minden évben jóval a vasúti szállítás kezdete előtt, *elsőként Szegeden értékelik az előző év felvásárlási és szállítási eredményeit, s egyúttal meghatározzák a soronlevő tennivalókat.*

Ilyen tanácskozás volt a közelmúltban a szegedi igazgatóságon, ahol öt megyei — Bács-Kiskun, Békés, Csongrád, Pest és Szolnok, — MÉK vállalat, a SZÖVOSZ és a vasútigazgatóság képviselői egyeztették elképzeléseiket. Az előző év tapasztalatai azt mutatják, hogy a szállításban érdekelt felek eredményesen tevékenykedtek. A felvásárolt áruk vasúti szállítását zavartalanul végezték, a vasút hibájából áru sehol sem maradt vissza. Ez pedig — mint az a tanácskozáson is elhangzott — a vasutasok jó munkáját dicséri. Pedig nem csekély mennyiségről volt szó. Az igazgatóság területéről az elmúlt évben tizenháromezer vagon zöldséget és gyümölcsöt indítottak útnak.

Ez évben hasonló nagyságrendű feladattal számolnak. Az előzetes felmérések adatai alapján *az öt MÉK vállalat 11 ezer, míg az állami gazdaságok* — főleg Bács-Kiskun és Csongrád megyékből, — *3 ezer vasúti kocsi megrakását tervezik.*

A MÉK Csongrád megyéből tervezi a legtöbb áru elszállítását. Csupán a belföldi piacra 2300 vagonnal szándékozik feladni. Bács-Kiskun megye területéről főleg az export igényeket elégítik ki.

A zöldség- és gyümölcsszállítással együttjáró göngyölegek fuvarozása is számottevő. *Békéscsaba, Kecskemét, Nagykőrös, Izsák, Kötegyán* és más göngyölegellátó telephelyeken mintegy 4100 kocsi megrakásával számolnak.

Az évről évre növekvő igények kielégítése szükségessé teszi a MÉK, az állami gazdaságok és a vasút jó munkáját, kölcsönös együttműködését. A jó kapcsolat fontossága tükröződött a tanácskozás résztvevőinek hozzászólásaiban, a feladatok meghatározásában. A vállalatok az áru elszállításához szükséges fedett- és hűtőkocsik időbeni megrendelésével, a várható kocsimennyiség folyamatos közlésével, a szükséges növényegészségügyi és vámkezelési vizsgálatok megtartásával, a hűtőkocsik előírás szerinti jegelésével nagymértékben segíthetik a vasút munkáját. *A MÁV csak az igények pontos és időbeni ismeretében tud gondoskodni megfelelő típusú kocsikról.* Ennek biztosítása nem kis feladat, az idei szezonban a vasútigazgatóság területén egyedül hűtőkocsiból 7500—8000 szükséges.

A szegedi igazgatóság az igényeknek megfelelően, a belföldre és exportra feladásra kerülő zöldség, gyümölcs, burgonya és egyéb, gyors továbbítást igénylő árukat expressz vonatokkal továbbítja. A tervek szerint az idén három expressz tehervonat, és szükség szerint öt gyors tehervonat viszi az árut Budapestre, illetve onnan TEEM-vonattal külföldre.

Gellért József

Hortobágy állomáson

Négyen nyolc ember helyett

Amióta Hortobágyot nemzeti parkká nyilvánították, mind jobban reflektorfénybe került a *Debrecen—Füzesabony* vasútvonal. A személyforgalom nyáron, *különösen a lovasnapokon és a hídi vásár idején emelkedik meg.* Ilyenkor sokezren utaznak vasúton a pusztára.

Hortobágy állomáson az egyik szeles tavaszi vasárnapon arról beszélgettünk *Delneyró Ernő* forgalmi szolgálattevővel és *B. Nagy István* debreceni tartalékos váltókezelővel, hogy az állomás vasutasai miként birkóznak meg a növekvő követelményekkel.

— *Nyolc ember munkáját négyen végezzük el* — mondja a szolgálattevő. — *Mi mindent megteszünk, de az említett ünnepnapokon egyszerre százával jönnek az utasok.* Ilyenkor képtelenek vagyunk jegyet adni. Véleményem szerint egy-egy ünnepi alkalommal az utazók fele jegy nélkül megy vissza. Ezért nem ártana, ha az igazgatóság fővizsgálókat küldene, akik a vonaton is adnának jegyet.

— *Ugyanez a helyzet Bocskai kert megállóhelyen is, ahol megszüntették a pénztárt* — szól közbe B. Nagy István. — *Pedig ott korábban havonta csaknem 20 ezer forintot forgalmaztak.* Ez az állapot bizony alapos alkalmat ad a bliccelésre. Sokan ugyanis csak Bocskai-kertig váltják meg a jegyüket, mert tudják, hogy onnan már a jegyvizsgálónak kellene kifizetniük a viteldíjat, de az sokszor nem tudja végigjárni a vonatot.

Hortobágy állomásnak nemcsak a személy-, de a teherforgalma is növekszik. *Ott rakják be a pusztán nevelt exportbárányok és birkagyapjúbálák nagy részét.* Havonta mintegy 15 interfrigó-kocsiban vágott állatot továbbítanak.

S. R.

A HATÉKONYABB SZOCIÁLPOLITIKA ÉRDEKÉBEN

Alapszervezeteink gazdálkodjanak tervszerűen a pénzeszközökkel

Nem a segélyezettek számát, hanem a legrászorultabbak segélyösszegét kell növelni

Az alapszervezetek pénzeszközei a beszámoló jelentések szerint évről évre növekszenek. Ez egyrészt a jövedelemszínvonal emelkedésével arányos egy főre eső tagdíjbevétel növekedésének következménye, másrészt pedig az alapszervezetek gazdálkodásában mutatkozó ésszerű takarékosság eredménye.

Alapszervezeteink gazdálkodásának elemzése közben arra a megállapításra jutottunk, *hogy egyes helyeken a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök nagysága meghaladja a tagság indokolt igényeinek kielégítéséhez szükséges összegeket.* Ez egyes alapszervezeteknél kellően át nem gondolt gazdálkodást eredményez.

A rendelkezéseket be kell tartani

Mint ismeretes, az alapszervezetek önállóan gazdálkodó szervek. A gazdálkodáshoz szükséges eszközök egy részét *a tagdíjbevételi alaprészesedés és a tagdíj alapján képezhető különrészesedés, másrészt pedig az egyéb bevételek képezik.* Mind a bevételek, mind a felhasználások tervezésekor szükséges, hogy az előző időszakok gazdálkodását részleteiben elemezzük annak elbírálása érdekében, hogy a megközelítően azonos feltételek mellett biztosítani tudjuk a politikai célkitűzések maradéktalan végrehajtását. A részletes elemző munka segítséget nyújt a feladatok ellátásához biztosított pénzügyi eszközök elégséges, vagy szűk voltának megítélésében, de ezen keresztül rá lehet mutatni a rendelkezésre álló eszközök gazdaságos, vagy gazdaságtalan felhasználására is.

Szakszervezetünk elnökségének határozata alapján valamennyi alapszervezet gazdálkodását *évente legalább egyszer tételes revízió alá kell venni.* Mind a helyszíni vizsgálati tapasztalatok, mind pedig a beszámoló jelentések részletes tapasztalatai szerint egyes helyeken a segélyezési munka tartalmilag nem javul kellő mértékben. *A rendelkezésre álló kereteket a segélyezési bizottságok többsége nem az irányelvek szerint használja fel.* A rászorultsági és egyéb mérlegelési szempontokat nem alkalmazzák megfelelően. Az alapszervezetek beszámolója szerint 1975-ben minden negyedik vasutas kapott szociális segélyt úgy, hogy a családok szociális helyzete az összegszerűségben nem jutott kellően kifejezésre. Még gyakran érvényesülnek a „kapcsolati meggondolások", valamint az alá- és fölérendeltségből fakadó nem kívánatos mérlegelések.

A közel 150 ezer vasutas szakszervezeti tag közül *1975-ben 36 400 részesült átlag 372 forint szociális segélyben.* Helyesebb lenne, ha alapszervezeteink a segélyezési munka rutinszerű és sablonos vonásainak felszámolásával — a segélyezettek számát csökkentve — *a rászorultabbakat az eddiginél jelentősebb összegekkel segélyeznék.* Ugyanakkor, amikor a vasutasok fizetése évről évre tervszerűen növekszik, nem szükségszerű, hogy a szociális segélyezettek száma is növekedjen.

A statisztikai helyzetkép javítását és a szociálpolitikai szempontok hatékonyabb érvényesülését szolgálja az is, hogy központi keretből a nagycsaládosok és az alacsony jövedelmű nyugdíjasok megsegítésére *minden év végén általában 2400—2500 fő részére folyósítunk szociális segélyt, átlagosan 500 forint összegben.*

Szociális segély nagycsaládosoknak

Az igazságosabb segélyezést szolgálja az a központi intézkedés is, amely a vállalati segélykeret alapszervek közötti egy főre eső elosztását differenciáltan 40—80 forint között állapította meg a tervezés szerinti 60 forintos átlagösszeg helyett. Az elnökség intézkedése azt a célt szolgálja, hogy a segélykereteknek a főnökségek kereseti színvonalától függő megállapításával is *segítsük a segélyezés rászorultsági szempontjainak megfelelő érvényesítését.* A tapasztalatok azt mutatják, hogy a helyesebb segélyezési gyakorlat kialakítása érdekében további intézkedésekre van szükség.

Az alapszervezeti gazdálkodás kellő gondossággal végzett elemzése nem csupán felsőbb szervek feladata. Szükséges, hogy minden szervezet időszakonként végezzen önkontrollt, hogy gazdálkodásuk az előírások szerint és a tagság érdekeinek megfelelően alakult-e?

Ahol ezt elmulasztják, ú ott tervszerűségről, ésszerű gazdálkodásról szó nem lehet. A gazdálkodás elemzése során állapithattuk meg azt is, hogy alapszerveink a múlt évben 143 üdülőjegyet, 44 300 forint értékben, nem értékesítettek, holott az üdülőjegyek iránti igények többszörösen meghaladják a lehetőségeket. Az említett példa arra utal, hogy szakszervezeti szerveinknek az eddiginél sokkal körültekintőbben kell foglalkozni az amúgy is kevés üdülőjegy elosztásával, felhasználásával, és időben kell intézkedniük a jegyek átcsoportosítására.

Körültekintőbb szervezőmunkával

Az alapszervezetek munkájának értékelésekor a felsőbb szervek figyelembe veszik, hogy adottság és összetétel szempontjából különböznek egymástól. Azok az alapszervezetek, amelyek klubkönyvtárral és üdülővel rendelkeznek, előnyben vannak azokkal szemben, ahol a nagy szétszórtság miatt a tagság művelődési igényeit kielégíteni alig tudják. A gazdálkodás értékelésénél mégis azt tapasztaltuk, hogy az ilyen alapszervezetek a kulturális létesítményeket, könyvtáraikat, illetve az üdülőket, hétvégi pihenőházakat, különösen az elő- és utószezonban, *nem használják ki teljes mértékben.*

Az ellenőrzések tapasztalatai arra figyelmeztetnek, hogy az alapszervezeteknél tapasztalható tervszerű gazdálkodás mellett is adódnak még olyan hiányosságok, amelyek körültekintőbb szervezési intézkedésekkel és a testületi vezetés erősítésével feltétlenül kiküszöbölhetők.

Zentai Sándor

Hogyan művelődjenek a szocialista brigádok?

III.

Az elmúlt években hozott határozatok végrehajtásának eredményeképpen javultak a művelődési feltételek, szélesedtek a kulturális vállalások lehetőségei. Növekedett a szolgálati helyeken a rendezvények száma, gazdagodtak a szocialista brigádoknak szervezett programok a művelődési intézményekben, az ajánlások a könyvtárakban.

A fejlődés ennek ellenére nincs arányban a mai követelményekkel, elvárásokkal. Csupán a nagy vasúti csomópontokon, igazgatósági székhelyeken, továbbá ott, ahol művelődési intézmények vannak, tapasztalható, hogy többet és hatékonyabban foglalkoznak a szocialista brigádok művelődési vállalásaival. Más szolgálati helyeken mérsékelt az előrehaladás.

Az igényeknek megfelelően

Önkéntelenül adódik a kérdés: *hogyan lehetne meggyorsítani a fejlődést?*

A kulturális vállalások kialakításánál feltétlenül figyelembe kell venni a brigád összetételét, a brigádtagok általános, szakmai, politikai műveltségét, életkorát, a szolgálati hely, üzem, munkahely igényeit és adottságait. Ezek figyelembevételével kell biztosítani a feltételeket a szolgálati főnökségnek, a szakszervezeti bizottságnak a vállalások megtételéhez, illetőleg teljesítéséhez.

A tanulással, művelődéssel kapcsolatos vállalások *akkor hasznosak igazán, ha kapcsolódnak a vasút, a szolgálati hely igényeihez is.* Elsősorban az általános iskolai végzettség megszerzését kell ösztönözni a brigádtagoknak, mert a szakmai és politikai műveltség növelésének ez az alapja. *Ma már a röviditett esti iskola keretében egy tanévben 2 osztályt lehet elvégezni.* Lehetőség van arra is, hogy az általános iskola egy-egy osztályát a szolgálati helyre kihelyezett esti üzemi iskolában végezhessék el a dolgozók. Akik munkakörülményeik miatt az említett formákban nem tudnak tanulni, még mindig van alkalmuk levelező tagozaton elvégezni az általános iskolát.

Az önképzés nem lebecsülendő

A szakközépiskolát elsősorban azoknak ajánljuk, akik magasabb vasúti szakképzettséget akarnak szerezni, illetve beosztásukhoz szükséges a magasabb végzettség megszerzése.

Az általános műveltség emelését, az önképzés nélkülözhetetlen formáját szolgálja a rendszeres könyvolvasás. A vasúti szolgálati helyek többségénél működik szakszervezeti könyvtár, ahol a szépirodalom, az ismeretterjesztő és politikai irodalom egyaránt megtalálható. Ma már a szolgálati helyek közelében levő községekben, városokban is jól felszerelt könyvtárak várják az olvasókat. A művelődési intézményekben is mindenütt találhatók könyvtárak, így tehát mindenki kiválaszthatja a neki legalkalmasabb könyveket. Az elmúlt években sokan kapcsolódtak be a különböző olvasómozgalmakba. Számos brigád saját könyvtárat létesít, illetve lakásában alakítja ki kiskönyvtárát.

Az általános és szakmai műveltség növelését szolgálják a munkahelyeken tartandó *ismeretterjesztő előadások,* munkásakadémiák. A községi, járási, városi és megyei TIT-szervezetek szemléltetéssel egybekötött, különböző témakörű előadások, előadássorozatok, munkásakadémiák megtartását is vállalják. A szolgálati helyeken, a létszámhoz igazodva, megvan a lehetőség arra, hogy a szocialista brigádok részére külön összeállított aktuális előadássorozatot szervezzenek. Ennek költsége a szakszervezeti bizottságoknál biztosítva van. A szakmai továbbképzést szolgáló előadásokat *a gazdasági vezetéssel együtt kell szervezni a szolgálati helyeken.* Ezt már nemcsak a szocialista brigádok, hanem egy-egy szakág összdolgozói részére célszerű megszervezni. A törekvés az, hogy az érintett területen dolgozó szocialista brigádok valamennyien vegyenek ezeken részt.

A rendszeres továbbképzést szolgálják a szakszervezeti politikai tanfolyamok, amelyeket elsősorban a pártonkívüliek részére szerveznek a szolgálati helyeken. Nagyobb szolgálati helyeken a pártszervezetek lehetőséget biztosítanak a pártoktatásba való bekapcsolódásra is. Az 1975/76-os oktatási évben az alábbi szakszervezeti politikai tanfolyam közül lehetett választani az igényeknek megfelelően:

A *„Társadalmunk időszerű kérdései"*, a *„Világpolitika időszerű kérdései"*, *„A munkahelyi élet időszerű kérdései"* és a *„Bejáró dolgozók politikai konzultációja"*.

Művészeti nevelés

A szolgálati helyeken arra is van lehetőség, hogy esetenként a szocialista brigádok részére különböző kulturális rendezvényeket, kollektív színház-, mozilátogatásokat, kirándulásokat szervezzenek.

A művészeti nevelés, zenei ismeretterjesztés segítése és a szocialista brigádok ilyen irányú igényeinek kielégítése céljából szakszervezetünk másfél évtizede megállapodást kötött az *Állami Operaház* és tíz éve a *József Attila Színház* igazgatóságával önálló „Vasutas"-bérlet kibocsátására. Ennek előnye, a 20 százalék kedvezmény mellett az, hogy az előadások időpontja igazodik a nagyobb távolságokból utazók vonatjának a menetrendjéhez. A szocialista brigádok az egész ország területéről nagy számban vásároltak ebben az évadban is színház- és operabérleteket.

1974—75-ben több szocialista brigád szervezett tapasztalatcsere-látogatásokat, hasonló adottságú szolgálati helyekre, esetleg más igazgatóság területére is. Ezeket a látogatásokat igen hasznosnak tartjuk, mert a brigádoknak alkalmuk nyílik mások munkamódszereit tanulmányozni, illetve összehasonlítási lehetőség teremtődik a szocialista brigádok között a munkát s a vállalásokat illetően.

Horváth Ferenc
(Folytatjuk)

Gyümölcsöző együttműködés

A József Attila Színház vezetői és művészei a vasutas-szakszervezetben

A vasutas-szakszervezet és a József Attila Színház közötti kapcsolatnak immár egy évtizedes hagyományai vannak. Ebből az alkalomból szakszervezetünk vezetői május 20-án baráti találkozón látták vendégül a színház vezetőit és néhány művészét a szakszervezet Benczúr utcai székházában.

A találkozón szakszervezetünket *Koszorus Ferenc* főtitkár, *Molnár György* titkár és *Horváth Ferenc*, a kultúrnevelési és sportosztály munkatársa képviselte. A vendégek között ott volt *Miszlay István* igazgató, *Jakab Pál* gazdasági igazgató, *Soltész Istvánné* művészeti titkár, *Kállai Ilona* Jászai-díjas, *Borbás Gabi, Horváth Gyula* Jászai díjas, *Vogt Károly* és *Maros Gábor* művészek. Jelen volt *Vas Imre*, a MÜDOSZ főtitkára is.

A baráti beszélgetésből csakhamar kitűnt, hogy az eltelt tíz évben az önálló vasutas bérleti előadások és a szakszervezet által szervezett teltház akciók keretében több ezer vasutas és hozzátartozója tekintette meg a *József Attila Színház* előadásait. Jakab Pál gazdasági igazgató a színházat látogató vasutasok nagy számát tekintve úgy ítéli meg, mintha két hónapig állandóan csak vasutas közönség előtt játszottak volna.

A József Attila Színház nemcsak az előadásokkal járult hozzá a vasutasok művészeti neveléséhez, hanem azzal is, hogy segítséget nyújtottak a művészeti propagandisták felkészítéséhez, és mindig szívesen vettek részt a munkás—művész találkozókon is. (vf)

KEDVVEL, AKARATTAL

„Nehéz lenne helyette jobbat találni"

Egy szakszervezeti tisztségviselő portréja

A vasútnál ledolgozott 33 év nem nagyon látszik meg *Szajlai Józsefen*. Legalábbis megőrizte régi kedvét, fiatalos lendületét, ambícióját, akaraterejét. Csak megfontoltsága, kiegyensúlyozott életmódja enged arra következtetni, hogy több évtizedes szolgálat van már mögötte.

Férj, feleség egy brigádban

Munkavédelmi felügyelő, *Eger* állomáson. 1947 óta párttag, tizenkét éve az szb termelési felelőse, ezenkívül szakszervezeti könyvtáros.

Halász József személyszállítási ügyintéző — aki gyermekkori barátja —, úgy jellemzi őt, hogy *„nehéz lenne helyette más, megfelelő embert találni az általa betöltött tisztségekre"*. Hasonlóan vélekednek mások is. Szajlai József viszont mindezzel kapcsolatban csak ennyit mond szerényen:

— *Vasutas család tagja vagyok, s ehhez mérten kell dolgoznom.*

Édesapja is ezen a vonalon teljesített szolgálatot, több helyen, *Egertől Rudabányáig*. A felesége ugyancsak Egerben személypénztáros. Férj, feleség — tehát mindketten — az állomás *Hámán Kató* szocialista brigádjának tagjai.

— *Én 18 éves voltam, amikor felvettek vonatfékezőnek, Miskolc Tiszai pályaudvaron* — vallja életútjáról Szajlai József. — A felszabadulás már Egerben talált, s az elsők között jelentkezett újjáépíteni a lerombolt vasutat. Később elvégeztem a segédtiszti tanfolyamot, majd Ózdra helyeztek. Különböző beosztásokban dolgoztam, miközben bekapcsolódtam a szakszervezeti munkába is...

Kellő tapasztalat birtokában

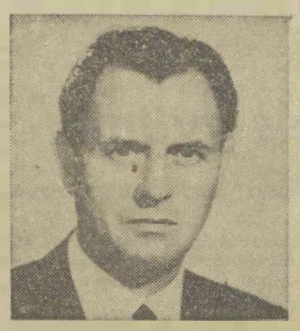
1951-ben tisztképzőre küldték, utána Vámosgyörkön és Miskolcon működött oktatótisztként. Tíz év elteltével került ismét Egerbe, állomási tartalékosnak.

— *A sok tapasztalat jól hasznosítható jelenlegi munkakörömben* — mondja. — *A munkavédelemnek kiemelt fontossága van a balesetek megelőzésében, a foglalkozási ártalmak csökkentésében, az egészségügyi helyzet javításában.*

— Akkor talán helyénvaló a kérdés, hogy a társadalmi megbízatások nem vonják-e el túlságosan ettől a tevékenységtől...

Válasza gyors és meggyőző:

— *A munkavédelem sikere nem múlhat egyetlen emberen, ha azt — mint nálunk — valamennyiünk közös ügyének tekintjük.* A tizenegy állomáson, amelyek hozzám tartoznak, kiváló aktivistáink vannak. Biztonsági megbízottak, munkavédelmi őrök tartják a közvetlen kapcsolatot dolgozó társaikkal, s a velük való együttműködést jónak tartom. Sok nevet sorolhatnék, így csak hirtelenében említem *Juhász Ferencet, Lengyel Jánost, Szabó Dezsőt*, akik Szarvaskő, Bélapátfalva és Királd állomáson a munkavédelem élenjárói.



Négyezer kötet, kétszáz olvasó

Mint szakszervezeti könyvtáros, eldicsekszik azzal, hogy az egri vasutasoknak 4000 kötetes könyvállományuk van. Tucatnyi újság, folyóirat érkezik rendszeresen a könyvtárba, s az olvasók szívesen járnak böngészni, átlapozni ezeket is. A *Magyar Vasutas* minden évfolyamát bekötve, nagy becsben tartják, mert gyakran előfordul, hogy az olvasók érdeklődéssel visszalapoznak egy-egy érdekesebb cikkre, híradásra, és érvként emlegetik, amit megírt az újság. A könyvtárnak egyébként 200 állandó tagja van.

— És mit tesz, mivel foglalkozik szabad idejében legszívesebben a könyvtáros, illetve a munkavédelmi ügyintéző?

— *Szeretem a tévét, a színházat és a futballmeccseket* — mondja Szajlai József. — *De tavasztól őszig leginkább kirándulok, hét végén a feleségemmel...*

(kesztyűs)

Köszönet a Béketanácstól egy vasutas brigádnak

Az Országos Béketanácstól *Szekeres Imréné* aláírással levél érkezett a napokban a budapesti vasútigazgatóság személyszállítási csoportjában dolgozó *Béke* szocialista brigádhoz. A levélben köszönetet mondtak azért a segítségért, amelyet a 19 tagú vasutas brigád nyújtott a Keleti pályaudvaron május 7-én rendezett békegyűlés előkészítéséhez, valamint a két vasúti kocsiban létrehozott vándorkiállítás megrendezéséhez.

A vándorkiállítás — amelynek tablói, képes dokumentumai a háború elkerülésének, a béke megőrzésének fontosságát bizonyítják — *a Keleti pályaudvarról Szolnokra indult,* majd ott is békegyűlés után tekintették meg a látogatók. Az igazgatóság *Béke* brigádja Szolnokon is részt vett a rendezésben és a mozgósításban

A Béke szocialista brigád hétéves fennállása óta többször hallatott magáról. Tagjai sok esetben vállaltak különféle társadalmi munkát, főként olyan jellegű feladatokat, amelyek a kulturált utazás feltételeinek megteremtésére irányultak, ezenkívül kivették a részüket a Déli pályaudvaron a regi felvételi épület romjainak eltakarításából.

S. R.

Kiváló csomópont

A siker nem magától született

Az egriek kihasználták a korszerűsítés adta lehetőségeket

Nem először kapott kitüntetést az egri csomópont. 1963-ban egyszer már tulajdonosai lettek a „Kiváló" címnek, azóta pedig háromszor részesültek vezérigazgatói dicséretben. De együttesen sem olyan büszkék a korábbi elismerésekre, mint a mostanira, mert mint mondják, úgy érzik nagyon nehéz körülmények között, alaposan megdolgoztak érte.

Meggyorsult az elegytovábbítás

Tavaly, amikor megkezdődött a *Füzesabony—Eger* vonalrész korszerűsítése, villamosítása, 112 alkalommal volt vágányzár, s ennek a nehézségeit csak a legnagyobb erőfeszítések árán tudták legyőzni. Annál jobban örültek aztán, amikor a pályakorszerűsítés során több helyen új nyomvonalat építettek, kis sugarú íveket és erős emelkedőket szüntettek meg *és a vasutasnapon már az újjáépített és villamosított pályán gördült be Eger állomásra a villamosmozdony vontatta szerelvény.* Senki sem volt akkor boldogabb az egri vasutasoknál, hiszen a korszerűsítés azt jelentette, hogy kedvezőbbé váltak náluk a terhelési viszonyok, a korábbinál több elegyet tudnak továbbítani és biztonságosabbá válik a szolgálat.

Ekkor alaposan „rákapcsoltak", hogy kihasználhassák a korszerűsítés kínálta lehetőségeket. A villamosításra és a dieselesítésre felkészültek, a vontatási személyzet átképzéséről idejében gondoskodtak. A műszaki fejlesztésben, a munka- és üzemszervezésben is elvégeztek több szükséges tennivalót. Mindezek következtében *meggyorsult az elegytovábbítás, a kocsiforduló, rövidült a gép- és a vonatkísérő szakaszok fordulója.* Ezáltal munkaerőt takarítottak meg a vonatkísérővel és a vonatkísérő nélkül közlekedő szerelvények továbbításánál.

Az elegytovábbítás új technológiáját kidolgozták az *Eger—Bélapátfalva* közötti vonalrészre is: az elegyet ott is egy fős, valamint vonatkísérő nélkül közlekedő vonatokkal kezdték továbbítani. A két M43-as Diesel-mozdony közül az egyik állandóan ezen a vonalrészen jár és segíti a teherforgalom gyors lebonyolítását, a másik mint állomási tartalék gyorsítja az elegyrendezést. A kezelési idők elmaradása, a vonóerő megnövekedése következtében most már ott is több elegyet tudnak továbbítani.

A személyszállítás kulturáltságának fokozásához is hozzájárultak a csomópont dolgozói: *a putnoki vonalon bevezetett négytengelyes kocsik közlekedtetését jól szervezett, pontos munkával hajtották végre.* A létszámhiányt átszervezéssel hidalták át, egyes helyeken megszüntették az éjszakai műszakokat.

A jó eredmények kovácsai

A személyvonatok menetrendszerűségét a tervezett 98.8 százalékkal szemben 99.08 százalékra, a vonatközlekedési tervet az előirányzott 91 százalék helyett 91,42 százalékra teljesítették. A kocsitartózkodási időt 5,1 óráról 5.02 órára szorították le. Százelegytonna kilométer teljesítésük a tervezett 100-hoz viszonyítva 110.2, az egy mozdonyra jutó teljesítmény az előirányzott 100-hoz képest 108,4 százalékos volt, a fajlagos önköltségük pedig 105,3 százalékos teljesítést mutat.

Van azonban még valami, ami a műszaki fejlesztésen, az átgondolt intézkedéseken túl hatékonyan hozzájárult a jó eredményekhez. *Mégpedig az, hogy a csomópont 761 dolgozójából 549 szocialista brigádokban versenyez.* Összesen 49 szocialista brigád tevékenykedik a csomóponton. Tavaly 22 brigád részesült erkölcsi és anyagi elismerésben. A legjobbak közé tartozik a *Demeter András* vezette és a MÁV kiváló brigádja címmel kitüntetett *Kandó Kálmán* villanyszerelő brigád s ugyancsak a MÁV kiváló brigádja címet viselő *Haladás* kocsijavító brigád, amely *Mező István* brigádvezető irányításával tavaly kongresszusi oklevelet érdemelt ki. Példamutatóan dolgoznak az aranyjelvényes *Baross Gábor* forgalmi brigád *Kelemen Bernát* forgalmi szolgálattevő vezetésével és a *Szalai Józsefné* vezette aranyjelvényes *Zrínyi Ilona* kereskedelmi brigád. A két KISZ-brigád közül a *Nagy György* vezette mozdonylakatos brigád ugyancsak az arany fokozatig vitte már.

Akikkel a csomópont vezetői közül beszélgettünk, *Tátrai János* állomásfőnök-helyettes, *Fekete Imre* vontatási főnök, *Nagy Károly* állomási, *Fülöp Sándor* vontatási szb-titkár — mindannyian hangoztatták, hogy a Kiváló cím elnyeréséhez hathatósan hozzájárult a csomóponthoz tartozó *Maklár, Eger-Tihamér, Szarvaskő, Bélapátfalva* és *Nagyvisnyó* állomások munkája is, ami a rakodások jó szervezésében a szakaszfordulók javításában, a menetrend szerinti indításban mutatkozott meg.

Megoldásra váró feladatok

Az egri csomópont dolgozói tisztában vannak vele, hogy a következő években még nagyobb feladatok várnak rájuk. Hogy mást ne említsünk, *1978-ra elkészül az új, nagyteljesítményű bélapátfalvi cementgyár. Az Eger—Putnok szakasz modernizalásáról viszont még semmi hír.* Remélik azonban, hogy addig ugyanolyan váratlanul, mint tavaly a füzesabonyit, ezt a szakaszt is átépítik. Különben elképzelni sem tudják, hogy az erős emelkedőkön, a kis sugarú ívekben, a nehéz terhelési szakaszokon, ahol két Diesel-gép is legfeljebb 800 tonnát tud csak felvinni, nagy terhelésű tehervonatokat lehessen majd továbbítani.

Nem panaszképpen mondják, hanem a tárgyilagosság kedvéért, hogy a tavalyi modernizálással az állomás helyzete nem javult lényegesen, mert villamosgéppel csak három vágányt lehet járni, a biztonságtechnikai okból közbeiktatott feszültségmentes szakasz miatt. *A vontatási telep elhanyagolt vágányzata a másik gond.* Teljes felépítménycserére lenne szükség a mostani toldozgatás-foldozgatás helyett. Jelenleg ugyanis rendkívül balesetveszélyes a helyzet, mert a laza nyomtávokba gyakran beleesik a gép és a „földön" megy, nem beszélve arról, hogy esős időben pocsolyába kénytelen gázolni ember és gép. Az elhanyagolt vonatkísérő laktanya és más megfelelő szociális létesítmények hiánya is régi problémája a csomópontnak. Bíznak azonban benne, hogy már nincs messze az az idő, amikor a csomópont minden létesítménye, berendezése mélló lesz a „Kiváló" címhez.

Szász Ferenc

Bécs és a magyar határ között befejeződött a vasútvonal villamosítása

Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszéde

(Folytatás az 1. oldalról)

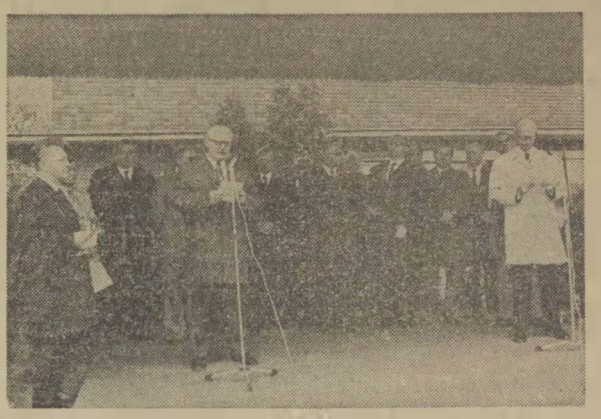
arról az együttműködésről, amelyet a magyar és osztrák vasutasok végeztek Hegyeshalom határállomáson a két villamosított rendszer összekötésénél.

A magyar küldöttség nevében *Urbán Lajos* mondott beszédet. Hangsúlyozta, hogy a villamosítás jelentős mérföldkő az európai vasutak történetében, de kiemelkedő eredmény a magyar és osztrák vasutak közötti együttműködésben is.

A Bécsből indult különvonat, amelyen *Erwin Lanc* vezetésével népes osztrák küldöttség és az *Urbán Lajos* vezette magyar delegáció utazott, Hegyeshalomban találkozott. *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterrel és a kíséretében levő vendégekkel, illetve a magyar különvonat utasaival köztük *Friedrich Frölichstáhllal*, Ausztria budapesti nagykövetével.

A két küldöttség vezetői szívélyesen köszöntötték egymást, majd a miniszterek a magyar és osztrák nemzeti színű szalagot átvágták, ezzel jelképesen, hivatalosan is felavatták a villamosított vasútvonalat.

Ezután Hegyeshalom határállomás felvételi épülete mellett ünnepségre került sor. A magyar és osztrák Himnusz eljátszása után *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes mondott megnyitó beszédet, majd *Maráz Béla*, a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti szakosztályának vezetője tett jelentést a két ország vasúthálózata villamosításának összekapcsolásáról.



Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszédét mondja
(Tenta György felvétele)

A jelentés után *Rödönyi Károly* miniszter mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a magyar és osztrák vasutasok közötti együttműködés jelentős eseményhez érkezett azzal, hogy a Bécs—Hegyeshalom közötti szakaszt villamosították és Hegyeshalom állomáson a két áramrendszerű, átkapcsolható felsővezetéki rendszert kiépítették.

—A MÁV villamosítási koncepciójában igen nagy jelentősége van az ÖBB-vel való kapcsolatnak — jelentette ki a miniszter. *— A két áramrendszerű felsővezetéki hálózat építését a nagymértékben növekvő áruforgalom tette szükségessé.* A vonatforgalom felfutása Hegyeshalom határállomás rekonstrukcióját igénnyelte. A munka első ütemeként 1972-től az Ausztria és Magyarország között megkötött államközi egyezménynek megfelelően megtörténtek a szükséges intézkedések a munkálatok elvégzésére, továbbá Hegyeshalom állomás és az országhatár közötti határátmenet villamosítására.

A mai napnak nemcsak az a jelentősége, hogy új létesítménnyel gyarapodott ez a határátmenet, hanem az is hogy ez a beruházás kedvezően befolyásolja a két vasút közötti forgalom lebonyolítását. Ez a munka egyben szép példája is az országaink között egyre jobban elmélyülő együttműködésnek.

A miniszter beszéde után *dr. Wolfgang Pycha*, az Osztrák Szövetségi Vasutak vezérigazgatója méltatta a két vasút mind szorosabbá váló együttműködését, amely kifejezője az egyre mélyülő jószomszédi kapcsolatok fejlődésének.

Lombos Ferenc, a Győr-Sopron megyei tanács elnöke a két ország vasúti villamosításának rövid méltatása után a magyar és az osztrák nép jószomszédi viszonyának kedvező alakulásáról beszélt.

Az ünnepség végén *Rödönyi Károly* miniszter és *Urbán Lajos* vezérigazgató a villamosítási munkálatokban kitűnt dolgozóknak kitüntetést adott át. Ezután a két küldöttség Győrbe utazott, ahol Rödönyi Károly estebédet adott a vendégek tiszteletére.

Visi Ferenc

Tolna-Mözs állomás

a megyeszékhely „teherpályaudvara"

A jó munka jutalma tucatnyi elismerő oklevél

Tolna fura település. Város-e, vagy nagyközség — nehéz megállapítani. Egykor megyeszékhely is volt, még a megyét is róla nevezték el. Ma viszont a mostani megyeszékhely *Szekszárd, afféle „elővárosa"*, ha ugyan elővárosnak lehet nevezni egy olyan községet, amelyet 8 kilométer választ el Szekszárdtól...

Vasúti közlekedését nézve is ellentmondásos a helyzet: *állomásán, a Budapest—Szekszárd—Bátaszék vonalon közlekedő valamennyi gyorsvonat megáll, mégsincs saját vasútállomása...* Hogy ez hogy lehet? Úgy, hogy a két kilométerre levő Mözs községen vezet át a vasút. Így az állomás a menetrendben *Tolna—Mözs* néven szerepel.

A gyorsvonatok is megállnak

Erről az ellentmondásos helyzetről kérdeztük *Élő Tibor* főintézö állomásfőnököt. Nemrég van Tolnán, az év elején Gyékényesről került ide. Ezért egyes kérdésekben *Pretz József* szocialista brigádvezető, forgalmi szolgálattevő segíti ki, aki 12 éve dolgozik Tolna—Mözs állomáson.

Azt, hogy a gyorsvonatok megállnak a Szekszárdtól csupán 8 kilométerre levő állomáson, a kérdezettek szerint nem az egykori megyeszékhely presztízse indokolja. Inkább az, hogy egy sor településnek ez az egyetlen vagy legközelebbi vasútállomása. *Tolnán és Mözsön kívül Fadd, Dombori, Gerjén, Bogyiszló, Fácánkert* lakosai is itt érik el legközelebb a vasutat autóbuszaikkal.

A két átmenő fővágánnyal, három rakodó és egy iparvágánnyal rendelkező állomás jelentőségét azonban mégsem ez adja elsősorban, hanem teherforgalma. A TOLNAKER kereskedelmi vállalat ládaüzeme, hűtőháza, állattápraktára, a hatalmas ÁFOR-telep, a Tolna Selyemfonó Vállalat, a Pamuttextilművek tolnai üzeme, ráadásul három termelőszövetkezet és a Gemenci Erdőgazdaság is itt rakodik. Ehhez jön még a Faddi és a Tolnai ÁFÉSZ, továbbá az, hogy az állomás a cukorrepakampány idején 40 kilométer körzetből gyűjti a répát és szállítja azt az Ercsi Cukorgyárba.

Szekszárd, mint már szó esett róla, csak 8 kilométer innen. Érdekes módon mégis több megyei hatókörű szerv és vállalat itt rakodik, tárol. Sőt, a gemencieknek is közelebb esne a megyeszékhely, mégis ez a bázisállomásuk. *Miért?*

Új iparvágány épül

Az állomásfőnök szerint azért, mert a megyeszékhely állomásának teherforgalmi kapacitása az igényekhez képest kevés. Így azután az a sajátos helyzet alakult ki, *hogy a tolna—mözsi állomás afféle „elővárosi teherpályaudvar" szerepét tölti be.* Ezt bizonyítja az állomás fejlesztése is: új iparvágányt kap, amelyet az AGROKER a műtrágya szállítások megkönnyítésére használ majd.

Mindezt hogy győzik munkával?

Elmondták, hogy 21 vasutas dolgozik az állomáson. A munkaerőhiány nem olyan gond, mint más helyeken. A rendszeresített létszámból *csupán egy forgalmi szolgálattevő hiányzik. Szükségük lenne még egy kereskedelmi raktárnokra, hogy a növekvő forgalmat zavartalanul elláthassák.* Mindkettőre van remény, lévén a raktárnok hiányát is főképp az okozta eddig, hogy nem volt jelentkező. Most viszont mindkét posztra lenne jelölt, miután a dombóvári szakközépiskola végzős hallgatói közül ketten jelentkeznének erre az állomásra.

Szorgalmas kollektiva

Ami a munkakörülményeket illeti, kisállomáshoz képest a szociális ellátottság jó. Az emberekről való gondoskodás eredményekben is mutatkozik: *a főnök irodájának falán tucatnyi oklevél, a két szocialista brigád egyre-másra nyeri az elismerő fokozatokat.* A tanulással sincs baj, a nyolc általánost mindenki elvégezte, hárman érettségiztek. Egyszóval a tolna—mözsi vasutasok mindent megtesznek azért, hogy a megyeszékhely „teherpályaudvara" minden szállítási és személyforgalmi igénynek megfeleljen.

(Szatmári)

„Vörös revízió" Záhonyban

37 mozdony kapott példás minősítést

A mozdony vezetőfülkéjében keretbe foglalva áll egy jegyzőkönyv, amely tanúsítja, hogy a záhonyi vontatási főnökségen szervezett *„vörös revízió"* során az átvevő bizottság példásnak minősítette a mozdonyt.

— Ha tiszta, szép a gép, akkor jobb benne dolgozni — vélekedik *Bogdán György* mozdonyvezető.

A mozdonyok rendbentartása, menetkészségük javítása a vontatási főnökségek legfőbb feladata. Bizonyára a záhonyiak nem egyedüliek abban, hogy ebbe a munkába szervezett formába bevonták a mozdonyvezetőket, a javítóműhely dolgozóit. A „vörös revízió" viszont olyan alkalom, amikor — a szocialista brigádok felajánlásait is figyelembe véve — társadalmi munkára mozgósítva a mozdonyvezetőket segíteni tudják a főnökséget is.

Záhonyban március 29-től május 5-ig tartott a revízió és ez idő alatt a főnökségnél 39 gépet vizsgáltak át. A munkában 150 mozdonyvezető vett részt, összesen 1114 társadalmi munkaórát fordítottak a mozdonyok javítására, rendbehozatalára. Az eredmény: 37 mozdony példás, kettő megfelelő minősítést kapott.

— Az elismerés példás volt akkor is a mozdonyok személyzetének — igyekszik rögtön megmagyarázni Bogdán György. *— Csak azok már olyan öcska gépek, hogy jobb minősítést nem kaphattak.*

A műszakiak tudják legjobban, hogy milyen segítséget jelentett a felülvizsgálat. Barátosi László mondja a szervezésről:

— A heti javítási tervnél vörös irónnal aláhúztuk, melyik mozdony kerül revizióra. Nem kellett külön szólni, a személyzet jött, hogy rendbe tegye a gépet. De ahol hiány volt, ott a mozdonyfelvigyázók is segítettek, jöttek társadalmi munkában dolgozni...

— Azért is volt könnyű — szól egy másik mozdonyvezető. *Varga Ferenc —, mert a munkához adottak voltak a feltételek.* Máskor csak váltáskor találkozik az ember a másikkal, most együtt dolgoztunk, jobban összejön így a kollektíva.

L. B.

MEGJEGYEZZÜK

Helyjegyes-e a Puskin Expressz?

A közelmúltban Nyíregyházára utaztam. Még a tavalyi menetrend volt érvényben. Fellapoztam és megállapítottam: a *Puskin Expressz* helyjegyes, hiszen a záhonyi kiinduló állomás neve mellett jól láthatóan ott díszelgett a bekeretezett nagy R betű. A következő oldalon, Nyíregyháza neve mellett már a bekeretezett R nem szerepelt.

Kételyem támadt. S a Keleti pályaudvaron indulás előtt érdeklődtem az információban:

— *A Puskin Expressz nem helyjegyes!* — hangzott a határozott válasz.

Beszálltam a vonatba, ahol a jegyvizsgálónő megfellebbezhetetlen hangsúllyal közölte: *az expresszre kötelező helyjegyet váltani.*

Miskolcon vasutasok szálltak fel, Tokajig együtt utaztunk. Megoszlottak a vélemények. Még akkor is, amikor a menetrend kézről kézre járt.

„Tessék megkérdezni Nyíregyházán az információban!" — hangzott a bölcs tanács.

Éltem vele. Az információban ugyanazt a választ kaptam, mint a Keletiben: *nem kell helyjegy a Puskin Expresszre. Nemrég még kellett, de jött egy módosító rendelkezés.*

Úgy látszik, a módosítás ismertetésének elmulasztása okozhatta, hogy még a jegyvizsgálók között is akadnak olyanok akik távolmaradnak az oktatásról.

— Újházy —

Varga Klára:

Dunakeszi állomás forgalmi hivatalnoka



Varga Klára, Dunakeszi állomás forgalmi hivatalnoka a nemzetközi nőnapon vette át a *Kiváló vasutas* kitüntetést. Munkahelyén életéről, terveiről beszélgetünk.

— *Tiborszálláson 1951—1971-ig a vasút mellett laktunk* — mondja. — *A dédnagyapám is vasutas volt, én mégis csak kis kerülővel jutottam ide.* Orosházán elvégeztem a felsőfokú mezőgazdasági technikumot, de a további út már nem sikerült. 1966 októberében jelentkeztem Dunakeszin a vasútnál. A forgalmi, személypénztárosi, majd az önállósító szakvizsgák után forgalmi szolgálattevő lettem. Az első szolgálatomra még ma is emlékszem, mert éppen névnapomon, 1968. augusztus 12-én volt. Mosolyognom kell, ha arra gondolok, hogy mennyire izgultam akkor. Huszonkét éves voltam.

1973-ig dolgozott forgalmi szolgálattevőként. Közben elvégezte a tisztképzőt is. 1973 decemberében forgalmi hivatalnok lett.

— *A bátyám is vasutas.* Rákosrendezőn távkozló műszerész. Három eve pártalapszervezeti titkár vagyok. A tanulás, az önképzés mindig a terveim között szerepelt. Ezért is iratkoztam be az elmúlt évben a marxista egyetemre. *Jol érzem itt magam, mert baratokra, önzetlen munkatarsakra talaltam ...*

S. L.

Baráti találkozó

A hatvani vasúti csomópont *Magyar—Szovjet Baráti Társasága* sporttalálkozót szervezett a közelmúltban az ideiglenesen hazánkban tartózkodó egyik szovjet alakulat katonáival. A villamos állomás sportpályáján röplabdamérkőzésre került sor. A találkozó résztvevői elhatározták, hogy még ebben az évben szellemi vetélkedőt is rendeznek.

A csomópont MSZBT aktívái az SZKP XXV., a szovjet katonak pedig az MSZMP XI. kongresszusának az anyagából készülnek.

VITÁS ÜGYEKBEN

Hová fordulhatnak jogorvoslatért a vasutas biztosítottak?

Minden biztosítottnak érdeke, hogy a társadalombiztosítási ellátások vagy annak jogalap nélküli kifizetése miatt keletkező viták esetében megfelelő jogorvoslati lehetőségek álljanak az érdekeltek rendelkezésére. *A biztosítottak vita esetén az illetékes szakszervezeti szervekhez, bizonyos meghatározott körben pedig a bírósághoz fellebbezhetnek.*

Az igénylő és a megállapító szolgálati főnökség között, továbbá a jogalap nélkül felvett ellátás visszafizetésére kötelezett és a társadalombiztosítási ügyviteli feladatokat ellátó szolgálati főnökség között felmerült vitás ügyekben, fellebbezés esetén *első fokon, a helyi szakszervezeti bizottság társadalombiztosítási tanácsa illetékes eljárni.*

Fellebbezés 15 napon belül

Az a biztosított tehát, aki a szolgálati főnökség intézkedését magára nézve sérelmesnek tartja, a határozat kézhezvételétől számított 15 napon belül a helyileg illetékes szakszervezeti bizottság társadalombiztosítási tanácsához szólalhat fel. *A felszólalást ahhoz a MÁV szolgalati főnökséghez kell írásban benyújtani, amely a sérelmezett határozatot kiadja.* Ha a helyileg illetékes szakszervezeti bizottságnál társadalombiztosítási tanács nincsen, a felszólalást a területi bizottság társadalombiztosítási bizottsága illetékes tárgyalni es határozatot hozni.

A visszafizetésre kötelező határozatot kibocsátó szolgálati főnökség tartozik minden esetben a határozatban a jogorvoslati lehetőséget a kötelezettel közölni.

A társadalombiztosítási tanacs a vitás ügyben csak első fokon eljáró jogorvoslati szerv. A tanács határozatat ugyanis, annak közlését követő 15 napon belül, mind az igénylő, mind az igény elbíráló szolgálati főnökség a területileg illetékes társadalombiztosítási bizottságnál megfellebbezheti.

A társadalombiztosítási tanács határozata ellen fellebbezést *a tanács elnökénél kell írásban beadni,* vagy jegyzőkönyvbe foglalni.

A GYSEV, az Utas ellátó Vállalat, a Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete dolgozóinak vitás ügyében *másodfokon a szakszervezet központjában szervezett társadalombiztosítási bizottság illetékes eljárni.*

A szakszervezeti szervek hatásköre

Az előbbiekben ismertetett szakszervezeti szerveknek felszólalás esetében az alábbiakban kell dönteniök:

— ha a felszólalás tárgya az ellátás folyósításával kapcsolatos, akkor abban kell dönteni, hogy az érvényes jogszabályok alapján *a vitatott ellátás jár-e, olyan összegben járt-e, mint ahogy azt nyújtották;*

— ha 30 napon belüli visszafizetésre kötelező határozattal szemben történt a fellebbezés, akkor abban kell dönteni, hogy az érvényes jogszabályok szerint *valóban jogalap nélküli-e a visszafizetesre előirt összeg.* Ha a vitatott összeg a biztosítottnak jár, mentesíteni kell a felszólalót a visszafizetés alól:

— ha a visszafizetésre kötelezés 30 nap elmúltával történt, azt kell a szakszervezeti szervnek vizsgálnia, hogy a jogalap nélküli fizetés *kizárólag a biztosítottnak róható-e fel.* Ha a szakszervezeti szerv azt állapítja meg, hogy a jogalap nélküli kifizetés nem kizárólag a a biztosítottnak róható fel, helyt kell adni fellebbezésének és mentesíteni kell a felszólalót a visszafizetés alól.

Mind a társadalombiztosítási tanács, mind a társadalombiztosítási bizottság határozatát írásba köteles foglalni. A határozatnak tartalmaznia kell a fellebbezés, a felszólalás tárgyát, a döntést, annak indoklását és a jogorvoslati lehetőséget.

A határozatot meg kell küldeni a fellebbezőnek, a szolgálati főnoksegnek, az illetekes területi bizottság társadalombiztosítási bizottságának. Ha a határozatot a társadalombiztosítási bizottság hozza és első fokon a társadalombiztosítási tanács jár el, a társadalombiztosítási tanácsnak.

Jegyzőkönyvet kell vezetni

A társadalombiztosítási tanács, illetve a bizottság üléséről *jegyzőkönyvet kell vezetni,* amelyben fel kell tüntetni a fellebbezés tárgyát, a döntést és annak rövid indoklását is. A határozat egy példányát a szakszervezeti szerv irattárában kell megőrizni.

A társadalombiztosítási bizottság határozata ellen a kézbesítést követő 30 napon belül keresettel lehet a bírósághoz fordulni:

— *abban a kérdésben, hogy üzemi baleset történt-e,*

— *a felróhatóság cimén visszafizetésre kötelező, továbbá a megtérítésre kötelező határozat ellen.*

Az ismertetett jogorvoslati szabályok csak a tényleges dolgozók részére nyújtott társadalombiztosítási ellátások vonatkozásaban érvényesek. A nyugdíjasok nyugdíjellátásánál és családi pótlékuk folyósításánál, annak túlfizetése esetén, más szabályok érvényesek.

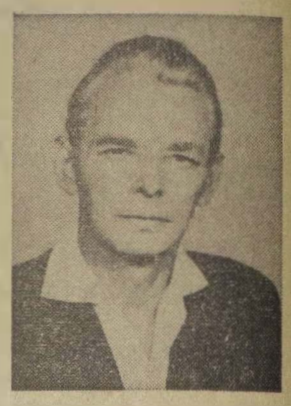
Kovács Sándor



Kecskeméten a vasutas klubkönyvtárban rendezték hat vasutas KISZ-fiatal gyermekének névadóünnepségét. A társadalmi ünnepséget rendező párt- és szakszervezeti bizottság 500 forintos vásárlási utalványt ajándékozott a szülőknek
(Hódi László felvétele)

Munkatársai sokoldalú, segítőkész emberként tisztelték

Nyugalomba vonult Orgoványi Pál, a társadalombiztosítási osztály munkatársa



Orgoványi Pál, a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztályának munkatársa 44 évi vasúti szolgálat után vonult nyugalomba. 1932-ben került a vasúthoz. Budapesten, az *Istvántelki Főműhelyben* lakatos tanonc lett. A nehéz munkásévek után 1945-ben a főműhelyben bekapcsolódott a társadalombiztosítási munkába, és hamarosan megbízták a vszt-csoportvezetői teendők ellátásával.

Munkáját mindig lelkiismeretesen, körültekintően végezte. Tudását, tapasztalatait átadta a fiatalabb munkatársaknak és ösztönözte őket a továbbtanulasra. *Intézkedései során sohasem feledte, hogy a dolgozók érdekében cselekszik.* 1952-ben lett a vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztályának munkatársa, ahol eredményesen kamatoztatta az üzemben szerzett tapasztalatait.

Munkatársai sokoldalú, szerény, segítőkész emberként tisztelték. Kitünően ismerte a rádiók és televiziók „lelkét" is, ezért szabad idejében szívesen megjavította egy-egy kolléga készülékét. Otthon, pihenésként kerti virágaival foglalkozott. Ma is nagy szakértelemmel ápolja, gondozza őket.

Orgoványi Pálnak, nyugalomba vonulása alkalmából a több évtizedes szakszervezeti, társadalombiztosítási tevékenységéért a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés ezüst fokozatát adományozták.

Szegeden megvitatták:

Az 1976—1980-as évekre szóló MÁV Kollektív Szerződés tervezetét

A szegedi vasútigazgatóság területén dolgozó gazdasági vezetők, párt- és szakszervezeti tisztségviselők április 26-án Szegeden, a Petőfi Sándor Művelődési Házban vitatták meg az 1976—1980-as évekre szóló MÁV Kollektív Szerződés tervezetét.

Kiss Károly vasútigazgató vitaindítójának bevezetojében szólt a szerződestervezet vitára bocsátásának céljáról, a dolgozók jogszabályalkotásba való bevonásának szükségességérol. Mint mondotta, *a szegedi igazgtóság dolgozói már korábban is tevékenyen részt vettek a jogszabályok alkotásában,* hiszen az évenként tartott beszámolókon a dolgozók 75—80 százaléka vett részt, s a jelenlevők mintegy 10—15 százaléka tett észrevételt, javaslatot. A közös munka eredményének tulajdonítható, hogy az 1971—75. évre kötött kollektív szerződés olyan megalapozott rendelkezéseket tartalmazott, amely biztosította a dolgozók részére a jobb élet- és munkakörülményeket, ugyanakkor elősegítette az üzemi feladatok megvalósítását is.

Ezt követően részletesen szólt azokról a módosításokról, amelyek az új tervezetben megtalálhatók. Így többek között felhívta a figyelmet arra, hogy az új kollektiv szerződés tervezete a függelék készítésének körét az önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező szolgálati helyekre is szándékozik kiterjeszteni. *Változásként említette a munkaidőről, a túlmunkáról, a heti pihenőnap kijelöléséről, a jutalomszabadságról, a bérpótlékokról stb. szabályozásokat.* Tájékoztatója végén kérte a jelenlevőket, hogy a szerződéstervezetet alapos áttanulmányozás után a mukahelyeken vitassák meg és arról minél nagyobb számban mondják el véleményüket, hasznos javaslatokkal segítsék a végleges szerződés kialakítását.

A tanácskozás második részében többen szóltak hozzá, főként a túlóra, a készenlét és az ügyeleti szolgálattal kapcsolatos szabályozásokhoz. Elhangzott olyan javaslat is, hogy jó lenne már az ötéves törzsgárdatagságot is elismerni, ezzel is a fiatalokat a MÁV-nál megtartani. A lakásépítkezések támogatásánál pedig főleg a szolgálati helyeken levő építkezéseket helyezzék előtérbe. Több kérdés hangzott el a heti pihenőnap új szabályozásával, annak helyes értelmezésével kapcsolatban. A hozzászólók kérdéseire helyben adtak választ a vezetők.

(Gellért)

Télen hideg, nyáron meleg

Ötven lakókocsiban 110 pályaépítő

A MÁV Miskolci Építési Főnökség főmérnöke elmondta, hogy ma már Miskolcon a vasutas dolgozók mindegyikének biztosítják a munkásszállót. A jövőben a „csigaházakban" lakók életkörülményei is megjavulnak. A tervezők olyan lakókocsi-típusokkal kísérleteznek, amelyekben külön ebédlő-, háló- és mosdóhelyiség lesz. Ezekben a téliesített kocsikban már több lehetőség nyílik a tanulásra, művelődésre.

Érdemes megvizsgálni, hogyan élnek a csonkavágányra állított kocsikban lakó pályaépítő vasutasok.

Kocsitábor a mellékvágányon

Füzesabony állomás Miskolc felöli végén egész kocsitábor áll a mellékvágányokon. Száztíz embernek — gépkezelőknek, segéd- betanított- és vasútépítő szakmunkásoknak — ad szállást az ötven lakókocsi.

A kocsik közötti utcácska napközben teljesen kihalt. A MÁV Miskolci Építési Főnökség dolgozói hajnalban indulnak a külső munkahelyekre. *Füzesabony* és *Mezőkövesd* között a jobboldali sínpár átépítésének befejezését május 23-ra tervezték. A határidő szoros, éjjel-nappal folyik a munka.

— *Március 8-án költöztünk ide* — hallom *Sasfalusi Miklós* építésvezetőtől, aki a parányi irodakocsikból irányítja a munkát. A két telefon állandóan cseng, nincs megállás.

— *Két műszakban dolgoznak a gépek, az emberek* — mondja *Dienes Gyula* építésvezető-helyettes. — *Előzőleg Bodrogkeresztúron dolgoztunk, s jobb körülmények között, felvonulási épületben laktunk.* Embereink több ége 20—25 éve van a vasútnál. Megszokták ezt az életformát. Napi 20 forint különélési díjat kapnak a nős emberek, tizenötöt a nőtlenek. Ez bizony nem valami csábító. Talán ezért is olyan kevés köztünk a fiatal.

A sínek mellett lépdelünk Sasfalusi Miklóssal, akit mindenki gazdának szólít. A „gazda" 23 éve lakik távol a családjától.

Ebédre szalonna

A kézidaru csörlől szaporán kelepelnek. Recsegve emelkedik a sínpár, aztán az emberek csákánnyal, lapáttal látnak neki a tisztításnak. Az őrház mellett a sárgakabátos figyelő kürtjébe fúj. Budapest felől gyorsvonat érkezik. Az emberek leeresztik kezükből a szerszámot.

A sorompónál dózer küszködik a földdel. A töltés szélárnyékában emberek állnak a tűzrakás körül. *Tömöri Gábor* segédmunkás 51 éves. Huszonöt éve költözik munkahelyről munkahelyre. Utoljára egy hete járt otthon.

— *Szalonnát eszünk kenyérrel ebédre. Nem is jutna más-ra idő, főtt ételt csak este kapunk. Igaz, azt olcsón 4 forint 70 fillérért.*

Visszatérve az állomásra végigjárjuk a lakókocsikat, melyek közül minden második hűtőszekrénnyel van felszerelve. A kultúrkocsiban televíziót nézhetnek esténként. A szakszervezeti bizottság jóvoltából eljut ide a Népszabadság és egy-két más napilap is, de az életkörülmények így is mostohábbak mint a munkásszálón.

Reggeltől estig a munkahelyen

Soós István 1962 óta költözködik egyik laktanyából a másikba:

— *Reggel 5 óra 55-kor indulunk és 17 óra 20 percig dolgozunk.* De ha nem fejezzük be a munkát, akár estig is kint vagyunk a nyílt pályán. Gyakran beszélgetni sincs kedvünk, mire hazaérünk.

— *Laktunk mi már olyan kocsikban is, ahol a fugalécek között átsütött a nap* — veszi át a szót *Szepesi János* művezető. — *A mai viszonyok már egészen tűrhetőek. Ha tudná mi volt itt 10—15 évvel ezelőtt...*

— Télen hideg, nyáron meleg — mutat körbe a parányi helyiségben *Tábor János.* A szobán látszik, még nincs igazán „belakva". A földön hátizsák, bőrönd, a ruhafogason civil kabát, mellette új munkaruhák.

V. R.

ÍGY IS LEHET...

A Nyugati pályaudvar tároló vagányain éppen mozgásban voltak, amikor összeakadtam velük. A kergeskezű, gyakran verejtékező munkát végző, de mégis jókedvű kollektíva a darus szerelőkocsival dolgozik, s a II. Rákóczi Ferenc szocialista brigad tagjai.

Jóban, rosszban együtt vannak a szerelvényhez tartozó háló, ebédlő, társalkodószobát jelentő laktanyakocsiban. Gyakran vannak úton és mindig éppen ott, ahol az országban szükség van rájuk. Ehhez a csavargó élethez", ahogy ők mondják, sokfelé felszerelés, tisztálkodószerek, edények, ruhaféleség, élelmiszer, kulturális felszerelés stb. szükséges.

Másként nem menne ez az élet!

A két daruskocsi személyzetének sokat jelentett a kocsikhoz tartozó két tv-készülék. Esténként a képernyők előtt pihenik ki a nehéz hétköznapok fáradalmait.

A közelmúltban történt a Józsefváros és a Nyugati pályaudvar között valahol, — nem tudják pontosan behatárolni hol, — a kocsirendezők figyelmetlenül tolattak és sok minden összetört a kocsiban. A tv-készülékek is apró darabokra törtek.

Írtak tv-ügyben sokfelé. Igéretet is kaptak, de készüléket nem. Végső elkeseredésükben, egyik brigádtag javaslatára levelet írtak Tóth Jánosnak, a budapesti igazgatóság vezetőjének.

A levél elment és néhány nap múlva megérkezett két új tv-készülék. Az öröm határtalan volt. Azóta a darus szerelőkocsi kezelőinek ismét van hol az estéket eltölteni.

Mi pedig hadd tegyük hozzá: így is lehet a dolgozók kérését elintézni.

— gergely —

Kommunista szombat

A *miskolci vontatási főnökség* 283 fiatal dolgozója a közelmúltban kommunista szombaton vett részt. A kocsiműszaknál összesen 1810 óra társadalmi munkát végeztek, amelynek értéke több mint 38 ezer forint. A fiatalok munkálkodásukkal a kulturált utazást segítették.

MAGASRA EMELTÉK A MÉRCÉT

A minőség szigorú követelmény

Harmadszor is kiváló a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem Kossuth szocialista brigádja

Méltósággal gördül az üzemcsarnok daruja, drótkötelén hosszú sínszál lebeg. Ahogy közeledik felénk, elhúzódunk a függő teher alól. Mellettem az egyik szerelő felkiabál a vezetőnek:

— *Hozzad csak bátran, az előbbi mellé tesszük!*

Aztán odalép a lassan lefelé ereszkedő hárommázsás, negyvennyolcas sínhez és nagy lendülettel a helyes irányba fordítja. Utána csak int a kezével és a darukezelő óvatosan leteszi a terhet.

Egymás kezére dolgoznak

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem felépítményi üzemegységében a *Kossuth* szocialista brigád munkahelyén vagyunk. *Bánka József* brigádvezető próbál beavatni mesterségük titkaiba:

— *A mi feladatunk a keresztezések, átszelések, vágánykapcsolások szerelése, ütközőbakok készítése.* Nézze, ott van az a tizenhét fokos vágánykapcsolás. Most készült el, hamarosan szállítják. Itt, a padon keresztezést szerelünk. Tizedmilliméter pontossággal illesztjük össze az alkatrészeit, ezért nagy szaktudás, figyelem szükséges hozzá. *A minőség itt szigorú követelmény.* Mindig keressük a lehetőségeket: hogyan lehetne gyorsítani, könnyíteni a munkát. Ezzel kapcsolatban gyakran tartunk megbeszélést, mert *itt közös érdek az, hogy „egymás kezére" dolgozzunk.*

A csarnok betonján hat méter hosszú vezetősínek sorakoznak. *Kádár János* brigádvezető helyettes magyarázza:

— Régebben minden vezetősín megmunkálása során 48—50 kilogramm selejt keletkezett. A brigád — Szabó Kálmán szerelési csoportvezető ötlete alapján — kidolgozott egy újítást. A vezetősíneket méretre vágjuk le és nem hidegen, hanem melegen hajlítjuk. Ezzel a módszerrel anyagot takarítunk meg, nincs selejt.

Ötlet- és munkaszervezés

— A Kossuth szocialista brigád 1962-ben alakult, és azóta dinamikusan fejlődött — tájékoztat *Gyenes Imre* versenyfelelős, a szakszervezeti bizottságon. — Eredményes *munkájuk bizonyítéka, hogy már harmadszor nyerték el a MÁV kiváló brigádja kitüntetést. Tavalyi, 108 százalékos gazdasági vállalásukat 113,6 százalékra teljesítették.* Elismerést érdemelnek ezenkívül újítási eredményeik és a több mint 1200 óra társadalmi munka is.

A brigád az idén is magasra emelte a mércét. Tervét 110 százalékra szeretné teljesíteni. Ez a több fizikai munkán kívül csak jobb munkaszervezéssel valósítható meg.

— *Már eddig is sok olyan „fogást" eszeltünk ki, ami szinte újításnak számít* — mondja *Bánka József.* — A jövőben még ,több ötlettel szeretnénk tökéletesíteni a munkát. Az idén javasoltuk például az anyagcsoportosítás átszervezését. A szereléshez szükséges különféle síneket nem csoportosítva szállítják munkaterületünkre. *Ezért gyakran előfordul, hogy egy kitérő vezetősínjét az anyaghalmaz aljáról kell „kihalászni".* Ez nagy időveszteséget, bosszúságot okoz. Ésszerű anyagcsoportosítással zsúfolt munkaterületünkön is lehetne gyorsítani a szerelést.

A segédmunkáshiány miatt az is megtörténik, hogy szakmunkás szállítja a helyszínre a geólemezeket, laposvasakat és egyéb anyagot, hogy a szereléssel ne kelljen leállni. Ez nem előnyös, mégis szükségszerű. A brigád tagjai önként vállalták, úgy, mint a hatszázas hevederek, geolemezek, csavarok rendezését, csoportosítását. Ezzel nemcsak a baleseteszélyt csökkentik, hanem munkájukat is hatékonyabbá teszik. Igyekezetüket, lendületüket azonban néha mégis megtöri az anyaghiány, ami sokszor nem az üzem hibája. A késve érkező hengerelt áru miatt például félre kell tenni a félig összeszerelt keresztezéseket; ez tovább növeli a zsúfoltságot, csökkenti a teljesítményt.

A család törvényei

A kitérőgyártó üzem dolgozóinak többsége a környező falvakban, *Gyöngyöshalászon, Adácson, Vámosgyörkön, Karácsondon* lakik. Az üzemben községi összekötők vannak, akik tartják a kapcsolatot a tanácsokkal és intézményekkel. Rokonszenves sajátossága ez az üzemnek, mert a munkáskollektívák társadalmi munkával segítik a falvak fejlődését, ami forrása az utánpótlásnak is. A brigádok óvodákat, iskolákat patronálnak, játszótereket építenek.

— Most a karácsondi óvodának készítünk játékokat és patronálunk egy Nagyfügeden élő rokkant vasutas asszonyt — mondja *Varga Gyula.* — A jó munkahelyi légkörön kívül elsősorban a munkaidőn kívül végzett tevékenység során formálódott kollektívánk igazi, egymást segítő kis családdá. De ennek a családnak szigorú törvényei vannak. Aki megsérti ezeket, vagy visszaél a bizalommal, ne számítson elnézésre. Sajnos régebben egyik alapító brigádtagunk többször elkésett a munkahelyéről, magatartása méltatlanná vált egy szocialista közösséghez. Nagy küzdelmet folytattunk a megmentéséért. Türelmes nevelő munkánk eredményes volt, nem kellett kizárni a brigádból. Később lakóhelyváltozás miatt kilépett az üzemből; fáradozásunkat mégsem tartottuk fölöslegesnek, mert ismét hasznos tagja lett valamelyik munkahelyi közösségnek.

K. S.

KÖZÖS AKCIÓ

Rendőr és vasutas fiatalok a kulturált utazásért

Lapunkban is beszámoltunk arról a kezdeményezésről, amelynek keretében a csomópontok KISZ-szervezetei akciókat szerveznek a kulturált utazás feltételeinek megteremtésére. A kezdeményezők a Keleti pályaudvar állomási KISZ-alapszervezetéhez tartozó fiatalok voltak. Ez az alapszervezet régóta tart szoros kapcsolatot a VIII. kerületi rendőrkapitányság *Kilián György* KISZ-szervezetével, amelynek ifjú rendőrei a közelmúltban elhatározták, hogy részt vállalnak azokból a társadalmi munkákból, amiket a vasutas fiatalok végeznek.

Május 22-én, szombaton, immár második alkalommal jelentek meg a Keleti pályaudvaron a VIII. kerületi rendőrök, illetve fiatal rendőrtisztek, hogy vasúti személykocsikat takarítsanak az állomási KISZ-esekkel együtt.

Vámosi Oszkárne r. hadnagy, szervező titkár vezetésével kilenc kocsi külső mosását és belső takarítását végezték el. Ezt megelőzően — egy hónappal korábban — a két KISZ-szervezet sokoldalú kapcsolatának egyik megnyilvánulásaként *dr. Széles Sándor* rendőr alezredes *Bűnügyi ismeretek* címmel előadást tartott a vasutas fiataloknak.

Séra Sándor



A Keleti pályaudvar KISZ-fiataljai személykocsikat tisztítanak társadalmi munkában

Olvasóink figyelmébe!

Gondozást vállalna

Az idős nyugdíjasok körében elég gyakori a magát ellátni nem tudó, egyedülálló. Olyan is akad. aki család és otthon hiányában szívesen vállalná más gondozását, a háztartás vezetését. A közelmúltban ilyen ügyben kereste meg a vasutas-szakszervezet nőbizottságát egy albérletben lakó, egyedülálló nyugdíjas nő. Segítségéért és gondoskodásáért otthonra szeretne találni.

Az érdeklődőknek szívesen ad tájékoztatást Tóth Jánosné a vasutas-szakszervezet nőfelelőse.

A MÁV az utasok érdekeit a BNV-n is jól szolgálta

A tavaszi BNV látogatóit a MÁV átrendezett pavilonnal fogadta. *Kőbánya-Felső pályaudvarral* szemben, a vásár III. kapujánál sokan keresték fel a budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi osztálya által berendezett kiállítási épületet. A megnyitás előtti készülődés ezernyi tennivalóiból részt vállaltak a Nyugati rakodógépkarbantartó- és javítóműhely, valamint a III. osztály közvetlen irányítása alá tartozó épületkarbantartó és takarító csoport dolgozói is.

A pavilon két pénztáránál az igazgatóság vizsgáló főkalauzai látták el a kereskedelmi szolgálatot. Utazási tanácsokat is készségesen adtak a hozzájuk fordulóknak. A MÁV Közönségszolgálati Iroda képviseletében *Katona Istvánné* nemzetközi utazási és árufuvarozási ügyben fogadta az érdeklődőket. A vásár látogatói ez alkalommal is igénybe vehették a pavilon mellett elhelyezett poggyászmegőrző automatákat. Helyjegyeiket szintén megvásárolhatták az expresszvonatokra, ezenkívül az új menetrendkönyv beszerzésére is volt alkalmuk.

A látnivalókat a *„Korszerű szállítás modern technikával!"* jelszó jegyében tárták a közönség elé. Az egyik helyiségben Integra dominó biztosítóberendezés üzemelt, s valódi forgalmi szolgálattevő — *Balogh Ágnes*, a Keleti pályaudvar dolgozója — működtette, miközben a modellvasút a berendezés jelzései szerint közlekedett. A vasút több mint százesztendős fejlődését, a vonóerő napjainkban is tartó átalakulását, a pályaépítés korszerűsítését szintén nyomon követhették a látogatók.

Az utazóközönség tájékoztatását különösen jól szolgálta a pavilon peronján látott kiállítás, amely az úgynevezett piktogramokat népszerűsítette. Ezek a nemzetközileg használt, egyre gyakrabban alkalmazott jelek fölöslegessé tesznek számos, több nyelvű felíratot, s általános követelménnyé vált, hogy minden utas ismerje meg azokat.

— *Már e jelek megtanulása céljából is érdemes volt bejönnünk a vasúti pavilonba* — hallottuk többször is a kiállításon, s ezek a megjegyzések is annak az elismerését jelentették, hogy a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztályán helyesen ismerték fel a Magyar Államvasutaknak a BNV-n betöltendő szerepét.

(séra)

A harmadik Hegedűs

Sose legyenek hűtlenebb „vándormadaraink". Saját szóhasználatát idézem: végigcsavarogta az országot, jószerével nincs is olyan megyénk, jelentősebb településünk, ahol ne dolgozott volna. Mégis: *munkáltatója, amelytől — már gyerekfővel, 1941-ben — első fizetését megkapta, a vasút.* Mi több: 1938-tól a MÁV foglalkoztatta az ugyancsak hídépítő édesapát, *Hegedűs Gyulát* (1967-ben művezetőként vonult nyugdíjba) és a vasutas dinasztiát megalapító nagyapát, a vonatvezető idősebb Hegedűs Istvánt.

Találkozás az egykori tanonctárssal

A harmadik Hegedűst (elnézést a szójátékért: aki nemhogy másodhegedűs lenne, primárius a szakmájában) április 4-e alkalmából magas kitüntetés érte: *három és fél évtizedes munkásságát az Elnöki Tanács a Munka Érdemrend arany fokozata kitüntetéssel jutalmazta.*

— Március 27-én hozta a postás a parlamenti meghívót — mondja Hegedűs István — a feleségem röpült szinte a postaládától a lakásajtóig a levéllel, pedig a tartalmát nem is sejtette...

Az örömöt fokozta, hogy az Országházban — ahová nem mindennap invitálják az embert — az egykori tanonctárs, *Kolláth László* is ott volt. A szolnoki vontatási főnökség Diesel-mozdonyvezetőjével (a Munka Érdemrend ezüst fokozatát kapta meg) felelevenítették a megtett utat. Abban egyetértettek: jó iskola volt a szolnoki, s még ma is büszkék arra, hogy a járműjavító üzem tanműhelyében ama 30 tanonc közé tartoztak, akik 1945-ben lettek lakatosokká.

— *Még meg sem száradt az aláírás a bizonyítványon, már útra keltünk* — idéződik az immár történelemnek számító múlt. — *Romokban hevert az ország, s elsőként a forgalmat kellett helyreállítani, beindítani.* Soprontól Tiszalökig csavarogtam végig az országot; a felrobbantott hidak roncsait emeltük ki, majd ideiglenes jelleggel cölöpözött szerkezetű hidakat építettünk. Három-négy hetente látogathattam csak haza a családhoz, hisz akkoriban két-három napba is beletelt az utazás. Fiatal voltam, nem éreztem fáradtságot.

Mintegy két évig, lakatosként az acélszerkezeteket szegecselte, de valójában a gépek vonzották. Ezért 1947 és 1951 között cölöpverő gépet kezelt. Alig végeztek valahol a munkával, már várta őket az újabb feladat. *Szívesen emlékszik vissza a győri Rába-híd és a szekszárdi Sió-híd újjáépítésére: szeme előtt bontakozott ki kétkézi munkájának eredménye!* S ha állandóan úton kellett lenni is, ha a lakókocsikban, az emeletes ágyakon zsúfoltan éltek is, élmény volt egy-egy hídavatás.

Alapító a hídépítőknél

A *MÁV Hídépítési Főnökség* 1947. január 1-én alakult meg. *Hegedűs István* munkakönyvébe akkor került be e név, ott lett emberré, megbecsült vezetővé. A MÁV Hídépítési és Hídfenntartási Szakosztályának szervezésében 1951—52-ben műszaki tiszti tanfolyamot végzett; akkor kezdett a vasbeton a vasúti hídépítésben is teret hódítani. Kevés volt immár a vasasvégzettség, a tanulást viszont nehezítette, hogy a tanfolyam hallgatóinak többsége érettségizett volt (Hegedűs István négy polgárit végzett). Az oklevél mégis jó eredményt tanúsít!

Az oklevél megszerzését követően gyakornokként több építésvezetőségnél is dolgozott. Legkedvesebb emléke: 1953-ban, az *Almásfüzitő—Esztergom* közötti vonalon olyan kollektívába került, ahol állandó volt a jókedv, öröm volt a munka. 1955-ben szerelő csoportvezetői megbízást kapott: *hat—tíz fős csoporttal végezte az acélszerkezetek fenntartási-erősítési munkálatait, Zalaegerszegtől Balassagyarmatig.* Mentek, ahová kellett — életformájukká vált a mindig másutt dolgozás. A következő fontos dátum: *1958. januárja, akkor nevezték ki építésvezetővé.* Sajóecsegen, a 19-es építésvezetőségnél kezdett — és azóta is a 19-eseket vezeti. Húsznál kevesebb emberrel soha nem dolgozott, de voltak már százharmincan is a keze alatt (most hatvanan vannak). Előbb a *Budapest—Miskolc,* majd a *Hatvan—Salgótarján* közötti vonalszakasz újjáépítése volt a feladatuk; most, egy esztendeje a Budapest—Hegyeshalom vonalon, Bicske térségében serénykednek. Jelenleg nehéz, mocsaras területen, *„süllyesztőszerényes megoldással"* építenek egy 9 méter nyílású vasbetonlemez-hidat; június 30-ra készül el.

— Nem okoz gondot az állandó távollét a családtól?

A válasz egy ideig várat magára.

Hívták – maradt

— A mostani már a második házasságom. Így alakult. Az első megromlásában biztosan közrejátszott, hogy alig voltam otthon. Dehát ilyen ez a szakma, és én ezért a szakmáért élek-halok. Hívtak már máshová is dolgozni, de hogyan mehetnék el innen, attól a főnökségtől, amelynek egyik alapítója vagyok, ahol idestova három évtizedet töltöttem el...

S tegyük hozzá: *ahol jó munkáját mindenkor méltányolták.* Már 1949-ben élmunkás lett, négyszer kapott kiváló dolgozó kitüntetést, 1972-ben — akkor volt 30 éve vasutas — átvehette az arany törzsgárda-jelvényt. Az 1954-es árvíz után emlékérmet kapott, 1963-ban a Vízgazdálkodás Kiváló Dolgozója lett... *s mindezt most betetőzte a Munka Érdemrend arany fokozata.*

Három gyermeke van (kettő az első házasságából), s a nagyobbik lány — talán hogy folytatódiék a vasutas-dinasztia — Diesel-mozdonyvezetőhöz ment feleségül. A kisebbik, *Adrienn* tízéves: a Munka Érdemrenddel járó forintösszeg még érintetlen, az övé lesz. Pásztón laknak, kellemes lakásban (most korszerűsíteni akarják), karnyújtásnyira a Mátra, olykor haranginak lehet a friss levegőt. Autót, vagyontárgyat nem akar; *a nyugalmat szereti.* Jól érzi magát.

F. T.

Mezőhegyesi csomópont:

Vezérigazgatói dicséret az eredményes munkáért

A mezőhegyesi vasúti csomóponton a közelmúltban rendezett ünnepségen *Lovász Lázár*, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője átadta az elmúlt évi jó munkáért járó vezérigazgatói dicsérő oklevelet az állomásnak és a vontatási telepnek. Az oklevelet *Czikora Sándor* állomásfőnök és *Bán Károly* vontatási telepvezető vette át.

Az elmúlt évi eredményes munkáért elismerésben részesült a csomópont három középállomása: *Battonya, Csanádpalota* és *Tótkomlós* is. Az ünnepségen adták át az állomások vezetőinek a területi bizottság és az igazgató dicsérő okleveleit, valamint a Kongresszusi oklevelet. Ezen a napon tizenegyen Kiváló dolgozó kitüntetést, százan pedig pénzjutalmat kaptak.

MISKOLC—GÖMÖRI

Kiváló főnökség kitüntetést kapott

Miskolc-Gömöri pályaudvar dolgozói élüzem szint felett teljesítették 1975 évi tervüket. Különösen jó eredményt értek el a tehervonatok menetrendszerinti indítása (103,1 százalék), az áruszállítás, és a kocsitartózkodás csökkentése (105,1 százalék) terén.

Huszonkét szocialista brigádjuk élén járt a kongresszusi munkaversenyben is; nagy részük van abban, hogy a gazdasági terveket sikerült túlteljesíteni, és elnyerhették a *Kiváló főnökség* címet.

Behán Rózsa

Montreali főpróba

Három bajnokságot nyertek a BVSC vívói a Sportcsarnokban

Csaknem pontosan két hónappal a montreali olimpia megnyitása előtt, a Sportcsarnokban tartották főpróbájukat a magyar vívók. Az országos bajnokság színvonalban ugyan még nem volt az „igazi", de a küzdelmek hevessége, a győzelemért vívott adáz harc, szinte minden számban kielégítette az igényeket. S ha ezt a BVSC felvonulás szemszögéből nézzük, *akkor a nap tőzöge a „pálma", akik a csapatversenyben bravúros győzelmet arattak.* Sokáig nyílt volt, hogy a bajnoki címet védő MTK-VM, az Újpesti Dózsa vagy a vasutas együttes lesz a győztes, de az utolsó fordulóban *Bobis Ildikó* társaival együtt elsimállhatatlanul vívott.

— Ilyen lendülettel Montrealban is éremhez lehet majd jutni — mondta a finálé után *dr. Nedeczky László*, a BVSC szakosztályvezetője. — De azt szeretném, ha az egyéniben és csapatban is segítené a vasutas szív a magyar válogatottat.

Nehéz perceket élt át a nemrég *Európa Kupat* nyert parbajtőrcsapat is, amely az Ujpesti Dozsa ellen ugyan imponáló, 4:0-ás vezetést szerzett, de utána megtorpant a gárda, Bosszankodott is akkor *dr. Fenyvesi Csaba*, s amikor a hajraban mégiscsak sikerült felülkerekedni, s megvédeni a bajnoki címet, már boldogan fogadta az együttes tobbi tagjaval az elismerő gratulaciókat.

A BVSC harmadik győzelmét *Gerevich Pal* aratta, aki ezuttal sokkal jobban vívott, mint a Budapesten rendezett Hungaria Kupa versenyen.

— *Fiamnak ez volt a harmadik egyéni bajnoksaga, s ugy láttam, ezuttal vivott a legsokoldalúbban,* — nyilatkozta *Gerevich Aladár* vívómester, hétszeres olimpiai bajnok. — A technikajával nincs baj, s ha folyamatosan, zökkenő nélkul tudja kihasználni a hátralevő heteket, Montrealban meglepetést okozhat.

Összegében: *nem lehet panasz a BVSC vivók bajnoki eredmenyeire,* hiszen csaknem ballitották az 1974-es rekordjukat, amikor négy bajnoki címet szereztek. Most, ez a három aranyérem lendületet adhat a többieknek is, hogy az ötkarikás játékokon is a vasutas vívósport eddigi szép hagyományaihoz méltóan szerepeljenek.

Kozák Mihály

A kitérőgyáriak:

Jól bánnak a puskával



Simon Klára

A gyöngyösi kitérőgyár dolgozói — élükön *Koller György* igazgatóval — sokat tettek azert, hogy az üzemi lövészsport az országos mezőny élvonalába emelkedjék. Az elmúlt évben két és fél millió forintos ráfordítással elérték, hogy az épülő lőtér használatara megkapják a hatósági engedélyt. Az építkezés teljes befejezéséhez az üzem szakszervezeti bizottsaga is kellő segítséget nyujt.

Az MHSZ gyári klubjának loveszei kiváló sporteredményekkel vizonozzák a kollektív támogatást. Többek között *orszagos bajnoksagot nyert a gyöngyösiek felnott női és leánycsapata, egyrészt a zárt irányzékú legpuskával leadott 40 lövéses versenyszámban, masrészt a standard puskás 3×20-as összetett versenyben.*

Az elmult év egyik legeredményesebb versenyzőjének Simon Klara bizonyult. Amellett, hogy ő is tagja az orszagos bajnok címet viselő női csapatnak, a 40 lövéses versenyen — zárt irányzékú legpuskával — maga mögé utasította a nemzetközi lövészsport élvonalába tartozó többszörös bajnokot: *Zarinya Bajbát.*

A gyari lövészek elismerésre méltó eredményei *Bencze György* klubtitkár, *Tóth József, Bálint Sándor, Pataki József* edzők, s nem utolsósorban *Diósi Imre* őrnagy, Gyöngyös város MHSZ-titkárának hozzáértő munkáját, segítő tevékenységét is dicsérik.

DUNAKESZI VSE:

Dobogós helyezést várnak a férfi kézilabdacsapattól

A *Dunakeszi Vasutas* férfi kezilabdacsapat 1967-től szerepel a Nemzeti Bajnokságban. Az eltelt tíz év alatt legnagyobb eredményüket 1974-ben érték el, amikor a csapat az NB I-ben játszott. Jelenleg az NB I B csoportjában küzdenek. Az elmúlt évben csak a szabb gólaránnyal maradtak el a második helyről, azaz az NB I-be jutásrol.

Az idei bajnoki évre a felkészülest január 15-én kezdték el. A régi vezetőség vette át újra a csapat irányítását. *Gendur Pal* edző a 14-es kerettel heti negy edzéssel készült. A bajnokság rajtjáig 18 edzőmérkőzést játszottak. A felkészülés időszakában a védekezési és a támadási variációkat gyakorolták.

A csapatban a két legrégebbi saját nevelésű játékosuk *Szabó István* és *Czipó István* a 14. bajnokságban indulnak. A keret: *Gergye, Gakovics, Borka* kapusok, *Szénási, Kovács, Rixer, Valentin, Szabó, Czipó, Zubor, Tejnóra, Varga, Merkl* mezőnyjátékosok.

Tavaly az MNK mérkőzéseken nagyszerűen szerepeltek, bejutottak a legjobb 12 csapat közé. Április első felében a Körcsarnokban szerepeltek.

Az idei bajnoki évben a dobogó egyik fokát szeretnék elerni. Négy NB I-ből kiesett csapat és a három újonc szerepel a bajnokságban. Tavaszszal és ősszel is 18—18 pontot szeretnének elérni. A tavaszi sorsolás kedvező, hétszer játszanak hazai pályán.

Az ifi csapat az NB II-ben szerepel, ahol 14 csapat küzd. A húszas keret beérett, a bajnokságban a legjobb helyezést is elérhetik. Az *Országos Ifjúsági Kupában* szeretnék ha a fiatalok eredményesen szerepelnének. Úgy néz ki, 3—4 fiatal, rövid időn belül az első csapat kerettagja is lehet.

Solymosi László

Négy szocialista brigád együttműködési szerződése

A tapolcai vontatási főnökség *Bánki Donát* Diesel-javító szocialista brigádja a közelmúltban vette át a Magyar Népköztársaság Kiváló brigádja kitüntetést. Az élen járó brigád áprilisban közös brigádértekezletre hivta meg az északi járműjavító *Lenin*, a *Hámán Kató* és az *Eötvös Lóránd* brigádokat, valamint a székesfehérvári járműjavító *dr. Münnich Ferenc* brigádját.

Az értekezlet résztvevői kicserélték tapasztalataikat, *majd együttműködési, egymást segitő szerződest kötöttek.* Célként jelölték meg a Diesel-járművek technológiai tapasztalatainak átadását, és a javítások meggyorsítását.

Moldova György Miskolcon

Író-olvasó találkozó színhelye volt május 7-én a miskolci vontatási főnökség KISZ-helyisége. *Moldova György* író, a *Munka Vörös Zaszlo Erdemrenddel* kitüntetett *November 7* szocialista brigád meghívására látogatott el a vontatási főnökségre. A barati beszélgetés során az író szólt eddigi munkásságának eredményeiről, terveiről, valamint a vasutasok között szerzett tapasztalatairól.

A talalkozó végén Moldova György dedikalta könyveit.

HUSZONÖT ÉVES

a Vasúti Tudományos Kutató Intézet

Ünnepi ülés, jubileumi kiállítás

Majus 17-én ünnepelte negyedszázados fennallását a *Vasúti Tudomanyos Kutató Intézet.* Ebből az alkalomból unnepi ülést tartottak a Közlekedési Múzeum előadótermében, amelyen *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter mondott ünnepi beszédet, majd *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója tartott előadást *„A tudományos kutatás szerepe és feladatai a vasúti közlekedésben"* cimmel. Délután a Közlekedési Múzeumban *dr. Holló Lajos*, a Vasúti főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának vezetője megnyitotta a jubileum alkalmából rendezett kiállítást. Az ünnepi program május 18-án tudományos eloadásokkal folytatódott.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet alapításától napjainkig sokat fejlődött. Feladata többek között a tudományok eredményeinek vasúti alkalmazasra való kidolgozása, a vasút fejlesztése. *Műszer- és eszközparkja 20 millió forint értékű.* 1976. évi kutatási terve 74 témát és 86 egyéb tervmunkát, köztük 58 szabványosítási feladatot tartalmaz. Harminc hazai kutató- és oktatási intézménnyel áll kapcsolatban. Az intézet részt vesz a KGST közlekedési komplex kutatásaiban és a Vasutak Együttműködési Szervezetének (OSZZSD) közös kutatómunkájában is. Témáinak harminc százalékát nemzetközi munkamegosztásban dolgozza ki. *A negyedszázad alatt a tudományos munkatársak közel 700 tanulmányt és egyéb szakcikket jelentettek meg a szakfolyóiratokban.*

Az intézet fő törekvése az elkövetkező években is a vasúti közlekedés fejlesztését szolgáló tudományos kutatás lesz.

Szolidaritás és tiltakozás

Röpgyűlések, nyilatkozatok a béke és barátság jegyében

Május 8-án kezdődött a béke és barátság hónap, amelynek keretében röpgyűléseken emlékeztek meg a fasizmus felett aratott győzelemről, és a dolgozók ezrei fejezték ki békevágyukat, nemzetközi szolidaritásukat a haladó erőkkel. Az Országos Beketanács által szervezett akciókhoz, programokhoz a vasút több szolgálati helyén, *köztük a szombathelyi csomópont is csatlakoztak a dolgozok.* Röpgyűléseken ismertették a béketanacs április 9-én kiadott állásfoglalását, kifejezésre juttatták a nukleáris tömegpusztító fegyverek betiltását, az általános és teljes leszerelés szükségességét. A röpgyűlések resztvevői aláírták a szolidaritási és tiltakozó nyilatkozatokat, amiket elküldtek az *Országos Béketanácsnak.*

Lakáscsere

— A Keleti pu.-nál levő 2 szoba komfortos, I. emeleti szép világos lakásomat elcserélném 1 szoba komfortosra, vagy hasonlóra, Budapest területén. Érd Parkvárosban eladó egy 185 négyszögöles telek, rajta egy 3×4 m-es faházzal (garázs jellegu). Erdeklődni lehet: Bp, VIII., Kerepesi ut 5. IV. ép. I. em. 18. Ferencz.

— Elcserélném Bp, I., Gyáli ut 15/31 fsz. 1. sz. alatti nagyméretu, két szoba komfortos lakásomat tényleges vasutas dolgozóval, 3 szobás, vagy nagyobb szolgálati, tanacsi, szövetkezeti es öröklakás is számitásba jöhet, cserekent, megegyezéssel, illetve költségátvállalással. Telefon: lakás, 472—067, minden nap 20 órától, üzemi: 83—68.

— Két szoba, zárt veranda, kertes, világos komfortos tanácsi lakásomat elcserélném kisebbre, komfortos, vagy komfortositható, lehetőleg kertesre. XV. ker. MÁV telep Zuglóban előnyben! Cím: Kovács György 1153 Bp. Mezőhegyes u. 27. Telefon üzemi, 83—38, 6—19 óra között.

— Elcserélném szegedi 2 szoba étkezős (fürdőszoba, WC, kert, baromfiudvar, gyümölcsfák) MÁV-lakásomat Pest környéki, vidéki vagy felvidéki lehetőleg tanácsi hasonlóra. Cím: Mészáros Miklos nyugd. 6725 Szeged, Állomás u. 11.

— Körmendi két és fél szobás, fürdőszobás, tanácsi, komfortos lakásomat elcserélném 1 szoba konyhásra, Nagy-Budapest területén. Minden megoldás érdekel, ráfizetést nem kérek. Cím: Bodrogi Lajos, 9900 Körmend, Bartók Béla ut 7. fsz. 2.

— Újpesten egy fél házrész (szoba, konyha, kamra) 160 négyszögöles saroktelekkel) sürgősen és olcsón eladó. Levélcim: Lóczi János 1145 Bu., Csertó u. 14. VI. 159.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly Tapolca; Szép Ferenc Szolnok; Pintér Lajos Vácrátót; Szűcs Ferenc Hatvan; Sepsi Gyula, Behán Rózsa Miskolc; Jóvér Jánosné Karcag: Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Zsoldos Barnabás Mátészalka; D. Tóth Sándor Kecskemét; Kerekes Nándor Csanádpalota; Csizmazia Béláné Szombathely: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Pozsgai Győző Sajóecseg; Payer Ottó Sopron; Uhlár Mihály Nagyszénás; Földi József Szolnok; Fehér Sándor Vésztő: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest. VI., Benczúr utca 41.
Telefon város: 229—872.
Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
76—1993 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

HÍREK

— NYUGDÍJAST PATRONÁLNAK. Salgótarján állomás 23 tagú Landler szocialista brigádja több éve patronálja özv. Kondorosi Alajosné, nyolcvanhárom éves nyugdíjast, akinek pályamunkás volt a férje. A brigád az idén már megvásárolta és hazaszállította az idős asszony téli tüzelőjét.

— Szolidaritási hét. Az Északi járműjavító Salgvári Endre szocialista brigádja április 26-tól 30-ig szolidaritási hetet tartott. Ez idő alatt több óra társadalmi munkat vegeztek. A brigád tagjai hatszáz forinttal járultak hozzá a nemzetközi szolidaritási alaphoz.

— Vetélkedő. A nagykanizsai városi tanács minden évben megrendezi az üzemek brigádjai részére a kulturalis vetélkedőt. Az idén a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában versengett a nagykanizsai csomópont hét brigádja. B számoltak többek között irodalmi politikai, zenei és helytörténeti ismereteikből.

— ÚJÍTÁS. A balassagyarmati vontatási főnokseg Április 4. szocialista brigádja az újítómozgalom nepszerusitése érdekében „egy brigad, egy újitás" mozgalmat szervezett a csomóponton. A brigád 1976-ban három újitas elkészitését vállalta, ebből egyet már teljesitettek.

— Nyugdíjasok találkozója. Karcag állomáson az idén május 14-én rendezték meg a hagyományos nyugdíjas találkozót, amelynek előkészítését egy szocialista brigád vállalta. A találkozó résztvevőit az Arany János úti általános iskola úttörői vidám műsorral köszöntötték.

— Kommunista műszak. Miskolc—Gömöri pályaudvaron a közelmúltban két alkalommal szerveztek kommunista műszakot, amelyen tobb szocialista brigád vett részt. A társadalmi munka értékét sportlétesítmények fejlesztésére ajánlották fel.

— TAGGYŰLÉS. A püspökladányi szakszervezeti bizottság nyugdijas helyi csoportjának közel ötszáz tagja van. A közelmúltban tartott taggyűlésen B. Nagy István elnök számolt be eddigi munkájukról, a nyugdijascsoport tevékenységéről.

— Tapasztalatcsere. A miskolci és az ózdi kocsivizsgálók negyventagú csoportja kereste fel a napokban a Landler Jenő Jarmujavító Üzem kocsijavító részlegét. Megtekintették a fékjavító üzemegyseget, megismerkedtek a fékjavítás technologiajával és szocialista brigadokkal találkoztak. A szakmai továbbképzést segítő látogatás során lehetőség nyílt a tapasztalatcserére is.

KÖZLEMÉNY. A „Hetven éve alakult a Vasúti Munkások Országos Szövetsége" című cikksorozat harmadik folytatását anyagtorlódás miatt következő számunkban közöljük.

A Hivatalos Lapból

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

A 19. számból: 6/1976. (III. 31.) MT. A honvédelemről szóló 1976. I. törvény végrehajtásáról.

1/1976. (III. 31.) HM—EüM—PM. A honvédelmi kötelezettség teljesítőket és hozzátartozóik egyes járandóságairól.

104 831/1976. Balesetmentességi premizálási rendszer szabályozása c. utasítás hatálytalanítása.

104 117/1976. A Magyar Államvasutak állagában levő forgalmi rendszámmal ellátott közúti gépjárművek használati díjának módosítása.

Pályázati hirdetmény tanári állásra.

A 20. számból: 104 769/1976. A MÁV energetikusi tervezet megerősítése, az energetikusok feladatai és hatásköre.

101 909/1976. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

Társadalmi munkanapok

A szakszervezetek Vas megyei tanácsa a hagyományokhoz híven ebben az évben is — március 27-től április 30-ig — megszervezte a társadalmi munkanapokat. A felhíváshoz csatlakozott a szombathelyi vontatási főnökség is. *Az üzem területén 131 dolgozó összesen 486 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke meghaladta az 5800 forintot.* A munkában élen jártak a szocialista brigádok, akik vasat gyűjtöttek, gépeket tisztítottak, megjavították a kocsimosót, karbantartották a homokszárítót és parkositottak.

A főnökség KISZ-bizottsága is szervezett kommunista műszakokat. Ezeken 176-an vettek részt és 598 órát dolgoztak. Az érte járó több mint 12 ezer forint felét a *Balatonberényben* épülő úttörőtábor építésére ajánlották fel.

A MÁV Kitérőgyártó Üzem, Gyöngyös KERES

– legalább ötéves szakmai gyakorlattal rendelkező pft. technikust vagy üzemmérnököt részlegvezető beosztás betöltésére a beüzemelés alatt levő és az országos vasúthálózaton változó munkahely jelleggel dolgozó, a hosszúsinesitési programot megvalósító elektromos ellenállás hegesztő részleghez.

A hirdetés pályázat jellegű, ezért a bérezés – a MÁV Kollektiv Szerződés határain belül – megegyezés szerint történik,

– valamint gyalus, marós, forgácsoló szakmunkásokat, üzemen belüli munkahellyel.

A részlegvezetőt, a változó és igy külszolgálati munkahelyen történő foglalkoztatás alapján megilletik a rendelkezésekben is előirt idevonatkozó munkahelyi pótlékok.

A részlegvezetői beosztás betöltésére a pályázatot személyesen vagy irásban a MÁV Kitérőgyártó Uzem személyzeti és oktatási, valamint a tervgazdasági és munkaügyi osztályán lehet benyújtani.

Cím: MÁV Kitérőgyártó Uzem
3201 Gyöngyös. Pf. 55.
Telefon: 122–71. Uzemi: 48–65, 48–67.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. JÚNIUS 18.

ÜLÉST TARTOTT AZ ELNÖKSÉG

Elfogadták a MÁV öt évre szóló kollektív szerződését

Szakszervezetünk elnöksége június 10-én ülést tartott, amelyen megtárgyalta a MÁV 1976—1980. évekre szóló Kollektív Szerződését. A kollektív szerződés tervezetét a MÁV vezérigazgatójának képviseletében Szabó Béla vezérigazgató-helyettes terjesztette elő. Emlékeztetett arra, hogy a tervezetet a MüM—SZOT-irányelveknek megfelelően munkabizottság készítette elő. Ebben részt vettek a vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete, a vasútigazgatóságok, valamint a KISZ- és nőbizottságok képviselői. A tervezetet — széles körű demokratizmus alapján — a dolgozók munkaértekezleteken tárgyalták meg. Ezeken a vasutasok mintegy nyolcvan százaléka vett részt, és husz százalékuk mondott véleményt, javaslatot a kollektív szerződés tervezett szabályairól.

A kollektív szerződés készítőinek a legfontosabb törekvése az volt, hogy minél eredményesebben egyeztessék a vállalati és a dolgozói érdekeket. Azt kellett elérni, hogy a kollektív szerződés minden szabálya külön-külön és együttesen is, a maga sajátos eszközeivel *segítse a vasút szállítási feladatainak teljesítését, a munkaerő-gazdálkodást, a munkaidő jobb kihasználását, a munka- és üzemszervezés megvalósítását.* Ugyanakkor ezzel összefüggésben elégítse ki a dolgozók érdekeit, igényeit, segítse a munka- és életkörülmények javítását. A kollektív szerződés legfontosabb új szabályai közé kerültek az alábbiak:

Függelék készítésére kapott felhatalmazást valamennyi önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező szolgálati főnökség. (Eddig csak a vasútigazgatóságok és az önálló elszámoló egységek készíthettek függeléket. (4. §.) A nők és a fiatalkorúak számára *tiltott munkakörök* jegyzékét — ami eddig külön volt szabályozva — a kollektív szerződés 6. §-a tartalmazza.

A változó munkahelyek kiléte is terjesztve az újonnan szervezett főpályamesteri szakaszokra és egyes fenntartási munkahelyekre is (7. §.) A munkaidőkeret és annak beosztása a korábbi szabályoknak megfelelően azt tartalmazza, hogy az éves munkaidőkeretet az üzemvitel igényeinek megfelelően havi egyenlőtlen keretre kell lebontani.

Az elnökségi ülésen folyó vita során felmerült hogy a munkaidővel és a munkaerővel való gazdálkodás érdekében lehetőséget kellene adni a negyedéves keretben való gazdálkodásra is, mert ezzel jobban el lehetne kerülni a túlmunkát. Ennek jelenleg nincs reális alapja, mert a túlmunka még rendszeres, és akkor a dolgozók csak a negyedévet követően jutnának hozzá az őket megillető túlmunka díjazásához.

Tartalmazza továbbá a kollektív szerződés azoknak a munkaköröknek a felsorolását is, ahol *a munkaidő kezdetét és végét* — a foglalkoztatás jellegénél fogva — *nem lehet előre meghatározni.* (Például: a gépláncok dolgozoinál; 22. § (2) bek.) Új szabály az is, hogyha a túlmunkáért, a következő hónap végéig szabad idő kiadására nincs lehetőség — és ezt a szolgálati főnök előre tudja —, akkor *elrendelheti a túlmunka tárgyhónapban való kifizetését. (28. § 2,b pont.)*

A gyakorlati munka megkönnyítése érdekében felsorolja a kollektív szerződés azt is, hogy a dolgozók különböző csoportjaira milyen mértékű túlmunkadíjazás vonatkozik. Uj és jelentős ebben az, hogy az utazószemélyzetet ez év április 1-től *25 százalékos túlórapótlék illeti meg.* (29. §.)

Az ügyeleti szolgalat mértéke 16 óráról 13 órára csökkent. A szabad idő kiadásának határideje pedig a következő hónap végéig meghosszabbodott. Ha a szabad idő nem adható ki, akkor óránként 10 forint díjazást kell fizetni.

A heti pihenőnapra vonatkozó szabály a gyakorlati élet követelményéhez igazodik. Lényege az, hogy a heti pihenőnapokat a szolgálati főnöknek *a hónap végén a következő hónapra előre ki kell jelölni.* A heti pihenőnap csak olyan szabad időből adható ki, amelynek tartama legalább 32 óra, vagy annál több. Egy pihenőnapnak vasárnapra kell esni.

A munkaerőhelyzet, a munkaidőalap kihasználása, valamint az évi rendes szabadság kiadása körüli kozismert nehézségek miatt teljesen *elmaradt a jogcímes jutalomszabadság.* A szolgálati főnök által adható jutalomszabadság pedig korlátozódott. A szolgálati hely dolgozóinak legfeljebb tíz százaléka részesülhet évenként és személyenként legfeljebb négy nap jutalomszabadságban. (38. §.)

A munkafegyelem megszilárdítását segíti az a szabály, amely kimondja, hogy egy nap igazolatlan mulasztás esetén 20, két nap esetén 50, három vagy ennél több nap esetén 100 százalékkal *csökken a dolgozó év végi részesedése.* (79. §.)

Az elnökségi ülés vitájat *Koszorus Ferenc* főtitkár foglalta össze. Kiemelte annak jelentőségét, hogy *a szakszervezet a dolgozók nevében köti meg a kollektív szerzodest.* Ez azt jelenti, hogy a dolgozók (mint munkavállalók) igényei meghatározzák a szakszervezet álláspontját. Ugyanakkor *meg kellett találni az igények és a reális lehetőségek közötti helyes határvonalat is.* A széles körű előkészítő munkára utalva megállapította, hogy egyúttal *a demokratizmust és a szakszerűséget sikerült jól összekapcsolni.*

Az elnökség több módosító javaslat után elfogadta a MÁV 1976—1980. évi *Kollektív Szerződését.* Egyúttal elismerését és köszönetét fejezte ki a kollektív szerződés előkészítésében és megalkotásában résztvevő dolgozóknak, a párt-, KISZ- és szakszervezeti szerveknek.

FÉLMILLIÓ BIZTOSÍTOTT ÉRDEKE:

Több megbecsülést mindenütt a társadalombiztosítási ügyintézőknek!

A társadalombiztosítási tevékenység a szakszervezeti munka szerves része, és elválaszthatatlan az egészségügyi ellátástól. Ugyanakkor — törvényeink értelmében —

a munkáltató feladatkörébe van utalva.

Ebből a szempontból szakszervezetünk elnöksége a közelmúltban napirendre tűzte a társadalombiztosítás irányításában és ellenőrzésében szerzett tapasztalatok elemzését, az ebből adódó feladatok meghatározását.

Elnökségünk megállapította, hogy a társadalombiztosítási ügyvitelt ellátó 196 szolgálati főnökségen, a GySEV-nél, az Utasellátó Vállalatnál és 35 egyéb vasúti intézménynél, valamint a 63 sport- és kultúrintézmény társadalombiztosítási ügyvitelét központosítva végző VSZTO-nal

általában betartják a törvényes előírásokat, határozatokat.

Az igényeket, segélykérelmeket jol bírálják el, és a társadalombiztosítási ellátások különböző megnyilvánulási formáit körültekintően biztosítják. Az ellenőrzések konkrét tapasztalatai szerint 129 főnökség jól, 81 közepesen és 18 gyengén látja el feladatát.

A szolgálati főnökségeknél a vszt-ügyek intézését 151 főfoglalkozású és 137 részfoglalkozású dolgozó végzi.

Az ügyintézők nagy szorgalommal és felelősséggel tevékenykednek.

Szeretik ezt az igényes, széles körű szakmai és politikai ismeretet, naprakész felkészültséget, pontosságot, emberséget követelő munkát. Átérzik, hogy a társadalombiztosítási munka színvonala közvetlenül és közvetve kihat a dolgozók hangulatára, sőt érinti a hozzátartozókat is, csaknem félmillió biztosítottat.

Nem mindig és nem mindenütt értik ezt meg ugyanígy a gazdasági vezetők vagy a szakszervezeti bizottságok tisztségviselői. Ezért, vagyis a munka lebecsülése miatt adódnak bizonyos problémák. Ezek közé tartozik, hogy *a vszt-ügyintézőknek mindössze 9 százaléka juthatott be a tisztképzőre,* holott a beállított fiatal ügyintézők száma nem kevés. Az összes ügyintézői létszám 19 százalékát ők alkotják. Egy másik ilyen probléma, hogy a beállított ügyintézők csaknem egyharmada az alacsonyabb képzettségű (csupán általános iskolát végzett) dolgozók közül került ki.

Összefügg ez természetesen azzal is, hogy az ügyintézők felelősségteljes és mennyiségben sem kevés munkájukkal

nincs összhangban az erkölcsi és anyagi megbecsülés.

Ez egyébként szolgálati főnökségenként, igazgatóságonként változik. Nem egységes a szervezeti hovatartozás sem, különösen az igazgatóságok centralizált csoportjánál. Fellelhető emögött az a szemléletbeli probléma, amely miatt *a VSZTO igazgatási és irányítási hatáskörét* (vsz-eljárási szabályozás, gazdálkodás, oktatás, szakellenőrzés szempontjából) *félreértve,* az ügyintézést nem munkáltatói, hanem kizárolag szakszervezeti feladatnak tekintik.

Számos helyen

nincsenek kellőképpen biztosítva a munka tárgyi feltételei.

Például az iró- és számológépek, bútorok, berendezési tárgyak, a bizonylatok elzárására alkalmas szekrények hiányoznak, pedig az egy-egy dolgozó diagnosztikai feljegyzéseit tartalmazó iratok, egyéni lapok is bizalmasan kezelendők.

A személyi feltételek jövőbeli problémáit meg kell előzni, hiszen tíz éven belül az ügyintézők 56 százaléka eléri a nyugdíjkorhatárt. Az utánpótlás már most alapos felkészülést igényel, vagyis a tudatos szervezést meg kell kezdeni.

Elnökségünk határozatban szabta meg a legfontosabb tennivalókat.

Ennek értelmében a Vasúti Főosztály a VSZTO-val együttesen ez év végéig kidolgozza a társadalombiztosítási ügyintézés fejlesztését előmozdító intézkedéseket, meghatározza a szervezeti, felügyeleti, személyi feltételeket, garanciát teremt az ügyintézők szakképesítésének fokozásához, a kellő erkölcsi és anyagi elismerés érvényesítéséhez.

Dr. Bordi István

Művelődési intézményt avattak Békéscsabán

Modern klubkönyvtárat avattak június 8-án a békéscsabai vasúti csomóponton. Az átadási ünnepségen megjelent *Koszorus Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Acsai Mihály,* a szegedi területi bizottság titkára és *Kiss Károly,* a szegedi igazgatóság vezetője.

A közel hatmillió forintos költséggel épült létesítmény a hatezer köletes könyvtárral jól szolgálja majd a vasutasok művelődését, kulturált szórakozását. *Koszorus Ferenc* főtitkár köszönetet mondott az építésben közreműködőknek, majd a *Vasutasok Szakszervezete Elnökségének* nevében jutalmakat adott át az építőknek és a legeredményesebb kulturmunkásoknak.

Az ünnepség után a résztvevők megtekintették az erre az alkalomra rendezett könyvkiállítást és a vasútmodellezők bemutatóját.

Pénzügyi szakvélemény:

Az új gazdasági szabályzókhoz jobb magatartási norma kell

A *borsodi műszaki hetek* alkalmából nagy érdeklődéssel kísért előadást rendezett a Közlekedéstudományi Egyesület vasúti közgazdasági szakcsoportja a *miskolci igazgatóság* kulturtermében. Az előadást *Jándi Károly,* a Vasuti Főosztály pénzügyi szakosztályának vezetője tartotta *„Az V. ötéves terv uj gazdasági szabályzóinak hatása a MÁV gazdálkodására és az ebből eredő feladatok"* címmel. Az előadó ismertette a vasút első negyedévben elért eredményeit is.

A hallgatóságra kedvező benyomást tett a pénzügyi szakember *derültása.* A szakosztályvezető ugyanis nagy hozzáértéssel mutatott rá a szabályzók megváltoztatásának okaira és szükségszerűségére, nem titkolva a nehézségeket sem, amelyeket jól szervezett munkával, esszerű takarékossággal ellensúlyozni lehet. Az előadásból világosan megértették a részvevők, hogy a *vasúton is a munka szerves részévé, a dolgozók magatartási normájává kell válnia az energiával, a pénzzel, a munkaerővel való ésszerű gazdálkodásnak.*

Májusi gyorsmérleg

Növekedett a belföldi áruszállítás, csökkent az import- és a tranzitforgalom

Májusban a vasút 28 millió 450 ezer utast szállított. Az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva, az utasszám mintegy 3,3 százalékkal csökkent. Az utaskilométerben mért teljesítmény is hasonló csökkenést mutat. A személyszállító vonatok menetrendszerűségét kismértékű (0,5 százalékos) javulás jellemezte.

Az elmult hónapban tovább növekedett az áruszállítási igény. *A vasút 11 millió 401 ezer tonna árut szállított.* Ez a teljesítmény a bázisidőszakhoz képest 4 százalékkal kevesebb, *a tervezettet* pedig *0,8 százalékkal haladja meg.* Számottevő (mintegy 3,8%-os) a belső forgalom növekedése. A bázisidőszakhoz viszonyítva 19,3 százalékkal növekedett a kavicsküldemények mennyisége, bár az igények ettől nagyobbak. A mészküldeményeknél 26,2%-os növekedés tapasztalható. *A szállítás növekedése elsősorban az építőipari küldeményekre jellemző.* Lényegesen kevesebb áru került elszállításra tűzifából, cementből, téglából és cserepekből. A lemaradás itt sajnos, kocsihiánnyal függ össze. Ezt bizonyítja a ki nem állított kocsik nagy száma is.

Továbbra is csökken az import- és tranzitküldemények mennyisége. A nemzetközi forgalom mintegy 3,7 százalékkal maradt a tervezett szint alatt. Kedvezőnek csupán az exportszállítás mondható. Kedvezőtlen a tehervonatok menetrend szerint közlekedése is.

Az áruszállítás minősége tekintetében a vonatfeloszlatások száma az elmúlt évhez képest több mint két és félszeresére növekedett. Az időre ki nem állított teherkocsik mennyisége sajnos, meghaladja a bázis- és a megelőző havi értékeket. Ennek következtében a kocsiforduló-idő a bazishoz képest 8,3 százalékkal emelkedett. Kedvező viszont a bázishoz viszonyítva a teherkocsik statikus terhelésének négyszázalékos emelkedése.

Az idegen kocsik átlagos tartózkodási ideje 1.3 százalékkal *emelkedett az elmúlt évihez képest.* Kedvezőtlen volt az elmúlt hónap folyamán a nemzetközi kocsigazdálkodás egyenlege is.

Az elkövetkezendő időszakban az áruszállítás jelentős növekedése várható. *Elsősorban az építőipari és a mezőgazdasági küldemények szaporodnak majd.* Nagyobb gondot kell fordítani a szakszolgálatok koordinált együttműködésére, különösen a fenntartási, a forgalmi és a vontatási területeken. A jó együttműködés jelentősen tehermentesítheti az őszi forgalmi csúcsokat, és ennek kapcsán megvalósítható lesz a népgazdaság szállítási igénye.

Budaörstől Bicske-Alsóig



Vágányszabalyozas Hercegh alom és Bicske között. A hegyeshalmi vonal rekonstrukciójáról szóló riportunk a 4. oldalon (Nagy Gyula felvetele)

HETVEN ÉVE ALAKULT

A Vasúti Munkások Országos Szövetsége

III.

A Vasuti Munkasok Országos Szövetsége 1907. februar 2-án és 3-án *Budapesten*, a *Tarsadalomtudományok Szabad Iskolaja* helyiségében (VII. Damjanich utca 26. sz. alatt) tartotta első kozgyulesét. A helyi csoportok vagy befizetőhelyek 50 tagig egy küldöttet, az azon felüli töredek után ugyancsak egy küldöttet delegálhattak. A közgyűlés megnyitásáig 31 fővarosi és 73 vidéki küldött váltotta ki a titkarságtól igazoló jegyet. Ők összesen 224 szavazatot képviseltek. A küldöttek száma később meg novekedett. A szavazas soran 279 szavazatot szamoltak ossze.

„A hallgatag vasúti munkás most beszédes lett"

A magyarorszagi szaktanács kepviseletében *Bokanyi Dezso* partvezetőségi tag jelent meg. A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőseget *Rácskay Gyula* főfelügyelő képviselte.

A közgyűlést *Kiss Miklós* elnök nyitotta meg. „A *Vasúti Munkasok Országos Szovetsege csak akkor allhat igazán hivatása magaslatán* — mondotta —, *ha ennek valamenynyi tagja* a golyózápor közepette *harcban all es kiizd a népeket felszabaditó eszmekért.* A közgyűlés feladata a vezetőségnek utasítást adni, miként viselkedjék a harcok közepette, mert nagyon közel az idő, talan közelebb, mint barki hinné, és itt lesz a harcok harca."

Bokányi Dezső igy kezdte felszolalasát: „A magyarországi szervezett munkások üdvözletet hoztam hozzank. És ez nem jelentéktelen hétköznapi frazis... A szaktanács üdvözlete annyit jelent, ha küzdelem lesz, a szervezett munkások veletek lesznek és ti a szervezett munkasokkal."

A szövetség tevékenységéről készített irasbeli jelentéshez, amelyet a közgyűles elott minden küldott megkapott, *Pászty Karoly* titkár fűzött szobeli kiegészitést. A szövetség megteremtésenek utjában álló akadályokról szólt. Eredményként könyvelte el, hogy az elnyomott, hallgatag vasúti munkas, aki azelőtt még a barátjanak sem mert panaszkodni, most beszédes lett. 1907 januárjában 468 panaszos levelet intezett el a titkárság. Egy hónap alatt újabb 800 taggal szaporodott a szövetseg.

A közgyűlésen *számos küldött szólalt fel es elenk vita* bontakozott ki arrol, hogy segélyezesre vagy agitaciora forditsak-e a rendelkezésre álló pénzösszeget. A küldöttek többsége az agitációra forditandó összeg növelését tartotta szükségesnek, s egyetértett *Pados Viktor* kaposvári küldöttel, aki kijelentette: „ha kell, nemcsak a pénzünket, de a bőrünket is oda kell adni".

A közgyűlés a vezetőség megválasztásaval és a beérkezett 39 indítvány megvitatásával ért véget. *A régi vezetőség tagjait csaknem változtatás nélkül újraválasztották.* Ismét *Kiss Miklós* az elnök, alelnök *Fellner Béla*, titkár *Pászty Károly*. A közgyűlés határozatban mondta ki: érje el a vezetőseg, hogy „a Magyar Vasutas iránya oktatóbb és komolyabb legyen". A lapbizottságba *Kiss Miklóst* és *Pászty Károlyt* delegálták.

A *Magyar Vasutas* hangsúlyozta: a közgyűlést erő, céltudatosság, őszinteség, s kritikai szellem jellemezte. „*Nem az alapszabályok pragrafusai alkotják a szövetséget, hanem a lelkek szervezettsége. És ha szertedűlnek az alapszabalyok, a tagok nem futnak széjjel a szélrózsa minden iranyaba:* — együtt tartja oket a nagy, az erőt és célt adó közös eszme, amelyet nem lehet tönkretenni, amely el es győzni fog!"

A közgyűlést követő márciusi vasúti munkásgyűlések országszerte nyilt tüntetések voltak a *Szocialdemokrata Part* es annak fő politikai követelése, az általános titkos választójog mellett. A résztvevők határozatilag mondták ki a *Szocáldemokrata Parthoz* való csatlakozásukat

Az első kollektív szerződés

Az orszagos szervező bizottsag 1907. januar 27-re orszagos ertekezletre hivta a *Deli Vasut* alkalmazottait. A *Magyar Vasutas* az ertekezlet elotti „*Csak hidegvér! Intő szó a deli vasutasokhoz*" cimu vezércikkében leleplezte a DV Igazgatóságanak taktikáját, amely a memorandumba foglalt követelések rideg, hideg elutasításával szinte provokálta a sztrajkot, mert félt a szövetség megerősödésétől es az idő előtti harctól, annak szétzúzását remélte. „*Ragaszkodunk igazsagos és méltányos követeléseinkhez* .. E ha beles úton nem jutunk igazunkhoz, *nem riadunk vissza a harctol sem.* De a harc idejet es helyét mi fogjuk megállapitani, nem pedig az ellenség, a DV Igazgatósága. Akkor fogunk harcba szallni, mikor meglesz a győzelem minden előfeltetele, amikor mi leszünk erősebbek és nem akkor, amikor az ellenség teljesen harcképtelen, fel van minden e hetoségre keszülve, mi pedig gyengék es készületlenek vagyunk!" — hangsulyozta a lap.

Januar 27-en *nagykanizsan*, ezer déli vasutas gyűlt össze. Képviseltette magát valamennyi kategória es a DV magyarorszagi vonalainak minden szolgálati helye. A gyűlés hangulata harcos és megfontolt volt. Az elfogadott határozat kimondta, hogy az emlékiratra adott igazgatósági valaszt a résztvevők nem tartjak kielegítőnek, de a harc modjat é ideje maguk határozzák meg. A küzdelem sikere érdekeben be kell vonni a szervezetbe a me távol állókat, a kinevezetteket nagy reszét, e szoros együttműködést kell megteremteni a DV oztrák vonalán alkalmazott osztalyteivekkel. A gyulés a vasutas munkásmozgalom e ettségét tanusította és le resztvuhzta a DV Igazgatóság számitasait.

„Május elseje megünnepelhető"

Két honappal kesobb — mintsem igaz hogy atosag tovabb- a is elzarkózott a követelesek elfogadtatása elol — a szervezo bizottság altal meghatarozott idopontban megkezdődött a passzív rezisztencia a DV magyarorszagi vonalain. 24 ora sem telt el, s az igazgatosag elvben hozzájárult a követelesek teljesitéhez. Igéretet tett arra is, hogy a szervező bizottság által később benyújtott emlékiratot 10—14 nap alatt elintézi. A szervezo bizottság felfüggesztette a passziv rezisztenciat. Az igazgatosag azonban csak akkor elegitette a követelesket, amikor a fegyverszünet letelte utan megújult a passzív rezisztencia *A harc 1909. december 31-ig szólo kollektiv szerzodes megkötésével végzodött. Ez volt a magyarországi vasutak tört neteben az első kollektiv szerzodes.* A deli vasuti kinevezettek és munkások jelentős anyagi eredményeket ertek el. A küzdelem nagy erkölcsi vivmánya, hogy a szervezett vasutasok arra kényszeritették a milliardos vasuttársaságot, hogy kepviselőikkel egyenrangú féikent tárgyaljon. A dolgozók aprilis közepén hat gocponti gyulesen szentesitettek a szövetseg es a DV Igazgatóság között létrejott megallapodast.

Ugyancsak két hónap elteltével a déli vasuti műhely szervezett munkassága — jol szervezett munkabeszüntetessel — harom évre terjedő kollektiv szerződés aláirására kenyszeritette a *Szamosvölgyi Vasúti Részvénytársasag Igazgatóságát.* A kollektiv szerződés a munkások gazdasági és szociális helyzetének javitását tartalmazo pontok mellett *kimondta a bizalmi ferfi-rendszer elismeréset.* E szerint „minden osztály egy-egy bizalmi férfit választ, akiket az igazgatóság a munkásság kepviselőinek elismer és feljogosit a műhelyfőnökkel való tárgyalásra". Figyelmet érdemel a szerződesnek az a pontja is, amely kimondta, hogy „Május elseje megünnepelhető".

A MÁV Igazgatóság rettegve az osztalytudatra ébredt vasúti munkasokkal folytatandó harctol, a kereskedelemügyi miniztertol eroteljes hatosagi fellepést sürgetett a megerősödött szövetség ellen, es felhatalmazast kert ahhoz, hogy a mozgalom élen álló *Cservenka Miklos. Fellner Béla. Garay Armin* es *Kiss Miklos* munkásokat a MÁV-tól azonnali hatállyal elbocsathassa. A kereskedelemugyi miniszter elvben egyetértett az előterjesztett javaslattal, de tartott attól, hogy az országos vezetők elbocsátasára a vasuti munkások általános sztrájkkal válaszolnának. Ezért mindaddig, amig az új Vasúti szolgalati Rendtartas kidolgozasaval és törvénybe iktatásával nem biztositatta magat az általános sztrájkkal szemben, a helyi csoportok agilis vezetői ellen *hajszaval kivant csapast nemi a szövetségre.*

Hajsza a Szövetség ellen

A *Vasúti Szolgalati Rendtartás* előkészitése során a kereskedelemügyi miniszter igyekezett azt a látszatot kelteni, hogy ő messzemenő figyelembe veszi és teljesiti a vasutasok kivanságait. De az 1907 áprilisi „a Vasúti Szolgálati Rendtartásról szóló törvényjavaslat tárgyában" benyújtott minisztertanácsi előterjesztése, a lényeget hangsúlyozva azt emelte ki, hogy „A javaslat a minisztertanácsnak ... azon óhajaval teljes mértékben zamol, hogy *a sztrájk lehetetlenné tétessék a vasutainkon*". Ezt szolgálta a törvényjavaslat elvi jelentőségű rendelkezése is, miszerint a „Vasúti alkalmazottak ... büntetőjogi szempontból közhivatalnoknak nyilvánittatnak". Bar ez a rendelkezés kizárta, hogy a vasutasok a jövőben büntetlenül nyuljanak a sztrájk fegyveréhez, a miniszter megis szükségesnek tartotta a sztrajkot megakadályozó megelőző rendszabályok beiktatását is a Szolgálati Rendtartásba. A minisztertanacs hozzájárulását követően a kereskedelemügyi miniszter a vasutasok fizetésrendezését és a vasúti szolgálati rendtartást *mar* 1907. május 13-an a képviselohaz elé terjesztette.

A helyi csoportok vezetőinek és aktivistáinak üldözése. *a szövetség feloszlatásanak egyre növekvő veszélye arra késztette a mozgalom vezetőit, hogy lépeseket tegyenek a mozgalom* féllegális szabadszervezet-szerű *atszervezesere.* Az *Orszagos Szervező Bizottság* május közepén felhivassal fordult a szervezett vasutasokhoz, hogy minden városban és szolgálati helyen, ahol nem működik helyi szervező bizottság, valasszanak lapbizottságot.

A Vasúti Munkasok Országos Lapbizottsaga *„A bizalmi férfiakhoz!"* intezett július 19-i felhivásában *a küzdelem folytatására szólitotta az első vonalban harcoló aktivistait.* Igy szolt hozzájuk: „Testvereink! Magyarorszag szervezett vasuti munkassaga komoly küzdelmek elott all!... Gyilkos tűz, vad hajsza tizedeli meg a batrak, az igazak soraut!. Bizalmi férfiak! Komoly, nehéz idők következhetnek még ránk! Habar mulatokat is merjük; habar husétek és batortagtoka mar hasonlo vad hajszak alatt tanusított viselkedestekkel bebizonyitottátok; habár meggyőződtünk arról, hogy becsületes ivetek minden szeretetével csüngtök szervezeteteken, mégis — e nehéz időkben, amidőn ki vagytok téve a hatalom őrült, perverz üldözési vágyainak, ebben a nehéz időkben arra kérünk titeket az elnyomott, üldözött, véri, kizsarolt vasutasok nevében, hogy cselbas le ne térítsen, üldözés meg ne félemlítsen, zenvedés meg ne törjön titeket!"

„Kezdődjék a földalatti munka!"

Az 1907-ben foganatositott elnyomó intézkedésekre támaszkodva a kereskedelemügyi miniszter 1908. október 14-én „alapszabályellenes ténykedése miatt" felfüggesztette a *Vasúti Munkasok Országos Szövetségenek* működését. November 9-én pedig feloszlatta a szövetséget. A minisztertanács hozzájárulásával hamarosan megtiltotta a vasutasoknak a Szociáldemokrata Part támogatását. A *MÁV Hivatalos Lapja*, december 6-i számaban közzétett miniszteri rendelet kimondotta: „A Szociáldemokrata Part . tevekenység a vasúti rendtart 29. § alapjan ezennel kijelentem, hogy a magyar szent korona országainak területen szolgalatban levo vasúti alkalmazott ezen part semminemű szerveinek vagy szervezetének tagja nem lehet. Ugyanezen az alapon *nem lehetnek vasuti alkalmazottak tagjai ugyanezen part által szervezett Vasuti Munkasok Szabad Szervezetének*, sem pedig a semminemu más ily, vagy hasonlo célú, un. szabadszervezetnek."

A rendelet megjelenése masnapján *Landler Jenő* „*Törvényen kivüli állapot*" cimen a *Népszavában* irt cikkében bebizonyitotta, hogy „*a rendelet* nemcsak nem törvényerejű, de *egyenesen törvénybe ütköző*" — kijelentette, hogy ezt senkinek respektálni nem kell. Hangsúlyozta: „akár igazatlanságnak, akar lázitásnak veszi ezt a hazamentő koalicio, minden hozzáértő embernek föl kell világositani a közvéleményt, hogy a proceduának tekinthető rendelet mint eminens vezélyt rejt magában, mig a papiros alkotmanyosság szempontjából is, és föl kell világositani az egész országot vasutasságát, hogy ere deletet sem tudomasul venniük, sem annak rendelkezéseit megtartani nem kell, sőt h. on[illegible] akarnak, ha csak mozgását akarják megteremteni legprimitivebb emberi jogaiknak, nem is szabad". Landler az összvasutasság ügyévé tette a rendelet ellemi harcot arra szólitotta fel a vasutasokat, hogy nyiltan tagadják meg a rendelet végrehajtását. „Ha kell a legvégsőeszközzel, az engedelmesség egyenes megtagadásával is."

Az öntudatos vasutas dolgozók megfogadtak o tanácsot

Gadanecz Béla

Kitüntették a gyermekintézmények tizenegy dolgozóját

A vasutas szülők gyermekenek gondozásáért, az ifjúság szocialista nevelésében elert jo eredményekert a pedagogusnap alkalmából kitüntetest kapott a *MÁV-gyermekintezmenyek* 11 dolgozója. A kitüntetéseket június 4-én a KPM-ben, illetve a MÁV-vezérigazgatóságon adták át.

Az *Oktatásügy kivaló dolgozója* kitüntetesben részült: *dr. Sellei Józsefne* vezető óvónő, pécsi napközi otthonos ovoda.

A *Közlekedés kivaló dolgozója* kitüntetést kapta: *Schögl Edéné* tiz dolgozo, kőszegi MÁV-nevelootthon.

Erdemes vasutas lett: *Borbely Mihaly*, a kaposvari MÁV-nevelootthon fizikai dolgozója.

Miniszteri dicseretben részesült *Csendes Sandorne* gazdasagi felelős, kaposvári nevelőotthon *Csizmar Janos* tiz. dolg. bodrogolaszi nevelootthon. *Pontyos Laszlo* nevelő tan., repcelaktanyai nevelootthon.

Hatan vezérigazgatói dicseretet kaptak.

TISZTELETBELI KISDOBOSOK



Az ünnepség résztvevői

A Keleti Vontatási Fonökseg I-es KISZ-alapszervezete és az Üttörővasút IX. csoportja tavaly patronálasi es együttműködési szerződést kötött. Ennek a vállalásunak tettek eleget a közelmúltban a KISZ-fiatalok, amikor az úttörővasút hűvösvölgyi taboraban tarsadalmi munkát végeztek. Bővitették a tábort, sátrakat állitottak fel. Az uttoro cserében elmentek az alapszervezet által rendezett névadora, es ott az öt ujszülöttet: *Urbán Zoltánt. Pszota Jánost, Szégner Ildikót, Sebestyén Lillat* es *Medve Mártát* tiszteletbeli kisdobossa fogadták, nyakukba kötöttek a kék kendőt, a mamáknak pedig viraggal kedveskedtek.

Az előadó ne maradjon távol!

Az oktatási év tapasztalatai Józsefvárosban

A *józsefvarosi palyafenntartási fonökseg* szakszervezeti bizottsága a foglalkozások befejeztével összegezte *az 1975/76. évi politikai oktatas tapasztalatait.* Megállapította, hogy az oktatások iránt a legnagyobb erdeklődést a fizikai dolgozók tanúsitották. Különösen vonatkozik ez a megáll.-i tás a XV. magépitményi és a II. felépitményi pályamesteri szakasz munkáira.

Az aktivitás nemcsak a foglalkozásokra való felkeszülésben, a vitakészségben nyilvanult meg, hanem abban is, hogy *nem volt lemorzsolódás.* Az ujonnan felvett dolgozókkal év közben még növekedett a hallgatoi letszáma. Ez visszont az eloadok, szeminariumvezető jo felkészültseget dicséri. Előfordult azonban, hogy *eloadó elozetes bejelentés nelkili hianyzasa miatt elmaradt a foglalkozas,* ezért jogosan boszankodtak a dolgozók

A szakszervezeti bizottsag levonta a tanulsagokat. Az eloadók kijelölése utan már megkezdte az új oktatási év előkészitését. A XV-ös szakaszon például valamennyi dolgozó jelentkezett politikai iskolára, s *a gyors szervezesben Ferenc Mihály* vezeto bizalmi jart az elen.

VÁLTSON VASUTAS OPERABÉRLETET!

Az 1975/76-os évadban sikerrel zárult a 15. jubileumi vasutas-operabérlet előadássorozata. Az elmúlt tizenöt év alatt több ezer vasutassal sikerült megszeretetni az operat. Nem kevés azok száma sem, akik rendszeres operalátogatók lettek.

A vasutas-operabérlettel az 1976/77-es évadban a következő operákat lehet megtekinteni: Verdi: *Nabucco.* Erkel: *Bank ban.* Szalajev: *A bahcsiszeraji szökokut.* Rossini: *A torök Itáliában* Verdi: *Rigoletto.*

A berleti előadasok 1976 oktober, november, 1977 február, március és április hónapokban — mindig a hónap harmadik vasarnapján délelott 11 orakor kerülnek bemutatásra a budapesti *Erkel Szinhazban.* A bérletek a napi pénztári jegyeknél 20 százalékkal olcsóbbak. Bérleteket a szakszervezeti bizottságoknál 1976. június 30-ig lehet igényelni.

Pihenés 42 évi szolgálat után

Negyvenketévi vasúti szolgálat után a közelmultban vonult nyugdijba *Borbély Lajos.* Vasmosgyörk allomás-üzemegyseg. 1933-ban került a vasúthoz rakodari munkásnak. Azóta több beosztásban dolgozott. A felszabadulás után aktivan bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba, tagja lett a miskolci területi bizottság közgazdasagi bizottságának. Eredményes munkáját többször Kivalo Dolgozo kitüntetessel merték el.

Tagja volt az allomás *Kossuth* szocialista brigádjának, amely ez év április 28-án elnyerte a *MÁV Kivalo Brigádja* kitüntető cimet. A nyugdijba vonuló Borbély Lajost a brigád tagjai ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták, és emlékül egy karoraval ajándékozták meg.

FEKETE KRÓNIKA

Szaporodtak az üzemi balesetek, sok a halálos áldozat

A III. és a IV. ötéves terv időszakában lényegesen javult a vasutasok élet- és munkakörülménye, a szocialis ellatas es a munkavedelem. Az elmúlt negyedszázad alatt közel felére csökkent az üzemi balesetek száma. A kedvező eredmények ellenére sem lehetünk azonban elegedettek, mert az elmúlt hónapokban — a baleseti statisztika még nem végleges adatai szerint — növekedett a személyi üzemi balesetek száma.

A vasút tavaly kimagaslo teljesítményt ért el a szállítás teren, és a balesetek nem szaporodtak. Ebben az évben azonban (a szállítási lemaradás ellenére) *indokolatlanul romlott a baleseti helyzet.* Az első negyedev adatai azt mutatják, hogy a *MÁV területén 115-tel több — három napon tul gyógyulo es héttel több csonkulásos baleset történt,* mint az elmúlt év azonos időszakában. Több mint 3800-zal emelkedett a munkanapki esek száma is. Tovább romlott a személyi baleseti helyzet, újabb hat halálos balesettel a negyedévet követő hónapokban. Ez a kedvezőtlen tendencia szükségessé teszi *a körülmények alapos elemzését,* és az annak megfelelő *sürgős intézkedések végrehajtását.*

A halálos üzemi balesetek száma különösen a *budapesti igazgatóságnál emelkedett,* de ide sorolható a *szombathelyi,* a pecsi es a GySEV-igazgatóság is. *A legsulyosabb balesetek a forgalomnál történtek,* ezért itt van a legnagyobb szükség a megelozó intézkedésekre.

A vizsgálatok eddigi tapasztalatai szerint a balesetek többségét *alapveto munkaszervezési hiányosságok okozták,* például vágányzár- és feszültségmentesítés alkalmával. Baleset előidezoje volt ezen kívül a munkairányítás és -ellenőrzés hiánya, a munka- és biztonságtechnikai fegyelem megszegése, a baleseti veszélyek figyelmen kívül hagyása, lebecsülése.

Műszaki hiányosság és az utasítások megszegése miatt vesztette életét *Rasko Sándor* 34 éves kocsirendező, két kiskoru gyermek apja. *Varga László* 47 éves műszaki felügyelő pedig induló szerelvényre akart felugrani, és a kerekek alá esett. *A figyelmetlen, szabálytalan közlekedés miatt halt meg Toth József* 34 éves sínhegesztő. *Kiss József* 56 éves fűtőházi munkás. *Csoka Ádám* 24 éves vonatkísérő. *Maros József* 23 éves kocsirendező. *Koósz Pál* 29 éves forgalmi szolgálattevő. *Szombath Kálmán* 44 éves váltókezelő, továbbá *Ürgyán Imre* 46 éves és *Drávicz Sándor* 25 éves járőrszerelo.

Néhányuk esetében közrejatszott az alkoholos állapot is. A munkahelyek vezetői sajnos ritkán élnek a munkától való eltiltással, pedig ez gyakran — például ittasság esetén — életmentő lehetne. A baleset, különösen a halált okozo, mindig megdöbbentő és elgondolkoztató. Gyermekek maradnak apa nélkül, figyelmetlenseg, a könnyelműség, vagy a munkatársak elnéző közönye miatt.

Mindezek ismeretében valamennyi dolgozo, szakszervezeti aktivista és vezető a jövőben *szigorubban ügyeljen arra,* hogy a munkahelyeken olyan légkör legyen, amelyben az egészségvédelem, a testi epség óvása, a vezetőknek és a beosztottaknak egyaránt erkölcsi kötelessége. A törvények megszegői ellen pedig törvényeink szigorát kell alkalmazni, hogy senki se veszélyeztethesse büntetlenül sem a sajat, sem pedig a munkatársai épségét!

Hegedus Károly
munkavédelmi felügyelo

Művészeti propagandisták értekezlete

A kultúrnevelési es sportosztály szervezésében került sor június 2-án a vasutas-szakszervezet központjában a területi bizottságok és szolgálati helyek művészeti propagandistáinak tanácskozására.

A művészeti nevelés feladatairól *Orosz Sándor,* a MÜDOSZ titkára tartott előadást, majd *Horváth Ferenc,* a vasutas-szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának munkatársa ismertette az 1975-76-os év művészeti propagandamunkájának eredményeit.

Mint mondotta, több nagy vasúti csomóponton *megnőtt a színházjegyeket igénylők száma.* Sok szocialista brigád látogatott *Szegedre,* ahol részt vettek a szabadtéri játékok előadásán is. Szólt többek között a szakszervezeti központ és a vezérigazgatósági szocialista brigádok részére rendezett eredményes teltház-akciról, valamint *Thália,* a *József Attila* színház és a *Vasutasok Szakszervezete* tizéves együttműködésének tapasztalatairól. A következő évad legfontosabb feladatai közé sorolta a művészeti intézményekkel való jobb együttműködést.

Ma már fontos követelmény a művészeti propagandisták folyamatos képzése, tájékoztatása, kapcsolatainak szélesítése és együttműködésük a művészeti intézményekkel.

A tanácskozáson ismertették továbbá a jelentkezőkkel a következő színházi évad műsorát és a nyári budapesti szabadtéri színpadok programjait.

Az értekezlet végén *Kellner István,* a kultúrnevelési és sportosztály vezetője jutalmat adott át a kiemelkedő munkát végzett művészeti propagandistáknak.

Válasz az Ikarus felhívására

NÉGY DOROZSMAI BRIGÁD MEGTESZI A TŐLE TELHETŐT

Kiskundorozsma allomás dolgozói csatlakoztak az *Ikarus* gyarból elindult munkaverseny-mozgalomhoz. A gyárnak felhívásáról a *Del-Magyarország* május 16-i szamából értesültek. A négy szocialista közösség ezután *közös brigádgyűlést* tartott, hogy összegezzék azokat a feladatokat, amelyeknek a végrehajtását a MÁV V. ötéves tervidőszakában az állomás dolgozói eredményesen segíthetik.

A brigádgyűlés részvevői elhatározták, hogy *egy százalékkal* emelik mindazokat a mutatókat, amelyeket számukra a *kiváló* szint eléréséhez előírtak. Ezenkívül meg hét pontban sorolták fel a vállalásokat, s többek között *az anyagés energiafelhasználás normáját 10 százalékkal csökkentik.* A felajánlott társadalmi munkából kiemelkedik, hogy 1000 órát dolgoznak *„A szép Szegedert"* mozgalom keretében.

Kész tervek a BAM-ra

TÍZEZER TONNÁS SZERELVÉNY GÁZTURBINÁS MOZDONNYAL

A Bajkál—Amur (BAM) vasútvonal épitéserol már többször irtunk lapunkban, miután az évszázad építkezésének nevezett munkálatok nyomán a vonal első, 180 kilométeres szakasza már egy éve elkészült. A forgalmat teljes hosszában hat év múlva, 1982-ben nyitják meg.

Milyenek lesznek a mozdonyok? Bizonyára sok olvasónk kíváncsi rá. Illetékes szakmai körök tájékoztatása szerint *a BAM szerelvényeit vontató mozdonyokat gázturbinás hajtóművel látják el.* A gázturbinás meghajtást a rendkívüli éghajlati viszonyok indokolják. *Ezek a vontató jarmuvek 50 C fokos hidegben is üzembiztosak.* Egy-egy mozdony egyetlen szekciója 8000 loeros lesz, és óránkent 100 kilométeres sebességgel képes vontatni a 10 000 tonnás szerelvényeket.

A már megtervezett mozdonyokat 1979-re keszitik el, és ugyanekkorra fejeződik be a vasútvonal teljes gördülőanyagának a gyártása. A pálya nehezebb hegyi szakaszain is a lehető legnagyobb biztonságot garantálják majd az elektrodinamikus fékek és az egyéb tartozékok, berendezések.

Hogyan segítsük a szocialista brigádok kulturális vállalásának teljesítését? IV.

A művelődési intézmények — a szemelyi es targyi feltételek birtokában — rendelkezznek azokkal a lehetőségekkel, amelyek segíthetik a szocialista brigádokat a kulturális vállalások teljesitéseben. Ezek az intézmények *adjanak otthont a brigádkluboknak, s a vezetőség gondoskodjék terszerű kulturális programrol.* Rendezzenek brigádvezetői tanfolyamokat, szocialista brigádfórumokat, és az intézményekben működő könyvtárak is vállaljanak felelősséget a brigádok művelődéséért.

Előtérben a nevelés

Mindehhez jo propagandát kell. Mas szóval: *tudatositsák a havi programot. Vonjak be hatókörükbe a brigádtagok hozzátartozoit is, es szervezett, folyamatos tevékenységgel érjék el, hogy a szocialista brigádok a muvelodesi intézmény törzsközönségévé váljanak.*

A tapasztalatok igazolják, hogy a brigádok igenylik a természettudományos előadásokat, az ismeretterjesztő sorozatokat, munkásakadémiákat, a részükre rendezett *szellemi vetélkedőket.* Ez utóbbiak *részét képezhetik az országos vasutas szocialista brigadvetélkedőre való felkészülésnek,* amelyet — tekintettel az eddigi rendkívül pozitiv eredményekre és az élnek erdeklodésre — a *MÁV Vezérigazgatóság* es a *Vasutasok Szakszervezete* 3 évenként rendez meg. Itt csak mellékesen jegyezzük meg, hogy ennek lebonyolitasat *keteves* időtartamban határozták meg, *több lépcsős megoldásban.* A következő országos vetélkedo 1978 első negyedében indul, s *az országos döntore 1980 elején kerül sor.*

Művelődési intézményeink legszebb, legmagasztosabb feladata mindemellett mégiscsak az, hogy *a hianyos iskolai végzettségű brigádtagokat bevonjuk a tanulásba.* Szervezzenek tehát részükre kihelyezett osztályokat, s egész éven át kísérjék figyelemmel tanulmányi eredményüket. Ha szükséges: gondoskodjanak a korrepetálásról. Tartsanak szoros kapcsolatot a pedagógusokkal, s adjanak meg minden segítséget a sikeres vizsgáztatáshoz. Az igenyek felmérése után **szervezzenek intenziv gimnáziumi oktatást,** lehetővé téve *4 osztály két év alatti elvégzését.* A sikeres tanulóhoz biztositsanak kulturált körülményeket és korszerű szemléltető eszközöket.

A könyvtárak kössenek szocialista szerzodést a brigádokkal, s bocsássák rendelkezésükre a kivánt irodalmat. Tartsanak iro—olvasó találkozókat, rendezzenek vitadélutánokat. A vállalások teljesitéséről győződjenek meg, *s igazolják azt a brigádok naplóiban.*

A művelődési intézmények vezetosege is tartsa szem előtt, hogy a kulturális előrelépéshez a társadalmi-technikai feltételek — amelyek a legtöbb helyen már megvannak — kevesebbet érnek, ha hiányoznak a *tudati feltételek.* A nevelést, a szocialista tudat erősítését kell tehát most már az első számú feladatnak tekinteni, s *a szocialista brigádokban töretlen a lelkesség ahhoz, hogy ebben is közreműködjenek,* mind saját érdekükben, mind a társadalom építése szempontjából.

Mit tehet a jó főnök?

Lássuk ezek után a gazdasági vezetők és a szakszervezeti bizottságok feladatait. Mit tehetnek például a főnökök a magasabb szintű kulturális vállalások kialakítása, az ehhez szükséges feltételek biztositasa érdekében?

Mindenekelőtt világosan kell latniok, hogy *a brigádok műveltségének gyarapodása végso soron hatást gyakorol a szolgálat színvonalasabb ellatására, az erkölcs, a fegyelem fejlődésére,* ugyanakkor kolcsönhatásban van a korszerű üzemes munkaszervezés, valamint a dolgozók műveltsége között. *A gazdasági vezetésnek tehát erdeke messzemenő segitséget adni a tanuláshoz, a tudat formalásához, a szocialista együttelesre iranyuló törekvésekhez, az ez iranyu vállalásokhoz.*

Az üzemek, szolgálati főnokségek feladatai ebből adódnak, s elmondhatjuk, hogy a legtöbb helyen már tuljutottak a brigádmozgalmat támogató kezdeti tennivalókon, amelyeket felesleges lenne felsorolni, ismételgetni. De továbbra is szükség van arra, hogy a gazdasági vezetés — az igazgatóságok oktatási terveit szem előtt tartva — szakvizsgák megszerzésére elokészito tanfolyamokat szervezzenek, majd pedig, hogy a részvételt, a vizsgák letételét, a különböző muszaki, gépkezelői, forgalmi, kereskedelmi stb. tanfolyamok sikeres elvégzését — mint muvelődési vállalást — *a brigádnaplokban is elismerjek.* Tenniök kell annak erdekében is, hogy az általános iskolára vagy magasabb képzettség megszerzésére jelentkezett brigádtagok kedvezőbb körülmények között tanuljanak vagyis biztositva legyenek számukra a gazdasági vezetés részéről is a tanulmányaik befejezéséhez szükséges feltételek.

A szakszervezeti bizottságok is folytassák a megkezdett utat, s adjanak még több segitséget a brigádok kulturális vallalasainak teljesitéséhez. Olvan helyeken, ahol nincs művelődési intézmény, a szolgálati vezetéssel *közösen* maguk szorgalmazzák a létrehozását, illetve *keressék és szervezzék a továbbtanulás leg kedvezőbb, legcélszerűbb formáját.*

Kirándulás, sport

Szélesítsék a szakmai képzést, a világnézeti nevelést tegyék szinvonalasabbá az ismeretterjesztést, összhangban a szocialista brigádok igényeivel. *Gondoskodjanak a partonkivüli brigádtagok politikai tanfolyamokon való részvételéről.* Segítsék jobban a muvészeti nevelés eszközeivel is az ízlés formálását, a szocialista életmód, magatartás alakítását. *Népszerusitsék a családi ünnepségek közös megtartását,* mutassanak rá ezek hasznára, a réginél tartalmasabb kirándulásokra. Szervezzenek megfelelő rendezvényeket, klubdélutánokat, műsoros estéket a brigádok részére. *Hozzanak létre kerekasztal-beszélgetéseket* az allományoknak megfelelően — *politikai vezetőkkel, irókkal, muvészekkel.* Gondoskodjanak a brigádklubok tartalmas programjáról, tartsanak szoros kapcsolatot a letéti vagy az üzemi könyvtárral. Adjanak segítséget ahhoz, hogy a brigádok szabadidős programjai kulönféle rendezvényei színesebbek, vonzóbbak és szorakoztatóak legyenek. *Szervezzenek kirándulásokat, országjáró túrákat, ösztönözzék a brigádtagokat arra, hogy kapcsolódjanak be a tömegsportmozgalomba.*

A sűrített felsorolás után gondolhatjuk, mennyire fontos, hogy a szakszervezeti bizottságok — a gazdasági vezetéssel egyetértve — *kidolgozzák az egyes kulturális vállalásokra vonatkozó javaslatokat.* Ezek természetesen tárgyalhatók is meg brigádvezetői értekezleten, úgy jutnak el a brigádokhoz. *Fontos, hogy a javaslatokat differenciáltan* — a nők, fiatalok, műszakiak stb. rétegeire figyelemmel, az érdeklődési körök szerint — *kesztsék el.* Az szb költségvetését is ennek megfelelően állítsák össze. A kultúrbizottságok folyamatosan segítsék, elleőrizzék a kulturális vállalások végrehajtását.

Az értékelés mércéje

Az értékelés leggyakoribb problémája a formalitás. Mégmindig gyakori, hogy *nem egy forma a mérce.* Részben ezzel is összefügg, hogy a kulturális vállalásokban, illetve a teljesitésben sokszor felfedhető az igénytelenség, holott a szocialista brigád cím elnyerésének feltétlen a jövőben vállalni kell.

Az értékeléseknél azt kell vizsgálni, hogy

— a vállalasban miként találkozik az társadalom, a vállalat és az egyén érdeke;

— érzékelheto-e a teljesitésben a fokozatosság az adott helyzethez, illetve a korábbi eredményekhez viszonyitott előrelépés

— milyen a brigádtagok muveltségi színvonala:

— megszerzett képzettségük hogyan hat a munkára és a életmódra,

— mit tükröz a vallalas a teljesites összehasonlitása.

Az értékelést elsősorban kulturális bizottságok végezék! Szükséges továbbá, hogy a brigádnaplóban minden vállalas rögzítve legyen.

A brigádok értékelését tanuljuk a nyilvánosság elé! Termelési tanácskozáson a szolgálati hely vezetői a szakszervezet és a KISZ véleményével együtt ismertessék a végeredményt, hiszen *az igy szerzett tapasztalatok is gazdagítják a mozgalmat, erositik a brigádok legszebb törekvését.*

Horváth Ferenc

TIZENHÁROM JÓBARÁT

Pályaépítő gépeket javítanak

Budapest peremén ületében, a régi munkásiakások és kertes családi házak közül hivalkodóan emelkedik a magasba a *MÁV Epitesi Géptelep Fonökség* modern hivatalháza és munkacsarnoka. A porta falán versenyeredmények és szocialista brigádok névsora függ. Beljebb a gondosan ápolt bokrok, örökzöldek és viragágyások füvészkertre emlékeztetnek. *Rózsahegyi Pál* szb-titkár helyettes, készségesen szegődik mellém kísérőnek.

A főnökség műhelyében dolgozik a 13 tagú *Lenin* szocialista brigád. Érdekes világ ez. Itt vastag rúdvas engedelmeskedik a kemény izmoknak, amott vasfúró acélfeje szórja a szikrát. A brigádvezető, *Rotkó István* munkapadja felett, a falon oklevelek, kitüntetések sorakoznak.

— Nyolc évvel ezelott alakult a mi kollektivánk — mondja a brigádvezető. — *A pályaépitő gépek karbantartasával és azok kisebb javításával foglalkozunk.* Ehhez a jo szakismeretet igénylő munkához összeszokott törzsgarda áll rendelkezésre. Mi tartjuk karban a négy ausztriák gyártmányú *Plasser* típusu pályaépítő gépet is.

A *Lenin* brigad mar masodszor nyerte el a MÁV kivalo brigádja kitüntetést.

Az elmult evben 700 kapa rokanalat javítottak 136 ezer forint értékben. Vállaltak és társadalmi munkaban teljesitették egy „Cegled" típusu csörlő elkészitését. Segítettek a kovácsmühelynek. *Egész erben hibamentesen dolgozott a brigád.* Valamennyien részt vettek a politikai szemináriumon. *Senkai Mihály* 55 éves munkatársuk elvégezte az általános iskola 8. osztályát. Kétszemélyes bérletük van a *Fővárosi Operett Szinházba. Mihalek István* brigádtarsuk a közelmúltban Moszkvában és Leningrádban járt. A helyi KISZ-szervezet segítségével 25 szovjet dokumentum és játékfilmet tekintettek meg. *Rotko István* két hetet töltött Linzben, a Plasser cégnél, ahol tanfolyamot rendeztek az új rostálógépek kezelésének, javításának elsajátitására.

A brigád az 1974 evi munkáért kapott először MÁV kivalo brigádja kitüntetést. A 13 jóbarát most másodszor örül a kemény munkaban elert sikernek.

Gergely József



Öten a tizenhárom közül, gépszerelés közben

MITŐL FÜGG A BERUHÁZÁSOK MEGVALÓSÍTÁSA?

Fejlesztésre az idén hét milliárd forintot költhetünk

Ötödik ötéves tervünk első évének közepén járunk. Most időszerű számvetést készíteni a vasúti beruházásokról, mert az idei beruházási tevékenység jó vagy rossz irányba befolyásolhatja ötéves beruházási munkánkat. Az MSZMP XI. kongresszusa egyértelműen megállapította, hogy a népgazdaság tervszerű fejlesztésének egyik alapvető feltétele a beruházási tevékenység javítása. Ennek érdekében javítani kell a tervezőmunkát, a gazdasági-műszaki előkészítést, a szervezettséget és rövidíteni az indokolatlanul hosszú kivitelezési időt.

Rangsoroljuk a beruházásokat

Az alábbiakban — a teljesség igénye nélkül — azt próbáljuk összefoglalni, hogy mit tettünk és mit kell még tennünk a vasúton a beruházások megvalósítása érdekében?

1976-ban fejlesztési célra közel 7 milliárd forint áll rendelkezésünkre. Ebből *hálózatfejlesztésre 3,3, járműbeszerzésre 2,6, egyéb vállalati célra pedig 1 milliárd forintot fordítunk.* Az arányos fejlesztést szolgáló felhasználás érdekében rangsorolnunk kellett a beruházásokat. *Előnyben részesítettük* — a tervtörvényben is előírt feladatok miatt — *a pályakorszerűsítési és biztosítóberendezési fejlesztést célkitűzéseket*, a vasúti-közúti kereszteződések biztosítását, valamint *a dolgozók szociális, munkavédelmi, egészségügyi és lakásigényeinek kielégítését szolgáló beruházásokat.* A jogos igényeket sajnos nem teljesíthetjük minden területen, mert egyes járulékos beruházások megvalósítására csak a későbbiekben kerülhet sor.

A beruházási feladatok rangsorolásán kívül ügyelni kellett arra is, hogy minden erőnket a folyamatban levő beruházások befejezésére koncentráljuk. Új beruházás kezdésére csak nagyon indokolt esetben kerülhet sor. Ezt a szemléletet nagyon nehéz elfogadtatni. A beruházási terv többszörös átdolgozására, új, induló beruházások törlésére volt szükség, hogy a beruházási egyensúlyt — pénzügyileg — helyreállítsuk. Reméljük, hogy most már minden szinten egyetértenek abban, hogy a beruházási egyensúly megteremtése érdekében elsősorban *a folyamatban levő beruházások mielőbbi üzembe helyezésére kell törekedni.* Ezért, ahol lehetséges — már az előkészítéskor is —, úgy szervezzük a beruházási munkát, hogy egyes önálló ütemeit szakaszonként is üzembe helyezhessük. Így növelhető a kapacitás, és csökkenthetjük a befejezetlen beruházásokat.

Üzembe helyezés előtt

Annak érdekében, hogy „a körültekintő, gondos előkészítés után gyors megvalósítás" érvényesüljön, elengedhetetlen a beruházás megvalósítási részének optimális szervezése. Ezalatt nem csupán egy-egy beruházó egység belső munkamegosztását kell érteni, hanem *valamennyi beruházás lebonyolításának hatékony megszervezését is.* A vasúti beruházások megvalósítása során az utóbbi időben előfordult hibák legnagyobb része éppen ennek a hiányából fakad. Ha az illetékes vezető nem szervezi meg *hatékonyan és gazdaságosan a beruházás egészét*, akkor nyilvánvalóan nem tudja a végrehajtást sem megkövetelni. *A beruházások megvalósításának a szervezettség, az átgondolt és minden részleteben végigelemzett vezetési modszer a legfontosabb kelléke.* Csak az a beruházási vezető áll hivatása magaslatán, aki minden intézkedését következetesen végiggondolja, számításba veszi a várható akadályokat, vagy ott nem hidalható nehézségeket, és csak ezután rendelkezik.

1976-ban számos beruházást kell megvalósítani. Néhány a fontosabbak közül: *325 km hosszú pályakorszerűsítése, 103 km-en önműködő térközbiztosító berendezés építése, 84 helyen útátjáró sorompó szerelése* stb. *Szociális beruházásokra 134 millió forintot fordítunk*, amelyek tervszerű felhasználása nem kis könyvnyű feladat. Ebben az évben üzembe kell helyezni többek között *Záhonyban* a régen épülő „ömlesztett" átrakó berendezést, a *Székesfehérvári Járműjavító Üzemben* a kocsijavító műhelyt, *Városföld—Kiskunfélegyháza* között a biztosítóberendezést, *Hévízen* a 120 ágyas reumaszanatóriumot stb.

Meg kell gyorsítani a még be nem fejezett beruházásokat a *szegedi vontatási telepen. Gyékényes* közös szolgálatú határállomáson, a víz- és csatornahálózati munkálatokat *Szekesfehérvaron*, valamint a vonalkorszerűsítést *Budapest-Nyugati—Szob* állomások között.

Mindezek megvalósításához az is szükséges, hogy műszaki ellenőreink hivatásnak érezzék munkájukat, mert a műszaki ellenőr (a beruházási döntést követően) a beruházás gazdája. Intézkedéseitől függ a döntés realizálása, a költséggazdálkodás, a műszaki követelmények betartása stb.

Kerüljük a fényűző terveket

Szólni kell a beruházások gazdasági-műszaki előkészítésének a fontosságáról is. Az elmúlt időszak beruházási gondjai döntő mértékben arra vezethetők vissza, hogy *beruházásainkat kellő gazdasági és műszaki előkészítés nélkül kezdtük el.* Ennek következménye, hogy a döntések sok bizonytalanságot tartalmaznak, s nem egyértelmű a felelősség elhatárolása sem. *A hibák kijavítását elsősorban az egyes beruházások gazdasági-műszaki előkészítésének tartalmasabbá tételével kell kezdeni.* Az egyszerűsített előkészítési eljárás korének bővítésével, és a beruházási programmal történő előkészítés kereteinek szükebbre vonásával megnyílt a lehetőség a minőség javítására, a beruházási programok rutinjellegű felülvizsgálata helyett, azok közgazdasági és műszaki elemzésére. Hasonlóként csak ritkán kerülhet sor a beruházási programok módosítására, mert sem a későbbiekben készülő general-költségvetés, sem a megvalósítás tényleges költsége *nem lepheti túl a jóváhagyott pénzügyi előirányzatot.* Ehhez viszont az szükséges, hogy a programban rögzített műszaki paraméterek a műszaki tervezés megbízható alapjai legyenek.

Ide tartozik az a követelmény is, hogy *a tervek az igényekhez*, a fejlett technikához és technológiához, *a korszerű vasútüzemhez alkalmazkodjanak*, ne pedig a századforduló után aktualizálva való igények kielégítésére törekedjenek. Tervező szakembereinknek kerülni kell az országunk fejlettségéhez képest fényűző megoldásokat.

1976 a következő években induló beruházások előkészítésének az esztendeje is. Nagyon fontos ennek a munkának a javítása, mert ettől függ a megvalósítás.

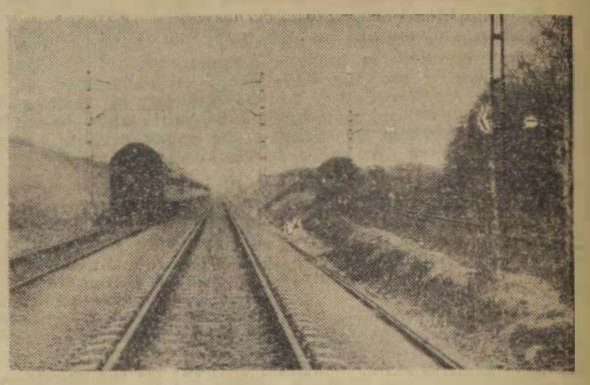
Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

Az építők nyomában

Budaörstől Bicske-Alsóig

Jó ütemben halad a hegyeshalmi vonal rekonstrukciója

Hull a csendes június eső, öntözi, dúsítja a hegyeshalmi vasútvonal már elkészült új töltéseinek rézsűjében kizöldült füvet. A töltésoldalak szinte észrevétlenül simulnak a környező tájba, mintha nem is tavaly építették volna. Sajnos, az időcseppek a friss bevágásokat, a gondosan elegyengetett pályákat is áztatják, és ez kiselteli a pályaépítők, a villamososzlop-állítók, a földmunkavezető-kezelők munkáját.



A forgalomnak átadott 4,4 kilométer hosszú nyílegyenes pálya. Mellette a régi, nagyívű pályát elbontják majd

(Darvassy Endre felvétele)

Egymillió köbméter föld

Ennek ellenére most is jó ütemben halad a hegyeshalmi vonal hatvanas évek végén — *Budapest-Ferencvárosban* és *Kelenföldön* — elkezdett teljes rekonstrukciója. A munka megkezdése óta *Budaörstol Bicske-Alsó* megállóhelyig több mint egymillió köbméter földet mozgattak meg, az átépítésre felhasznált összeg pedig jóval több egymilliárd forintnal.

Darvassy Endrével, a MÁV Budapesti Építési Főnökség főépítésvezetőjével jártuk a nagyszabású beruházást, amely jelenleg *Budaörstől Bicske-Alsó megállóhelyig terjed.*

Több szakaszon már készen áll az új vonal, és átadták a forgalomnak. Például *Budaörs* és *Biatorbágy* között a 280-as szelvénytől. *Budaörs* állomáson, ahol már elkészültek a fővágányok és az állomásfejek a hat vágánnyal együtt, valamint a kerszeru szigetperon is — készen áll a szerelésre az uj biztosítóberendezési épület. A többi mellékvágányt most fektetik. *Nagy László műrezető* és *Kovács Béla* előmunkás irányításával. A látogatónak, aki hosszú idő óta most jár itt újra, az tűnik fel leginkább, hogy milyen nagyot nőtt ez az egykor kicsi állomás. Hosszabb lett háromszáz méterrel, ezáltal nagy szerelvények befogadására is alkalmas. *Darvassy* főépítésvezető derűlátó. Azt mondja, hogy ha az időjárás nem késlelteti az építőket, a harmadik negyedévben elkészülnek a munkával. *Budaörs* állomás vágányzatának átépítése után a munkaterületet átadják a biztosítóberendezési szolgálat dolgozóinak.

Hátravan még *Budaörs* állomáson a szintbeli keresztezések megszüntetése, hogy ezáltal megrövidüljön a Budapesti Közlekedési Vállalat villamosvonala. A közúti forgalmat majd a tavaly átalakított aluljáróba terelik.

Nagyszabású vállalkozás

Az uj *Biatorbágy* állomás térsége a következő helyszín, ahol szerteágazó munka jelzi a nagyszabású vállalkozást. Az új nyomvonal fölött, a tavaly elkészült közúti felüljáróról jól látni a régitől körülbelül egy kilométerre épülő új állomást. *Az átépítés során hatalmas ívet kapcsoltak ki a forgalomból, a nevezetes viaduktal együtt.* Ez utóbbin előreláthatóan csak az év végén (az új vonal üzembe helyezése után) szűnik meg a forgalom.

Az új felvételi épület és a vele összefüggő biztosítóberendezési tömb teljes felszerelése második félévi feladat csakúgy, mint a vágányhálózat korszerű magasperonjainak elkészítése peronaluljáróval. Ekkorra tervezik a villamos felsővezeték és a biztosítóberendezések felszerelését is. A villamosvonal-felügyelőségi épület és a pályafenntartási telep építése későbbi feladat.

Az állomásban keresztezi a vasutat a község Dózsa György útja, amelyre még rájellik a „nyaktörő" jelző. Helyében korszerű út épül, de sajnos, ezzel a munkával a Betonútépítő Vállalat egyhónapi késésben van. A *MÁV Hídépítési Főnökség* viszont jól halad a fölötte átvezető vasúti felüljáró építésével.

Herceghalomtól majdnem Biatorbágyig elkészült az 5,3 kilométer hosszú új pálya. *Ezen a vonalon az építők két régi szintbeli keresztezést szüntettek meg.* A pályi részt és a Békás-patak fölött már kész állapotban ivelt át a vasúti felüljáró betonhídja. Feljebb, a *Herceghalom* állomás előtti átkötő pontnál ugyancsak kész a dávidmajori 1,9 kilométeres bekötő út, amely annak előtte sorompós átjáróval vezetett át a vágányokon. Most becsatlakozik az országutba, és úgy halad át a felüljáró alatt. Ezt az utat szintén a MÁV építette.

Lenyűgöző tervek

Herceghalom állomáson van a MÁV Hídépítési Főnökség betonüzemének telepe. Teherjárművek viszik a friss betont a különböző mutatványok készítéséhez. Az állomási munkamegek a régi felvételi épületben zajlik, de a vasút magépítői már majdnem elkészültek az uj felvételi épülettel.

Herceghalom és Bicske között a régi kanyargós ívek helyett 4,4 kilométer hosszú bevágásban halad majd nyílegyenesen tul az új vonal kettős vágánya. Ez a vonalrész május 15-én lett kész. Itt a MÁV Építési Géptelep dolgozói *190 ezer köbméter földet mozgattak meg.* Építés közben a legnagyobb gondot az okozta, hogy a bevágásból váratlanul rétegvíz tört elő. *Gyorsan kellett cselekedni.* Expressz munkával 700 méteres mély szivárgót terveztek, amely borkolt árokban csövezetéken távolítja el a vizet a bevágásból. Ezzel március 24-től május 10-ig rekordidő alatt készült el a MÁV Budapesti Építési Főnökség.

Különösen kiemelkedő munkát végzett a bicskei építésvezetőség *Szabó Imre* vezető 32 tagú aranyjelvényes *Kando Kálmán* brigádja. A brigád május 1-én megkapta a MÁV *kiváló brigádja* kitüntetést. Azóta a további feladatok érdekében már két részre osztották a brigádot.

Lenyugözoek az ujabb tervek is. A *Szent László-patak* völgyében, *Bicske-Alsó* megállóhely előtt épül az ország egyik legmagasabb vasúti töltése. A 23 méter magasan haladó vasútvonal az idén készül el. Az ideiglenesen csatlakozó részzel a 441-es szelvénynél kötik majd össze.

Bicske-Alsó megállóhelyen meg ez évben a jelenlegi szintbeni keresztezés helyett. *Bicsken* a második félévben kezdik a munkát. Bicske állomást több ütemben építik át.

Az idén az építők tervei szerint tehát kilenc nagy ívű kiiktatásával Kelenföldtől 30 kilométer hosszú új pályán közlekedhetnek a vonatok.

KISKUNHALAS ÁLLOMÁSON

változott az elegytovábbítási rend

Sikerek, gondok az első negyedévben

Kiskunhalas állomás dolgozói az elmúlt évi munkájuk alapján elnyerték a megtisztelő *„kiváló csomópont"* címet.

Az állomásról 1975-ben közel négyezer személyvonat indult, és a tervezettnél 0,57 százalékkal több közlekedett pontosan. Javult a tehervonatok menetrend szerinti indítása, a vonatközlekedési tervüket pedig 4,84 százalékkal javították. *Az állomáson több mint hetvenezer tonna árut adtak fel.*

Kedvező a kocsikihasználásuk is, és fokozott figyelemmel kísérték a kocsitartózkodási idők alakulását. Az egy kocsira jutó tartózkodási időt 6,66 órára csökkentették, ezen belül főleg a leadási kocsik rakodóhelyhez való beállítására és kiürítésére ügyeltek.

Nőtt az éjszakai forgalom

— Sok gondunk volt egész évben — mondja *Szalai Sándor* állomásfőnök. — Elegytovábbítási rendünk a bátaszéki vonal átépítésével megváltozott. Most *napi 2—3 vonatpárral nagyobb a forgalom.* Az említett irányban közlekedő vonatoknak állomásunkon irányt kell változtatni, ami növeli a vágányfoglaltságot.

Sok gondot okoz a létszamhiány is. Vonatkísérő, jegyvizsgáló munkakörben jelenleg 27-tel van kevesebb a szükségesnél. *Keresik a létszámhiány csökkentésének a lehetőségeit.* Nagy gondot fordítanak az utánpótlás biztosítására, a fiatalok foglalkoztatására és megtartására. Az elmúlt évben például 60 fiatalt képeztek ki, akik *Kiskunhalason* és a környező állomásokon dolgoznak.

— Ma átlagos napi forgalomra számítunk — folytatja az állomásfőnök. — Remélem, két tartalékunk (egy 411-es és egy M 31-es) megbírkózik a feladattal. Sokszor jó lenne egy nagyobb teljesítményű M 44-es is az állomásnak. Különösen éjszaka nagy a forgalom. Ilyenkor tíz vágányunk közül hét foglalt. Éjszakánként 20—22 tehervonatot indítunk. Ennek a felét mi rendezzük, s közben két nemzetközi gyorsvonat közlekedését is biztosítanunk kell.

Kővel rakott irányvonatok

— Milyen eredmények születtek az első negyedévben?

— Az előirányzott berakási tonnatervünket 103,28 százalékra teljesítettük. A személyszállító vonatok menetrend szerinti indítása 1,26, a tehervonatoké 7,93 százalékkal *kedvezőbb a korábbi év azonos időszakánál.* Kocsiforgalmunk viszont kicsit csökkent. Az első negyedévben 16 ezer kocsival kevesebbet indítottunk, mint egy évvel korábban.

— A kereskedelmi szakszolgálat is gondokkal küzd — veszi át a szót *Suba László* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — Vágányhídmérlegünk átépítése február óta tart, emiatt a kezelési helyünk teljes befogadóképessége 42 kocsiról 30-ra csökkent. Ugyanakkor az első negyedévben *a helyi kocsiforgalmunk a bázishoz viszonyítva 10,97 százalékkal emelkedett.* A napi 50—60 (le- és feladási) kocsi beállítása mellett gondoskodni kell az 53-as út építéséhez érkező, kővel rakott irányvonatok kiürítéséről is.

Április első felében a közúti igénybejelentések száma elérte a 15 irányvonattal 14 ezer tonna árut érkezett. Ez a kocsimennyiség jóval meghaladja beállítási kapacitásunkat. Emiatt többször előfordul, hogy a leadási elegy a rendezővágányokon várakozik, a beállításra, s akadozik a rakodás.

Gazdaságosabb munka

Kiskunhalason nyaranként hónapokban tovább nő a forgalom. Ilyenkor főként a tranzitszállításokból adódó kötelezettségek nehezítik a munkát.

— Bízunk abban, hogy a szomszédos vasútidőben tudja fogadni a kilépésre felkínált vonatokat — magyarázza *Szalai Sándor.* — Ellenkező esetben nehéz helyzetbe kerülünk mi is. *Jövőre vonalunkon megkezdődik a villamosítás.* Utána gyorsul majd a forgalom. Sajnos, állomásunkon újabb vágányokat nem építenek, ezért a jövőben is marad a jelenlegi hálózat. Belső tartalékainkra feltárásával még gazdaságosabb és körültekintőbb munkával azonban reméljük, hogy ismét sikerül teljesíteni célkitűzéseinket.

Gellért József

DUNAKESZIN

Közlekedési parkot épített a vasútőrök Ady brigádja

Közlekedési parkot avattak a dunakeszi járműjavító új óvodájában. Elkészítését a közlekedésbiztonsági hónap és a gyermeknap tiszteletére a vasútőrök 13 tagú *Ady Endre* szocialista brigádja vállalta, majd a brigádtagok ennek teljesítéseképpen 250 óra társadalmi munkát végeztek. A járműjavító vezetősége is támogatta a kezdeményezést, s többek között 5 kisautót és 15 gyermekkerékpárt ajándékozott az óvodának.

Az ünnepélyes átadáson a nagycsoportosok műsort adtak, utána *Kunya Vince*, Dunakeszi nagyközség rendőrparancsnoka méltatta a közlekedési park jelentőségét, s elmagyarázást tartott a kicsinyeknek a szabályokról. Ezzel megindult a körforgalom. Mind a „járművezetők", mind a „gyalogosok" jól vizsgáztak. Pontosan engedelmeskedtek a lámpánál pozitoló kis rendőr jelzéseinek. Öröm volt látni, milyen boldogan vették birtokukba a gyerekek az újabb létesítményt.

Megállapodás a BVSC fejlesztéséről

Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *dr. Beckl Sándor* államtitkár, az OTSH elnöke a közelmúltban megbeszélést tartottak, amelynek keretében megállapodást írtak alá a központi irányítás és felügyelet alá tartozó *Budapesti Vasutas Sport Club* fejlesztéséről, valamint a követelményekről. Ennek alapján a sportegyesületnek 1980-ig a vívásban elért nemzetközi eredményessége mellett előbbre kell lépnie az úszás, az atlétika és a birkózás sportágakban. A tervidőszak során tovább javulnak a sportolási feltételei. Edző- és vívóterem, valamint atlétikai futófolyosó épül majd a jövőben.

PÁLYAMUNKÁSOK KÖZÖTT

Pályamunkásokkal találkozom. Tudom: zárkózott, kemény emberek. A vonaton a pályamunkás *Veress Péter* jut eszembe. Próbálom elképzelni nyugtalan léptét a vasúti barakkok lámpafényében, a töltésoldalban szalonnázó, szavait figyelő munkások között, karjának lendületét, ahogy krampácsolt, és az arcát, amikor Marxról beszélt egy-egy álmatlan éjszakán valakinek, aki éppen mellé ült a földre, hogy elszívjon egy cigarettát. Nehéz sors volt az övék, embert pusztító élet. Azóta nagyot változott a világ, de ez a munka ma sem könnyű. A pályamunkás szónak bennem ma is mázsás súlya van...

A kötelesség az első

Törökszentmiklós állomáson várt a pályamester. Örömmel újságolta, hogy a *Lenin* szocialista brigád nagy részét sikerült összehívni, az iroda előtt találkozunk. *Kisújszálláson Bori László* pft. főnök és *Horváth István* szb-titkár már beszélt róluk. Az idén vették át a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* kitüntetést.

Bakó Viktor pályamesterrel a sínek között ballagunk. Ő is tagja a tizennégy tagú brigádnak. Mosolyogva meséli, hogy motoros tutárt küldött *Törökszentmiklósra Fekete István* brigádvezetőért, aki éppen meszesgödröt ásott a telken, mert építkezni akar. Szó nélkül biciklire ült, és bekarikázott a munkahelyére. Ilyen emberek ők valamennyien. *Megszokták a fegyelmet, mindennél fontosabbnak tartják a kötelességet.* Ha a szükség úgy kívánja, feláldozzák a szabadságot, az éjszakai nyugalmat is. Ha távirat érkezik, otthon az asszony már tudja: készíteni kell a táskába az élelmet, mert a férje indul. Nem töri a fejet hazugságon, nem hivatkozik betegségre. Felveszi csendben a munkaruhát, a táskát, és megy. A vasútnak, sajnos, egyre több ilyen embert kell nélkülözni.

— Létszámhiánnyal küszködünk — panaszolja a pályamester. — Nem is emlékszem rá, mikor jelentkezett itt új felvételes. 1966-ban egy tszből jött hozzánk dolgozni a legfiatalabb brigádtagunk, *Kánya Imre*. Azóta még érdeklődő sem volt.

Az I-es pályamesteri szakasz fehérre meszelt irodája előtt kilencen várakoznak. A villákat és csákányokat a falnak támasztották.

— Éppen most fejezték be a sincserét — magyarázza *Bakó Viktor*. — Az állomás átmenő fővágányában, a kitérőnél 36 méteren elkopott a sín. Ezt cseréltük ki.

— *Meddig lesz még szükség a csákányra, villára?* — kérdezem tőlük, akiknek a keze már rég megszokta az ősi szerszám nyelét.

— Én azt hiszem, még sokáig szükség lesz ezekre a nehéz szerszámokra — mondja az ősz hajú *Sarkadi Sándor*. — A nagy teljesítményű pályaépítő gépek egy süppedés vagy egy sincsere miatt nem jönnek ide. A gépek évente csak egyszer végeznek pályafenntartási munkát. Ez, sajnos, kevés, mert az alépítmény már nagyon elavult. A bal vágány például 1940-ben letett lefektetve. Ezért sok a hiba, gyakran kell javítgatni a pályát.

Az I-es pályamesteri szakasz felügyelete alá *Törökszentmiklós elágazás* és *Fegyvernek-Örményes* közötti tizennyolc kilométer hosszú kétvágányú pálya tartozik. Ezen egy állomás és három megállóhely van. A brigád több tagja őrházakban lakik. Sokan *Fegyvernekről*, *Barta-pusztáról* járnak dolgozni. Legtöbbjüknek már gyermekkori élménye volt a vasút.

Elfogynak az őrházak

— Én *Pusztaszur* megállóhelyen, őrházban lakom — mondja *Fekete István* brigádvezető. — A nagyapám is ott lakott, talán ezért szeretem a vasutat. 1940-ben funyesóként kezdtem a munkát, aztán huszonkét évig voltam térközör, 1970/71-ben — a vonalkorszerűsítés következtében — négy térköz és négy sorompóőri szolgálat szűnt meg a szakaszon. *Lassan elfogynak az őrházak is*, pedig nekem nagyon a szívemhez nőttek. *Gyermekkoromtól hallgatom a vonatok zaját*, megszoktam őket. Van egy kis kertem gyümölcsfákkal, ha ráérek, azokat gondozom. Én legszívesebben sohasem mennék el onnan lakni a városba, de gondolni kell a jövőre is. Egyszer biztosan leontják azt az őrházat...

— Amikor 1936-ban pályamunkás lettem *Fegyvernek*en, még nem voltak pályaépítő gépek — folytatja a beszélgetést *Sarkadi Sándor*. — Nehezen hittük, hogy ezt a munkát valaha is gépesíteni lehet. Most már kényelmesebben élünk, de munkakörülményeink azért most sem irigylésre méltóak. Hiába, nem vonzó szakma a mienk.

Ha a vonalon dolgoznak, sokszor a töltésoldalban ebédelnek. Télen forró teát kapnak, de azért *gyakran kell tüzet rakni a hó tetején, hogy felmelegítsék a kezüket, arcukat*. A brigádból négyen vonalbejárók. Tizenkét és fél kilométert gyalogolnak naponta. Ha esik, ha fúj — elindulnak a vágányok között. Keresik a hibát, hevedert, csavart cserélnek, tisztítják az útátjárót.

Bóka Ferenc tizenkét évig volt térközör.

— Tisztább, kényelmesebb volt az a munka — mondja. — A vonalbejárónak is könnyebb volt akkor, mert két kilométerenként állt egy őrház, ahova be lehetett menni melegedni, étkezni. Megszoktuk azért az új munkakört is.

Az utóbbi években veszélyesebb lett a vonalbejárás. — *A veszélyt a személyszállító vonatok jelentik* — magyarázza a brigádvezető. — *Sörös, boros üvegekkel dobálnak bennünket*, az utazó vandálok *céltáblának tekintik a vágány mellett álló vasutast*, akinek az is feladata, hogy megfigyelje az elhaladó szerelvényt. A közelmúltban majdnem leütötték *Sarkadi Sándort*: előfordult már, hogy *munkáscsapat közé vágták az üveget*. Ezekről az esetekről többször készítettünk jegyzőkönyvet, de nem volt eredménye. Ha jön a vonat, most már messzire elhúzódunk, vagy lehasalunk a fűbe.

Van kedvük a könyvhöz

A *Lenin* szocialista brigádnak rangja van a kisújszállási pályafenntartási főnökségen. A kitüntetés átvétele előtt is jó hírük volt. *Horváth István*, a szakszervezeti bizottság titkára mesélte *Kisújszálláson*, hogy a vezetőség tavaly új értékelési módszert alkalmazott. A főnökség harminc brigádvezetője nyilvánosan értékelhette egy értekezleten valamennyi brigád egész évi munkáját. A vállalások és teljesítések felolvasása után a jelenlevők egyenként, pontozólapon minősítették a brigádokat, aztán összesítették az eredményt. Az első a *Lenin* brigád lett. Ez a kollektíva tavaly elnyerte az *MSZMP KB kongresszusi oklevelét* és a *Szakma kiváló brigádja* címet is.

Legnagyobb erényük, hogy *tartósan kiváló szinten tartják a szakasz vágányhálózatát*. Tavaly 455 óra társadalmi munkát végeztek, iskolákat, óvodákat patronálnak. A nehéz munka mellett *van kedvük a tanulásra, művelődésre is*. Ketten elvégezték a marxista középiskolát, négyen pedig vasútépítő- és karbantartó szakmunkás-bizonyítványt szereztek. Többen vállalkoztak az általános iskola befejezésére. Járnak hangversenyre, ankétokra, részt vesznek szellemi vetélkedőkön. Most arra törekszenek, hogy 1550-nel csökkentsék az időbéres órák számát. *Céljuk a munka hatékonyságának növelése*, amit az egyes munkafolyamatokra meghatározott normával igyekeznek megvalósítani.

Közösségük több tagjának színházi bérlete van, politizálnak, ízlelgetik az irodalmi könyvek ízét. Olvasták már az Emberi sors-ot, néhányan Marx és Engels tanaiból is vizsgáztak... Talán Veress Péter álmodott erről, amikor a pályamunkások között élt.

Kaszala Sándor

Jogos kérdés:

Mitől függ a sorrend?

A hajdúszoboszlói nyugdíjasok taggyűlést tartottak, s Vágó Elek főbizalmi beszámolójához kapcsolódva, többen hozzászóltak a napirenden szereplő témákhoz. E felszólalások egyike rendkívül közérdekű:

— *Fürdővárosunk a reumás betegek Mekkája* — hangzott az észrevétel. — *A vonatokról le-, illetve a vonatokra felszállást a MÁV-nak magasított peronnal kellene könnyítenie, veszélytelenné tennie.* A sokkal kevésbé forgalmas Karcag, Kisújszállás, Törökszentmiklós állomásokon már megvalósították a peron magasítását.

Vajon a világhírű fürdővárost miért hagyta ki az igazgatóság ebből a programból?

Kiváló csomópont

A munkaverseny hozta közel egymáshoz a csomópont szolgálati főnökségeit

Beszélgetés örömökről és gondokról Rákosrendezőn a megtámasztott födém alatt

Az elképzelés rendkívül tetszetős: a mintegy száz esztendős indóház helyett csupaüveg állomásépületet emelnének, amelyet az utasok a felüljáró középén lévő autóbuszmegállóból, lépcsősoron érnének el. A feltételes mód tudatos: az UVATERV szakemberei által március elején bemutatott tervrajzon még nincs rajta a jóváhagyó pecsét. *Soós Károllyal*, Rákosrendező-pályaudvar állomásfőnökével ama koordinációs értekezleten csupán annyit közöltek: *1978. július 1-én megkezdődik a Szegedi úti felüljáró régóta esedékes építése.*

Korszerűsítésre várva

E dátumot ne tekintsük még véglegesnek: a hídépítés a főváros anyagi erőforrásain múlik. Ha viszont a munkálatok megkezdődnek, a mostani felvételi- és a laktanyaépületet mindenképpen le kell bontani, ugyanis a felüljáró nyomvonalába esnek. Nem kár érte, rendkívül elavult. A váróteremben alig 40—50 ember fér el (miközben az utasforgalom — kiváltképp nyáridőben, a Duna-kanyar felé — fokozódik), a főnöki iroda mennyezetét pedig 1963 óta támasztják a födémtartó, s már-már rügyező fapóznák.

Ha beszélgetőtársaimat — vendéglátónkat: *Soós Károlyt*, továbbá *Szakos Istvánt*, a Hámán Kató Vontatási Főnökség vezetőjét, *Lelkes Gyulát*, a Hámán Kató Szertár főnökét, *Bali Ferencet*, az állomás szb-titkárát, *Papp Sándort*, az állomás MSZMP-alapszervezetének titkárát és *Mocsári István*t, a csomópont KISZ-bizottságának titkárát — nem zavarja, hogy a fejünk fölött olykor meg-megreccsen a födém, hát én sem pislogok felfelé. De velük együtt reménykedem, hogy egyszer a megújulás folyamatáról is tudósíthatok. Addig a jelenről jegyzem szavaikat — nem is akármilyen alkalomból. *Rákosrendező, tavalyi munkája elismeréseként — első alkalommal — kiváló vasúti csomópont lett.*

— Valójában csak a munkaverseny ötvözött bennünket csomóponttá — mondja a szertárfőnök. — A vontatási főnökség fő feladata, hogy a *Nyugati* és a *Déli pályaudvart* kiszolgálja, a szertár a szükséges anyagokkal látja el a területet egészen Esztergomig és feladatunk a kiselejtezett járművek bontása. S az 1973-ban szervezett csomóponthoz tartozik még *Köbánya-teherpályaudvar*, *Budapest-Angyalföld*, *Rákospalota-Újpest* és *Rákosszentmihály* állomás is.

Együttesen kétezren dolgoznak a csomóponton, közülük kilencszázan a 76 szocialista brigádban. Az elmúlt év eredményei alapján két állomási brigád kapott arany fokozatot, a *Béke* és a *Petőfi*; ezüstöt a *Marx*, a *Május 1.* és a *Zalka Máté* (állomás), valamint a *Lenin* és a *József Attila* (vontatás); három állomási, két szertári és nyolc vontatási brigád pedig a bronz jelvényt érdemelte ki.

Soós Károly:

— *Tavaly az év eleji műszaki konferencián csomóponti vállalás született.* A munkaversenyt hazánk felszabadulásának 30. évfordulója, az MSZMP XI. kongresszusa tiszteletére szerveztük, egyszersmind tekintettel voltunk arra is, hogy 1975 a negyedik ötéves terv befejező esztendeje. Hatékonyabb üzemszervezésről, nagyobb munkabiztonságról, újításról, balesetelhárításról és egyebekről esett szó a tanácskozáson. A csomópont kiváltképp a vonatterhelés fokozása terén ért el jó eredményt: *3,5 százalékkal teljesítettük túl a tervet.*

Szakos István:

— *A vontatásnál javult az üzemkészség, a gőzösök esetében 1,8, a Dieseleknél pedig 1,6 százalékkal.* Ez elsősorban a lakatosok és a mozdonyvezetők gondosabb műszaki munkájának, a figyelmes karbantartásnak köszönhető. Pedig nem ment minden gördülékenyen! *Az új M41-es Diesel-mozdonyok közül tizenöt mintegy három-négy hónapig csapágyhiba miatt üzemképtelen volt*, s ez még fokozottabb szervezést parancsolt. Végül is minden vonat elindult, igaz: rendkívül lerövidült a biztonsági rátartás... Ugyancsak teendőinket szaporította az M47-es Dieselek üzembe állítása: 40 mozdonyvezetőt és 50 lakatost kellett megismertetni a külföldön gyártott gép sajátosságaival, legapróbb alkatrészeivel is.

Lelkes Gyula:

— A szertárfőnökségnél száz napról hetvenre csökkent az anyagok forgási sebessége, az önköltséget pedig egy százalékkal sikerült csökkenteni. Segítséget jelentett, hogy a második félévben jobbá — ha nem is jóvá! — vált az alkatrészellátás. Az ipari háttér változatlaniul sok gondunkbajunk forrása. A Ganz-MAVAG a kért anyagoknak csupán hatvan százalékát szállította le: *dugattyúk, dugattyúgyűrű, hengerfejek és különféle gumitöltések hiánya miatt vesztegeltek a gépek.* Nem ritkán a házilagos megoldásra kényszerültünk.

Létszámgondok

S ha már a gondokra terelődött a szó, ne hagyjuk említés nélkül az évek óta nyomasztó — és mind nyomasztóbb — létszámhelyzetet. Az átlagéletkor állandóan növekszik, a 47. év körül jár (gondolni is alig merek arra, mi lesz tíz év múlva, ha e tendencia folytatódik!), s rendre több a kilépő, mint az új jelentkező. Az idén tovább romlott a helyzet: *a vontatási főnökségtől hatvanan távoztak el* (kiléptek, vagy a korszerűsödő vidéki vontatási főnökségekhez — közelebb az otthonukhoz — kérték át magukat), s csupán 18-an jöttek a helyükre. Hetvenkét emberre lenne még szükségük, hogy túlóra nélkül láthassák el a vontatási feladatokat. *A szertárból is hiányoznak vagy 12—15-en* (hatan léptek ki az idén), a kiseleitezett járművek bontásához kellene nagyobb létszám. Ami pedig az állomásiakat illeti: *százan hiányoznak, hatvan kirendelt próbálja pótolni őket.*

— A kirendelteknél is mintha apadt volna a munkakedv — panaszolja az állomásfőnök. — Sokan változatlanul idegennek érzik itt magukat, s az idő múltával szaporodnak a családi problémák. *Nem kesztettem statisztikát, de azt hiszem, hogy a kirendelteknél (főként a fiataloknál) több a válás, mint a vasutasok között általában...*

Még egy zavaró eseménysorozata volt 1975-nek, ami ideig-óráig rossz közérzetet keltett. Augusztusban egyazon váltón, négy egymást követő napon kisiklott egy kocsi. Utóbb kiderült: *pályahiba okozta a szerencsére sem baleset*et, sem tetemes anyagi kárt nem okozó kisiklásokat, de az epp akkor megtartott párttaggyűlésen nem volt könnyű visszaadni a hitet: az éves vállalás ettől még teljesülhet, a kiváló vasúti csomópont cím kiérdemelhető!

Kiérdemelték. A temérdek gond, a rossz munkakörülmények ellenére is. Jó munkával: vállalásaik teljesítésével (sőt: néhány pont túlteljesítésével), a gazdasági és társadalmi szervek vezetőinek, a főnökségeknek jó együttműködésével, és a társadalmi munkákkal.

Mocsári István:

— *A pártbizottság és a KISZ-bizottság több kommunista műszakot szervezett.* Ily módon ástunk ki 12 kilométer hosszú, 80 centiméter mély és 40 centi széles kábelárkot, majd a mintegy 110 ezer forint értékű munkabért a XIV. kerületi gyermekintézmények fejlesztésére ajánlottuk fel. Ott voltunk a Déli pályaudvaron is, ahonnan — a napi feladatokon felül — 112 vagon törmeléket szállítottunk el...

A körülmények állandóan változnak

...Öt hónap telt el immár az újnak nem is nevezhető 1976-os esztendőből. *Mi történt május végéig Rákosrendezőn?* Az idei csomóponti versenyvállalás tavasszal készült el; voltaképpen a kongresszusi és a felszabadulási verseny folytatásának tekintik. A célkitűzés megegyezik a tavalyival: ismét szeretnélt kiérdemelni a kiváló vasúti csomópont címet (de nem tagadják: fél szemmel a még nagyobb elismerésre is kacsintgatnak).

A tavaly felajánlottakat nem lehet automatikusan lemásolni, vagy hatványozni: *a körülmények is állandóan változnak.* Újdonság például, hogy a kétezer lóerős Diesel-mozdonyokat háromezer lóerős villamosmozdonyok váltották fel. Ezekkel több terhet szállíthatnának — de rövidek a vágányok, a teljes leterhelést nem teszik lehetővé. Emiatt az állomás terhelési tervét eddig csak 97,5 százalékra teljesíthette... *Soós Károly* mégis derűlátó: keresik és remélik, meg is találják az áthidaló megoldást. A vontatás ugyancsak megérezte, hogy kevesebb feladat hárult eddig a MÁV-ra, a gépkihasználás 97 százalékos. A szertárban nincs ok a panaszra: az első negyedévi célkitűzéseiket 10 százalékkal túlteljesítették. Sokat javult (*Lelkes Gyula kér, tegyem hozzá: de nem mindig nem elegendő*) az M41-es mozdonyok alkatrészellátása.

S amit a csomópontot és a magas kitüntetés javára írnak: még közelebb kerültek egymáshoz a főnökségek, még gyakrabban találkoztak a vezetők. A „kiváló" jelzi a rákosrendezői vasutasok nagy többségét további jó munkára sarkallja, és ez az akarás záloga lehet az újabb kiemelkedő eredményeknek.

Földes Tamás

ZIRCI VASUTASOK

Veszprémtől északra már az igazi, ősi Bakony kezdődik. Komor szépségű hegyoldalak, sötétzöld erdők, éles útkanyarok és egy szeszélyesen kanyargó sinpár. Mint a Märklin játékvasút szép terepasztala. Azután egy kedves állomás következik, a Veszprém—Győr vonal középállomása: Zirc.

Kovács Ferenc főintéző három éve állomásfőnök itt.

— Veszprém, illetve Győr felé napi hét teher- és hat személyvonatpár közlekedik — mondja. — Az elágazó vonalon, *Zirc és Dudarbánya* között pedig *négy teher- és három személyvonatpár*. A 12 ezer lakosú Zirc forgalmas helység. A turisták különösen kedvelik a festői szépségű arborétumot és a híres zirci apátságot.

Nemrég történt, hogy a főnök összehívta a dolgozókat, akik valamennyien a *Reguly Antal* szocialista brigád tagjai. Csak ennyit mondott: „Sok idegen jár erre. Ha már nézelődnek, *hadd lássanak szép állomást!*" És egy szabad szombaton nekilátott a brigád. Az eredmény: csinos állomásépület, parkosított környék. A 27 itt dolgozó vasutas többsége a környező községekből jár be autóbusszal, mégis szívügyének érezte a zirci városkép és saját munkahelye csinosítását.

Ezen az állomáson rakodik a *Magyar Néphadsereg Erdészete*, a burgonyájáról híres egyesített *Bakony Tsz*, a *Mezőgép* helyi kirendeltsége, a TÜZÉP, és itt rendezik a dudari szenet is. A forgalom éves és havi viszonylatban is egyenletes, különösebb csúcs nincs. Összel a tsz terményeiből van valamivel több, no meg a turisták áramlása kötődik időhöz: a balatoni főszezon előtt és után jönnek sokan. Havonta 2000—2500 átmenő kocsival számolnak a zirciek, a *feladás-leadás havi 250—300 kocsi*. Azaz néha csak lenne. Mert például június 3-án is négy kocsit kértek a rakodáshoz, de egyet sem kaptak. Emberrel győznék a rakodást, a *kocsihiany viszont visszatérő* gond.

Az állomás 1973-ban *kiváló szolgálati hely* kitüntetést, tavaly és tavaly előtt pedig dicsérő oklevelet kapott, néhány dolgozó egyénileg is elismerésben részesült. *Dankó László* váltókezelő, *Tolnai László* forgalmi szolgálattevő és a nyugdíj előtt álló *Szalai Lajos* árupénztáros kiváló dolgozó lett.

Szatmári J. István



A Lenin szocialista brigád

Újítási verseny, külön jutalommal

Milyen feladatok állnak az újítómozgalom előtt az V. ötéves terv időszakában?

Lapunkban már szó esett arról, hogy sikeresen zárult a *MÁV Vezérigazgatóság* és a *Vasutasok Szakszervezete* által meghirdetett, a XI. pártkongresszus tiszteletére indított újítási verseny. Ismertettük azt is, hogy a verseny első szakaszában *Szombathely, Pécs, Miskolc* volt a helyezési sorrend, majd a második szakaszban — amellett, hogy a szombathelyi terület ujítói megtartották első helyezésüket — a miskolciak szerezték meg a második helyet, illetve a budapestiek lettek a harmadikak.

A harmadik szakasz eredménye szeles körben még kevésbé ismert. Ekkor ugyanis a miskolci vasutigazgatóság került az élre, utána a budapesti, majd a szombathelyi igazgatóság következett. Örvendetes, azonban, hogy a helyezésektől függetlenül — *a verseny feltételeinek mind a hat vasútigazgatóság újítói eleget tettek*, s nagyrészt ennek tudható be, hogy a IV. ötéves terv időszakában — az előző öt évhez viszonyítva — a MÁV újítási eredményei növekedtek.

A megtakarítás: 180 millió

A benyújtott javaslatok közül 14 137-et fogadtak el újításként, s ez 4440-nel több a III. ötéves terv időszakában elfogadott újításoknál.

Bevezetésre 11 862 újítás került, vagyis 3500-zal, több, mint a bázisnak tekintett időszakban. *Az újítások révén elért megtakarítás értéke 180 millió forintot tett ki öt év alatt.* Az újítóknak és feltalálóknak kifizetett összeg 3,4 százalékról 5,2 százalékra emelkedett, ami azt mutatja, hogy az alkotók mind nagyobb anyagi elismerésben részesülnek.

Az eredmények összegezésénél a hibákra is fény derült. Többek között arra is, hogy *a szakszolgálatoknál az újítási javaslatoknak mintegy 10 százalékát hatvan napon túl bíráljak el.* Sajnálatos továbbá, hogy a bevezetésre már elfogadott újítások 15—20 százalékát az elfogadás évében meg nem hasznosítják. Kozrejatszik ebben az is, hogy néhány évvel ezelőtt — 1968 69-ben — több vasútigazgatóságnál, illetve vasúti üzemben vagy vasúti főnökségen felszámolták az újítóműhelyeket, ahol a kísérleti munkadarabok elkészítésére kitűnő alkalom kínálkozott.

A hibák kijavítása és az eredmények fokozása érdekében *az újítási versenyt az V. ötéves terv tartamára is meghirdette a vezérigazgatóság és a szakszervezet.* A cél világos. Az újítómozgalom további fejlesztésével el kell érni, hogy olyan újítások szülessenek, amelyek elősegítik a szállítási igények magasabb szintű kielégítését, a munka minőségének, hatékonyságának javítását, az önköltség csökkentését, az állóeszközök, az egyre korszerűbb vontatójárművek, illetve a kocsipark, a karbantartó géplancok stb. jobb kihasználását, a munkakörülmények tökéletesítését.

Gyorsabb ügyintézést!

Az itt vázolt célok eléréséhez elsősorban az újítási feladattervekben megjelölt témák megoldása szükséges. Nem kevésbé fontos az újítási javaslatok ügykezelésénél mutatkozó hátralékot csökkenteni, illetve megszüntetni, s arra törekedni, hogy az újítók az eddiginél sokkal kevesebb esetben kényszerüljenek bírósághoz fordulni, s peres úton keresni jogorvoslatot.

Az újítási verseny első, második és harmadik helyezettjei félévenként jutalomban, illetve anyagi elismerésben részesülnek. A díjazás eszerint a következő:

A legjobb helyezést elért vasútigazgatóságot 30 000, a második helyezettet 25 000, a harmadikat 20 000 forint illeti meg, s ezeket a díjakat jutalom formájában — az illetékes szakszervezeti szervekkel egyetértésben — a legeredményesebb újítók, újítási ügyintézők, elbírálók, szakvéleményezők, aktivisták között kell szétosztani, és ünnepélyesen (újítási ankéton) átadni.

A vezérigazgatóság és a szakszervezet azt ajánlja a szolgálati főnökségeknek, üzemvezetőségeknek, hogy saját hatáskörben is hirdessenek újítási versenyt, illetve *szervezzenek újítási vagy ötletpályázati hónapot.* Kérjék fel a társadalmi szerveket, és azokon keresztül is a szocialista brigád tagjait, a legjobb, legaktívabb dolgozókat, hogy a verseny sikerét segítsék elő, s alkotó munkájukkal működjenek közre az újítómozgalom előtt álló célok elérésében.

Dr Gyóni Béla

Új filmvetítő a nyugdíjas-klubban

A *nyugdíjasok klubja* immár kilencedik foglalkozását tartotta meg *Tapolcán*, a Batsányi János Művelődési Központban. A program ismét kitűnő volt. A megjelent nyugdíjasok részére, többek között *Cs. Varga János* levetítette a *Vadszem* c. amerikai filmet. (Kár, hogy nem volt szinkronizálva, s a szöveg olvasását nehezítette, hogy gyakran a fehér hátterben elvesztek a fehér színű betűk.)

Máskülönben örültek a klubtagok a művelődési központ részére 45 000 forintért vásárolt kitűnő, csehszlovák gyártmányú filmvetítőgépnek.

Landler Jenő nyomdokain

Jogsegélyszolgálat az Utasellátónál

A dolgozók érdekében hozták létre

A jogsegélyszolgálat: *több, mint szakmai tudásra alapozott jogászi tevékenység.* A munkát ugyanis a jogsegélyszolgálat keretében — a szakszervezetek haladó erdekvédelmi hagyományaira támaszkodva, Landler Jenő nyomdokain haladva — társadalmi viszonyainknak megfelelő tartalommal kell megtölteni.

Az Utasellátó Vállalatnál ennek a hagyománynak a szellemében kezdte meg feladatát a jogsegélyszolgálat a múlt év februárjában. Az Utasellátó egyike annak az ötven vállalatnak, amelyeket a SZOT — az igazságügy, a munkaügyi és a pénzügyminiszterrel egyetértésben — kijelölt a jogsegélyszolgalat bevezetésére *az 1974. évi irányelvek alapján.* A szolgálat közvetlen felettes szerve, „munkáltatója" a vállalati szakszervezeti tanács, míg *szakmai irányítását a Vasutasok Szakszervezetének közgazdasági osztálya látja el.*

Túl a kezdeten

Az 1975. év bizonyos értelemben a *kiserletezés* esztendeje volt, hiszen — mint minden új intézménynél — itt is meg kellett keresni azokat a formákat, amelyek keretei között a legeredményesebben elérhetők a kitűzött célok.

Az utkeresés során a jogsegélyszolgálat munkajában — az egyéni ügyek intézésén túl — *elsődleges szerepet kapott a megelőző tevékenység.* Ez azt jelenti, hogy a dolgozók és a vállalat között sokkal kevesebb vitára, panaszra kerül sor, ha a szolgálat jogászai tevékenyen részt vesznek a vállalati szabályok, rendelkezések kidolgozásában, és tanácskozási joggal ott vannak a szakszervezeti bizottság, illetve a szakszervezeti tanács ülésein is. A szolgálat törekszik arra, hogy a testületi szervek döntéseit (javaslataival törvényességi, jogi szempontból) segítse megalapozotta tenni.

Az egyedi munkaügyi panaszok intézése során ugyancsak tapasztalható a vállalat gazdasági vezetése részéről a jogsegélyszolgálatot támogató készség, s ennek alapján alakult ki az a gyakorlat, hogy amikor a dolgozó jogos panaszával felkeresi a jogsegélyszolgalatot, ennek kepviseloje először a vallalat illetekes vezetojevel kiserli meg egyeztetni a helyes allaspontot, illetve erkerulhetove tenni a peres eljarast, megelozni a hosszas munkaugyi vitat.

Nyert ügyek

Ennek helyességet a *gyakorlat* igazolta. Munkaügyi vitás ügy miatt 86 esetben fordultak a dolgozók az Utasellátó jogsegélyszolgálatához, s ebből 81 panasz a vállalat intézkedését sérelmezte. *Munkaügyi vitára azonban mindössze négy esetben került sor*, mivel 77 panaszt a vállalat rövid úton orvosolt, a jogsegélyszolgálat fellépése után. *Kilenc munkaügyi peres eljárásból* (amelyek közül öt esetben más vállalat ellen indított a panasz) *hetet nyertek meg a dolgozók* a jogsegélyszolgálat közreműködése el.

Egyéb jellegű panaszokkal kapcsolatban 14 esetben vállalt képviseletet a szolgálat, s ezek közül eddig ezárult hat pert a dolgozók nyertek meg.

A dolgozók természetesen *nemcsak peres ügyek miatt keresik fel a szolgálatot.* Sokszor csupán jogi tanacsot, eligazítást kernek miheztartás, megfelelő álláspont kialakítása végett. Az ilyen eseteket is figyelembe véve — amelyek szintén pénzbe kerülnének a dolgozóknak, ha ügyvédhez fordulnak — elmondhatjuk, hogy *összesen 250 ügyben nyujtott segítséget az Utaselláto jogsegélyszolgálata.* S emögött megnyilvánul a bizalom, amely mindjobban erosodik a dolgozók részéről.

Meggyőző tények

Kezdetben eleggé bátortalanul jelentkeztek, s leginkább csak polgári jogi, családjogi kerdesekkel, valamint államigazgatási eljárások kapcsán. Az utóbbi időben viszont *mar minden vitás munkaügyi problémával bekopogtatnak a jogsegélyszolgálathoz.* A részükre adott segítség győzte meg oket arról, hogy szakszervezeti mozgalmunknak ezt az intézményét is *a dolgozók érdekében hozták létre.*

Gáspárné dr. Huszár Éva

SOROMPÓÖRÖK

Nyílt pályán, egymásra utalva...

Csendben, látszolag teljesen egyedül teljesítik felelősségtel jes szolgálatukat a sorompókezelők. De vajon csakugyan magányosak-e?

— Szó sincs rola — válaszolja *Gáspár Jánosné* — Mert nem csupán a szolgálati telefon vezetékei kötnek össze bennünket a nagy vasutascsalád tagjaival...

Gásparné a *budapest—lajosmizsei* vonalon kezeli a szegedi országutat védő felsőlajosi sorompót. A tanyavilágból útrakelő embereknek jegyet is ad.

— Mióta dolgozik itt?

— Hat éve kerültem ide. Máskülönben három évet végeztem a vasútforgalmi technikumban. A ferjem is vasutas: az örkényi pályamesteri szakasz dolgozója. Régi barátnőm, *Ötrös Teréz* beszélt ra, hogy ne maradjak otthon a főzőkanálnal...

— Kik a munkatarsai, akikkel váltják egymást?

— A legrégebben, körülbelül már húsz éve itt teljesíti szolgálatot *Rimóczi Antal*, rajta kívül még három férfi kolléga tartozik ide. Jól kijövünk egymással, s talán ezért is szeretem úgy a beosztásomat. *Lajosmizsével, Veszelóczki László* állomásfőnökkel, az ugyancsak ott dolgozó, de hozzánk is gyakran ellátogató *Vidra János* szakszervezeti bizalmival szinten jó a kapcsolatunk. A közelmúltban én is bementem az állomasra, hogy részt vehessek a termelési tanácskozáson. Munkatársaimmal együtt felvetettük, hogy *szeretnénk mi, sorompókezelők is szocialista brigadot alakitani.* Valaszként azt kaptuk, hogy ez csak rajtunk múlik, mert az állomas vezetősége szivesen támogatja a kezdeményezesünket... Most már a részletkerdéseknel, a vállalasok megbeszélesenel tartunk, hogy utána még eredményesebben dolgozhassunk.



Nyikó János a 37-es orházat festi

(A szerző felvetele)

— Volt e mar szolgálat kozben balesete?

— Nemrég, április 8-an egy angol rendszámú kamion nekiment a sorompónak. Elég nagy kárt csinalt, de egyéb baj nem történt, mint az, hogy napokba telt, mire rendbehozták a sorompót a szakmunkások... Ami pedig a brigád megalakítását illeti, annak előnyeit nem csupán a munkában, hanem kis közösségünk magánéletében, *az egyéni tudat fejlesztésében, a muvelodésben is szeretnénk kihasználni...*

A *Gyula* és *Sarkad* közötti vonal 37 őrhazanal, *Remete* megállóhelynél sem élnek remeteként a sorompőrök. A látogatásunk időpontjaban szolgálatot teljesítő *Nyikó Janos* pályaőr szavaiból kiderült, hogy itt már huzamosabb ideje kiemelkedő eredményekkel munkálkodik a négy tagú *Esze Tamás* szocialista brigád.

— Amint látják, én éppen az őrhelyet meszelem, mivel elvállaltuk, hogy *tarsadalmi munkában elregeztük az epület tatarozasat.* A komüves tegnap, szabad időben végeztem el, s most már a többiek dolga lesz az ajtók, ablakok tisztítása. A peron felújításán szintén túl vagyunk. Ezenkívül a szolgalati hely környékének a parkosítasa is önként vállalt feladataink közé tartozik. A gyomat kertészettől holnapra várjuk a friss virágpalántákat.

Nyikó János kedvvel, lelkesedéssel beszel a brigádról és annak tagjairól: *Debreceni Lajosról, Varga Károlyról, Kalapács Istvánról.*

— Nagyon rendes kollegák — összegezi végül a véleményét. Önmagáról csak annyit mond, hogy 1950 óta pályaőr, s egy évvel ezelőtt került ide, ebbe a brigádba. *Sarkadon* lakik, és már több helyen szolgált. A nyugdíjig hátralevő három évben szívesen itt marad, olyan jó ez a mindig tenni kész, egymást segítő, szebbre, jobbra törekvő kollektíva.

— Baleset?

— Azért vagyunk, hogy ne legyen — válaszolja. Azutan elmeséli, hogy három évvel ezelőtt, amikor a sarkadi cukorgyárnál teljesített szolgálatot, egy autobusz nekirontott a sorompónak és megállt a sineken. Ő azonnal a *Gyula* felől érkező vonat elé szaladt, s *az utolsó pillanatban sikerült megállitania.* A baleset elhárításáért jutalmat és írásbeli dicséretet kapott. Ide helyezése is szerepet játszott abban, hogy azonnal bevették az *Esze Tamás* szocialista brigádba...

(kesztyüs)

Zalka Máté szülőföldjén

Így élnek, így dolgoznak a szalkai vasutasok

Mateszalkan es a környeken talalható allomasokon, vala mennyi szolgálati ágnál derék, szorgalmas, raternett — egyszóval: hivatasuknak élő — vasutasok dolgoznak. Eredményeikről, mind gyakrabban hallani. Róluk, az o igyekezetükről szól az alabbi tudositás, amelyet *Zsoldos Barnabás* levelei nyomán állítottunk össze.

★

A közelmultban reszt vettem egy ünnepsegen, amelyen atadták a matészalkai *November 7.* brigadnak a *MÁV Kiváló Szocialista Brigádja* kitüntetést. Mindnyájan büszkék vagyunk erre a közösségre.

A brigádot *Gulán Péter* vezeti. A tagok csaknem kivétel nélkül vonatkiserők. Az alakulas időpontja: 1960. január 1. A négy alapítótag közül *Kiss Pal, Erdei László* és a brigád vezető most is dolgozik, sőt negyedik társuk, *Kondor Gusztáv* — aki idoközben nyugdíjba ment — még mindig aktívan kiveszi részét a munkából, segédvezénylőként.

A létszámban megnőtt közösség legtöbb tagja csaknem 30, vagy annál több éve teljesít szolgálatot, de vannak már köztük fiatalok is. 1974-ben aranyjelvenyesek lettek. *A szocialista cim viselésére másfel értized alatt mindig méltónak bizonyultak.* Érdemeiket felsorolni is nehéz volna. Ezekről például *Kondor Guszti* bácsi azt mondja: „Mindig jó volt a közösségi szellem. Segitettük egymást a tanulásban is. *Még gyerekeink világnézeti neveleseben is sokat köszönhetünk a brigádunknak.*"

Ilju Zoltán vonatvezető, a brigád egyik legfiatalabb tagja az idősebbek szakmai tanácsait méltatja. A tudat erősítése, a brigádban kapott nevelés is hozzájárult ahhoz, hogy ő már munkasőr. Mások egyéb területen végeznek társadalmi munkát a vállalasokban körvonalazott celokért.

★

Mateszalka: *Zalka Maté* „névadója". Az ő nevét viszont az állomas egyik brigádja is viseli. A legendás hírű forradalmár 80. születésnapjáról a brigád méltóképpen megemlékezett. Meghívta az ünnepi összejövetelre a többi szocialista brigád képviselőjét, s a *Zalka Maté* brigád tagjai ismertettek névadójuk életútját, irodalmi és politikai munkásságát. Utána szellemi vetélkedőt rendeztek, a három legjobb helyezett brigádtól egy egy Zalka-albumot kapott.

★

Kocsord-Alsó állomason csörög a telefon. A menetirányító engedélyt ad a *Csenger* felőli vonalrészre kért vágányzár megkezdéséhez.

Reggel 8 ora. A sarga kis „masina", vagyis a sinen mozgó aláverőgép, amely több ember igen nehéz fizikai munkájának az elvégzésére hivatott, elindul a nyílt pályára. Nyomában a teher vágánygépkocsik, az úgynevezett 48 kilogrammos sínmezők tartozékaival...

Ma kommunista műszakot tartanak a pályafenntartásiak. A fiatalok kezdeményezték, de egyetértettek velük az idősek is. *A jol szervezett munka eredményeként minden egység csendben, fegyelmezetten dolgozik.* Mind a hatvanan egymás mozdulataiból is értenek. A 30 fős közúti mozgó pályahelyreállító egységnél *Szabó György* elomunkás, a *Kölcsey Ferenc* szocialista brigád vezetője látja el a pályamesteri teendőket. Régi, tapasztalt szakember, akárcsak *Farkas Benjámin*, a palyaszabályozók előmunkasa. A vállalás úgy szól, hogy délelőtt fél 11-ig — mire a vágányzárat a forgalom miatt be kell fejezni — négy elavult sinmező újjal cserél ki a Kölcsey brigád. Utána már csak a szabályozók következnek.

A feladat sikerült. *Kovacs Gusztáv*, a pályafenntartási főnökség vezetője elégedetten jegyzi meg: „Ha továbbra is sikerül ezt az ütemet tartanunk, akkor az 1978. évi vasutasnapra javaslatot tehetünk a tengelynyomás korlátozásának a megszüntetésére, illetve a vonatok sebességének 60 kilométerekre történő emelésére. Egészen Csengerig."

★

A pályafenntartasiak ifju kommunista munkájából ezen a napon a nők is kivettek a részüket. Ők a vásárosnaményi *Tisza-part* üdülőoron csinosi tották. szépitették a MÁV nyaralót és környékét. Uj függönyöket, szúnyoghálókat szereltek fel, és a szakmunkásoknak segítettek a szobák festésében, a farészek, burkolatok lakkozásában. Máskülönben az egész nyaralo társadalmi munkával készült...

Segítség a kismamáknak

Dombovar allomas szakszervezeti bizottsaga a közelmúltban fehér asztali melletti tanácskozásra hívta a gyermekgondozási segelyen levő édesanyákat. Találkoztak az állomás gazdasági, társadalmi vezetőivel, és elmondtak további terveiket, gondjaikat. Közülük sokan már *a munkahelyre történő visszatérésre gondolnak.* Az foglalkoztatja őket, hogy milyen munkakörben dolgozhatnak majd.

Az allomas vezetői elmondták, hogy segítik a gyesen levő mamák munkakezdését, *felkészitik őket az újabb szakvizsgákra*, és biztositják oktatásukat. Közülük többen a tiszképző levelező tagozatán szeretnének tanulni a gyermekgondozással töltött idő alatt, hogy amikor visszatérnek a szolgálati helyre, magasabb szakképzettségük legyen. Közérdekű javaslatukat érdemes megfontolni!

Híres vonatok

A NYOMTÁVOT VÁLTOZTATÓ TALGÓ EXPRESSZ

Az egész világon a közlekedési eszközök gyorsaságának fokozására törekszenek. A *Szovjetunióban, Japánban* és az *Egyesült Államokban* az ugynevezett szupervonatok már szinte hihetetlen gyorsasággal közlekednek. Nyugat-Európában a nagy gyorsaságot és kényelmet a TEE (*Trans Európa Expressz*) vonatok biztosítjak. Ezekhez soroljuk *Franciaország, Svajc* és *Spanyolország* között közlekedő *Talgo expresszt*. Itt a gyorsasághoz és kényelemhez egy harmadik tényező is csatlakozik *Spanyolországban*, a nyomtáv lényeges eltérése.

16 évig kísérleteztek

Az első spanyol vasútvonal 1844-ben nyilt meg 6 castiliai láb nyomtávval. Ezt a méretet 1855-ben törvényesítették. 1864-ben a vasúti vonal elérte a francia határt, ahol — az időközben megkötött nemzetközi egyezmény alapján — az ismeretes 1435 mm-es szabványméretben épültek a vonalak. Igy a spanyol vonatok tovább már nem közlekedhettek. *Európában* a normál nyomköztől *mindössze csak két eltérő nyomtávszélesség* van, a keskeny nyomközű vasutaktól eltekintve az említett ibériai (Spanyolországban és Portugáliában) és az orosz nyomtáv a *Szovjetunióban* és *Finnországban*.

Számtalan tanulmány jelent meg annak megoldására, hogy a vonatok mindkét nyomtávon közlekedhessenek. Azóta több mint 120 év múlt el, de megfelelően biztos, jó megoldást csak az elmúlt évtizedekben találtak. 1950-ben újszerű találmány kidolgozásához fogott a *Talgo* vállalat a *Spanyol Államvasutakkal* karöltve. 16 évig tartottak a kísérletek, és 1966-ban nemzetközileg is bemutatták *az első tökéletes berendezést, amely egyszerű, gazdaságos, a szerelvények nyomtávát önműködően át tudja váltani.*

Eddig már 200 millió kilométert futottak az új *Talgo* szerelvények tökéletes eredménnyel. 1968-ban tette meg az első vonat a *Madrid—Párizs* közti utat. 1969 óta pedig már menetrendszerű járatok közlekednek — elsőként Barcelona és Genf között.

A nyomtávváltó berendezés elve az, hogy a kocsiknak nincs tengelyük, hanem azok alján jobbról balra egy tengelycsonk áll el, amelyre a kerekek szabadon feltolhatók. A tengelycsonk kb. 20 cm, mindkét végén fordított U alakú tartóba felerősítve. *A tengelycsonkon a kerekek eltolhatók, és egymás közti távolságuk a különböző nyomtávoknak megfelelően elcsúsztathatók.* Az egyes helyzetekben a távolságot csapszegek rögzítik. Az egyik nyomtávon beérkező szerelvény menetsebességét — miközben egy kb. 10 méteres hídon átgördül — 15 km/órára csökkentik. A híd egyik felén szeles, a másikon normál nyomtávra helyezték a síneket, a kettő közti összeköttetés azok szűkítésével, illetőleg tágulásával csatlakozik. Amint a kocsi kereket ráfutnak a hídra, a kerekeket rögzítő csapszegek eltávolodnak, a hídon levő vezetősínek pedig a kerekeket a tengelycsonkon az új helyzetbe tolják, majd a csapszegek automatikusan újra betoldódnak, és azokat rögzítik.

160 km/óra

Az egész szerelvény légkondicionált. A mozdony a kocsikhoz kétszeres automatikus berendezéssel kapcsolódik. A vontató motorkocsi 3,28 m magas és 11,1 m hosszú. A 826 mm átmérőjű kerekek rugózottak, és szintén alkalmasak nyomtávváltoztatásra. A fékek tárcsásak, nagy teljesítményűek, és csúszásmentes fékezést biztosítanak. Egy szerelvény 9 első osztályú, 2 étkező-, 1 konyha- és bár-, valamint két kezelő szolgálati (összesen 14) kocsiból áll. A személykocsik — szükség esetén — még kettővel (tehát 16 egységre) szaporíthatók. Az első osztályú ülőhelyek száma 153, illetve 187. A vontatási súly 133. illetve 150 t. A vonat teljes hossza 137,4, illetve 179,6 m. Legnagyobb sebessége 160 km/óra.

A személykocsik a legnagyobb kényelmet szolgálják. Az utastérben karosszékülések vannak, a közép közlekedési folyosó egyik oldalán 11 kettős, a másikon 6 egyes hely. A széktámlák a menetiránynak megfelelően állíthatók. Az ablakok nagyméretűek, ízléses virágmintás függönnyel. *Az egész szerelvény egy összefüggő szobasor benyomását kelti.* A padló szőnyeggel borított. Az utastér közepe szalonszerű. *Utazás közben halk zene szól*, az asztalokon lámpák vannak.

Genfbe, Párizsba

Jelenleg a Katalán expresszen kívül az Atlanti-óceán parján, *Irunnál is Talgo szerelvény megy át Franciaországba, Spanyolországban pedig a Talgo-rendszerű szerelvények Cadiz, Madrid, Valencia, Bilbao és Barcelonából* indulnak Franciaországba. A menetidő Madrid—Párizs (Irunon át) 15 és fél, Barcelona—Genf között 10 óra, így a Talgo szerelvény a rendes gyorsvonattal szemben minden vonalon kb. egy órával rövidíti meg a menetidőt. A Talgo vonatokra a spanyol területen 200 km-nél kisebb, a francia vonalokon pedig 75 km-nél kisebb távolságra nem váltható menetjegy.

Drégely Vilmos

Indulj a láthatár felé...

A Szovjetunióban az ipar előnyomulása az Uraltól keletre, meghatározott ütem szerinti tervszerű jelenség.

Az SZKP programja kimondja: *„A kommunizmus általánosan kibontakozó építése az ipar mind racionálisabb elhelyezését követeli meg, ez biztosítja a társadalmi termelés gazdaságosságát, a körzetek komplex fejlődését és gazdaságuk szakosodását, megakadályozza a nagyvárosok túlnépesedését, segíti a falu és város közti, még meglevő különbség eltüntetését, az ország körzetei gazdasági fejlettségi szintjének további nivellálódását."*

Szibériában és a szovjet Távol-Keleten van a Szovjetunió szénkészleteinek kétharmada, a fa háromnegyede, valamint a legnagyobb ércelőhelyek is e területeken találhatók.

Szibéria ipari fejlődésének az a sajátossága, hogy e területeken nem létesítenek különálló vállalatokat, hanem területi ipari komplexumokat terveznek és építenek. *Ilyenek mindenekelőtt a bratszki komplexum és a Szaján—Susenszkoje-i Komplexum.*

Megkülönböztetető vonása ezeknek az ipari komplexumoknak a vállalatok együttműködése. Céljuk, hogy az országnak ne nyersanyagot, ne félterméket, hanem késztermékeket adjanak. Az építés méreteiről rendkívül meggyőzően beszélnek a számok. *A jelenlegi tervidőszakban az e területek fejlesztésére fordított költségek meghaladják a 100 milliárd rubelt.* Ekkora anyagi befektetések sohasem voltak a területeken.

A hatalmas költségeket az is magyarázza, hogy a ma Szibériájában nemcsak gyárak, kombinátok emelkednek, hanem ezek körül városokat építenek, korunk modern iparvárosait. Emellett szerteágazó és nagy átereszto képességű közlekedési hálózatot is ki kell építeni. Beleértve ebbe a légi útvonalakat, a vasútakat és az autóutakat, de a gáz- és olajvezetékeket is. Létesítésük Szibéria bonyolult éghajlati és talajviszonyai közepette lényegesen drágább mint a Szovjetunió más körzeteiben.

Uj előrelépés a Szovjetunió keleti területeinek megnyitásában a BAM építése.

A 3200 kilométeres vasút minden száz kilométerén nagy állomásokat és településeket létesítenek. Szibériának e körzetében ily módon 8—10 év múlva kisebb városok egész sora fog létrejönni, a hasznos ásványok lelőhelyeinek közelében.

Nehéz és hosszadalmas lenne felsorolni az itt lévő ásványkincseket. Mindössze néhány nagyon fontosat említsünk meg. *A nyerjungrai kokszolható szén lelőhelyének tartalékai pontosan 40 milliárd tonnát tesznek ki.* Ugyanott, Jakutföld aldani körzetében a geológusok rendkívül gazdag vasércelőhelyeket találtak. Rendkívül magas az érc fémtartalma. Számos ritka nyersanyag fordul elő a területen. Egymás közelében húzódnak, ami a majdani szállítást biztosítja. Ezek alapján itt hat territoriális ipari komplexumot fognak létesíteni, a bratszkihoz hasonló méretűeket.

„Indulj a láthatár felé, próbálj ki mindent — másképp unalmasan élsz!" — hirdeti a felirat méteres betűkkel a BAM mellett épült *Zvjozdnij* városka egyik sátrának tetején.

Jurij Fjodorov

TIZENNYOLC ÉVIG KÉSZÜLT

a gőzzel működő modell

A képen látható 303-as sorozatú mozdonyhoz hasonlító modell hossza — a szerkocsival együtt — 80 centiméter, súlya 14 kiló. A kis remekmű érdekessége azonban nem a hasonlatosságban rejlik, hanem abban, hogy gőzzel működik, mint az igazi. Üzemeltetése csupán annyiban tér el „testvérétől", hogy a vizet villany forralja fel.

A kis gőzöst *Nyitrai Ferenc* nyugdíjas mozdonyvezető építette, *csaknem tizennyolc évig*, több mint tízezer órai munkával. A most hetvenéves *Feri bácsi* mindig rajongott a technikáért. Elsősorban a mozdonyok érdekelték, mert húsz évig utazott rajtuk. *A legjobb masiniszták között tartották számon.* Általában gyorsvonatokat továbbított 301-es és 424-es sorozatú gépekkel. Mozdonyvezetői pályafutását *Nyíregyházán* kezdte, majd onnan *Ceglédre* került. Végül a Keleti fűtőházból helyezték a Vasúti Főosztály 7. szakosztályába mozdonyügyi előadónak.

A működő modell elkészítéséhez rendkívüli akaratra és ügyességre volt szükség. Az a szándék vezette, hogy a mozdony működése a legjobban hasonlítson az eredetihez. *Feszméröórát például több mint kilencvenet csinált, mire sikerült az igazi.* A mozdony 10—15 atmoszféra nyomással működik.

Feri bácsi nemcsak ügyes kezű technikus, hanem kiváló újító is. Ő dolgozta ki például 1951-ben a *„Trumanra"* azt az üresmeneti szelepet, amelynek alkalmazásával naponta egy tonna szenet lehetett megtakarítani. Ezt azóta is *Nyitrai féle szelepnek nevezik.*

— Amikor a főosztályon dolgoztam — meséli *Feri bácsi* — a munkám főleg abból állt, hogy a fűtőházaknál a mozdonyok műszaki állapotát ellenőriztem. Észrevettem a legkisebb hibát is, de nem szerettem büntetni. Sokszor kérdeztem magamtól, vajon jól ismerem a mozdonyok működését? Addig nem nyugodtam, amíg be nem bizonyítottam ezt. Így született ez a gőzös.

Séra Sándor



Még egy kis igazítás, aztán indulhat a gőzös

(Tenta György felvétele)

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Hazánkba látogatott az algériai vasutas-szakszervezet delegációja



Amrani Abdelkader, az algériai vasutas-szakszervezet főtitkára tapasztalatairól beszél

(Gyergyói János felvétele)

A vasutas-szakszervezet meghívására május 28-tól június 3-ig hazánkban tartózkodott az algériai vasutas-szakszervezet háromtagú delegációja Amrani Abdelkader főtitkár vezetésével.

A fejlődő agrárország életében 1963 jelentett fordulópontot. A hosszú gyarmati sors és kizsákmányolás után ekkor kezdődtek meg az államosítások, és azóta is társadalmi méretű erőfeszítés folyik a gyarmati következmények felszámolásáért, a politikai és gazdasági függetlenség megszilárdításáért. *Az algériai szakszervezetek tevékenysége elsősorban ennek segítésére irányul.* A sok gonddal küzdő ország — a demokratikus fejlődéssel együtt — azt a célt tűzte ki, hogy a gyakorlati munkához minél több tapasztalatot, ismeretet szerezzen, vegyen át — elsősorban a szocialista országoktól.

A delegáció tagjai itt-tartózkodásuk során arra törekedtek, hogy *megismerjék a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeit* (közöttük a szakmai továbbképzést, a vasútegészségügyi- és társadalombiztosítási szervezet munkáját, ezen belül szakszervezetünk sajátos feladatait), valamint *azokat a lehetőségeket, amelyek szélesíthetik a két szakszervezet együttműködését.*

A vendégek ellátogattak többek között a balatonkenesei vezetőképző központba. Ott a szakszervezeti aktivisták képzésével ismerkedtek. Jártak a zánkai úttörőtáborban, a budaörsi szanatóriumban, megtekintették az Északi járműjavítót, ahol bizalmiakkal találkoztak, és voltak a budapesti területi bizottságon. A delegáció tagjai július 3-án — elutazásuk előtt — a szakszervezeti központ munkatársainak számoltak be gazdag tapasztalataikról, élményeikről és az algériai vasutas-szakszervezet tevékenységéről, majd kérdésekre válaszoltak.

Jani bácsi, az előmunkás

— *Mindig, minden körülmények között az embert kell nézni. Úgy kell irányítani a munkát, hogy a műszak könnyebben teljen, hogy ne vegyék a kiadott parancsot nyögnek, hogy megszokják, megszeressék azt, aki éppen az irányításukra van kijelölve.*

Farkas János előmunkás fogalmazott így, amikor a pályamunkások életéről beszélgettünk.

Évtizedek óta dolgozik a vasútnál. Hét ember vezetője. Valamennyien vele egykorúak, kivéve fiát, aki szintén ide, hozzá szegődött meg az ötvenes évek végén.

— *Tizenhét évesen kerültem a budapesti igazgatóság magyarnaros osztálymérnökségéhez. Pályamunkásnak vettek fel. Tudja, mit jelentett ez akkoriban?...*

Az apámat régen kivégezték, mert vöröskatona volt. Hárman maradtunk gyerekek. Korán meg kellett ismerkedni a munkásélettel. *Így lettem először bojtár a Jászságban, után summás Asszonyfán...* Amikor betöltöttem a tizenhetedik évemet — kerültem a vasúthoz.

Szihalom a szülőfaluja Onnan indult — szinte gyerekcipővel szerencsét próbálni. Vállán egy vászontarisznyával állított be az osztálymérnökség felvételi irodájába 1942-ben. Sikerült. Akkoriban vasutasnak lenni — rang volt, és ami a fő: biztos keresetet jelentett.

— *Tizenhat fillér órabért fizettek.* Tán éhen haltunk volna, ha hetenként nem hozzuk otthonról a hagymát, a zsírt, a szárított tésztát, amiből aztán hét közben éltünk. Munka után nemigen jutott idő a szórakozásra. Nem is nagyon vagytunk. Hetenként mentünk haza, leszámoltuk a bért, megpakoltuk a tarisznyát és indultunk vissza. Megszoktam ezt az ide-oda járkálást ugyanugy, ahogy a szakmát.

A felszabadulás után elsők között dolgozott a megrongált, felrobbantott vonalak helyreállításán. Parancs volt ez is, de már más parancs... Senki sem tudta: *lesz-e fizetés másnap vagy harmadnap, mégis dolgoztak, mint a megszállottak.* Egy volt a cél: helyreállítani a síneket, amelyeken az életem, a gépek útnak indulhattak. Aztán jött az infláció, s jöttek a szemináriumok, a tanulás.

Ő, aki annak idején azért hagyta ott az ötödik osztályt, hogy megkeresse a kenyérrevalót, szakmai vizsgát tett, gépkezelői tanfolyamot végzett.

— Több mint húsz éve szolgálok itt, a MÁV Miskolci Pályafenntartási Főnökség mezőkövesdi IV. pályamesteri szakaszán. *Mezőkövesd és Szihalom között van ez a szakasz... Hossza hat kilométer. Ismerős minden talpfa...* Nyáron hajnali háromtól dolgozunk, télen meg ahogy a szükség kívánja. Én szeretem a szakmámat s az embereket, akikkel együtt dolgozunk. Megismertük egymást, úgy hiszem. És ez a legfontosabb... Csak egy bánt: *nincs már ennek a foglalkozásnak becsülete. Fiatalokat nem lát közöttünk. Akik jönnek, hamar odébb állnak.* Miért?.. Mi lesz a vasúti pályával öt, tíz, tizenöt év múlva?..

Kérdez és érvel. A munkáról, a becsületről beszél.

Pusztafalvi Tivadar

„Elég volt egy telefon...!"

Horváth Lajosnétól, Péceré állomás dolgozójától kaptuk az alábbi levelet:

„Édesanyám, *Váradi Pálné* évek óta hipertóniás betegségben szenved. Járóképtelenné vált. Helyi kezelést és gyógyfürdőt nem kaphatott, ezért *felhívtam telefonon a péceli MÁV-kórházat, hogy segítséget kérjek. Dr. Csúz László* vezető főorvos a legnagyobb megértéssel intézkedett: egy hét alatt megkaptuk a beutalót, sőt mentőautó szállította be édesanyámat díjmentesen.

A peceli kórház orvosainak, a személyzet minden tagjának köszönhetjük, hogy édesanyám — aki ágyban fekvő beteg volt — annyira megerősödött, hogy már *Budapesten*, a munkaterápiai osztályon kezelik, s a gyógytornák hatására egészségi állapota tovább javul..."

A levélíró soraihoz csatlakozva, mi is nagyra értékeljük a kórház vezető főorvosának gyors, célszerű, formaságoktól mentes és valóban humánus intézkedését.

SZABÓ ILDIKÓ A MONTREALI OLIMPIÁRA KÉSZÜL

Látogatás a legeredményesebb vasutas atléta szakosztálynál

A városi sportiskola egyik irodahelyiségében *Máté Gézával*, a *Nyíregyházi Vasutas Sport Klub* atlétáinak vezető edzojevel beszélgetünk eredményeikről, terveikről.

— Széles társadalmi összefogás révén, továbbá az OTSH állásfoglalása alapján és a városi-megyei vezetők támogatásával, 1975-ben a nyolc A-kategóriás egyesület egyike lettünk — mondotta. — Ez azt jelenti, hogy *Pécs* és *Diósgyör* mellett *Szabolcs-Szatmár* megye székhelye is a vidéki atlétika fellegvára lett. Idei terveink szeretnénk biztosítani az élsport utánpótlását. Célunk, hogy minél több keretlagunk kerüljön be korcsoportja országos válogatottjába és *helytálljon a nemzetközi versenyeken*. Legalább a tavalyi hetedik helyezést el akarjuk érni a szakosztályok rangsorában. Ebben az évben van egy más k célkitűzésünk is, az olimpiara küldendő *Szabó Ildikó* zavartalan felkészítése. Nyíregyházán remélik, hogy *Ildikó Montrealban* érmes helyezést ér el!

A beszélgetés közben kiderul, hogy az NYVSC-é az ország legeredményesebb vasutas szakosztálya 1975 őszén az országos vasutas váltóbajnokságon — tizenegy bajnoki cím elnyeresével a pontverseny győztesei lettek. Az idei szezont is kitűnően kezdték. Március 24-en *Pécsett*, az országos vasutas mezei bajnokságon a nyolc kiírt számból hat egyéni és két csapatgyőzelmet arattak, valamint két második helyezést szereztek; noha a párizsi vasutas Európa-bajnokságon szereplő Kiss Józsefet nélkülözniük kellett...

Késő délután *Molnár István* szakedző, a *Bessenyei György Tanárképző Főiskola* adjunktusa, irányításával folyik a sprinterek és gátfutók edzése a felsőfoku tanintézet futófolyosóján. Amikor *Ildikó* az edzés után hazafelé készült, igy nyilatkozott:

— Egészségileg rendben van?

— Az idei év kétségtelenül jobban kezdődött, mint a tavalyi. 1975-ben a műtétem miatt csak március vegén láthattam neki az alapozásnak.

— Mit vár Montrealtól?

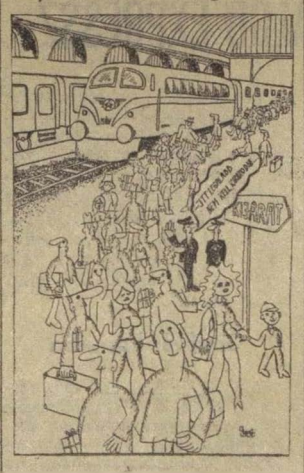
— Majd meglátjuk! Sok minden közbejöhet még addig: jó is, rossz is... Mindenesetre az előírt edzésmunkánál néha többet is elvégzek, hogy lehetőleg megfeleljek majd a várakozásnak.

Molnár István szakedző a futófolyosó végén levő padon ül és elgondolkozva boncolgatja *Ildikó* esélyeit.

— Ildikó „nyári formában" versenyzett a téli fedettpályás viadalokon — mondja. — A legkiugróbb eredményei: az NDK-ban 662 centiméteres eredménnyel legyőzte a házigazdák egyik büszkeségét, az idei fedettpályás világranglista vezetőjét, Voigtot; majd itthon 660 centiméterrel nyerte az országos bajnokságot. Reményeink? Nagyon keményen dolgozunk. *Ildikó* heti tizenegy edzést tart. A téli forma és a végzett munka alapján nagy ugrások (660 centiméteres átlag!) várhatók tőle az olimpián is. De hogy ez az eredmény az 1—12. helyezés melyikére lesz elegendő, az július huszonharmadikán dől majd el...

Újházy György

Nyári csúcsforgalom



(Gerse László rajza)

HÍREK

— GYERMEKNAP. A békéscsabai pályafenntartási főnökségen az idén is megtartották a hagyományos gyermeknapi ünnepséget, amelyen 265 gyermeknek adták át a szakszervezet ajándékcsomagjait. A gyermeknapról a társszolgálati ágak is megemlékeztek.

— KITÜNTETES. Tóth Istvánt, Békéscsaba állomás keresedelmi hivatalnokát a Tűzbiztonsági Érem bronz fokozatával tüntette ki a Belügyminisztérium. Tóth István két évtizede vesz részt eredményesen az állomás tűzvédelmi munkájában.

— Átadták a vándorzászlót. Gyékényes és Koprivnica állomások dolgozói között már több éve tart a sikeres határforgalmi verseny. Az elmult évi eredmények alapján most Gyékényes állomás lett az első. A győztesnek járó vándorzászlót a közelmúltban ünnepélyes külsőségek között adták át.

— NÉVADÓ. A szentesi epitési főnökség szeged-rókusi gépállomásának társadalmi szervezetei a közelmúltban hét dolgozójuk gyermekeinek — Bana Szilvia, Gyenki Krisztina, Kenessey Anna, Kenessey Katalin, Nyilasi Gábor, Ördögh Ágnes és Ördögh Gábor — rendezték névadó ünnepséget. A szülőket és gyermekeket Tóth Tibor KISZ-titkár köszöntötte, majd átadták az ajándékokat.

— Befejezték az oktatást. A miskolci járműjavitóban is eredményes volt a szakszervezeti politikai oktatás. A különböző tanfolyamokon összesen 460 dolgozó vett részt és ismerte meg többek között társadalmunk időszerű gazdasági, politikai kulturális eseményeit, összefüggéseit.

— VETÉLKEDŐ. A Munka és műveltség elnevezésű vetélkedő Csongrád megyei döntőjében eredményesen szerepelt a szegedi vontatási főnökség Április 4. szocialista brigádja. A hét órán át tartó izgalmas versenyben a harmadik helyezést szerezték meg a vele járó nyolcezer forinttal együtt. A döntőt megelőző vetélkedőkön a megyében összesen 664 szocialista brigád tizezer tagja vett részt.

— Véradás. Szob községben minden évben rendeznek önkéntes véradónapot. Ezen a szobi vasutasok is megjelennek. Az idén először a vasúti dolgozók részére külön véradónapot szerveztek amelyen százan adtak vért. Ebből 81 sturovói, 19 pedig szobi vasutas volt.

— Ajándék csapatzászló. A debreceni vasúti csomópont KISZ-bizottsága — az egy üzem egy iskola akció keretében — ünnepséget rendezett a Fazekas Mihály Általános Iskola úttörői részére. A KISZ-bizottság — az úttörőszövetség megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére — egy csapatzászlót ajándékozott az úttörőknek.

Kommunista szombat Debrecenben

Debrecen állomás fiataljai az üzemi KISZ-bizottság kezdeményezésére társadalmi munkát vállaltak a Debreceni Konzervgyárban. Céljuk az volt, hogy tovább erősítsék a két üzem kapcsolatát, továbbá, hogy a gyáriak letszámgondjait enyhítve, részt vegyenek a csomagolásban és rakodásban, csökkentve e által a vasúti kocsik tartózkodási idejét.

Mivel a társadalmi munkaakcióban részt vállaló vasutas fiatalok munka-, illetve pihenőideje változó, a kommunista szombatot két alkalommal, május 22-én és 29-én tartották meg. Az első esetben pontosan 76 ifjú vasutas dolgozott a konzervgyárban, s a második szombaton is hasonló létszámmal szorgoskodtak.

A munkáért kiérdemelt bért részben kulturális és sportfelszerelésekre, másrészt a MÁV-óvoda céljaira forditják.

— **Nyugdijastalálkozó.** Körmend állomáson taggyülessel egybekötött nyugdijasnapot rendezett a szakszervezeti bizottság nyugdijascsoportja, amelyen több mint 130-an jelentek meg. A részvevőket — a taggyüles után — a Kölcsey úti általános iskola úttörői zenés műsorral szórakoztatták.

Halálozás

Hosszú szenvedés után, 53 éves korában elhunyt *Katona Lajos* nyugalmazott mozdonyvezető, a *miskolci vontatási főnökség Munka Vörös Zászló Érdemrenddel* kitüntetett. November 7. szocialista brigádjának egykori vezetője. Több mint három évtizedig folytatott kimagasló szakmai, politikai, közéleti tevékenységet; kiváló vasutas volt. A búcsúztatásán megjelent családtagok, barátok és munkatársak június 9-én, Miskolcon nagy részvéttel kísérték utolsó útjára.

Sport

Teke

NŐK EGYÉNI BAJNOKSÁGA

A békéscsabai MÁV-sportkör női tekézői egyéni bajnokságon mérkőztek a megye legjobb versenyzőivel. A tizenkettes mezőnyben annak kellett eldőlnie, hogy ki lesz az az öt Békés megyei női tekéző, aki részt vesz a vidékiek országos egyéni bajnoka címert folyó küzdelemben.

A vasutas tekesport jó hírnevét öregbitette a békéscsabai MÁV-sportkör valamennyi egyéni versenyzője, de az öt legjobb közé csak ketten kerültek be közülük. Igy első lett Ambrus Mihályné 448 fával, míg Molnár Lajosné 413 fája a negyedik helyezés eléréséhez volt elegendő.

ÚJ TORNACSARNOK ZÁRT AJTÓKKAL

A *Hatvani MÁV AC* sportolói tavaly ősszel — mint arról már lapunkban is hírt adtunk — új tornacsarnokot avattak. Vajon kihasználták-e a jó lehetőséget, megélénkült-e a sportélet *Hatvanban?* Ezt kérdeztem *Kerepesi Pál* sportköri elnöktől.

— Sportkörünkben négy szakosztály tevékenykedik. A labdarúgók a megyei bajnokságban, a villamos-állomás fiataljaiból idén alakult röplabdacsapat pedig a városi bajnokságban szerepel. Ők, valamint a kispályán játszó labdarúgók a szabadtéri létesítményeket használják. A tornacsarnokban *pillanatnyilag az asztaliteniszezők és az ökölvívók kaptak otthont.*

Az asztaliteniszezők „áthelyezése" nem okozott sok gondot, hiszen csak az asztalokat kellett felállítani. Az ökölvívók viszont még csak az erőnléti és a kiegészítő edzéseket tarthatják a teremben, mert a ring még csak most készül.

— Sajnos, tavaly már nem maradt pénzünk a különböző felszerelések beszerzésére. Ebben az évben újabb anyagi segítséget kaptunk. Ennek köszönhető, hogy megrendelhettük a ringet, és megvásárolhatjuk a különböző tornaszereket, a bordásfalakat, rudakat, köteleket stb. A hiányzó felszerelések ebben az évben érkeznek meg, és akkor minden dolgozonk előtt nyitva lesz a terem. Jövő ilyenkor már biztosan

— *És addig üresen kong a nagy értékü csarnok?*

Egy kis ötlettel, szervezéssel érdemes lenne előbb hasznosítani, sportolásra alkalmassá tenni a létesítményt, mert — úgy gondoljuk — ezért épitették. A kihasználatlan lehetőség is pazarlás!

(Dobó)

TAPASZTALATCSERE

A Közlekedés Tudományi Egyesület debreceni csoportja évente szervez tapasztalatcserével egybekötött kirándulásokat belföldre és külföldre egyaránt. Ennek keretében került sor a közelmúltban tíznapos bulgáriai kirándulásra, amelyen tizennyolcan — többségében a debreceni Déli pft. főnökség dolgozói — vettek részt.

A szakmai tapasztalatcserén kívül lehetőség nyilt arra, hogy a résztvevők megismerkedjenek a bolgár tengerpart nevezetességeivel is.

Korszerű biztositás

Nemrég az Állami Biztositó új lakás- és épületbiztositást vezetett be. A lakáskultura növekedése folytán ugyanis szükségessé vált, hogy a biztositó nagyobb választekot bocsásson ügyfelei rendelkezésére. A korszerű biztositásnál például már nem elég, hogy csak a csőrepedés által kiömlő viz okozta károkra nyújtson térítést a biztositó. A vizkár mellett a leggyakrabban gázrobbanás pusztítja el a lakás berendezését. A családi házaknál az újjáépítés költsége a tulajdonost terheli, a bérlakásoknál pedig a falak épületfelszerelésének helyreállitása a bérbeadó kötelessége. A lakó jogának érvényesítése azonban gyakran csak per útján lehetséges, ezért a biztositó a bérlakásokra kidolgozott új biztositás keretében az ilyen költségek térítését is elvállalta.

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: 223—872,
üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bpest VII., Rákóczi út 54
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 959
76—2279 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

A Hivatalos Lapból

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

A 22. számból: 106 127/1976. A dolgozók lakásépítésének támogatásával összefüggő rendeletek közzététele.

A 23. számból: 106 266/1976. Az aranyfokozatú törzsgárdajelvény ismételt adományozásának szabályozása.

105 109/1976. A C. 52. sz. Menetkedvezményi utasítás 10. sz. módositása.

2644/2—2/1976. MÁV vallalati szabvány hatálytalanítása.

Tájékoztató közlemény országos szabványok hatályba lépéséről.

A szerkesztőség üzeni

Hegedüs László Körmend; Ifj. Kovács Béla Debrecen; Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Pál István, Fekete László Miskolc; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Kárpáti József Budapest; Muranyi Tibor Bánréve; Budai Sándor Kiskundorozsma; Bognár Károly Tapolca; Szép Ferenc Szolnok: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kelemen Sándor Szeged: levelét illetékes helyre továbbitottuk.

LAKÁSCSERE

— **Belvárosi 3 és félszoba** komfortos tanácsi lakásomat elcserélném egy 2 szobás és egy 1 szobás komfortos lakásokra belterületen. Érdeklődni lehet: 118—434 telefonon az esti órákban.

— **Pusztaszabolcsi 2 szoba** komfortos lakásomat gazdasági udvaros épülettel és konyhakerttel elcserélném bármilyen pécsi lakásra. Érdeklődni lehet: Banyaine, Pusztaszabolcs, MÁV lak. D ep., illetve telefonon: 11-671, 18 óra.

— **Elcserélném VII.** kerületi tanácsi, magasföldszintes egy szobakonyha, WC, éléskamrás lakásomat egy szoba-konyhás V., VI. vagy VII. kerületi tanacsi lakásra. Érdeklődni lehet: 339-153 sz. telefonon 8—16 óra között.

— **Két szoba, zárt veranda,** kertes, világos komfortos lakásomat elcserélném kisebbre, komfortos, vagy komfortositható, lehetőleg kertesre, XV. ker. MÁV-telep Zugloban előnyben! Cim: Kovács György 1153. Bp. Mezohegyes ut 27. Telefon: üzemi 83-38, 6—19 óra között.

— **Tatabánya-ujvárosi 2 szoba** összkomfortos I. emeleti tanácsi lakásomat elcserélném ráfizetéssel 2. vagy 3 szobás budapestire. Érdeklődni: 297-785 telefonon lehet 17—21 óra között.

— **Elcserélném budai** vasutas házban levő 1 szoba-komfortos lakásomat szoba-konyhára, vagy garzonra. Óbuda előnyben, csak vasutassal. Érdeklődni: 8—16 óra között, szombat kivételével a 338-599 telefonon lehet.

— **Elcserélném Gyáli úti,** szoba-konyha, éléskamra, kertes MÁV-bérlakásomat hasonlóra, vagy szoba-konyhas tanácsira sürgősen. Érdeklődni lehet: kedd, csütörtök du. 142-678-as telefonon.

— **A Keleti pályaudvarnál** levő 2 szoba komfortos I. emeleti, napos, világos lakásomat elcserélném 1 szoba-komfortos vagy hasonló Budapest területén. Érdeklődni lehet: Bp. VIII., Kerepesi út 5. IV. ép. I. em. 18. (Ferencz)

— **Elcserélném szegedi** 2 szobás étkezős (fürdőszoba, WC, kert, baromfiudvar, gyümölcsfák) MÁV lakásomat Pest környéki, vidéki vagy felvidéki, lehetőleg tanácsi hasonlóra. Cim: Mészáros Miklós nyugd. 6725, Szeged, Állomás u. 11.

— **Körmendi két és fél szobás** fürdőszobás, tanácsi komfortos lakásomat elcserélném 1 szobás konyhásra Budapest területén. Minden megoldas érdekel, ráfizetést nem kérek. Cim: Bodrogi Lajos, 9900. Körmend, Bartók Béla út 9. fsz. 2.

KERESZTREJTVÉNY

Vizszintes: 1 Az ötéves tervben egyik legfontosabb feladat a vasúton. 13. Világűr, levegő. 14. Váltogat, cserélget. 15. Forditott névelő. 17. Arab szultánság a Perzsa-öböl mellett. 19. Szalámimárka. 20. Azonos betűk. 21. Becézett Elemér. 23. Nem áll biztosan. 25. Téli sport. 26. Kérdőszóféle. 27. Szovjet gépkocsimárka. 29. ... Ernő (1878—1929), a Nyugat egyik megalapitója. 31. Taszit ellentéte. 32. A karének utolsó strófái (görög). 34. Város Egyiptomban. 36. Francia város. 38. ... Ferenc (1879—1933.), költő, regényiró. 39. Az itterbium vegyjele. 41. Miniszter tanács. 42. Regényét Gárdonyi irta. 44. Római 1500. 45. Ragaszkodo. 46. Becézett férfinév. 48. A tizenhárom vértanú jelzője. 50. Régi tanonc. 52. Repedés. 53. A Tisza mellékfolyoja. 54. Parancsolója. 55. Békaporonty. 56. Mutatószó. 57. Finn város. 59. Betűpótlással iz. 60. Kínai politikus. 61. Német személyes névmás. 62. Kút, rosta tartozéka. 64. Magáé. 65. Római 51. 66. Hibát vét az irásban. 68. Szovjet vadászrepülőgép. 70. Az arzén vegyjele. 71. Bánatos alaphangú költemény. 73. A határ egy része.

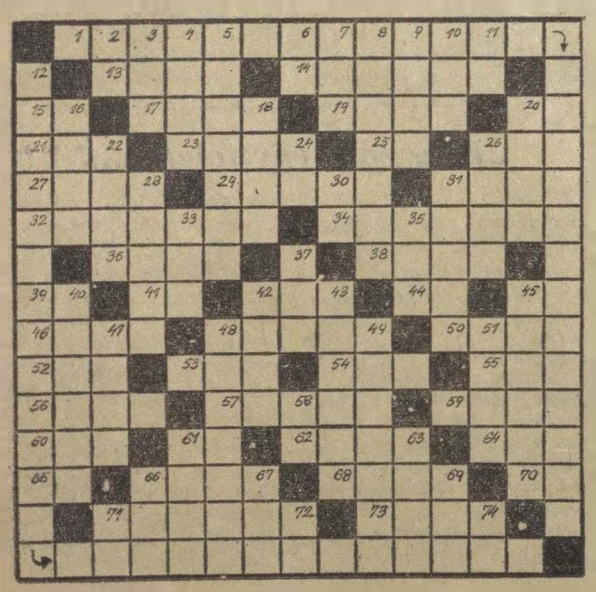
Függőleges: 2. Kimondott betű. 3. Az állóviz. 4. Latin szóösszetételekben fél. 5. A görög hitregében az ég megszemélyesítője. 6. Papirmérték. 7. Egyházi ember. 8. Népies börtön. 9. .,. tál. felülígér. 10. Tibeti állat (ék.-fel.). 11. Hamis. *12. Igen fontos szervezési feladat a vasúton.* 16. Fundamentum. 18. A függőleges 5. vége. 20. Rombol. 22. Mértani test. 24. Gazdasági Vasutak. 26. ... bene. 28. Félig (francia). 30. Területmérték. 31. Híres olasz zeneszerző. 33. Helyhatározó. 35. Erdei gyümölcs. 37. Hősköltemény. 40. Meséből ismert muzsikusok. 42. Lendület. 43. Kálifőldpát. 45. Kubai tartomány. 47. Pósa betűi keverve. 48. Rossz tulajdonságú ember, névelővel. 49. Hátsó-indiai folyó. 51. Nem a harmadik személy. 58. Okozat szülője. 61. Nem kell több. 63. A varrószerszámot. 66. Belga közepe. 67. Spanyol folyó. 69. Nem fölé. 71. Azonos betűk. 72. Az argon vegyjele. 74. Előd.

Beküldendő: vízszintes 1. és a függőleges 12.

Beküldési határidő: 1976. július 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Fokozni kell az erőfeszítéseket a nemzetközi munkamegosztásra.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 10. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Králik László, 2693 Becske, Dózsa György út 8. Pirisi Andrásné, 6300 Kalocsa, I. István út 73. Duba Károly, 2119 Pécel, Széchenyi út 38. Veress Lajosné, 5600 Békéscsaba, Lencsési út 9., III. 11. Kalcsó Gyula 2660 Balassagyarmat, Petőfi út 3.



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. JÚLIUS 3.

Szolgálatban

Írta: Szabó Béla vezérigazgató-helyettes

A vasutasnap megünneplése, immár 26 éve, nemes hagyományaink közé tartozik. *Évről évre e napon ünnepeljük azokat, akik kiemelkedő munkájukkal öregbítik a vasutasok becsületét, megbízható, pontos és fegyelmezett szolgálatukkal biztosítják a vasútüzem egész országot átfogó szervezetének működését.* Az ő magatartásukat állítjuk ezúttal is a vasutasnapon felavatásra váró vasúti tisztek elé követendő példaként, hogy hivatásuknak megfelelő kötelességérzettel, tudásukat, ismereteiket állandóan fejlesztve, pontos és fegyelmezett munkájukkal vigyék tovább az elődök szép hagyományait.

Ha csak futólag is végigtekintünk az első vasutasnap óta eltelt negyedszázadon, nyugodtan mondhatjuk, hogy minden időben legjobb tudásunk szerint igyekeztünk kiérdemelni az ország népének megbecsülését. Ezt bizonyítják a számok is, amelyek magukban hordozzák e negyedszázad alatt végbement fejlődést, az ezzel együttjáró gondok, sikerek — és bizony nemegyszer — kudarcok történetét. *1975-ben a magyar vasút hatszor annyi árut szállított, mint az utolsó békeévben, 1937-ben és három és félszer többet, mint 1950-ben, az első vasutasnap évében.*

Az áruszállítási teljesítmények 1937-hez képest közel tízszeresre, az 1950. évihez képest négy és félszeresre növekedtek. Talán arra sem árt emlékezni, hogy míg 1937-ben mindössze a hegyeshalmi fővonalon volt villamos vontatás, és csak 270 km hosszúságú pályán volt engedélyezve a 20 tonna feletti tengelynyomás, *ma közel 1200 km vonalhossz felett feszül villamos felsővezeték és kereken 5000 km vonalhosszon engedélyezünk 20 tonnát meghaladó tengelynyomást; teljesen kicserélődött a személy- és teherkocsipark, a MÁV klaszszikusan szép gőzmozdonyai is hovatovább a múzeumokba kerültek, helyet adva a korszerű villamos- és Diesel-mozdonyoknak.*

A fejlődés azonban nemcsak anyagilag és műszakilag volt nagy mértékű. Társadalmi, politikai rendszerünk céljainak megfelelően hatalmas mértékben változott a vasutasok élet- és munkakörülménye, szociális helyzete. A műszaki fejlődés önmagában is megváltoztatta a munka feltételeit: *a modern műszaki berendezések már igen sok területen könnyítik a nehéz fizikai munkát.*

A régi vasút jó néhány, keserves fáradsággal járó szolgálati beosztása lassan már csak emlék. *Veress Péter* regényének krampácsoló pályamunkásai gyakorlatilag eltűntek: *munkájukat már csaknem mindenütt nagy teljesítményű gépek végzik.* A hajdan közismert, jelzőzászlóval integető „bakter" feladatait önműködő berendezések vették át. A gőzmozdonyon izzadó-fázó mozdonyvezetők és fűtők maholnap csak a múltat idézik, mint egykor a vitorláshajók kapitányai: a mai idők masinisztája kényelmes, tiszta vezérálláson végzi felelősségteljes feladatát.

A műszaki fejlődés mellett számos intézmény és intézkedés szolgálja a jobb munkafeltételeket, a szociális és egészségügyi ellátást, a fáradságos munka utáni pihenés, szórakozás, továbbképzés lehetőségeit. *A ma már általános 44 órás munkahét, kéthetenkénti szabad szombat, illetve pihenőnap, a kedvezőbb szolgálati időbeosztás, a MÁV kitűnő egészségügyi ellátása és üdülőhálózata egy negyed század céltudatos politikai-gazdasági és társadalmi fejlődésének eredményei.*

A vasút következetes és állandó fejlesztése, a vasutasok életkörülményeinek folyamatos javítására szolgáló intézmények és intézkedések bizonyítékai annak a sokoldalú gondoskodásnak, amellyel pártunk és kormányzatunk az ünnepi elismerésen túl, minden nap méltányolja a vasutasok helytállását, nehéz és felelősségteljes munkáját.

Tudjuk, hogy az V. ötéves tervidőszakban az áruszállítási feladatok további növekedésével kell számolnunk: *ez a növekedés mennyiségben előreláthatóan nem lesz olyan mérvű, mint az előző időszakban, azonban a minőségi követelmények hatékonyabban érvényesülnek.* Még nagyobbak a követelmények a személyszállításban, hiszen a közvélemény elsősorban az utazás körülményein keresztül ítéli meg a vasutat. Kormányzatunk gazdaságpolitikája egyúttal gondoskodik a vasút műszaki bázisának továbbfejlesztéséről is. Természetesen jó volna, ha a fejlesztési lehetőségek valamivel nagyobbak volnának, azonban tudomásul kell venni, hogy a népgazdaság egyéb irányú fejlesztési kötelezettségei mellett lehetőségeink korlátozottak. *Éppen ezért alapvető feladatunk, hogy a rendelkezésre álló berendezéseket jól, műszaki és gazdasági szempontból egyaránt hatékonyan üzemeltessük, a fejlesztési kereteket pedig lehető legjobban használjuk fel.*

Berendezéseink hatékony üzemeltetése, fejlesztési kereteink ésszerű, gazdaságos felhasználása, az üzem- és munkaszervezés nyújtotta lehetőségek kiaknázása mellett legfontosabb: *a vasutasok fegyelmezett, pontos munkája.*

A vasutasság 26 esztendővel ezelőtt éppen ezzel érdemelte ki az ország közvéleményének megbecsülését, a párt és a kormány különleges elismerését. Az elmúlt két és fél évtizedben valamennyi törekvésünk arra irányult, hogy mindennapi tevékenységünkkel igazoljuk és fenntartsuk azt a megbecsülést, hírnevet, amelyet a vasutasság kivívott magának: *ez a bizalom és saját érdekünk kötelez bennünket arra, hogy felfigyeljünk az itt-ott mutatkozó lazaságokra, fegyelmezetlenségre, minden olyan jelenségre, amely árthat a vasutas munka becsületének.*

Amikor a vasutas munkáját végzi, akkor azt mondja: *„Szolgálatban vagyok".* Úgy gondolom, hogy ez, a magyar vasút 130 éves története során meghonosodott kifejezés nem szakmai zsargon. A vasút munkája valóban szolgálat, mint a katonáé: *ebben a szóban jut kifejezésre a fegyelem, a kötelesség, a pontosság, a tudás és a felelősség, a helytállás,* ami e bonyolult, sokszorosan összetett vasúti üzem működésének nélkülözhetetlen feltétele. De szolgálat a mi munkánk abban az értelemben is, hogy a vasút működése gazdasági-társadalmi életünk nélkülözhetetlen eleme: a vasúti szolgálat egyben szocializmust építő társadalmunk szolgálata.

A vasutasság számtalanszor bebizonyította, hogy hivatástudatával, a pontos és fegyelmezett szolgálattal érdemes arra a megbecsülésre, amelyben a vasutasnapon részünk van. A jövőben is kövessünk el mindent azért, hogy becsülést jó munkánkkal újra és újra kiérdemeljük.

Megóvják a Nyugati pályaudvar acélvázas műemlék csarnokát

A bíráló bizottság a negyvenháromból tíz pályaművet díjazott

Mindvégig nagy érdeklődés kísérte a *Nyugati pályaudvar* csarnoképületének rekonstrukcióját előkészítő tervpályázatot. A pályázatot a MÁV a múlt év végén hirdette meg, amelyre negyvenhárman nyújtották be pályaműveiket. A bíráló bizottság, amelynek elnöki tisztét *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója töltötte be, június 24-én a Vasutas Szakszervezet székházában hirdette ki döntését.

A beérkezett negyvenhárom pályamű mindegyike tartalmaz olyan javaslatokat, amelyek a megvalósításnál felhasználhatók. A rekonstrukció legfontosabb feladata az *Eiffel* által tervezett acélvázas csarnok statikai újjáépítése, a műemléki követelmények figyelembevétele. Ennek a feltételnek minden pályázó igyekezett megfelelni.

A Nyugati pályaudvar korszerűsítése hosszú évekre nyúló program, amely csak több ötéves terv időszakán át valósulhat meg. Amíg a csarnok átépítése tart, *a Nyugati pályaudvar forgalmának jó részét a Józsefvárosi, a Kőbányai, és a Keleti pályaudvarokra terelik át.*

A bíráló bizottság döntése alapján 510 ezer forintot osztottak ki pályadíj, illetve megvásárlás címén a 10 legjobb pályamű szerzői között. Az ünnepélyes eredményhirdetésen megjelent *Dr. Szabó János* építésügyi és városfejlesztési minisztériumi államtitkár. A pályázatokhoz mellékelt, a szerzők neveit tartalmazó borítékok felbontása után megállapították, hogy a 90 000 forintos díjat *Dr. Sigrai Tibor*, az UVATERV mérnöke és munkatársai nyerték. Ugyanez a kollektíva másik két pályaművével egy 40 000 forintos, és egy 20 000 forintos megvételben részesült.

A két 80 000 forintos díjat *Szilágyi Kálmán*, a MÁVTI mérnöke és munkatársai, valamint *Schreiber József* és *Poliivka Péter* pályaművének ítélték. 50 000 forintos díjazásban részesítették *Dr. Fernezelyi Sándort* és munkatársait, valamint *Lipták László — Bajnay László* az IPARTERV mérnökei és munkatársai tervét. Egyenként 40 000 forintért megvásárolták a már előbb említett *Dr. Sigrai Tibor* és munkatársai, *Dr. Kemenes Arzén* és munkatársai, valamint *Szilágyi Kálmán* pályaművét. Végül 20 000 forintért megvásárolták *Dr. Sigrai Tibor*, továbbá *Székely János* és munkatársai pályaművét.

Szentesi pályaépítők példás helytállása Nagykőrösön

Nehéz helyzetben is betartották a vágányzár idejét

A szentesi építési főnökség *Béke, Zalka* és *Szabadság* vasútépítő szocialista brigádjaiból egy fontos feladat elvégzésére olyan munkacsapat alakult, amely a pályamunkások példamutató helytállását tanúsítja.

Nagykőrösön a 48/XIV. számú átszelési kitérő cseréje 1976. II. negyedévi tervfeladat volt. A kitérő a *Budapest—Szeged* közötti főútvonal kritikus pontjának számított, mert a cserére váró kitérőn 20 km/óra sebességkorlátozás volt. A gyöngyösi üzem május 15-re ígérte a kitérő szállítását. Ennek alapján a vágányzár időpontját május 31-re tűzték ki.

A munkafázisok tervszerű ütemezése mellett az előre kirostált ágyazaton két gőzdaruval a kitérőcsere rutinmunkának számított. A helyzet akkor kezdett komollyá válni, amikor elmúlt május 15-e és a kitérő nem érkezett meg. Az üzem 21-re halasztotta az szállítás újabb időpontját. A kitérő erre az időpontra sem készült el. Végül 26-án délután vasúti kocsira rakták azt a kitérőt, melyen 31-én 14 órakor már az első vonatnak kellett áthaladni.

A városföldi kötőtelepen *Pencz Antal* és *H. Tóth Vince* előmunkás, valamint *Kiss Imre* és *Laczkó András* szocialista brigádvezető a szocialista brigádokból nagy teljesítményekre képes 14 tagú munkacsapatot szervezett.

A munkások vállalták, hogy ha május 28-án péntek reggelre megérkezik a szállítmány, akkor elvégzik a munkát. A kitérő végül is 29-én szombaton érkezett meg a városföldi kötőtelepre. A lerakásnál azonban kiderült, hogy a kitérőt szigeteletlenül küldte el az üzem. Az újabb nehézség áthidalására a szegedi igazgatóság II. osztálya nyújtott gyors segítséget. Azonnal elküldte a szükséges szigetelt sínrészeket.

A munkacsapat megfeszített erővel dolgozott és elvégezte a kötési munkákat. Így a kitérőt, a május 31-re biztosított vágányzár alatt, mintaszerűen kicserélték.

A pályamunkások helytállása biztosította a vágányzár megtartását és nem kellett lemondani a nagy teljesítményű, költséges gőzdarukat sem. A 14 tagú munkacsapat tagjai szocialista öntudatból vállalták a lehetlennek tűnő munka elvégzését. Munkájuk dicséretben és elismerésben részesült. Munkasikerüket bejegyezték a brigádnaplókba.

Fogas

A 26. vasutasnap rendezvényei

Július 11-én ünnepeljük a 26. vasutasnapot. A hagyományokhoz híven ebben az évben is *az országos vasutas képzőművészeti kiállítás megnyitásával kezdődnek a központi rendezvények.* A legjobb amatőr vasutas képzőművészek alkotásaiból válogatott kiállítás ünnepélyes megnyitására július 8-án csütörtökön, 18 órakor kerül sor, *Budapesten, a Vasutasok Szakszervezete Népszínház utca 29. szám alatti Képzőművészeti Iskolájában.*

Július 9-én pénteken, délelőtt 11 órakor a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében adják át a *Kiváló vasutas* kitüntetéseket. Délután 15 órakor pedig a Városligeti pályaudvar Mexikói és Kacsoh Pongrác út találkozásánál ünnepélysen megnyitják a *„Nyitott kapu a vasútra"* című kiállítást.

A MÁV Tisztképző Intézet 1975/76. évi nappali tagozatán végzett vasúti tisztek avatására július 10-én délelőtt, fél 11 órakor kerül sor a Déli pályaudvar „keringőjében".

A 26. vasutasnap központi sport- és kulturális rendezvényei kellemes kikapcsolódást, jó szórakozást ígérnek a sport- és a kultúra kedvelőinek. Július 10-én szombaton, a BVSC Szőnyi úti stadionjában kerül sor a vasutas területi válogatottak ifjúsági labdarúgó döntőjére.

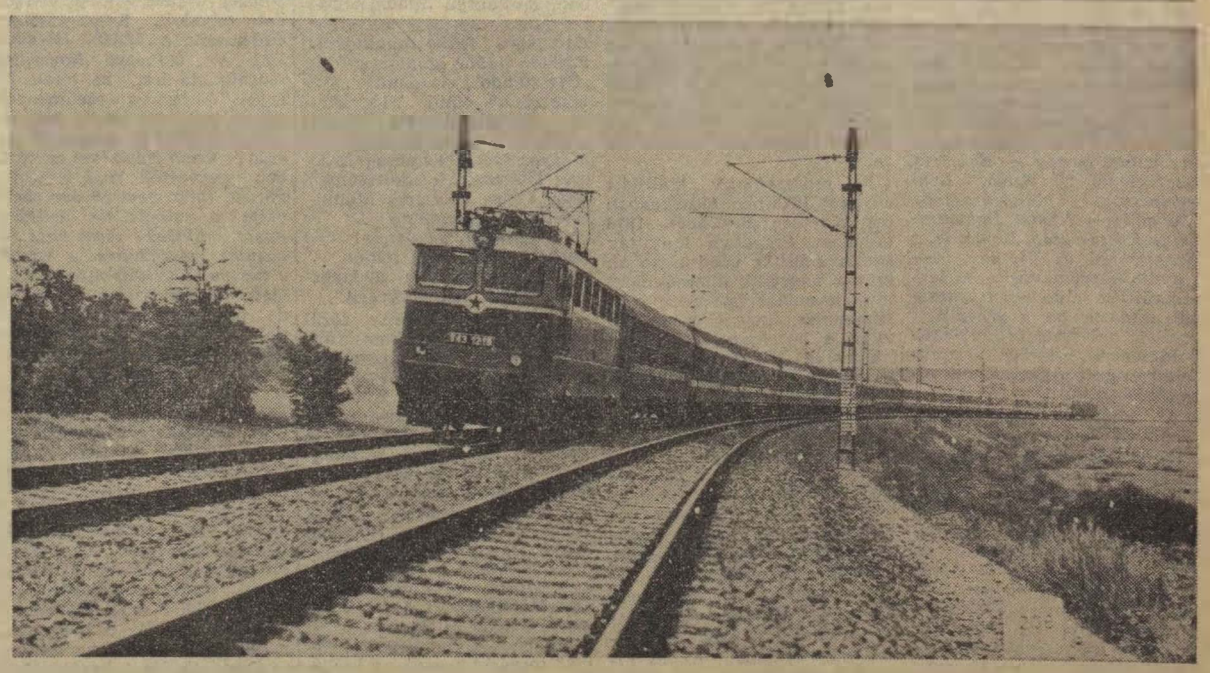
Vasárnap délelőtt, már 9 órakor megkezdődnek a sportrendezvények. Férfi és női asztalitenisz verseny, kispályás labdarúgó-mérkőzések, női és férfi atlétikai verseny, úszóverseny és vízivetélkedő, légpisztoly lövészet, amatőr rádióbemutató és kiállítás szerepel a délelőtti programban.

Délután 14 órától könnyűbúvár és hajómodellező bemutatóval folytatódik a sportprogram. Ezt műugró és repülőmodellező bemutató követi. Nem hiányzik a programból a labdarúgás sem. 16 órakor a *BVSC* és a *Szolnoki MÁV* öregfiúk lépnek a pályára. 17 órától pedig *a vasutas válogatott, T. J. Lokomotiv Bane, S. P. Nova Ves* nemzetközi mérkőzésre kerül sor.

Délután 15 órától kezdődik a gyermekműsor, melynek keretében Móka Miki zsebszínháza szórakoztatja az apróságokat. 19 órakor tombola, 20 órától pedig kezdetét veszi a hagyományos kulturális műsor, melyben neves fővárosi művészek, és kiváló vasutas amatőr együttesek lépnek fel.

A vasutasnap tiszteletére

Kál-Kápolna állomás Hámán Kató utazó szocialista brigádja a vasutasnap tiszteletére vállalta az állomáson elhelyezett ülőpadok átfestését, valamint a közeli park karbantartását. A nyolc tagú Tyereskova brigád pedig — amely ebben az évben alakult — a vendégszobák nagytakarítását végezte el a vasutasnapra.



A hegyeshalmi fővonal Törökbálint és Biatorbágy közötti új szakaszán már nagy sebességgel közlekedhetnek a személyszállító vonatok (Tenta György felvétele)

Találkozások

A napokban utoljára szólaltak meg az iskolák csengői és az ifjú gyermekhad kirajozva, megkezdte a rég várt vakációt. Már előtte az órák izgalmai. Lecsillapodtak a kedélyek. Túlestek a bizonyítványok bemutatásán. A szülők pedig örömmel vagy örömtelenül tudomásul vették a realitásokat.

Így ismétlődik évről évre. Ez az élet rendje. A szakközépiskolások az elmélethez társítják a gyakorlat megismerését is. *A diákok egy része megjelenik a gyárakban, üzemekben, gazdaságokban és a közlekedés különböző ágazataiban, hogy megízlelje a munkát.* Ezek az első lépések az úton, melyre a szakközépiskolába jelentkezésükkel elindultak. Az idősebb dolgozók ilyenkor adják át ismereteiket, tapasztalataikat és tanítják meg a munka fogásait. Megigazítják a szerszámot tartó kezet, beállítják a gépet és óvják a fiatalokat a balesetektől. Szeretettel vallanak a munkáról és őszinte bírálatot mondanak az első munkadarabra. Ettől gyúlnak ki és fénylenek a szemek.

A munka örömét ekkor érzi először a fiú és a leány! Azt a soha nem szűnő nagy élményt, melyet ennek az új életérzésnek születése jelent. Mert itt valami új születik. Egy új munkás.

A vasúti szakközépiskolás fiatalok is kirepültek. Pályamesteri szakaszokon, távközlési művezetők mellett, vontatási telepeken és forgalmi irodákban négy hétre megjelent egy-egy fiatal. Az első lépések félszegségével, a fiatalsággal együttjáró gátlásokkal, botladozva a címek és megszólítások közt. Beléptek a még ismeretlen felnőtt közösségbe, ahol nem az elmélet az első, hanem a gyakorlat. Felmennek a mozdonyra, átéléssel figyelik azok javítását. Csodálatot éreznek a pályafenntartási gépláncok teremtette pályákon. Elbűvölten nézik a szakmunkások uralmát e nagyszerű gépek felett. Mások távbeszélő központok üzemét, ismét mások az integra dominó berendezések javítását, fenntartását és szerelését kísérik élénk figyelemmel.

A forgalmi-kereskedelmi tanulók a vonatok összeállítását, forgalomba helyezését és szétrendezését: *az engedélykéréseket és az áhított vonatindítást követik.* Eközben összehasonlítják a látottakat a hallottakkal. Önmagukat látják néhány évvel később, amikor mindez nem szakmai gyakorlati oktatás, hanem maga az élet lesz számukra.

Az idén végzettek az érettségi vizsgák után már művelői lesznek a vasúti munkának. *Ők az utánpótlás.* Ők azok, akik új ismeretek birtokában frissítik évről évre a végrehajtó szolgálatot. Ők azok, akik átveszik az elfáradtak, a pihenni vágyók terheit, gondjait.

Bárhogyan nézzük, mindez emberi és örök. A munka a nagy szervező, szüntelenül vonz. A megérkezett fiatalok ifjú hitükkel és nyíltságukkal mentek a munkahelyekre. Vágyva, hogy tanulhassanak. Mindent ellesni, ami elleshető.

Immár hagyományai vannak e képzési módnak a vasúton. *A szakma „öregjei" nem is titkolnak el semmit.* Befogadják az érkezőket és segítik azokat. Tudják, hogy évről évre érkeznek az új munkatársak az iskolákból. *Tehát nem mindegy, hogyan fogadják őket.*

Egy jövendő munkásnemzedék indul el élete munkássága felé. A szolgálati főnökök, oktató tisztek, művezetők és reszortosok fogadják szeretettel a fiatalokat, felismerve bennük önmaguk ifjúságát. *De lássák a jövendő munkatársat, a barátot. Adják át tapasztalataikat, a szakma magas fokú ismeretét.* Gazdagítsák a fiatalokat ezen túl is a vasút megszeretetésével. Nem többel, mint ahogy ők szeretik.

Legyen ez a nyár egy nagy élmény annak, aki tanított és annak is, aki tanult. Ne feledjék, hogy az ítéletek mindkét részről megszületnek. Töltsék meg azt nemes tartalommal. Akik pedig ez évben fejezték be tanulmányaikat, máris munkatársak lettek. Az érkezők köszöntését fogadják szíves viszszaköszöntéssel.

V. Szabó Béla

Nyugállományba vonult vasutasokat tüntettek ki a Vasúti Főosztályon

Kedves, meghitt ünnepségre került sor június 26-án a Vasúti Főosztályon. Az első félévben nyugállományba vonult dolgozók legkiválóbbjai, több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréséül kitüntetést kaptak.

Az ünnepségen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály MSZMP PB. titkára, *Ürögi József*, a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének tagja, a Vasúti Főosztály szb-titkára és *Kelemen Csilla*, a Vasúti Főosztály KISZ-bizottságának titkára.

Nagy Károly megnyitója után *Kelemen Csilla* köszöntötte a nyugállományba vonult dolgozókat. A köszöntő — mely visszapillantás volt a szolgálatban eltöltött hosszú idő szépségeire, nehézségeire — több szempárban elővarázsolta a meghatódottság örömkönnyeit.

A köszöntő után *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, és *Urbán Lajos* miniszterhelyettes átadta a kitüntetéseket.

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

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Lengyel György hivatalvezető-helyettest, Ügykezelési és Gazdasági Hivatal. A

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Babay László állomásfőnököt Balatonboglár állomás; Szopó Lajos előmunkást Debrecen Építési Főnökség. A

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Dikán Lajos állomás főnökőt Kelebia állomás; Katona József gépkocsivezetőt Budapest MÁV Egészségügyi Ellátási Főnökség; Országzky Józsefné ügyintézőt BBFF; Szamosi György csapatvezető előmunkást Pécs Pft. Főn; Takács Zoltán Diesel-mozdonyvezetőt Budapest Hámán Kató Vont. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

Kiváló Vasutas

kitüntetésben részesítette: Farkas Alajosné raktárvezetőt MÁV Dunakeszi MÁV Jj. Ü.; Dr. Fördös László belsőellenőrt Dunaújváros állomás; Fügedi Imre áruirányítót Szolnok állomás; Füzesi Andor főrevizort KPM Vasúti Főosztály: Margittai Lajos ügyintézőt MÁV B. V. K. H.; Nádudvari Lajos építésvezetőt Szeged Épület- és Hídfenntartó Főn.; Patkós József mázolót Rákos Vont. Főn.; Pásztor László számviteli főnököt Miskolc Vasútig.; Oláh József ügyintézőt Debrecen állomás; Takács József vonatvezetőt Ajka állomás.

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes az

Érdemes Vasutas

kitüntetésben részesítette: Besze István mozdonyvezetőt Jászapáti Vont. Főn.; Bujna Kálmánné ügyintézőt Budapest Vasútig.; Csuka Sándor mozdonylakatos csoportvezetőt Celldömölk Vont. Főn.; Fajzon János szakmunkást Pécel MÁV Kórház; Ferenc Tiborné anyagellenőrt Budapest Vasútig.; Gács István térfelvigyázót Győr állomás; Halda Lajos betanított munkást MÁV Hídépítési Főn.; Holéci Holecz József csoportvezetőt Szombathely Vasútig.; Juhász József villamosmozdonyvezetőt Budapest-Keleti Vont. Főn.; László Gyula váltókezelőt Fonyód állomás; Nyeste Ferenc ügyintézőt Debrecen MÁV Zenekari Főn.; Pécsi István karmestert Budapest MÁV Szimfónikusok Zenekari Főn.; Szövérfi Márton váltókezelőt Budapest-Ferencváros állomás; Tisza József kocsivizsgálót Kecskemét Vont Főn.; Udvardi Lajos lakatost MÁV Északi Jj. Ü.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dicséretben

részesítette: Antal Imre gépkezelőt Miskolc Oktatási Főn.; özv. Cserni Mihályné váltókezelőt Baja állomás; Dósai József tolatásvezetőt Kiskunfélegyháza állomás; Fehér Lajos lakatos-brigádvezetőt Szolnok MÁV Jj. Ü.; Fehér Mihály kocsivizsgáló-lakatost Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolg. Főn.; Gyarmati Endre anyaggazdálkodót Balassagyarmat állomás; István Sándorné ügyintézőt MÁV-TI; Iszak József munkást Szombathely Pft. Fon.; Kovács B. Ferenc váltókezelőt Aszód állomás; Keresztes Lajos távközlő művezetőt Pécs BBFF; Koncsik József bádogost Kaposvár Épület- és Hídfenntartó Főn.; Maros Károly kocsiintézőt Oroszlány állomás; Mogyorósi István karpitos-csoportvezetőt Landler J. MÁV Jj. Ü.; Nagy Sándor málházót Táplógyörgye állomás; Nezáczki András jegyvizsgálót Sárospatak Üzemfőnökség; Oláh Imre főfűrőmestert MÁV Szak- és Szerelőipari Főn.; Ruzsa Pál ügyintézőt Szeged Vasútig.; Simon Gyula raktárnokot Szombathely állomás; Schember Géza főkönyvelőt Budapest MÁV Ép. Főn.; Varga József tudományos-főmunkatársat VATUKI.

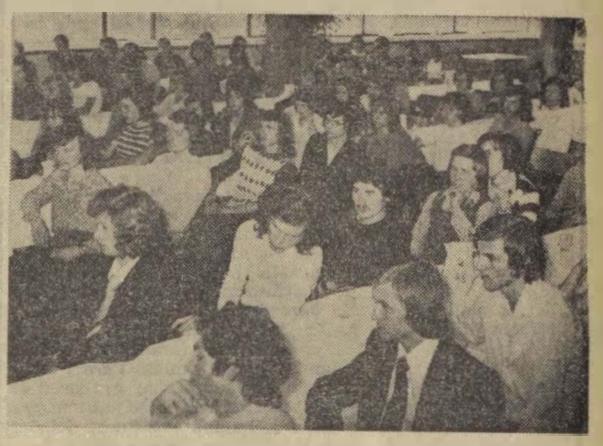
A brigád ajándéka

A szegedi vasútigazgatóság igazgatási és jogi osztályának *Hámán Kató* szocialista brigádja 1974-ben határozta el, hogy patronália *Somogyi Ilonát*, a MÁV Nevelőotthon félárva tanulóját. A nyolc tagú brigád Ilonka részére takarékbetétkönyvet nyitott, amit tanulmányai befejezése után adtak át.

Erre az ünnepélyes alkalomra június 11-én került sor a brigád munkahelyén. *Vendégül látták a tanulmányait sikeresen befejező Somogyi Ilonát, és átadták az összegyűjtött négyezer forintot.* Megfogadták, hogy baráti kapcsolatuk a jövőben sem szakad meg.

A munkáskollektíva fogadta őket

166 új szakmunkás a dunakeszi járműjavítóban



Az üzem legfiatalabb szakmunkásai
(Bozsán Péter felvétele)

A munkássá válás szimbólumaként rendezték meg június 23-án a dunakeszi járműjavítóban a végzős ipari tanulók ünepélyes fogadását. Az üzemmel szoros kapcsolatban álló 201. számú *Gárdonyi Géza* Szamunkásképző Intézet jelképesen a fiatalok új munkahelyén, tehát az élet kapujában búcsúztatta tanítványait: *Kopor Pál*, a tanintézet igazgatóhelyettese indította útjára a százhatvanhat harmadéves végzős diákot, akiket *Bakó Károly* üzemigazgató a munkáskollektíva jelenlétében meleg szavakkal köszöntött, s szeretettel fogadták őket.

Az üzem KISZ-bizottsága nevében *Stehlik Ferenc* titkár is üdvözölte a szakmák legifjabb munkásait, biztosítva őket arról, hogy a gyári közösség örömmel veszi érkezésüket és minden segítséget megkapnak, hogy minél előbb bekapcsolódhassanak az üzemi életbe, s a szocialista brigádok tagjainak sorába.

Ötvenhét járműszerelő, 10 géplakatos, 8 esztergályos, 16 asztalos, 13 villanyszerelő, 22 fényező, 12 kárpitos (köztük négy lány), 14 hegesztő és egy mechanikai műszerész távozott. *Közülük mintegy 130-nak már szerződése volt az üzemmel*, azonban előre láthatólag a többiek is itt kezdik a munkáséletet.

H. A.

Lesz jövője a munkáskultúrának

80 éves jubileumát ünnepelte a szombathelyi járműjavító férfikara

A szombathelyi járműjavító *Haladás férfikara* 1976. június 18-án Szombathelyen, a *„Bartók Béla"* teremben ünnepelte megalakulásának 80. éves jubileumát. Az évforduló tiszteletére ünnepi hangversenyt és zászlóátadási ünnepséget tartottak.

Az ünnepségen megjelent *Vámos József* a megyei tanács elnökhelyettese, *Magyar Gyula* az SZMT vezető titkára, *Kellner István* a Vasutasok Szakszervezeti Kultúrnevelési és Sportosztályának vezetője, valamint az üzem szakszervezeti, párt- és gazdasági vezetői.

Auguszt János, a területi bizottság titkára ünnepi beszédet mondott. Köszöntőjében emlékezett a *MÁV Haladás Dal- és Önképző Egyesület* megalakulására, az eltelt 80 évre. A kórus eredményes szereplését fémjelzi, hogy a felszabadulást követően az ország és üzem építésével egyidőben szervezték újjá a *férfikórust, több mint 30 éve szolgálja a szocialista kultúra ügyét, aktívan részt vesz a vasutas társadalom, a város, a megye kulturális megmozdulásaiban.* Rendszeres szereplője az országos dalostalálkozóknak. Szinte az ország valamenyi városában szerepeltek. 1960-ban a kórus lelkes és kimagasló munkájának elismeréseként megkapta a *„Szocialista Kultúráért Érdemérmet"*.

Az énekkar minősítő hangversenyeken 1966, 1968, 1970, és 1974-ben az általános kategóriában *„Aranykoszorús"* fokozatot ért el. 1975-ben hazánk felszabadulásának 30. évfordulójára *„Derkovits"*-díjjal és *Arany plakettal* tüntették ki.

Az énekkar évek óta rendszeres szereplője a hagyományossá vált *Savária napok* keretében előadásra kerülő Mozart: *„Varázsfuvola"* című operájának.

A jubileumi ünnepségen részt vettek a megye kórusai, ott volt a lengyel katowicei vasútigazgatóság vegyeskara. A hangversenyen bizonyították, hogy tudásuk legjavával szolgálják a szocialista kultúra terjesztését, elmélyítik a béke és barátság szent ügyét. Amikor a záróakkordok hangjaként *Hajba Ferenc* karnagy vezényletével a jelenlévő kórusok öt szólamban énekelték *„Forr a világ bús tengere ó magyar..."* éreztük, hogy van múltja és lesz jövője a munkáskultúrának.

A Vasutasok Szakszervezete nevében *Kellner István* adta át az eredeti zászló mását, hogy újabb 80 évig hirdesse a kórus eredményes munkáját.

Németh Gyula

„30 győzelmes év"

Nagyszabású nemzetközi vándorkiállításnak adott helyet a BNV B pavilonja

A szocialista országok képzőművészeti kiállításában — melyet *„30 Győzelmes év"* címmel a BNV B-pavilonjában a Kulturális Minisztérium, a Kiállítási Intézmények és a Műcsarnok rendezett — június 25-től július 25-ig gyönyörködhetnek az érdeklődők.

Az egy hónapig nyitvatartó, nagyszabású nemzetközi képzőművészeti demonstráció tíz szocialista ország — *Bulgária, Csehszlovákia, Kuba, Lengyelország, Magyarország, Mongólia, a Német Demokratikus Köztársaság, Románia, a Szovjetunió és Vietnam* — legjobb képzőművészeinek legsikerültebb alkotásain keresztül mutatja be a szocialista realista művészet fejlődésének eredményeit, a hitleri fasizmus felett aratott győzelem óta eltelt időben.

A kiállított műalkotások hűen tükrözik népeink életének, a szocialista társadalom építésének legfigyelemre méltóbb eseményeit.

A demonstratív kiállítás 6 ezer négyzetméternyi területen került megrendezésre a B-pavilonban, *amely 1575 műalkotásnak adott helyet.* Ebből minden ország 382 négyzetméter területen mutathatta be — külön szekcióban — kiállításai anyagát. A 10 nemzet termei mellett, főhelyen, egy közös terem a felszabadulás előtti antifasiszta harcok és a szocializmus győzelméért folytatott küzdelem képzőművészeti megnyilvánulásait gyűjtötte csokorba. Az értékes anyag, a festményeken, szobrokon, és grafikákon kívül, jelentős sajtógrafikai és plakátgyűjteményt, a sajnálatosan elpusztult művek reprodukcióit, továbbá közterekben felállított monumentális alkotások fényképeit tartalmazza.

A reprezentatív kiállítási anyagot 1975-ben *Moszkvában* ezt követően *Berlinben*, 1976 tavaszán *Prágában* mutatták be. A kiállítás vándorútjának immár negyedik állomásaként most hazánkat érte az a megtiszteltetés, hogy a szocialista világ e hatalmas nemzetközi kulturális megmozdulásának, — amely a proletár internacionalizmus eszméi alapján testvérországaink kultúrájának további közeledését segíti elő — otthont adhatott. Budapest után, majd *Szófia* fogadja a tárlatot.

Magyar élő művészeink közül különösen *Blaski János* háromszoros Munkácsy-díjas, a Magyar Népköztársaság Érdemes Művészének műveiben, *Gerzson Pál*, kétszeres Munkácsy-díjas „Nemzedékek" című olajvásznában. *Kokas Ignác*, kétszeres Munkácsy-díjas, a Magyar Népköztársaság Érdemes Művészének „Asztalos" c. olajvásznában, *Miskolczy László* kétszeres Munkácsy-díjas, „Asszonyok" és „Munkásnő" című olajvásznában, *Sarkantyu Simon*, kétszeres Munkácsy-díjas műveiben, *Bálványos Huba* munkájában *Pásztor Gábor* Munkácsy-díjas „Újesztendő", valamint „Emlékezzünk" című litográfiáiban, *Raszler Károly*, háromszoros Munkácsy-díjas, a Magyar Népköztársaság Érdemes Művészének alkotásaiban, *Zala Tibor*, kétszeres Munkácsy-díjas „Mementó I." és „Mementó IV.", valamint „Oly korban éltem én a földön..." című litográfiáiban gyönyörködhetett a nagyközönség.

A kiállított szobrok közül elsősorban *Kalló Viktor* Munkácsy-díjas szobrászművész Köztársaság téri emlékműve terve, *Kiss István* Kossuth-díjas, kétszeres Munkácsy-díjas, a Magyar Népköztársaság Érdemes Művésze „A budapesti Tanácsköztársasági emlékmű" terve, *Konyorcsik János* Munkácsy-díjas „Ódry Árpád" című szobra. *Somogyi József* Kossuth- és Munkácsy-díjas, a Magyar Népköztársaság Érdemes és kiváló művésze „Martinász", „Auschwitz", „Szántó Kovács János". valamint „A salgótarjáni emlékmű" tervével szerepel a kiállításon.

K. F.

Fiatal műszakiak tanácskoztak a budapesti vasútigazgatóságon

A budapesti igazgatóság vezetőinek kezdeményezésére június 24-én tanácskozásra hívták össze azokat a fiatal üzemmérnököket, akik 1971—75 között végeztek a *Győri Közlekedési- és Távközlési Főiskolán*, és a budapesti vasútigazgatóság területén dolgoznak. Az összejövetelen csaknem százfőnyi vasutas műszaki értelmiségi vett részt, képviselve a forgalmat a gépészetet, távközlés és biztosító berendezést, valamint a pályafenntartást. az üzemmérnökökön kívül ott voltak a tanszékvezetők és az igazgatóság vezetői is.

A tanácskozáson a fiatal műszakiak beszámoltak a főiskolán tanultak gyakorlati alkalmazásáról, illetve annak hasznosításáról. *Az összejövetelnek ugyanis az volt a célja, hogy a tanári kar és az igazgatóság vezetői tájékoztatást kapjanak a főiskola oktatási módszerének hatásáról.*

A tanácskozás eredményesnek bizonyult. A fiatal vasutas értelmiségiek ugyanis — amellett. hogy elégedetten nyilatkoztak a volt iskolájuk tanulási módszeréről — sok olyan közérdekű javaslatot mondtak el, amelyeket mind a tanszékvezetők, mind pedig az igazgatóság vezetői lényegesnek tartottak. Az üzemmérnökök javasolták például. hogy a most tanuló növendékeknek, minél több szakmai kirándulást szervezzenek, főleg a határmenti állomásokra, csomópontokra. és hassanak oda, hogy a közlekedési főiskola tanulói csak vasútépítésen vegyenek részt a vakáció alatt.

(Séra)

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

Munkájukkal mindenki elégedett

Bemutatjuk a Keleti vontatási főnökség Steinmetz brigádját

Ferencz Józsefnek, a Budapest-Keleti Vontatási Főnökség villanymozdony-vezetőjének e napon 11 óra 45 perckor kellett volna jelentkeznie, hogy 13 óra 12 perckor útnak induljon a komáromi személlyel. 11 óra 30 perckor — szokásához híven, az előírt időpontnál korábban — már ott toporgott a 1257-es számú, hatalmas, kék testű V—43-as körül; fölszállt a vezérállásba és töviről hegyire átvizsgálta a masinát. Déltájt, amikor megérkeztem, már nem is akart leszállni onnan, így aztán beszélgetésünk a Kerepesi úti vontatási épület és a Keleti pályaudvar külső C-vágánya között zajlott le, előrehátra tolatva, vezényszavakkal, dudaszóval, vonatfüttyel kísérve. S miközben a kerekek váltókon kattogtak keresztül, az alig néhány négyzetméteres fülkéből gondolataink bebarangolták az egész országot.

Valaki mindig úton van

E riport persze akkor lenne teljes, ha a május 1-én *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést kapott *Steinmetz Miklós* szocialista brigád valamennyi tagjával együtt beszélgethetnénk. De ilyen együttlétre ők maguk is alig-alig emlékeznek. Vasutas sors: *valaki mindig úton van.* Még a kitüntetés átvételekor sem tudott mindenki jelen lenni; a sínlengereken nincs munkaszüneti nap, a forgalomnak mennie kell...

Amíg az első váltón áthaladunk, megtudom: *1964-ben alakult meg a brigád.* Első vezetője, *Szalai János* súlyos betegség miatt búcsúzott tőlük: 50 évesen nyugdíjba ment. *Bártfay Mihály* lépett a helyébe, és 1970-től 1975-ig irányította a már akkoriban is nagy hírű kollektívát. E tisztségtől akkor búcsúzott el, amikor — nagy szakmai tudása miatt méltán — a vontatási főnökség oktató tisztje lett.

Beszélgetőpartnerem, Ferencz József csak 1972-ben került át a *Zrínyi Miklós* szocialista brigádtól: rövid idő alatt bizonyíthatta rátermettségét, egyhangúlag döntöttek úgy munkatársai — ő lesz a Steinmetz-brigád harmadik vezetője. Gyanítom: az egyhangúság ellenére sem lehetett könnyű a választás, mert sok jól képzett, szorgalmas, tettrekész ember dolgozik közöttük. A mozdonyvezetők közül *Hoffmann Dezső* és *Tóth Mihály*, a gépkezelők közül pedig *Fehér András* alapító tag. A többiek? *Bártfay Mihály*, jóllehet nincs mozdonyon, ma is tagja a brigádnak. *Tóth János* a brigádvezető-helyettes, egyszersmind a csomóponti pártbizottság tagja. *Körmendi Sándor* a főnökségen szb-tag. Megbecsült mozdonyvezető a két *Varga* — Gyula és Sándor —, *Harsányi Lajos*, meg *Pálinkás István* is, s valóban nehéz szívvel búcsúztatják a most nyugdíjba menő *Nagy Gyula* gépkezelőt. *Holecz István* ugyancsak gépkezelőként érdemelt ki elismerést, és szeretettel fogadták a Nagy Gyula helyett érkezett új brigádtagot, *Urbán Kálmán* mozdonyvezetőt.

A szerteágazó sinek látványa arra ösztönözne, hogy a forgalomról beszéljünk, de Ferencz József a hivatás szeretetét oly annyira természetesnek tartja, hogy nem is azt tartja legnagyobb erényüknek: *mindenki elégedett a munkájukkal.* Szinte mindenütt járnak, amerre a villamos felső vezetékek leágaznak; ideí brigád-szerződésük leglényegesebb pontja is az, hogy balesetmentesen dolgoznak. (S szeretnék az egyik fiatalt párttaggá — a tizenhárom tagú brigád kilencedik (!) párttagjává — nevelni.)

A tanács javaslatára

Miről essék szó tehát, immár valahol az ügetőpálya magasságában? Egy olyan tiszteletet parancsoló társadalmi munkájukról, amely semmiképp sem nevezhető formálisnak.

— Még Bártfay Mihály javasolta 1973-ban, hogy olyan társadalmi munkát keressünk, ahol nagy szükség van a segítségünkre — mondja a mai brigádvezető. — Tanácsot kértünk a szakszervezeti bizottságtól, a vontatási főnöktől, végül a fővárosi tanácstól eredt az ötlet: *keressük fel Nagytétényen az Egészségügyi Gyermekotthonok Országos Módszertani Intézetét...* Bártfayval kettesben kerestük meg dr. Szondy Mária igazgató-főorvosnőt. Örült is nekünk, meg nem is. Maguk mozdonyvezetők — mondotta —, lesz-e idejük a sok munka mellett, hogy velünk is foglalkozzanak?

— És volt idejük?

— *Ha valaki az ottani beteg — nyomorék, vagy szellemileg visszamaradt — gyerekeket meglátja, aligha képes visszakozni. Azért jöttünk, mert tenni akarunk!* — feleltük a doktornőnek. Megkötöttük a szerződést, és nem kérkedésből mondom: igen gyakran ott vagyunk. Elég egy kis cédula a brigádtagok szekrényébe: *„Pajtás, holnap ekkor és ekkor gyere, ha tudsz!"*... aki ráér és teheti, eljön.

Mindenhez értenek

Az intézetnek rendkívül szép a gyümölcsöse: 70—80 őszi- és sárgabarackfa, cseresznyefa, szilvafa hoz jóízű termést, van szőlőjük is... tavasztól őszig metszenek, permeteznek, gondozzák a fákat. A játékokat javítgatják, újrafestik, még a 150—160 négyzetméteres játszóteret is rendbehozták: 12 centiméternyi vastag betonréteggel terítették le.

— Értenek a betonozáshoz?

— Akarat kérdése csupán. Meg kellett csinálni! Különben többen építettünk már házat — legutóbb egy másik brigád vezetőjének, Márton Jánosnak segítettünk —, módunkban állt, már, hogy bebizonyítsuk: *nemcsak a mozdonyokhoz értünk*... Itt, a főnökség területén is szívesen végeznénk több társadalmi munkát, dehát az idő kevés. Azért az 1976-ra felajánlott száz órából hetvenet már teljesítettünk, és szilveszterig meglesz a kétszerese is.

Közben átmegyünk a másik vezérállásba: a mozdonyt összekapcsolták már a szerelvénnyel, s mint a versenyre készülő futó, Ferencz József mind többet tekinti a pályát, mind tömörebb válaszokat kap az újságíró. Ilyenkor — úgy érzem — nem is illdomos már zavarni. Lekászálódom a V—43-asról. Még az üdvözbakhoz sem érek, a komáromi személy már meglódul. Előbb lépésben halad, aztán felgyorsul — tovatűnik a látóhatárból.

A Baross téri „kerengőbe" vezető lépcsőkön baktatok; rájuk, tizenhármukra — a súlyos beteg gyerekek istápolóira gondolok. 1973-ban a brigád ezüstérmet kapott. 1974-ben aranyérmesek lettek, tavalyi munkájuk hozta meg a még magasabb elismerést: a *MÁV Kiváló Brigádja címet.*

Hogy méltók-e erre a szép sorozatra? Ha ők nem, hát kik lehetnének méltóbbak rá?

Földes Tamás



Megkezdődött az iskolákban a vakáció. A pályaudvarokon — különösen a hét végi napokon — a fiatalok százai kelnek útra. Felvételünk a Nyugati pályaudvaron készült (Laczkó Ildikó felvétele)

Felújítják az elöregedett pályákat

Látogatás a kiváló címmel kitüntetett mátészalkai pályafenntartási főnökségnél

Tizenkét szakaszon háromszáz dolgozóval 290 vágánykilométer hosszúságú vasúti pálya fenntartását végzi *a mátészalkai pályafenntartási főnökség.* Nehéz területen dolgoznak, ahol még nagyon sok az elavult felépítmény 70 éves, vagy annál régebbi sínekkel. Valóban elismerést érdemlő eredmény, hogy ilyen körülmények között is el tudták nyerni tavalyi munkájukkal a *„Kiváló főnökség"* kitüntető címet.

Céltudatos munkával

A kiváló teljesítmények azonban a mátészalkai térségben sem egyik napról a másikra születtek. *Évek óta céltudatosan fejlesztette munkája színvonalát a főnökség.* Amíg 1971-ben csak 21 vágánykilométer volt a gépi fenntartás, 1975-ben ez elérte a főnökség területén a 175 kilométert, összes vonalaik 73 százalékát.

— *A gépesítés fejlesztése mellett legfőbb törekvésünk volt* — mondotta *Kovács Gusztáv*, a főnökség vezetője —, *hogy a „gépi" pályákat, ha másképpen nem megy, legalább használt anyagokkal felújítsuk.* Így a múlt évben a rendes fenntartási munka keretében 13 kilométer hosszúságú pályát újítottunk fel. Miután már az előző években is jó eredményeket értünk el a minőségi mutatók javításában *Mátészalka—Tunyogmatolcs* állomások között a tengelynyomás, *Mátészalka—Fehérgyarmat* között a sebesség felemelését javasolhattuk.

1970-ben az árvíz okozott súlyos károkat a mátészalkai pályafenntartási főnökséghez tartozó vágányokban. A főnökség vezetői már akkor javasolták, hogy a helyreállítást kapcsolják össze a nagyon is aktuális korszerűsítéssel. Csakhogy akkor erre nem volt idő. Volt, ahol homokkal kellett pótolni az árvíz elsodorta ágyazatot, mert hirtelenjében kő nem állt rendelkezésre. *Csak ezt követően szervezhette meg a főnökség tervszerű felújítási, vonalmegerősítési munkáiatokat és hozta létre közúton mozgó pályahelyreállító egységét.*

— Alaposan megbeszéltük a tennivalókat dolgozóinkkal, az elsők között csatlakoztunk a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyhez — mondotta *Miskolci Sándor*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *A műszaki fejlesztésre, a forgalombiztonság javítására és az önköltség csökkentésére tett vállalásainkat azután 1975-re is meghosszabbítottuk.* Főnökségi vállalásunk a 203 tagot számláló 23 szocialista brigád felajánlásaira épült.

A minőség javítása volt a fő cél

A felajánlásoknak megfelelően a minőség javítását tekintették a legfontosabb feladatnak. *Gondos munkával értek el, hogy a vágánykilométerenkénti hibapontok száma a megengedhető 43,8-ról ténylegesen 22,5-re csökkent a múlt évben.* Fegyelmezett és szervezett munkával 7 százalékkal csökkentették a veszteségidőket. Takarékos gazdálkodásuk is szép eredményt hozott. Osztályozták a használt és még beépítésre alkalmas anyagokat és ezeket előszeretettel be is építették, ahol lehetett. Ennek eredményeként értek el a múlt év folyamán *1 millió 425 ezer forint értékű anyagköltségmegtakarítást.* További 113 ezer forint értékű megtakarítást jelentett, jó előkészítéssel, helyes munkaszervezéssel három nappal lerövidítették a felépítményi karbantartó géplánc ra tervezett vágányzár idejét.

Munkájuk ütemességére, átlagon felüli színvonalára jellemző volt, hogy a negyedéves értékelések nyomán minden alkalommal a mátészalkai pályafenntartási főnökségnek ítélték oda a debreceni vasútigazgatóság és szakszervezetünk területi bizottságának vörös vándorzászlaját.

Az előző évi 9-ről 23-ra növekedett a múlt évben a főnökségnél benyújtott újítások száma, *az elért megtakarítás pedig 11 ezer forintról, 91 ezer forintra nőtt.* Már az újítómozgalomban is példát mutattak a szocialista brigádok — innen a fellendülés —, s az elfogadott hat javaslatból hármat fizikai dolgozó nyújtott be. Ebben és a munka minőségének javulásában is fontos tényezőnek bizonyult, hogy mind többen tanulnak a főnökség dolgozói közül.

Folytatják a pályák korszerűsítését

Az idén és az ötödik ötéves terv további részében folytatja a főnökség a megkezdett fejlesztő, korszerűsítő munkát.

— *Ebben az évben a mátészalka—csengeri vonalon folytatunk felépítménycserét* — mondotta *Kovács Gusztáv* —, *hogy 1978-ban a vonal teljes hosszában felemelhető legyen a tengelynyomás.* Újabb mozgó gépesített szakaszt szervezünk, hogy megfelelő erősítést tudjunk adni a nyíregyháza—mátészalkai vonal géplánc os felújításához. Igyekszünk tovább fejleszteni munkánk szervezettségét, javítjuk kapcsolatainkat a társszolgálati ágak vezetőivel és dolgozóival. *hogy az idén és a következő években is a kitüntetéshez méltó, kiváló eredményekkel segíthessük a vasút munkáját.*

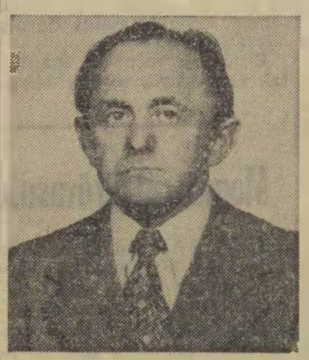
L. J.

A vállalást teljesítették — pénzjutalomban részesültek

Oroszváry László vezérigazgató-helyettes és *Urbán Sándor* szakosztályvezető június 13-án meglátogatta a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökséget. Találkoztak azokkal a dolgozókkal, akik a Déli pályaudvar két új vágányának építésénél, illetve a vizuális utastájékoztató üzembehelyezésénél kiemelkedő munkát végeztek. A főnökség ennek a munkának az elvégzését a nyári forgalom megindulására — június 12-re — vállalta.

Oroszváry László vezérigazgató-helyettes a legeredményesebben dolgozók részére összesen ötezer forint jutalmat adott át. A vendégek megtekintették azt az üzemrészt is, ahol előszereléseket végzik, és elismerésüket fejezték ki a látottakról. Különösen azt az újszerű kezdeményezést dicsérték, amellyel a főnökség a külső szerelési munkák átfutási idejének rövidítésére törekszik.

Saruállító Rákosrendezőn



Rákosrendező. Vas, olaj, rozsdaillat tölt be mindent. A hangszórók szünet nélkül bömbölnek... Dübörögve jár be egy hosszú tehervonat; 40 tonnás kocsijai alatt nyöszörög a sín. Élesen csattognak az átállított váltók, s a kocsik folyamatosan gurulnak az irányvágányokra.

A nagy kavalkádban, *Illés János* saruállító, kezében a féksaruval, ott áll a D/2. vágány elején. Csaknem földig csüng kezében a nehéz vassaru. Három rakott kocsi közeledik. Lehajol és begyakorolt mozdulattal, a guruló kocsik elé, a sínre helyezi a sarut. Csak annyi ideje marad, hogy kihajoljon a kocsi éles vassarka elől.

Megszólítom... Közben kisebb megszakításokkal tovább gurulnak a kocsik.

— *Orosházán kezdtem a vasutat, majd Csorvásra kerültem málházónak,* — kezdte a beszélgetést. — *1964-ben helyeztek Rákosrendezőre saruállítónak.* Múltak az évek, közben lakáshoz jutottam és Pesten ragadtam. Igyekeztem jó munkát végezni, amiért a jutalom nem maradt el. A „Kossuth" szocialista brigád, amelynek tagja vagyok, legutóbb aranykoszorús címet nyert. Április végén a Kiváló csomópont kitüntetés alkalmából *Kiváló dolgozó* lettem.

Beszél, de szeme és füle minden rezdülésre reagál. Az I. és a III. számú vágányokra sűrűn gurulnak a kocsik. Holide, hol oda szalad. Én utánna.

— *A sarusnak egy-egy szolgálatban 7—800 kiló súlyt kell emelni* — magyarázta. — *Fizikummal, birom, bírjuk, de idegekkel és egészséggel már nehezebben. A saru emberéletért és nagy értékekért felelős. Ezt csak jól lehet csinálni!* Más távolságból kell megsaruzni egy és más távolságból több kocsit. Az sem mindegy, hogy rakott vagy üres-e a kocsi. Másként kell dolgozni melegben, hidegben, esőben, hóban vagy ködben. De másként kell saruzni lágyabb és másként keményebb összetételű saruval. Esetenként más-más a kocsi és a saru egymásrahatása; időtől, a saru anyagától, a kocsi vagy a kocsik súlyától függően. A lágyabb anyagú saru jobban tapad, rugalmasabb, a keményebb kevésbé. A száraz sín és a középhőmérséklet reális lehetőséget biztosít. A nedves, havas sín ezer veszélyt rejteget.

A saruállítók szüntelenül a szabadban dolgoznak. Hiába épültek viszonylagosan kulturált sarusbódék, oda csak öltözni és ritkán étkezni járnak be. *Ugyanis a sarus csak jó gurításvezetőre, a jó hangszórókra, a jó fülére és szemére támaszkodhat.* Sűrű ködben a közeledő kocsi egyre fokozódó zajából, a sín rezdüléséből is sok minden megtud.

Veszélyes munka ez! Az öregebbek valóságos rémtörténeteket mesélnek a sarusokkal történt balesetekről. Egy azonban bizonyos, ha a sarus figyelmesen, éberen dolgozik nem történhet baj.

(Gergely)

CURTICI:

A második negyedévben 1099 irányvonatot képeztek

Curtici román—magyar közös határállomáson a forgalmikereskedelmi szolgálat szocialista brigádjai többek között célul tűzték ki, hogy a korszerű vonóerőt az eddiginél jobban kihasználják, a vonatokat maximális terheléssel közlekedtetik. Az év első öt hónapjában 1701 irányvonatot indítottak Curticiről 2 364 178 összonna terheléssel. Ez vonatonként átlagosan 1389 tonnának felel meg.

Különösen márciusban, áprilisban és májusban értek el jó eredményt. *A három hónap alatt összesen 1099 irányvonatot képeztek.* Az egy vonatra eső terhelés meghaladta az 1422 tonnát.

Ahol a nyugdíjasok ügyeit intézik

Bemutatjuk a kiváló címmel kitüntetett MÁV Nyugdíj Hivatalt

A MÁV-nak több mint 100 ezer nyugdíjasa van. Ügyesbajos dolgaik intézése nem kis feladat, már csak azért sem, mert a nyugdíjjogosultság előnyös változása, valamint az életkor növekedésének következményeként például az elmúlt öt esztendőben több mint 11 ezerrel növekedett a nyugdíjasok száma. Jelentősen emelkedett az ellátásban részesülők részére kifizetett összeg is. A hivatal által folyósított nyugellátás átlaga az elmúlt öt évben 929 forintról, 1477 forintra emelkedett.

Sokrétű munka

A *MÁV Nyugdíj Hivatal* vezetőjének szobájában díszes oklevél hirdeti: „A Magyar Szocialista Munkás Párt XI. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 30. évfordulója tiszteletére szervezett munkaversenyben 1975-ben elért kiemelkedő eredményeiért a *KIVÁLÓ HIVATAL* cím kitüntetést adományozzuk".

A hivatal sokrétű munkát végez. Alaptevékenységét képezi a vasutas dolgozók és hátramaradottaik nyugdíj és egyéb ellátásainak megállapítása, folyósítása, valamint az ezekkel összefüggő egyéb feladatok elvégzése a társadalombiztosítási jogszabályok, és a SZOT szabályzatok alapján. Intézi ezen kívül a 1/2%-os ÖTA járulék, valamint az egyesületi tagdíjak levonását. A munkaviszony megszűnésével egyidejűleg elbírálja a vasutas arcképes igazolványra való jogosultságot és az ellátás más — a vezérigazgatóság által elrendelt — feladatait.

Hogy mennyi munkát ró mindez a hivatal dolgozóira, nehéz lenne pontosan körülírni. A feladat nehézségét bizonyítsa inkább néhány szám. *Évenként 100 ezer iktatás, 460 ezer postai küldemény, 60—65 ezer határozat hozatal hárul a hivatal dolgozóira.* A feladatok végrehajtása nagy hozzáértést, pontos munkát, politikai felkészültséget igényel. A párt és a kormány a IV. ötéves terv során többször is előnyösen módosította — az életszínvonalpolitikai célkitűzéseknek megfelelően — a nyugdíjjogszabályokat, majd 1975. július 1-én hatályba lépett az új társadalombiztosítási törvény.

A törvényesség betartásával

Év közben is sokat foglalkoznak a nyugdíjasok ügyeivel. *1975-ben összegváltozás miatt több mint 21 ezer, lakcímváltozás miatt 8 ezer esetben intézkedtek a hivatal dolgozói.* Ugyancsak a múlt évben 4 és fél ezer nyugdíjas jegyzett részletfizetéses tüzelőt. Ennek ellenértékének levonásáról és a tüzelőutalványok kiküldéséről is időben gondoskodtak a MÁV Nyugdíj Hivatal munkatársai.

Pontos munkájukat elismerte a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatósága is. Az Ellenőrzési Főosztály szakfelügyeleti ellenőrzést tartott a hivatalnál. Megállapította: *„a hivatali apparátus időben felkészült az új rendeletek tanulmányozására, jogértelmezésére és gyakorlati végrehajtására. A hivatal a nyugdíjügyeket a törvényesség betartásával intézi, és hozza meg határozatát. Ugyanez tapasztalható a vitás felszólalási ügyekben eljáró bizottság döntéseivel kapcsolatban is."* Tehát a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége és a MÁV vezérigazgatója elismerése mellől nem hiányzik a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság elismerése sem. *Mindez 133 dolgozó érdeme. Vezetők, ügyintézők, ügyviteli dolgozók, munkások, kisegítők együttes munkájának eredménye.*

A hivatal bonyolult ügyeinek pontos intézése csak úgy lehetséges, ha állandóan napirenden tartják a dolgozók szakmai továbbképzését, általános műveltségük növelését.

A dolgozók közül többen járnak a SZOT 3 éves felsőfokú tanfolyamára, általános tiszti tanfolyamra, továbbá általános igazgatási- munkaügyi és számviteli tanfolyamra, valamint marxista—leninista esti egyetemre. Többen most fejezik be középiskolai tanulmányaikat.

Tizenhárom szocialista brigád

Az is hozzájárult a magas kitüntetés elnyeréséhez, hogy a MÁV hivatalai közül a Nyugdíj Hivatal az elsők közé tartozott, ahol szocialista brigádok alakultak. Több mint tíz éve folyik eredményesen a munkaverseny *és 1975-ben már 13 szocialista, és egy munkabrigád tevékenykedett.* A szocialista brigádok támogatnak minden olyan jellegű kezdeményezést, amellyel szakmai munkájukat még eredményesebbé tehetik.

Az 1974-es eredmények alapján a hivatal dolgozó kollektívája elnyerte a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének dicsérő oklevelét, egy brigád pedig a *„MÁV Kiváló Brigádja"* címet. 1975-ben valamennyi szocialista brigád teljesítette vállalását.

A hivatal célul tűzte ki többek között az eddiginél is hatékonyabb, termelékenyebb, gazdaságosabb munkát, mert továbbra is kiválóak akarnak maradni. Elsősorban a több mint 100 ezer nyugdíjas vasutas ügyeinek pontos intézése érdekében.

Kőhídi László

Játék a halállal

1976. június 5-én 10 óra 58 perckor *Kisvárda* villamos állomás Zn. jelű megszakítója zárlatra leoldott. *Eperjeske átrakó* forgalmi irodája azonnal jelentette az állomásnak, hogy az állomás V. sz. vágányán hármas áramütéses baleset történt. A zárlatot ez okozta.

A helyszínre érkezett készenlét szakemberei 00484—00504 oszlopközi munkavezetéken kb. 1 m hosszban idegen fémanyagú fröccsenésl nyomokat találtak. A villamos zárlatot. s egyúttal a három vasutas csaknem tragikus végű balesetét a munkavezetékre olvadt 0,5 milliméteres drótdarab okozta.

Beszerzőkörúton tolatás közben

Hogyan került a zárlatot okozó drót a munkavezetékre és miként veszélyeztethette egyszerre három ember életét? Ami Eperjeske átrakón történt — ezúttal szerencsére — maguk a balesetet szenvedettek mondhatták el.

Mészáros Károly, Pető Péter és *II. Barabás János* kocsirendezők június 5-én az állomás I. sz. tartalékgéphez voltak beosztva *Halász Bertalan* tolatásvezetőhöz. Több mozgásból álló feladatuk baleset megelőző utolsó mozzanata a XVIII. vágányon álló kocsisor összefogása és annak a rendező V-re történő kihúzása volt.

A XVIII. darusátrakó vágányon levő rakott elegy összefogásánál tűnt fel a tolatásvezetőnek és a munkatársaknak, hogy Pető Péter nem vett részt e munkában. Idézünk Halász Bertalan tolatásvezető vallomásából: *„E művelet közben tűnt fel Pethő Péter tőlem 50 m-re.* Láttam, hogy a hulladékkal rakott kocsi mellett a földön keresgélt. Amikor mellé értünk észre vettem, hogy a kezében fémdarab alumíniumszerűség volt. Én felelősségre vonás formájában azt a kijelentést tettem: *szólhattál volna mielőtt eljössz".*

Pethő Péternek csavarokra, egyebekre volt szüksége. Mikor és hol szerezhetné meg azokat, ha nem munkahelyén, éppen tolatás közben. De legalább szólt volna, vélekedik a tolatásvezető. és részéről ezzel a „kis" epizód be is fejeződött. Sajnos a valóságban ez csak előkészítője volt a későbbi súlyos veszélyhelyzetnek.

Jó lesz otthon műszaki cérnának

Mészáros Károly tolatásvezetői képesítésű kocsirendező mondja:

„Amíg az I. sz. tartalék a 42522. sz. sorozatú villanygépnek műszaki segítséget adott, én a kocsifelíró helyiségben tartózkodtam, ahova egy kávé elfogyasztása céljából tértem be. Visszajövet magam is oda szóltam fel, ahol Pethő Péter és Barabás János kocsirendező munkatársaim tartózkodtak. Felszállás után a kocsi padlózatára ültem és rágyújtottam. Láttam, hogy Pethő Péter 2 db hulladékból származó. szinte hajszálvékony tekerccsel foglalatoskodott. *Azt mondta, hogy jó lesz otthon műszaki cérnának. A tekercsekkel való foglalatoskodás közben az egyiket a kocsiról leejtette. amiatt durva mozgásvizsgálat tett, és abban a pillanatban eszméletem elvesztettem ..."*

Barabás János így emlékszik: „Pethő Péter rakoncafán ült és a magával hozott tekerccsel foglalatoskodott. Megkérdeztem, hogy mire akarja felhasználni. A már ismert válasz elhangzása egybeesik a kocsisor megindításával. *Hatalmas villanófényre lettem figyelmes, s közben láttam, hogy Mészáros Károly elterült a padlón."*

Ezután a menettel megálltak és a súlyos sérült Mészárost elsősegélyben részesítették. Amikor magához tért, a sokk hatására futásnak eredt.

Pecázás szárazon

Hogyan látta a történteket Pethő Péter?

„Amíg az I. sz. tartalék a XVIII. vágányra érkezett én a 12,5 Mp-os daruk alá beállított alumíniumhulladékkal rakott széles kocsiban kerestem az öltözőszekrényhez megfelelő lemezt polcnak. A sikertelen keresés után a platókocsira szálltam, ahol később Mészáros és Barabás is helyet foglalt. A rakoncafára ültem és a kocsin levő 5—6 tekercs egyikével foglalatoskodtam. *Láttam, hogy Barabás János kb. 20 cm nagyságú szegre csavarta fel az egyik cséve hajszélvékony huzalját ...* Közben a vágányok között tartózkodó másik tolató csapat tagjai felé dobott valamit, azt viszont nem tudom, hogy magát a tekercset, vagy pedig a szegre tekercselt huzalt dobta el."

Ponyku Lajos kocsirendező a másik tolató csapatból a következőket mondja:

„Barabás János hozzám mintegy fél méterre ledobta, majd visszarántotta az egyik tekercset. Mészáros Károly ekkor rá is szólt. hogy ne játszódjatok mindig, *mire Barabás János azt válaszolta, hogy pecázok.* Aligha szükséges a játszódás folytatásának eseményeit tovább idézni. mert ilyen körülmények között a várható esemény be is következett.

A tolatási munkához vezényelt 1 + 3 fő kocsirendező csapatból három embert kórházba kellett szállítani. Szerencséjükre a hajszálvékony dróthuzalt, a rajta megindult elektromos energia elégette. *Így maradtak a sérültek „csak" sérültek, mert a „műszaki cérna" ezúttal még időben elszakadt.*

Többen is vétkesek

A teljesség igénye nélkül leírt esemény után aligha kell hangsúlyozni, *hogy az a drót-huzal került a felsővezetékre, amelyről a leírtakban olyan sok szó esett.* Az is nagyon valószínű, hogy senki sem akart bajt okozni, sem munkatársainak, sem önmagának.

Azt sem feltételezheti senki, hogy akikről szó esett nincsenek, illetve nem voltak tudatában gondatlan cselekményük veszélyének. Az viszont egyértelműen biztos, hogy többen vétkesen megszegték a saját biztonságukat szolgáló alapvető biztonságtechnikai, munkafegyelmi előírásokat, szabályokat.

A következtetés mindenki számára kézenfekvő. A vasút veszélyes üzem. Aki erről megfeledkezik, saját magát és munkatársait sodorja életveszélybe.

Hegedüs Károly
munkavédelmi főfelügyelő



— Kedves vonatvezető elvtárs, fogadja el szerény jubileumi ajándékomat. Ma ugyanis huszonötödször késtünk.

Gerse László rajza

Aranydiplomás munka

Moszkvában is sikert aratott a dunakeszi járműjavító fiataljainak alkotása

A kocsivilágítási szabályzók beállító padja az idén Moszkvában a *„Népgazdasági Kiállításon"* aranydiplomát kapott. A 25 éves *Pálinger Antal,* aki öt éve dolgozik a dunakeszi járműjavítóban, végezte el az elektromos bekötéseket.

— A munkát 1974 végén kezdtük el — mondotta. — *Németh György* főmérnök tervezte, *Tóth Ildikó* a mechanikai, *Gergye Lajos* az elektromos és mechanikai részt végezte el rajta. Az elkészült munkadarabot 1975 márciusában az üzem alkotó ifjúsági pályázatán kiállítottuk, utána a MÁV országos kiállításán is bemutatták. Most itt van a kettes gyárrészleg villanyszerelő műhelyében, egy éve használjuk. *Az összes világítási szabályzókat egységesen lehet vele mérni, próbálni. A kezelése egyszerű.*

A MÁV 1976. évi alkotó ifjúsági pályázatán harmadik díjat, a KPM és az országos kiállításon első díjat nyert a készülék és alkotói. Ez azt jelentette, hogy a 15 magyar pályaművel együtt kijutott Moszkvába.

Május 25, és június 2 között Pálinger Antal a KISZ Központi Bizottságától jutalomként egyhetes utat kapott a Szovjetunióba. Moszkvában megtekintették a szovjet főváros nevezetességeit, majd május 28-án a magyar napon megkapták az aranydiplomát.

Solymosi László

Az újítónő „aranya"

Másfél milliót érő ötlet

Újítómozgalmunk nem nagyon dicsekedhet nőkkel. Nem boncolgatjuk most az okokat, de hármat feltétlenül meg kell említeni. A mozgalom nem lábolt még ki teljesen az elmúlt évek bajaiból, annak ellenére, hogy tapasztalható némi javulás. Az emancipáció ellenére egy nőnek duplán kell bizonyítania, ha ki akar emelkedni az átlagmezőnyből. Hátrányosan befolyásolja a nőket a férfiakkal szemben a gyermeknevelés, a család, a harmadik műszak.

Most egy kivételt,, egy kiváló újító nőt mutatunk be. *Pusztai Lászlóné Nagy Évát,* a szombathelyi igazgatóság műszaki ügyintézőjét, aki a *„Kiváló újító"* kitüntetés arany fokozatának a tulajdonosa. Az igazgatóság negyven kitüntetett újítója közül „aranyat" csak ő kapott.

Hivatali szobájában beszélgetünk. Hamarjában előkeresse dokumentumait, hisz olyan régen adta már be az újítását, hogy nehéz fejben tartani a dátumokat, adatokat. 1973-ban született az ötlet — igaz, közben egy évig gyermekgondozási szabadságon volt —, s csak most, 1976-ban kapta érte az elismerést. Szerencsére az újítás időközben realizálódott.

— *Csaknem 10 éven át az igazgatóság építési osztályán, a felépítményi csoportnál állagstatisztikai előadó és műszaki rajzoló voltam. Nagyszerű munkatársakkal dolgoztam.* A csoportunk példás alkotóműhely volt, kollektív munkát végeztek mérnökök, technikusok, rajzolók. Az idősebbek bíztak a fiatalokban. Így engem is bevontak mindenféle munkába, megismertettek a szakma fortélyaival. A rajzolás, szerkesztés mellett kisebb tervezéseket is rám bíztak. A MÁVTI-től kapott terveket én vettem át. Így került kezembe *Hegyfalu* állomás rekonstrukciójának terve.

— Ez a kis állomás a *porpác—hegyeshalmi* vonalon fekszik, s a vonal általános felújításának részeként határoztak korszerűsítéséről. Egyúttal áthaladt rajta a *sárvár—répcevisi* vonal is. Mi itt az igazgatóságon — akkor még csak „folyosói körökből" az utóbbi vonal megszüntetéséről haliottunk. A szóban forgó MÁVTI-terv nem számolt még ezzel. Nagyon szeretem a munkámat, s mint józanul gondolkodó ember, vasutas és a közéletben is jártas állampolgár, izgatott a hegyfalui terv. Ha igaz ez a vonalmegszüntetés, felesleges kiadásokkal járna a megvalósítása. *Gondolkodtam, számoltam, osztottam, szoroztam. Nem hagyott nyugton, hogy a népgazdaság, a vasút felesleges kiadásokba bocsátkozzon.*

— *A jó munkahelyi alkotó légkörben, munkatársaim támogatásával, módosított tervet készítettem.* Olyan variációt dolgoztam ki, amely figyelembe vette a közben véglegesen eldöntött sárvár—répcevisi vonal megszűnését, de amíg a forgalom fennáll, alkalmas az állomás apparátusa annak kiszolgálására is. Amikor azután a gazdaságtalan vonal megszűnt, apró korrekciókkal az új helyzetnek megfelelően funkcionált az állomás a tervem alapján kivitelezett formában.

Pusztainé újításával másfél millió forintot takarított meg a MÁV-nak, a népgazdaságnak. Azoknak az embereknek, az örömével tette, akik gyönyörűségüket lelik a munkában, az alkotásban, a körülöttük levő dolgok rendjében.

Egy éve, amióta visszajött a gyes-ről, magasabb beosztásban dolgozik. Emellett az anyaság is nagy változást hozott az életében. Munkáját azért éppúgy szereti, bár ez más a korábbinál. A társadalmi munkából is kiveszi a részét, kevesebbet, mint lánykorában, de így is, Ildikó nevelése mellett. pártcsoportbizalmi és a bölcsődei munkaközösség elnöke.

SzT

Meghúzta a vészféket, nem történt baleset

Farkas János, a miskolci vontatási főnökség mozdonyvezetője június 11-én a 9508-as számú gyorsvonattal szolgálatba utazott Miskolcra. A Nyékládháza állomásra menetrend szerint érkező, majd tovább induló vonatra egy utas ugrott fel, de a kifelé nyíló ajtó miatt nem tudott a kocsi belsejébe jutni. A szerelvény már a kijárati jelzőnél robogott.

A peronon álló Farkas János látta a bajbajutott embert, és azonnal meghúzta a vészféket. Határozott cselekedetével balesetet előzött meg. Farkas János az *Április 4.* szocialista brigád tagja. Balesetelhárításért a brigádból eddig már nyolcan kaptak jutalmat.

Magyar úttörővasutasok Franciaországban

Július 5-én érkezik haza az *29 tagú úttörővasutas csoport, amely három hetet töltött Franciaországban.* A magyar pajtásokat a párizsi Gennevillers városrész kommunista polgármestere hívta meg baráti látogatásra. Ennek fejében az Úttörővasút vezetősége ugyancsak 29 francia pionírt lát vendégül, akik együtt érkeznek Budapestre magyar társaikkal.

A kis vasutasokat az eltelt 3 hét alatt gazdag, érdekes programmal lepték meg a vendéglátók: egy hetet töltöttek a Lamanch-csatorna melletti *Grandvilleban,* meglátogatták a *Saint Maloban* működő híres osztrigatenyészetet, jártak a *Mont Saint Michel-i* szigetvárosban. A kéthetes párizsi tartózkodásuk alatt megismerkedtek az ottani iskolai oktatási rendszerrel, és részt vettek pionír foglalkozásokon is.

A francia pionírokhoz is is gazdag programot dolgoztak ki: A többi között megtekintik a *tatai,* a *zánkai* táborokat, ellátogatnak *Debrecenbe,* a *Hortobágyra, Esztergomba, Visegrádra,* s ezenkívül természetesen megismerkednek az Úttörővasút munkájával.

S. R.

A gőzmozdony halála

Kihúny a kazánban
a láng-szív
sötéten tátong a nyílás
mint halálos seb...
a gőz lehül
megszűnik a lüktetés
megszökik a nyomás
elfolyik a víz

— — — — — —

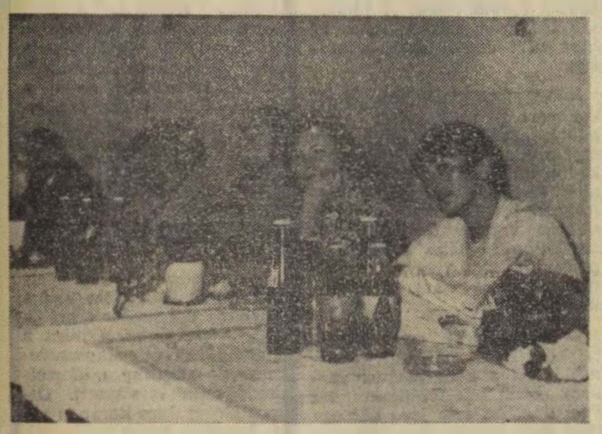
emlékét most fekteti
a múlt koporsójába
a történelem
a gőzből fehér lepedőt
hasít
a feledés
ebbe bugyolálja
a füst a
szemfödél
fölötte

ami ezután maradt
azt a jelen
ragadja magával
az új élet
vas-folyamába
sodorja a jövő felé
ahol
tűz-kohók
anyag-tava
várja

ifjú Diesel
friss villanymozdony
növekvő étvágya
nyeli el
feneketlen
technika-gyomrába

Nagy Zalán

Hatvani vasutasokkal találkoztak a József Attila színház művészei



A munkás-művész találkozó résztvevői Hatvanban. Elől Szemes Mari művésznő

A hatvani vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házának színjátszócsoportja — a vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportszakosztályának közvetítésével — jó kapcsolatot teremtett *a József Attila Színház* művészeivel. Legutóbb a hatvaniak *A szalemi boszorkányok* című előadásra száz jegyet vásároltak. Az előadásnak nagy sikere volt. Ekkor határozták el a kultúrház vezetői, hogy kerekasztal beszélgetésre hívják meg az előadás szereplőit. A meghívást, *Miszlay Sándor* igazgatóval együtt *Szemes Mari, Lóránt Hanna, Újréti László* és *Kranitz Lajos* színművészek elfogadták és június 11-én Hatvanba utaztak.

A találkozó iskolapéldája volt a jo szervezésnek, a munkásművelődésnek, valamint a művészek és a nézők kapcsolatteremtésének. Közel félszázan gyűltek össze az állomási kultúrház asztalainál. A hatvani vasutasok nevében *Tellér Sándor*, a kultúrház vezetője üdvözölte a vendégeket és a megjelenteket, majd pompázó rózsacsokrokat adott át a művészeknek. A művészek és a vendéglátók között baráti beszélgetés kezdődött. Többen érdeklődtek például a József Attila Színház terveiről, az újabb munkástémájú színművek iránt. A színház hamarosan műsorra tűzi *Sánta Ferenc* és *Galgóczy Erzsébet* munkástémájú írásait, amelyek kiemelkedő eseményei lesznek a színház fennállásának húsz esztendős jubileumán. A tervek között azonban *Shakespeare, Csiky Gergely* művek és egyéb magyar drámák is szerepelnek.

A találkozó résztvevői kifejezésre juttatták azt a törekvésüket, hogy a kapcsolatot tovább szélesítik, és a hatvani vasutasok a jövőben még több színházbérletet vásárolnak majd.

(gergely)

Író–olvasó találkozók az ünnepi könyvhéten



Dobozi Imre író dedikálja könyveit

A közelmúltban az ünnepi könyvhét alkalmából a vasút több művelődési intézményénél, szolgálati helyén rendeztek író—olvasó találkozókat. Tudósítóink beszámoltak ezekről az eseményekről, amelyek jó alkalmat szolgáltattak a művelődésre, a kultúra iránt érdeklődő dolgozók „látókörének" bővítésére.

Budapesten, *a Törekvés Művelődési Központban* június 1-én rendeztek író—olvasó találkozót, amelyen *Bella István, József Attila*-díjas költő és *Győrffy László* író tartott érdekes beszámolót munkájukról, életükről, irodalmi terveikről.

Szirmai Jenő, a művelődési központ igazgatója elmondotta, hogy ezek a találkozók jól szolgálják az *Északi Járműjavító* háromezer dolgozójának művelődését. A közelmúltban irodalmi színpadot, filmszakkört, orosz- és német nyelvtanfolyamot is szerveztek. Nagy sikere van az érdeklődők klubjának. A legérdekesebb kérdésekre havonta két alkalommal meghívott szakértők válaszolnak, ismeretterjesztő előadás keretében. A jól sikerült író—olvasó találkozó után hasonló rendezvényekre a jövőben is sor kerül.

A *Landler Jenő Művelődési Házban* június 9-én *Dobozy Imre* Kossuth-díjas író találkozott a járműjavító szocialista brigádjaival és a könyvtár olvasóival. Az író a baráti beszélgetés során beszámolt a pályakezdéséről. Elmondta, hogy a felszabadulás után vált igazán közéleti íróvá, és egymás után születtek sikeres regényei. A jelenlevők közül ötvenen dedikáltatták az író könyveit, sokan pedig a brigádnaplóba kértek bejegyzést. A találkozó végén az írót vendégül látó *Faragó Dezső* szocialista brigád vezetője — *Bánkúti József* — átadta a brigád ajándékát.

Miskolcon, június 10-én *Fehér Klára* írónő volt a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának vendége. Sok fiatal olvasó gyűlt össze, és nagy figyelemmel hallgatták az írónő derűs epizódokkal színesített érdekes előadását, majd a kérdésekre adott választ.

Találkozás negyven év után

Június 26-án 40 éves találkozó színhelye volt a Keleti pályaudvar különterme. A MÁV Tisztképzőn 1935/36-ban végzett vasutasok — mintegy ötvenen —, találkoztak ismét és számoltak be vasutas pályafutásukról, életükről. Felidézték az emlékezetes diákcsínyeket, a tisztképzőn töltött évek eseményeit.

Megjelent a találkozón *dr. Kun Dezső*, a Tisztképző Intézet igazgatója is, aki érdekes előadást tartott a mai tisztképzés módszereiről és eredményeiről. A névsorolvasás után a ma már nyugdíjas mérnökök, jogászok, pénztárosok, állomásfőnökök, minisztériumi és igazgatósági dolgozók, *40 év után ismét üdvözöltek egymást*, majd a baráti eszmecsere közben egyperces néma felállással adóztak a meghalt osztálytársak emlékének. A jól sikerült találkozó késő délután ért véget.

Gárdony, végállomás

Ifjan csillogva
új utakat járva
Budáról érkezett
a Dráva partjára

Azóta nagyra nőtt
jó baráttá vált
Félre tolt az útból
hintót és taligát

Széthordott hegyeket
feltöltött völgyeket
közelebb hozott
távoli földeket

Vígan zakatolva
néha háborogva
Hordta a terheit
melegben és hóban —

Kedves öreg gőzös
évek múltával
erőd már kevés
a Mai világnak

Füstöltél, robogtál
Hatvan éven át!
Betontalp, védőlánc,
Gárdony végállomás!

Rajnyák Fáblán

Szabadtéri hangversenyek a vácrátóti botanikus kertben

A vácrátóti botanikus kert másfél évtizede gyönyörködteti a látogatókat. Az 52 holdas angolparkban — melyet mesterséges tavak, szökőkutak, erdei malom, műromok tesznek hangulatosabbá —, az ország legnagyobb élőnövény-gyűjteménye, több mint tizenötezer féle növény (pálmák, orchideák, kaktuszok) található.

Ebben a festői szépségű környezetben minden nyáron két alkalommal szabadtéri hangversenyt rendeznek. Az idén július 10-én lesz az első. A Győri Filharmónikus Zenekar, Händel: *A Messiás* oratóriumot mutatja be. Vezényel: *Margittay Sándor.*

A második hangversenyre augusztus 7-én kerül sor. A Magyar Állami Hangversenyzenekart *Jiri Belohlavek* vezényli.

A hangversenyek előtt a botanikus kert megtekinthető.

Tanulás, sportolás, szórakozás

A MÁV Répceszentgyörgyi Nevelőotthona a vasutasgyerekek paradicsoma

Vas megyében, *Hegyfalutól* mindössze három kilométerre van *Répceszentgyörgy*. Itt, az egykori *Horváth kastélyban* 1955 óta működik MÁV nevelőotthon. A közelmúltban ide látogattunk el.

Gyermekzsivajtól zengett a majdnem százesztendős park, amelynek fái alatt a nyáron egy hónapig ismét vasutas gyermekek üdülhetnek. Utána még háromszor egy hétig úttörővezetők, majd a középiskolai KISZ-vezetők részére rendeznek itt tanfolyamot.

— *A nevelőotthon százhúsz 5—8. osztályos fiút tudna jogadni, de az 1975/76-os tanévben is csak hetvenheten voltak* — mondja *Koller György* igazgató. — *A nevelőotthonban a tanuláson kívül, a sportolással is sokat törődünk.* Van tenisz, kosárlabda, kézilabdaés kispályás labdarúgópályánk is. A 60x60 méteres tavon pedig délután csónakázhatnak a tanulók. Nemrég hajómodellező kör is alakult.

Az úttörőszövetség megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére itt rendezték a közelmúltban *a sárvári járási úttörőtalálkozót is.* Az évek során baráti sportkapcsolat alakult ki a Soproni Vasutas Sportegyesülettel, a Csepregi MEDOSZ-szal, a Haladás VSE-vel és a Répcelaki Bányász SK-val. Az elmúlt évben itt, a festői környezetben levő sportpályákon rendezték a Vas megyei nevelőotthonok második úttörő sportvetélkedőjét.

A sportoláson kívül a tanulók művelődését is segítik. Minden csoportnak van rádiója, televíziója. Az ORI évente négy alkalommal szervez részükre szórakoztató műsort. *A nevelőotthonban eredményesen hangolták össze a tanulást a sportolással és a szórakozással.*

Kiss Antal

Művelődést szolgáló kirándulások

A miskolci vontatási főnökség vállamos mozdonyvezetőinek *Április 4.* szocialista brigádja minden évben szervez kulturális jellegű kirándulást. Eddig jártak többek között a Közlekedési és a Szépművészeti Múzeumban, tavaly pedig megtekintették a miskolci Galériában rendezett *Munkácsy-emlékkiállítást.*

Ebben az évben a brigád *Sárospatakra* látogatott, és részt vett a II. Rákóczi Ferenc születésének 300. évfordulója tiszteletére rendezett ünnepségsorozaton.

MIVÉ LESZ AZ INDÓHÁZ?

Nem akarok kérkedni (szerénységemtől mi sem áll távolabb, mint hogy előrelátásommal hivalkodjak), de már akkor megsejtettem, hogy a vasút a legkülönfélébb funkciókat betölthet, amikor több mint egy évtizede egy kimustrált étkezőkocsit a Városligetbe vontattak. A pesti őspark hűvösében, a *Közlekedési Múzeum* mellett állították sínre, hogy a megéhezők-megszomjazók számára hangulatos presszóul szolgáljon. Már akkor éreztem a folytatást.

S lám: külföldi lapokban böngészgetve, két híradás ragadja meg a figyelmem. *Az angol Parks and Recreation arról tudósít, hogy a szigetországban is felszámolják a gazdaságtalan vasútvonalakat* (immár több tízezer kilométernyi vaspálya nincs forgalom, ugyanakkor az üzemen kívül helyezett vonalak gyakran festői szépségű, kevéssé ismert tájakat érintenek). Az olyan állomások területe, amely árufuvarozásnak is eleget tett, általában két és fél hektár. Épp az áruszállítás miatt jól kiépített, szilárd burkolatú úttal rendelkeznek, az országutak felől ma is könnyen megközelíthetők, s viszonylag csekély átépítéssel jól hasznosíthatók.

Miként? Jól sejti a kedves olvasó, a mi kis étkezőkocsinkhoz hasonló módon. Akárcsak régebben, most is az idegenforgalmat szolgálják. Az egykori állomások épületeiben vendéglátóipari és szórakozólétesítményeket rendeztek be, a parkban szalonnasütő helyeket építettek, az egykori töltés pedig — megfelelő fásítás után — barátságos sétánnyá változott. Hasonló a másik híradás is: az Egyesült Államokban megjelenő *Architectural Recordból* tudjuk meg, hogy *Savannah* éppen száz éve — 1876-ban épült — vasútállomását öt esztendeje használaton kívül helyezték. Környéke viszont ma is a város egyik kapuja, egyszersmind legforgalmasabb része, ésszerűnek látszott tehát az átalakítás. Ott is az idegenforgalom talált otthonra: a régi nagy váróteremben a turisták számára rendeztek be információs központot, a kisebb helyiségekben pedig a kereskedelmi kamara nyitott elegáns irodákat.

Jó ötletért nem kell a szomszédba mennünk (még ha a szomszéd itt van is a földgolyó túlfelén), *éppen mi, magyarok ne értenénk az átalakításhoz?* Mi, akik hajdan a legpatinásabb kávéházból a legbarátságtalanabb sportáruházat „varázsoltuk" (ily módon ösztökélve egészségesebb életmódra a kávéházakban lebzselő időmilliomosokat), hogy *aztán tetemes költséggel kávéházzá alakítsuk vissza?* Mi, akik az egyik legrégibb körúti gyógyszertár helyén épp most nyitunk porcelánboltot? (Fáj a feje? Antineuralgica helyett ajánlunk herendi étkészletet.)

Szerencsére a valóban ésszerű elgondolásoknak sem vagyunk híján. A közelmúltban ötletes kis múzeum nyílt a millenniumi földalatti vasút Deák téri, üzemen kívül levő vonalalagútjában; most, a *Magyar Úttörők Szövetségének* 30. születésnapja alkalmából pedig — mint ismeretes — *a Börzsöny gazdagodott új színfolttal. A Verőcemaros—Királyrét* közötti kisvasút ahelyett, hogy megszűnt volna (volt ilyen javaslat), az úttörőké lett. S a *Keleti, a Nyugati, a Déli* pályaudvar is mind kevésbé szolgálja a rosszul értelmezett idegenforgalmat — a söntések helyett létesültek szeszmentes bisztrók. A váróterem pedig egyre alkalmatlanabbak az alkoholmámorban utazók alkalmi szállodájául...

De hogy érdemi átalakításról is szó essék: a következő években teljesen átépül az elaggott *Kelenföldi* pályaudvar, *Kőbánya-Kispest* vasútállomása. Mivé? Az idegenforgalom szempontjából nagy fontosságú létesítménnyé. Korszerű vasúti pályaudvarrá...

F. T.

SÍNEK

Két párhuzamos egyenes
a végtelenben
találkozik egyszer.
Így tanultam —
képzetemben,
mely tiszta, mint a vegyszer
a sínek úgy futnak könnyedén,
mint esőcseppek az ember köpenyén —
fényesen kígyóznak s köhögve
fut hátukon a vonat
gyorsan tovaszáguld,
akár a gondolat —
elrobog előttem
zajosan sikongva
mindent beborít
a mozdony szennyes korma.....

Ketykó István

„Edzett ifjúságért"

Az utóbbi években sok szó esik a fiatalok testkultúrájának fejlesztéséről. Köztudott ugyanis, hogy a mai tizen- és húszonévesek fizikai, erőnléti állapota nem kielégítő. Ezt is mérlegelte a budapesti vasútigazgatóság II. KISZ-alapszervezetének vezetősége, és tagsága amikor az 1976. évi munkaprogramot állították össze.

Az igazgatóság mintegy hetven fiatalja a KISZ Központi Bizottsága által meghirdetett *„Edzett ifjúságért"* mozgalom keretén belül, június 19-én nagyszabású sportvetélkedőt rendezett a BVSC-pályán. A fiatalok (lányok, fiúk) 7 órán keresztül öt sportágban: *futásban, súlylökésben, távolugrásban úszásban (egyéni és váltó), valamint labdarúgásban versenyeztek egymással.*

A központi szolgálat vasutas fiataljai az igen jól sikerült rendezvény után elhatározták, hogy ezt a mozgalmat még szélesebb körben kiterjesztik, s ezután minden hónapban tartanak ehhez hasonló vetélkedőt.

(S)

Területi tekedöntő

A budapesti területi bizottság június 4-én és 5-én rendezte meg az 1976. évi területi teke döntőket a Szolnoki MÁV SE 4-es automata tekepályán. A versenyen *Szolnok* és *Budapest* csapata indult. Az első helyezést a szolnoki tekézők szerezték meg 2782 fával. A budapestieknek 2182 fa volt az eredményük.

Az egyéni verseny első három helyezettje *Vörös József, Kántor Balázs* és *Csobai Béla.* Mindhárman a szolnoki járműjavító dolgozói.

Tizenegy vasutas sportoló a montreali nyári olimpián

Montreálban sem szakadnak meg a hagyományok, az olimpiai játékokon ismét ott lesznek a magyar vasutas sport képviselői. A bajnoki érmekért tizenegyen utaznak, illetve indulnak csatába, közülük heten a BVSC, ketten a Haladás sportolói, míg egy-egy versenyző a Nyíregyházi VSC illetve a Debreceni VSC küldötte az ötkarikás játékokon.

Emlékeztetőül: legutóbb Münchenben 12 budapesti, szegedi és miskolci vasutas sportoló volt tagja a magyar küldöttségnek, akik együtt 28,75 pontot szereztek, *s csak dr. Fenyvesi Csaba egymaga 9,50 pontot gyűjtött össze.* Ilyen bravúros szereplésre most aligha lehet számítani, mert erősödnek a nemzetközi mezőnyök, s minden számban óriási küzdelem ígérkezik. Az alábbiakban bemutatjuk a „montreallakat";

Hat vívó — valamennyi a BVSC versenyzője — tagja ebben a sportágban résztvevő 19 fős magyar delegációnak. *Bóbis Ildikó* (31 éves) Münchenben ezüstérmes volt, két éve világbajnok; *Maros Magda* (25 éves) nagy reménység, már volt világbajnoki — csapattag. *Dr. Kamuti Jenő* (39 éves) a tőrszámokban szerepel, ötödször indul az olimpián, a legutóbbi két nyári játékon egyaránt egyéni ezüstérmes volt; *Gerevich Pál* (28 éves) a kardvívásban folytathatja a családi tradíciókat, három éve tagja volt a világbajnokságot nyert magyar csapatnak. *Dr. Fenyvesi Csaba* (33 éves) a legrangosabb vasutas sportoló a küldöttségben: három olimpiai aranyérmet őriz, legutóbb a párbajtőr egyéniben és a csapatban is felállhatott a dobogó legfelső fokára: *Erdős Sándor* (29 éves) ugyancsak a párbajtőrben képviseli a BVSC-t. *Horkai György* (22 éves) vízilabdázó először lesz olimpián, miután már Európa-bajnoki csapattag is volt a kitűnő képességű játékos.

Erdélyiné Szabó Ildikó (21 éves) Nyíregyházáról „ugrott" az olimpiai csapatba a magyar női atlétacsapat egyik reménysége a távolugrásban; *Fodor Mihály* (26 éves) Debrecen „erős embereit" képviseli a kötöttfogású birkózók 62 kilós súlycsoportjában, miután idén az Európa-bajnokságon negyedik volt. Szombathely híres súlyemelését a Haladás két büszkesége, *Antalovics Ferenc* (22 éves) a 82,5 kilós és *Rehus-Uzor György* (29 éves) a 90 kilós kategóriában reprezentálja. Mindkettőjüktől azt várják, hogy pontot érő helyezést szerezzenek, vagyis az első hat között végezzenek.

Július 17-én kezdődnek az olimpiai játékok. A magyar küldöttség tagjai között szereplő vasutas sportolóknak is sok sikert kívánunk!

K. M.



A vasutas súlyemelő válogatott negyedik lett az USIC versenyén

Ifjú Orvos András súlycsoportjában az első helyen végzett

A *Testvériség* és a *Szombathelyi Haladás VSE* versenyzőiből összeállított nyolc tagú vasutas súlyemelő válogatott részt vett a Szovjetunió *Breszt* városában június 11—15 között rendezett USIC súlyemelő bajnokságon.

A válogatásnál sajnos nem vehették figyelembe a montreali olimpiára készülő két Haladás-versenyzőt: *Antalovics Ferencet* és *Rehus-Uzor Györgyöt.* Ők eddigi teljesítményük és a versenyen jegyzett eredmények alapján súlycsoportjuk győztesei lehettek volna. Annak ellenére, hogy csak nyolc versenyzőt indíthattunk, a magyar csapat a tizenegy nemzet színvonalas vetélkedésén így is derekasan helytállt. A csapat minden tagja lelkesen, teljes akarattal küzdött. *Tóth Géza* és *Szarvas Gábor* mesteredzők által felkészített csapatunk a Szovjetunió, Lengyelország és Irán mögött 24 ponttal a negyedik helyen végzett. A jó csapat- és küzdőszellemet bizonyítja az is, hogy egy versenyző kivételével a csapat minden tagja pontot szerzett.

Az erős nemzetközi mezőnyben ifjú *Orvos András* első, *Végi Imre* második, *Kütsán Tibor* harmadik, *Horváth László* és *Nagy Ferenc* negyedik, *Kovács Csaba* és *Horváth Zoltán* pedig a hatodik helyen végzett. Különösen Orvos András teljesítménye kimagasló, aki eddigi saját legjobb eredményét túlszárnyalva nagyszerű küzdelemben szerezte meg az aranyérmet. Ugyancsak dicséretesen vizsgázott Végi Imre is, aki súlyos csuklósérülése ellenére súlycsoportjában ezüstérmes lett.

A rendező Szovjetunió jól felkészült a versenyre. A kiegészítő kulturális programok is maradandó élményt nyújtottak a résztvevőknek. *A tizenegy nemzet sportolóinak e lelkes seregszemléje jól szolgálta a nemzetközi vasutas kapcsolatok erősítését és a sportolók közötti barátság elmélyítését.* Ezt bizonyítja az is, hogy a delegációk vezetői a verseny időszakában számos megállapodást kötöttek a nemzetek közötti kétoldalú kapcsolatok és találkozók szervezésére.

Semsei Károly

Ünnepélyesen átadták Hatvanban az új MHSZ kispuskalőteret

A szocialista brigádok 8400 óra társadalmi munkát végeztek a létesítményen

Hatvanban június 25-én került sor az új vasutas MHSZ-lőtér ünnepélyes átadására. A 24 lőállásos korszerű kispuskalőtér építését 1973-ban kezdték el. Értéke meghaladja az egymillió forintot.

A lőtérhez női-férfi öltöző, mosdó, klubszoba és biztonságos raktár is tartozik. *A létesítmény építésében több mint ezren többségében vasutas szocialista brigádok — vettek részt és 8400 óra társadalmi munkát végeztek.* Ennek értéke meghaladja a százezer forintot.

Az ünnepségen a legeredményesebb építők, társadalmi aktivisták jutalmat kaptak. *Katona János, Kecskés András,* a XIII. pályamesteri szakasz dolgozói az MHSZ kiváló munkáért arany, *Vigh János* pedig ezüst fokozatú kitüntetést kapott. Tizennyolcan pénzjutalomban részesültek. Az MHSZ főtitkárának dicsérő oklevelét adták át a vontatási főnökség *Alkotmány szocialista brigádjának, a tanműhelynek és a villamos állomás kollektívájának a lőtér építésében kifejtett munkájukért.*

Június 26-án és 27-én az új lőtéren bonyolították le a Honvédelmi kupa lövészverseny országos döntőjét, amelyen tizenkilenc megye csapatai vettek részt. A versenyzők elégedetten nyilatkoztak a korszerű létesítményről. A verseny befejezése után *az MHSZ-központ vezetői húszezer forint értékű légpuska lőtér-berendezést ajándékoztak a hatvani lövészklubnak.*

Jubileumi ajándék

Első helyen végeztek a bajnokságban a Dunakeszi VSE úttörő labdarúgói

A *Dunakeszi Vasutas Sportegyesület* az idén ünnepli fennállásának 50. évfordulóját. A labdarúgók „becsületét" az úttörők mentették meg. Az úttörő I. csapat első, a II. pedig második helyen végzet a budapesti serdülő bajnokságban. — Utoljára 1960-ban nyertek bajnokságot, s akkor is *Jeszmás György* volt az edző.

— *Az 1975/76 évi bajnokságban a gyerekek célul tűzték ki, hogy az egyesület 50 éves jubileuma és az úttörőmozgalom 30. évfordulója tiszteletére olyan eredménnyel rukkoljanak ki, amelyre mindenkor büszkék lehetnek* — mondotta az edző. — A felkészülést tavaly júliusban kezdtük el, és az augusztusi rajt mindjárt rangadóval kezdődött. *A Növényolaj ellen 5:2-re győztünk.* A jó rajt önbizalmat adott, és az őszi 12 mérkőzésen 10 győzelem és 2 döntetlen született, ami azt jelentette, hogy 5 ponttal vezettünk. A tavaszi idényben csak az Ikarustól kaptunk ki, kétszer.

Jeszmás György 1955 óta foglalkozik úttörőkkel. Jelenleg 704 úttörő jár edzésre.

A második csapat Budapest 9. csoportjában játszott, *Kiss Sándor* edző fiai 1962—65 születésűek, nagyon fiatalok.

A dunakeszi úttörő labdarúgók jó szereplése öregbítette a vasutas sport jó hírnevét.

Solymosi László

Segítség nélkül nem megy

Miért nem használják ki jobban a sportolás lehetőségeit a veszprémi vasutasok?

Saját sporttelep! A pályaszegény Veszprémben bizony irigylésreméltónak tartják a MÁV sportkörének helyzetét, amely önálló labdarúgópályával rendelkezik. Ugyanakkor az egyesület felnőtt csapata kétéves szereplés után kiesett a megyei I. osztályból, s a tömegsportban résztvevők sem használják ki kellőképpen a meglevő lehetőségeket.

Miért?

Erre az egyetlen kérdésre igyekeztem választ kérni *Polgár József* sportköri elnöktől, a pályafenntartási főnökség egyik vezetőjétől.

— *Kezdjük talán a labdarúgókkal* — mondta bevezetőben. — *Való igaz, hogy a pálya adva van. Ám ez nem minden. Az igazság az, hogy nem megfelelő a játékosanyagunk, a csapat zöme nem vasutas dolgozó, állandóan edzőproblémával küzdünk, s a Bakony Vegyész árnyékában megfelelő utánpótlásról sem tudunk gondoskodni.*

— És a tömegsport?

— Egyedül nálunk, a pályafenntartásnál folyik rendszeres sportélet. *A KISZ és az szb segítségével rendszeresen részt veszünk a különböző versenyeken.* Legutóbb például asztaliteniszezőink szerepeltek a területi viadalon, most pedig kispályás labdarúgóink állnak úgy, hogy indulhatnak a szombathelyi területi döntőn. Ugyanakkor a szocialista brigádjaink is rendszeresen vetélkednek a különböző sportágakban.

— A többiek?

— *A vontatási főnökség dolgozói, amióta nem Szalai László a labdarúgók edzője, sértődöttség vagy ki tudja miért, semmiféle sportrendezvényen nem vesznek részt.* Csakúgy, mint a szertárfőnökség és az állomás dolgozói, bár utóbbiak közönye a sok külszolgálat miatt egy kicsit érthető. Mindent összevetve az igazság az, hogy tulajdonképpen magamra maradtam. *Márpedig a sportélet szervezése egyedül, segítség nélkül nem megy.*

Amikor magamban igazat adok a sportköri elnöknek, egy kicsit el is csodálkozok. Nem hinném ugyanis, hogy a veszprémi vasutasok között ne lenne még néhány olyan dolgozó, aki szabadidejéből ne áldozna fel egy-két órát azért, hogy a városi viszonylatban egykor vezető egyesületben ismét pezsgő sportélet legyen!

Dobó István

HÍREK

Pályázati felhívás technikusi állásra

A budapesti Vasútépítési, Közlekedési és Híradástechnikai Szakközépiskola (VI., Rippl-Rónai u. 26.) *pályázatot hirdet vasútépítési technikusi állásra.* Az állás elnyerésének feltétele: vasútépítési technikusi, vagy üzemmérnöki képesítés és legalább öt év MÁV pályafenntartási gyakorlat, valamint az előírt szakvizsgák.

Fizetés a 210/1971. MM—MüM sz. együttes utasítás szerint tanári alapfizetés és műszaki pótlék. Üzemmérnöki képesítés esetén mérnöki pótlék.

A pályázatot augusztus 1-ig kell beadni az iskola igazgatójának. *Érdeklődni lehet a 122-212, ill. a 01/44-12 sz. telefonon.*

— *BIGADNÉVADÓ. Kedves ünnepség színhelye volt a napokban a ferencvárosi művelődési ház. A Béke szocialista brigád tartotta itt Oláh Sándor munkatársuk gyermekének névadóját. A bensőséges hangulatú ünnepségen úttörők köszöntötték az ifjú szülőket és az újszülöttet.*

— *VÉRADÁS. A miskolci pályafenntartási főnökség Vöröskereszt Mintaszervezete a szakszervezeti bizottsággal közösen ebben az évben is megrendezte a hagyományos, önkéntes véradónapot. A főnökség 264 dolgozója összesen 84 liter vért adott térítésmentesen.*

— VETÉLKEDŐ. Nagykanizsa városi művelődési központja „Ember és világ" címmel rendezett kulturális vetélkedőt, amelynek döntőjén (június 12-én) a vállalatok legjobb 27 brigádja vett részt. A szintén versenyző Nagykanizsa állomás Béke brigádja a negyedik lett. A brigád jutalma kétnapos visegrádi autóbuszkirándulás.

— **Egy üzem, egy iskola.** Miskolc-Tiszai pályaudvar vonatkísérői a kongresszusi verseny során sok többletmunkát végeztek. Az érte járó bér egy részét — harmincezer forintot „Egy üzem, egy iskola" mozgalom keretében a miskolci 14. számú általános iskolának utalták át.

— *Új büfé. Békéscsaba állomáson befejezték a régi büfé átalakítását, és június 16-án átadták rendeltetésének. Az ízlésesen berendezett büfében az utasok hűsítő italokat, kávét, fagylaltot fogyaszthatnak, és választhatnak többféle hidegtál közül is.*

— **Eredményes oktatás.** A debreceni építési főnökségen a közelmúltban befejeződött politikai tanfolyamokon nyolcszázan vettek részt. Az ünnepélyes zárófoglalkozásokon a szakszervezeti bizottság a propagandistákat és a legaktívabb tanfolyamhallgatókat könyvekkel jutalmazta.

Lakáscsere

— **Elcserélném a MÁV igazgatóság épületében, a Keletinél levő 43 négyzetméteres szoba-konyhás, fürdőfülkés, benti WC-s bérlakásomat tanácsi lakásra vasutas dolgozóval.** levélcím: Kerepesi út 1. VII. épület, II. emelet 27. (Szabadosné.)

— **Elcserélném a Kerepesi út 5. sz. alatti egy szoba összkomfortos II. emeleti gázfűtéses lakásomat belterületen hasonló tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval.** Esetleg hármas csere is lehetséges. Érdeklődni levélben: Németh Ilona, 1087. Bp. Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 48.

— **Belvárosi 3 és fél szoba** komfortos tanácsi lakásomat elcserélném egy 2 szobás és 1 egy szoba komfortos lakásokra belterületen. Érdeklődni lehet: 118—424 telefonon az esti órákban.

— **Pusztaszabolcsi 2 szoba** komfortos lakásomat gazdasági udvar épülettel és konyhakerttel elcserélném bármilyen pécsi lakásra. Érdeklődni lehet: Bányainé, Pusztaszabolcs, MÁV lak. D. ép., illetve telefonon: 11—671. 18 óra.

— **Elcserélném VII. kerületi tanácsi,** magasföldszintes egy szoba konyha. W. C. éléskamrás lakásomat egy szoba-konyhás V., VI., vagy VII. kerületi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 339—155 sz. telefonon 8—16 óra között.

— **Két szoba, zárt veranda,** kertes, világos komfortos lakásomat elcserélném kisebbre vagy komfortosítható, lenetőleg kertesre. XV. ker. MÁV telep Zuglóban előnyben! Cím: Kovács György 1153 Bp. Mezőhegyes út 27. Telefon: üzemi 83—38, 6—19 óra között.

— **Tatabánya-újvárosi 2 szoba összkomfortos I. emeleti tanácsi lakásomat elcserélném ráfizetéssel 2. vagy 3 szobás budapestire.** Érdeklődni: 297—785 telefonon lehet 17—21 óra között.

— **Elcserélném budai vasutasházban levő 1 szoba komfortos lakásomat szoba-konyhára, vagy garzonra. Óbuda előnyben. csak vasutassal.** Érdeklődni: 8—16 óra között. Szombat kivételével a 385—599 telefonon lehet.

— **Elcserélném Gyál úti, szoba-konyha, éléskamra. kertes MÁV bérlakásomat hasonlóra, vagy szoba-konyhás tanácsira sürgősen.** Érdeklődni lehet: kedd. csütörtök délután 142—678-as telefonon.

Helyesbítés

Lapunk 12. számában megjelent *„Szaporodtak az üzemi balesetek, sok a halálos áldozat"* című cikk harmadik bekezdésének első mondatába technikai okokból hiba került. A mondat helyesen a következő: *„A halálos üzemi balesetek száma különösen a budapesti igazgatóságnál emelkedett, de ide sorolható a szombathelyi, a miskolci és a GYESEV igazgatóság is."*

Halálozás

Nagy veszteség érte a Budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelőintézetet dr. Várkonyi Bendegúz MÁV főtanácsos, ideggyógyász főorvos váratlan elhunytával. A köztiszteletben álló főorvos 28 évig dolgozott a MÁV Kórházban. Magas színvonalú szakmai munkájával hamar kivívta a betegek és a munkatársak szeretetét és nagyrabecsülését. Tudományos tevékenysége mellett hosszú évek óta részt vett a kórház dolgozóinak politikai képzésében, s mint a Rendelőintézet alapszervezetének párttitkára, kiemelkedő munkát végzett. Ötvenhárom éves korában ragadta el a halál.

A szerkesztőség üzeni

Fekete László, Horváth József, Kovács István, Sepsi Gyula Miskolc; Nyíri Ferenc Debrecen; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Köhler Józsefné, Bánsági Ferenc Budapest; Pacz József Curtici; Szűcs Ferenc Hatvan; Pintér Lajos Vácrátót: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Kiss István Csobánka: Körmendi József Tapolca: Murányi Tibor Bánréve; Hegyes Mihályné Mándok: Boldizsár Gyula Békéscsaba: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

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

A 24. számból: A vasúti alkalmassági vizsgálatokkal kapcsolatos eljárás egyszerűsítése.

A 25. számból: Pályázati felhívás az 1977. évi belföldi és külföldi aspirantúrára.

Vendégszobák üzemeltetésének átmeneti szüneteltetése.

A 26. számból: 107 100/1976. A Magyar Államvasutak 1976-tól 1980-ig szóló Kollektív Szerződése.

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—672.
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
Csekszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 839
76—2474. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. JÚLIUS 17.

Kibővített ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége

Ünnepi megemlékezés a Vasúti Munkások Országos Szövetsége megalakulásának 70. évfordulójáról

Szakszervezetünk központi vezetősége július 7-én kibővített ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gyócsi Jenő* elnök, *Feleki Pál* alelnök, *Koszorus Ferenc* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkárok, *Nagy Károly* a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára és *Gadanecz Béla* a Vasúti Tudományos Kutatóintézet tudományos főmunkatársa. Részt vett az ülésen 11 vasutas veterán is, akikkel a szakszervezet vezetői — az ülés előtt — szívélyesen elbeszélgettek.

Az elnöki megnyitó előtt *Kállai Ilona*, a József Attila Színház *Jászai-díjas* művésze szavalta el Radnóti Miklós: *Nem tudhatom* című versét.

Ezután *Gyócsi Jenő* ismertette a napirendet, melynek elfogadtatása után *Gadanecz Béla* mondott ünnepi beszédet a Vasúti Munkások Országos Szövetsége megalakulásának 70. évfordulója alkalmából.

— *A Vasutasok Szakszervezete bizonyos vonatkozásban sajátos helyet tölt be a magyarországi szakszervezetek között* — mondotta bevezetőjében —. *Történetét 1945-től jegyzik, s ezért a kívülállók számára úgy tűnhet, hogy a vasutasok a munkásságnak, illetve a dolgozóknak azon osztagai közé tartoznak, amelyek később, csak hazánk felszabadulása után léptek a szakszervezeti szervezkedés útjára.* Holott ez távolról sincs így. A vasutas dolgozók harca élet- és munkakörülményeik javításáért egyidős a vasúttal, de az egyes kategóriák küzdelme több fejlődési fokon ment keresztül, míg beletorkollott a vasutasok önálló, szocialista szakszervezeti mozgalmába.

A vasúti javítóműhelyek Magyarország legrégibb vasipari üzemei közé tartoznak. Öntudatos munkásaikat mindenkor a hazai munkásmozgalom úttörői, élharcosai között találjuk. De a forgalmi dolgozók sem voltak tétlenek. Már 1873-ban kidolgozták a Magyar Királyi Államvasutak Kalauzsegélyező Egyletének alapszabályait. Miután az alapszabályok jóváhagyását megtagadta a miniszter, a mozdony- és a vonatkísérő személyzet az osztrák kollegákkal közös segélyező és jogvédő egyletbe tömörült. 1888-ban ezt is megtiltották. Ekkor a mozdonyvezetők kísérletet tettek saját szakegyletük megalakítására. Ennek kudarca után, *az 1890-es évek közepén az élenjáró vasúti munkásokban megérlelődött az önálló vasutasszakszervezet megalakításának gondolata. Erről a budapesti vasúti munkások 1896. szeptember 20-i gyűlésén tárgyaltak először nyilvánosan.*



Gadanecz Béla ünnepi beszédét mondja

Az önálló vasutasszakszervezet megteremtését azok a vasúti munkások kezdeményezték, akik már korábban is kiemelkedő szerepet töltöttek be a szociáldemokrata szervezkedésben, az ipari munkások szak- és munkásképző egyleteinek megalakításában és kezdeti tevékenységében. *Tulajdonképpen az 1896-os gyűlés jelenti a felszabadulás előtti önálló szocialista vasútmozgalom közel három évtizedes történetének kezdőpontját.* A határozat valóra váltásához azonban még egy évtizedes, önzetlen, lelkes és hősies küzdelemre volt szükség. Ez is tanúsítja, hogy a vasutasszakszervezet létrehozása Magyarországon roppant ellenállásba ütközött.

A MÁV vezetői az 1880—1890-es évek fordulóján még azt remélték, hogy a szolgálati fegyelem megszilárdítása érdekében tett intézkedések, és a szolgálati főnökök vezetése alatt álló olvasó- és önképzőkörök, dal- és zeneegyletek által terjesztett nacionalista propaganda védgátat emelhet a szocialista eszmék terjedése elé a vasúton. Az 1896-os gyűlés után már tömeges elbocsátásokkal kívánták visszaretteneni a vasúti munkásokat a szocialista szervezkedéstől. A szervezkedésnek azonban törvényes akadálya ekkor nem volt, s az az üldözés ellenére

(Folytatás a 3. oldalon)

Kitüntetések a 26. vasutasnap alkalmából



Urbán Lajos miniszterhelyettes megnyitja a Kiváló Vasutas kitüntetések átadása alkalmából rendezett ünnepséget (Csontos Gábor felv.)

A munkában élenjáró vasutasok kitüntetésére július 9-én ünnepélyes külsőségek között került sor a Nyugati pályaudvar utasellátó éttermében. Az ünnepségen megjelent *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Földvári László* és *Kézl Róbert* miniszterhelyettesek, *Gulyás János*, a vasutas szakszervezet titkára, *dr. Kecskés Sándor*, az MSZMP Központi Bizottságának munkatársa.

Az ünnepséget *Urbán Lajos* miniszterhelyettes nyitotta meg, majd *dr. Ábrahám Kálmán* mondott beszédet. Az államtitkár bevezetőjében emlékeztetett arra a hősi korszakra, amikor a magyar vasutat a felszabadulás után a romokból kellett újjáépíteni. Mint mondotta, *a vasutasok azokban a nehéz években éppúgy jelesre vizsgáztak helytállásból, mint az azóta eltelt három évtized alatt.* Különösen kiemelkedő eredmények születtek a negyedik ötéves terv két utolsó évében, amikor is az áruszállítási teljesítmények magasan túlszárnyalták a tervezettet.

A vasutasok helytállásának, áldozatkész munkájának méltatása után, az ötödik ötéves tervben a MÁV-ra háruló feladatokról szólva kiemelte, hogy beruházásokra, a technika fejlesztésére, a munkakörülmények javítására, továbbá új szociális és egészségügyi létesítményekre *42 milliárd forint áll rendelkezésre.*

Az államtitkár befejezésül *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, a minisztérium és a maga nevében elismerését és köszönetét fejezte ki a vasutasok helytállásáért, majd átadta a *Kiváló Vasutas* kitüntetéseket. Ezt követően az *Érdemes Vasutas* kitüntetéseket és a *vezérigazgatói dicséretet* Urbán Lajos *miniszterhelyettes nyújtotta át.*

(Folytatás a 2. oldalon)

VONATVEZETŐ KELLETT...

Az állomásfőnök példamutatása

Curtici román—magyar közös határállomás forgalmi naplójába június 8-án az alábbiakat jegyezték be:

„Az 5680 számú vonat 9 óra 55 perckor járt be Curticiba a V43 1224. sz. villanygéppel. A vonatvezető Farkas Pál, Lökösháza állomásfőnöke volt."

A csak mozdonyvezetővel közlekedés bevezetése óta a megnövekedett határforgalom és a CFR nehézkesebb vonatfeldolgozása miatt előfordul, hogy Lökösházán nem marad útlevéllel rendelkező vonatvezető. Ez történt június 8-án is. A CFR e napom több MÁV-tól kilépő vonatot tudott fogadni, de az 5680 számú vonatnak nem volt vonatvezetője. *Farkas Pál állomásfőnök önként vállalta a vonat Curticira, illetve az onnan induló 44371 számú LIM vonat Lökösházára való továbbítását.*

Az állomásfőnök ezzel a vállalásával nemcsak a forgalom folyamatosságát segítette, hanem példát mutatott a vasutashűségből is.

JÚNIUSI TAPASZTALAT:

Fokozódik a szállítási igény

A vasút 26 millió 900 ezer utast és 10 millió 880 ezer tonna árut szállított

A vasút júniusban *26 millió 900 ezer utast szállított*, ezzel személyszállítási tervét 0,4 százalékkal túlteljesítette. A bázisidőszakhoz képest továbbra is, mintegy 2,4 százalékkal csökkent az utasszám. Az utaskilométer teljesítmény pedig a tervhez, és a bázishoz viszonyítva több mint 1 százalékkal csökkent.

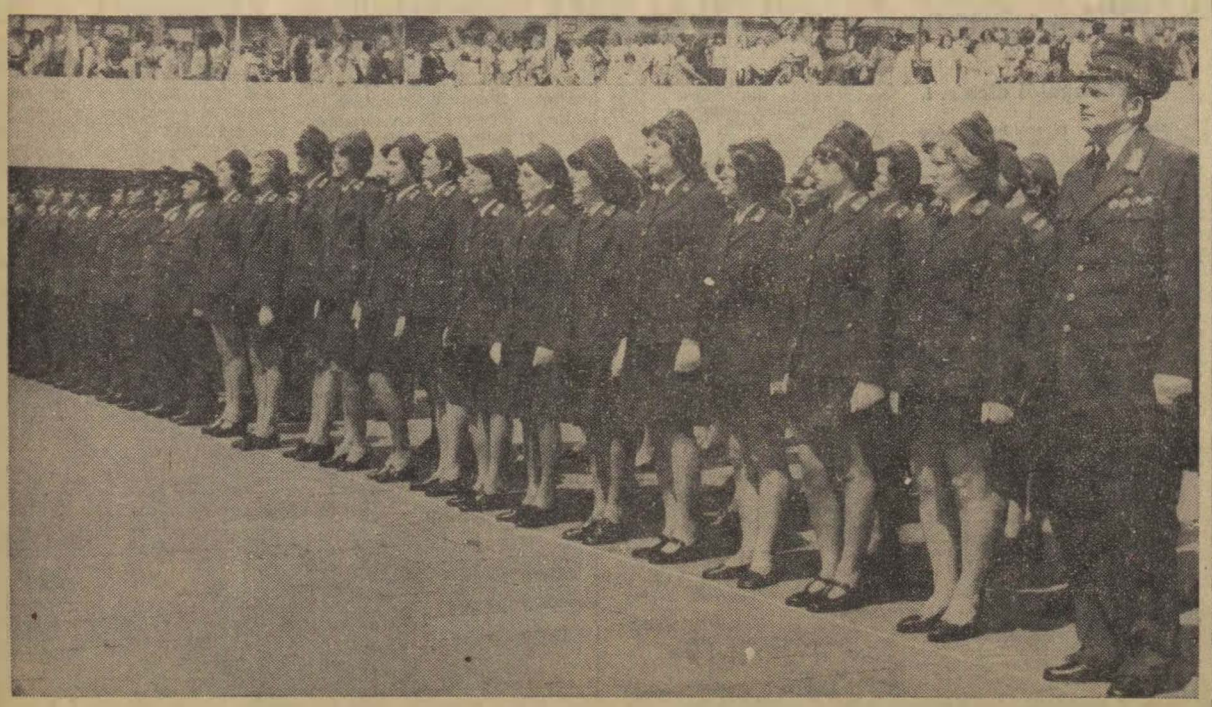
A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésénél az egy késetten közlekedett személyvonatra eső késési idő közel 4 százalékkal javult az elmúlt időszakhoz képest. Májushoz viszonyítva azonban mind a késési arány, mind pedig az 1 késett vonatra eső késési idő emelkedett, *tehát a személyszállítás minősége romlott.*

Az elmúlt hónapban a vasút *10 millió 880 ezer tonna árut szállított*, amely a bázisidőszakot 6,7%-kal haladta meg. A tervhez képest azonban továbbra is mintegy 0,2%-os a lemaradás. Júniusban a tényleges szállítási igény olyan nagy mértékű volt, hogy a vasút nem minden esetben tudta — főleg a csütörtök pénteki napokon — az igényeket időben kielégíteni. Jelentős, mintegy 8,6%-os volt a belföldi forgalom emelkedése. Ennél is erőteljesebb *26,1%-os forgalomemelkedés jellemezte az exportforgalmat.* Az importforgalom csupán 0,2%-kal haladta meg a bázisidőszakot. A tranzitnál továbbra is csökkenés tapasztalható. Az árutonnakilométer teljesítmény mintegy 3,3%-ra emelkedett. A belföldi forgalomban jelentős mértékben növekedett a kő-, kavicsküldemények mennyisége, főleg e küldeményeknél jelentett akadályt az üres kocsi biztosítása.

Az áruszállítás minőségi mutatói sajnos kedvezőtlenül alakultak. A rakott kocsiforduló idő, mintegy 2,1%-kal nőtt, amely az elegyáramlás kisméretű lelassulására utal. *Ennek következménye, hogy hétközben kocsihány jelentkezett.* Kedvező volt a tehervonatok 70,89 százalékos menetrendi értéke, de csökkenést mutat a gépre várási és vonatfeloszlatási esetek száma is. A teljes kocsiforduló idő 3,54 napnak felel meg, ez a bázisidőszak szintjével megegyező volt. A teherkocsik statikus terhelésének 4,2 százalékos emelkedése továbbra is biztató.

A tehervonati mozdonyok napi haszonkilométer teljesítménye a villamosmozdonyoknál 7,2 százalékkal nőtt, míg a Diesel-mozdonyoknál 2,7 százalékkal csökkent az előző év azonos időszakához képest.

Júliustól a szállítási igények fokozott növekedése várható. Alapvetően fontos a pályafenntartási, a forgalmi és a vontatási szakszolgálat jól összehangolt munkája, különösen a fenntartási munkák terv szerinti végzését illetően. Többletszállítási igény várható a kavics- és kőküldeményeknél, de fokozódik a mezőgazdasági küldemények mennyisége is. A szállításhoz szükséges kapacitás biztosítása mellett nagy súlyt kell helyezni a munka jó szervezésére, a kulcsfontosságú rendezőpályaudvarokon a torlódások megakadályozására.



Az avatásra felsorakozott tiszti egységek Urbán Lajos miniszterhelyettes ünnepi beszédét hallgatják

Tudósítás az 5. oldalon (Csontos Gábor felv.)

Kitüntetések a 26. vasutasnap alkalmából

(Folytatás az 1. oldalról)

A 26. vasutasnap alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter a

Közlekedés Kiváló Dolgozója

kitüntetésben részesítette Bedőcs Károly osztályvezetőt, Szombathely, Vasutig.,

Kiváló Vasutas

kitüntetésben részesültek: Ádám Lajos vonalgondozó, Kisújszállás Pft. Főn., Bálint Gyula szakoszt.-vezető KPM Vasúti Főosztály, Bárány Gyula pártbizottsági titkár, Miskolc MÁV JJ. Ü., Benedek László gurításvezető Szolnok áll., Bezzeg Györgyné takarítónő, Budapest-Ferencváros Vont. Főn., Biró János szolgálatvezető váltókezelő Nyíregyháza áll. főn., Biró József csapatvezető előmunkás, Pápa Pft. Főn., Bodnár János szakaszkezelő pályamester, Záhony Pft. Főn., Bóné Sándor szerviz-csoportvezető, Jászkisér Építőgépjav. Üzem., Dani Mihály raktárnok, Orosháza áll., Dékány István műhelyfőnök, Hámán Kató Vont. Fon., Dubi Imre térfelvigyázó, Hegyeshalom áll., Erdélyi Béla anyaggazdálkodó, Vámosmányvizsgáló Főn., Szabó Imre osztályvezető, Szolnok MÁV JJ. Ü., Szabó József lakatos, Debrecen BBFF., Szabó Lajos betanított munkás, MÁV Fatelítő Üzem Püspökladány., Szemők Béla osztályvezető Vasúti Főosztály., Szép István villanyszerelő, Zalaegerszeg Vont. Fön., Sziklai Sándor forgalomirányító MÁV Központi Üzemirányító Hivatal., Szőllősi Attila villamosmozdonyszerelő csoportvezető, Nyíregyháza Vont. Főn., Szucsik László csapatvezető előmunkás, Bp.-Ferencváros Pft. Fön., Szűcs Lajos távközlési művezető, Budapest-Keleti BBFF., Dr. Tari Endre, az Egészségügyi Ig. vez., Vasúti Főosztály., Takács Imréné betanított munkás, Pécs Pft. Főn., Tóth István vonatkezelő, Miskolc-Tiszai áll., Török János ktg. csoportvezető, Szeged Vasútig., Závodszki István kőműves, Miskolc-Tiszai pu. BBFF., Zsákai József térközőr, Győr Pft. Fön., Zsiborás István forgalmi szolgálattevő Balatonszentgyörgy áll.,

Érdemes Vasutas

kitüntetésben részesültek: özv. Albrech Mártonné takarító-csoportvezető, Kaposvár Épület és Hídfenntartó Fön., Almádi László szakaszkezelő pályamester, Miskolc Pft. Fön., Almási Miklósné Katona János ügyintéző KPM Vasúti Főosztály., Kapás Károly gázmotor vezető, Budapest-Ferencváros Vont. Fön., Kárász József felépítményi munkavezető, Veszprém Pft. Fön., Kecsedi Imre raktárnok, Hajdúhadház áll., Kiss József Diesel-mozdonylakatos, Sárospatak Üzemfőnökség., Kiss Zoltánné viaszkereső, Nagykanizsa áll., Kocsis Ferencné konyhalány, Bp.-Déli Műszaki Kocsiszolg. Fön., Koleszár Mária pályamunkás, Budapest-Józsefváros Pft. Fön., Kóródi László munkavezető, Sátoraljaújhely Pft. Fön., Kovács Sándor lakatos, Budapest-Kelenföld JBFF., Kruppa Ilona külső forgalmi szolgálattevő, Bp. Keleti áll., Kudar László műszaki előadó Budapest-Keleti BBFF., Kulcsár József díszpécser, Szombathely, MÁV JJ.Ü., Lafferton Henrik váltókezelő, Komló áll., Landvai László mozdonyvezető Balassagyarmat Vont. Fön., P. Lengyel Bálint műszerész Budapest-Kelenföld BBFF., Lövei Sándor járműlakatos csoportvezető Püspökladány Vont. Fön., Lukács Elemér asztalos szakmunkás, Debrecen Északi Pft. Fön., Majoros Imre szertárfőnök, Budapest-Nyugati Szertárfőnökség., Maliga János tolatásvezető, Szentes áll., Márcz Erzsébet betanított munkás, Dombóvár Építési Fön., Márton Imre vágánygondozó, Nyíregyháza Pft. Fön., Mészáros József vonalgondozó, Mátészalka Pft. Fön., Molnár József Diesel-villanyszerelő, Szombathely MÁV JJ. Ü., Nagy Ernőné ügyintéző Budapest-Nyugati állomás., Nagy Károly ügyintéző, Szombathely Vasútigazgatóság, Nagy József tolatásvezető Budapest-Déli áll., Németh László vonatmenesztő-térfelvigyázó, Füzesabony áll., Nyíri József szakaszkezelő pályamester, Debrecen-Déli Pft. Fön., Oláh Mihály szolgálatvezető váltókezelő Nyíregyháza áll., Oros János osztályvezető, Szolnok MÁV JJ. Ü., Orosz Imre kocsirendező, Püspökladány áll., Orosz József anyagszámadó Miskolc-Tiszai pu. Osztószertárfőnökség., Pados Lajos témfestő-mázoló, Szombathely TB. Ép. Fön., Papp Sándor forgalmi szolgálattevő Hőskunhalas áll., Pataki György szakaszmérnök Békéscsaba Pft. Fön., Pintér István előkalkulátor, MÁV Jegynyomda Főnökség., Pilz Olivér műszaki vezető, Miskolc MÁV JJ. Ü., Pétl Endre ügyintéző, MÁV Anyagellátási Ig., dr. Rédey Béláné ügyintéző, Budapest Vasútig., Révész Sámuel rendellenező forgalmi szolgálattevő, Debrecen áll., Ricsovics Ferenc számviteli vezető, Dombóvár Vont. Fön., Salamon Zoltán személyzeti vezető Szombathely Pft. Főnökség., Sándor Jolán ügyintéző Debrecen Ép. Fön., Spekker István kotrógépkezelő, Záhony Gépesített Rakodási Főnökség., Schmid Já[illegible] tolatásvezető, Sárospatak áll., Sulyok János váltókezelő Balatonfüző áll., Sütő Imre művezető, Budapest-Keleti Vont. Fön., Szabó Aladár szakaszkezelő pályamester, Szakszárd, Pft. Fön., Szabó Ferenc vonatvezető, Kál-Kápolna áll., özv. Szabó Ferencné raktárkezelő, Balassagyarmat Szertárfőnökség., Szabó Illés szolgálati főnökhelyettes, Budapest-Józsefváros áll., Szabó Imre mozdonyvezető, Celldömölk Vont. Fön., Szepesi Istvánné vonatvezető, Miskolc Tiszai áll., Tokaji Mihály gőzmozdony lakatos, Békéscsaba Vont. Fön., Tóth István Dániel lakatos csoportvezető, Miskolc Vont. Fön., Tóth Jánosné raktárvezető, Budapest MÁV Északi Osztószertárfőnökség., Tóth József központi vonali menetirányító, Debrecen áll., Tóth László géplakatos, Gyöngyös Kitérőgyártó Üzem, Vadnai József szertárfőnök-helyettes Miskolc rpu. Vont. szertárfőnökség., Vass Lajos sorompókezelő, Budapest Kőrösinaváros Pft. Fön., Vereb Balázs gépi gyalus, Miskolc Építési Főnökség., Vincze Zoltán lakatos, MÁV Északi Járműjavító Ü., Zátonyi István szakaszkezelő pályamester, Budapest-Terézvárosi Pft. Fön., Zimányi Frigyesné szolgálati főnök, Üttörővasút Széchenyi-hegy., Kovács Imre osztályvezető-helyettes, Bevételellenőrzési Visszatérítési és Kártérítési Hiv., Kovács Károlyné osztályvezető, MÁV Kórház és Központi Rend. Int.

Vezérigazgatói dicséret

kitüntetésben részesültek: Ambech—György felépítményi munkavezető, Dunaújváros Pft. Fön., Bagoly Béla bognár-csoportvezető, Debrecen MÁV JJ. Ü., Balázs László vátókezelő, Fonyód áll., Barna Mihály betanított munkás, Miskolc-Tiszai BBFF., Bartos Márton kovács, Budapest MÁV Északi JJ. Ü., Bálint Antal kábelfeltető, Budapest TB. Ép. Fön., Benke Miklósné személypénztáros, Tiszafüred áll., Berkes Gáborné személypénztáros, Budapest-Kelenföld áll., Bobik Sándor kőműves., Debrecen Ép. Fön., Bódis Imre művezető, Budapest-Kelenföld JBFF., Bogdány Antal műszerész, BBFF., Bognár József szénteri munkás, Budapest-Ferencváros Szertárfön., Bokor Endre rendelkező forgalmi szolgálattevő, Mezőtúr áll., Csalló[illegible]közi László árupénztáros, Budapest-Soroksári út áll., Cserti Jánosné takarítónő Nagykanizsa áll., Csősz Zsigmond váltókezelő, Somogyszob áll., Czihó Andrásné vonatmenesztő térfelvigyázó, Záhony áll., Czilinger János mozdonylakatos, Pápa áll., Darócz László ügyintéző, Püspökladány áll., Deme Miklós művezető, Bp. Ép. Fön., Dékány Attiláné ügyintéző, Debrecen Számviteli Fön., Dobi Lajosné hivatalsegéd Budapest-Ferencváros áll., Dobó István raktárvezető Szeged-Rendező-Osztószertárfön., Dóra László vonatvezető, Kiskunfelegyháza áll., Dósa István kőműves. Budapest-Magasépítési Fön., Ebner Károlyné raktárnok, Dunaújváros áll., Faludi Károly újítási előadó, Landler Jenő MÁV JJ. Ü., Fehér János Szb.-titkár, Dombóvár Pft. Fön., Fehér Sándor anyaggazdálkodó, Veszprém áll., Fekete Imre ügyintéző csoportvezető; KPM Vasúti Főosztály, Gallai László szolgálati főnök, Ötvény áll., Gál Elemér ügyintéző Szombathely Számviteli Főn., Gellért Józsefné ügyintéző, Vác Pft. Fön., Genetheim Ferencné üzemgondozónő, Budapest-Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Fön., Gerdei János ügyintéző, Pécs Vasútig., Győri Jenő vízvezetékszerelő, Tapolca Pft. Fön., Győri Sándorné gépíró, Debrecen Vasútig. Hajdú Béla bontómunkás csoportvezető, Sátoraljaújhely Szertárfön., Halasi Beláné gépíró, Debrecen MÁV Területi Ell. Központ., Harnóczi Jánosné takarítónő Budapest-Keleti Vont. Fön.. Hegyes Lajos technológus, Szeged Vont. Fön., Horváth Antal járműlakatos, Bátaszék Vont. Fön., Horváth István rendelkező forgalmi szolgálattevő, Pápa áll., Horváth Margit ügyintéző, Veszprém Vont. Fön., Horváth Sándor szertári munkás, Dunaújváros Szertárfön., özv. Huszár Imréné konyhai segítő, Sopron Vont. Fön., Ilcsics Klára ügyviteli alkalmazott, Nagykanizsa Vont. Fön., Isskovics József műszerész, Pécs BBFF., Jakus János szolgálatvezető váltókezelő, Pusztaszabolcs áll., Jenei Istvánné fém- és villamosműtárvezető, Dunakeszi MÁV Járműjavító Ü., Jeszek Ferenc üzemmérnök, Nagykanizsa áll., Kanizsai Magdolna ügyintéző, Pécs Vasútig., Kasuba Andrásné ügyintéző, Szeged Épület- és Hídfenntartó Fön., Kerepesi Lajos ügyintéző, Bp. Vasútig., Kertész Józsefné pályamunkás, Dombóvár Pft. Fön., Keseru Ferenc betanított munkás, Ebes Vill. Vonalfelügy., Keszthelyi István mozdonyvezető, Cegléd Vont. Fön., Kiss Gyuláné dajka-takarító, Benczúr u. MÁV óvoda., Kiss László váltókezelő Ozd áll., Kocsor Kálman műszerész, Miskolc-Tiszai BBFF., Kocsis József ügyintéző Bp. Vasútig., Komáromi János műszaki-gazdasági tanácsadó MÁVTI., Komódy Mihály műszerész Debrecen BBFF., Kormanyos László kocsivizsgáló, Szentes Vont. Fön. Kovács János asztalos, Hatvan-Füzesabony Pft. Fön., Kovacs Rezsőné betanított munkás, MÁV Fatelítő Üzem Tokodi telepe, Köhler Józsefné beszerző, Bp. Ig. Osztószertárfön., Krázli Antal lakatos csoportvezető, Szombathely MÁV JJ. Ü., Kupai Barnabádogos csoportvezető, Miskolc MÁV JJ. Ü., Kutasi Ferenc kocsirendező, Vásárosnamény áll., Lakatos Ferencné pályamunkás, Sopron Pft. Fön., László Géza művezető, Debrecen Oktatási Fön.,. Lenkefi Mihályné raktárkezelő, Cegléd Szertárfőnökség., Lovas István kazánkovács, Szolnok MÁV JJ. Ü., Medveczki Gyula lakatos, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Üzem., Mezei Józsefné rendelkező forgalmi szolgálattevő, Vác áll., Mészáros Ilona ügyintéző, Szombathely Vasutasok Szakszervezete TB., Monek Józsefné ügyintéző, Pécs Számviteli Fön., Mundrák László váltókezelő, Hidasnémeti áll., Nagy Béla raktárnok, Eperjeske-átrakó pályaudvar., K. Nagy János csapatvezető előmunkás, Hódmezővásárhely Pft. Fön., Nagy Lászlóné iktató, Debrecen Vont. Fön., Nagy Sándorné ügyintéző MÁV Nyugdíj Hivatal., Nyitrai Károly villanyszerelő, Bp., Ép. Fent. Fön., Odry Károly műszerész, Szeged-Rókus BBFF., Ofner Györgyné ügyviteli alkalmazott Vasúti Főosztály., Oravecz Ferencné árupénztáros, Nyékládháza áll., Pacsek Károly hídász lakatos, Hídáp. Fön., Papp Bernáth átrakómunkás csoportvezető, Záhony áll., Pálmai György vezető szerkesző, Szakcsfehérvár MÁV JJ. Ü., Pintér András ügyintéző Szeged Vasútig., Ragány Mihály vontatási raszortos, Nyíregyháza Vont. Fön., Sándor József ruhatárkezelő, Cegléd áll., Sebestyén Árpád műszaki ellenőr, Bp. Vasútig., Simon Kálmán vonatvezető, Körmend áll., Somosi László tűzikovács csoportvezető, Miskolc MÁV JJ. Ü., Sóvári Géza előrajzoló, Székesfehérvár MÁV JJ. Ü., Spisák Sándorné árazó, Landler Jenő MÁV JJ. Ü., Stubán Dezsőné raktárkezelő Celldömölk Osztószertárfön., Szabó András M[illegible]-szakmunkás, Budapest MÁV Gépjavító Ü., Szabó János csoportvezető, MÁV Szakés Szerelőip., Fön., Szabó Rezső csillés-szénrakó, Győr Szertárfön., Szatmári Andrásné raktárnok, Taktaharkány áll., Szegő Gyuláné konyhalány, Debrecen MÁV Gondnokság., Szeli Ildikó vámkezelő, Lökösháza áll., Szerző Péter előmunkás, Szentes Ép. Fön., Szécsi Károly portás, MÁV Anyagvizsgáló Fön., Szomszéd József mozdonyvezető, Kisterenye Vont. Fön., Takács István ruhaellenőr, Budapest Számviteli Fön., Tarján Ferenc ügyintéző, Szombathely Vasútig., Tarnay György szólamvezető, Debrecen Zenekari Fön., Tasnádi Ernőné ügyintéző, MÁV Északi JJ. Ü., Tisza András fényező csoportvezető. Debrecen MÁV JJ. Ü., Tóth Béla váltókezelő, Nyírbátor áll., Tóth G. István tmk-lakatos, Jászkisér MÁV Építőgépjavító Üzem., Törő Jánosné takarítónő, Szombathely BBFF., Tuba Józsefné ügyintéző, Bp. Vasútig., Urbán Ferenc mozdonyvezető, Jászapáti Vontatási Fön., Vaczkó Istvánné beosztott kertészmunkás, Nagykanizsa Pft. Fön., Varga István Diesel-motorvezető, Záhony Vont. Fön., Váradi Sándor Pft. vonalkezelő, Miskolc Pft. Fön., Várszegi János csoportvezető. Szeged Vasútig., L. Veres Gergely műszerész Miskolc Vont. Fön., Végh Mihály kőműves csoportvezető, Zalaegerszeg Pft. Fön., Végh Sándor felépítményi munkavezető Hatvan-Salgótarjáni Pft. Fön., Vörösmarthy János kocsirendező Veszprém áll., Weizensruber János váltókezelő, Bicske áll., Zérczi Mihály esztergályos. Szolnok. Vont. Fön., Zsadányi András gőzmozdony-segédvezető Hatvan, Vont. Fön., Zsengellér Sándorné raktárkezelő, MÁV Ép. Géptelep Fön.



Dr. Ábrahám Kálmán államtitkár átnyújtja a Kiváló Vasutas kitüntetést, Bodnár János szakaszkezelő pályamesternek (Csontos Gábor felv)

Születésének 90. évfordulóján

Megkoszorúzták dr. Rajczi Rezső emléktábláját

Bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a napokban *dr. Rajczi Rezső* születésének 90. évfordulójáról a MÁV Központi Szervek MSZMP-bizottságán.

Dr. Rajczi Rezső MÁV-titkár, a Kommunisták Magyarországi Pártja egyik szervezője volt. A Magyar Tanácsköztársaság leverése után, a börtönben szerzett betegség következtében 1920. január 22-én halt meg.

A 63 év előtti szolgálati helyén, a mai BVKH épületében elhelyezett emléktábla előtt, *dr. Varga Miklós*, a pártbizottság agit.-prop. titkára mondott ünnepi beszédet. A kegyelet koszorúit *Kenessey Ákosné*, a pártbizottság titkára és *Cserháti Attila*, a KISZ-bizottság titkára helyezte el.

Az ünnepségen megjelent dr. Rajczi Rezső özvegye, gyermekei és unokája is.



Az ünnepi megemlékezés résztvevőinek egy csoportja. A kép bal szélén dr. Rajczi Rezső özvegye

KÖSZÖNET

Eszti lányom jó nevelést kapott

Nyugdíjas férjemmel öt gyermeket nevelek. Eszter lányom a békéscsabai MÁV Nevelőotthonban lakott, s az idén fejezte be a *Sebes György* közgazdasági és kereskedelmi szakközépiskolát. A tanulásban nagy segítséget nyújtott részére a békéscsabai vontatási főnökség nyolc tagú, *Hámán Kató* szocialista brigádja, amelynek *Kurucz Pál* a vezetője.

Neki is, a brigád többi tagjának is köszönetet mondok az önzetlenségért, a szocialista emberekhez méltó magatartásért, a nevelésben vállalt közreműködésért. Külön is köszönöm *Pallag Imre* és családja segítségét, akiknél a leányom többször meghitt, kedves napokat töltött az iskolai szünidőben és más alkalmakkor.

Mohella Pálné,
a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség dolgozója

A kőszegi vasutas gyerekek meghódították Kirchshlagot

Nagy sikerrel szerepelt az ausztriai *Kirchschlagban* a Kőszegi MÁV Nevelőotthon *Landler Jenő* általános iskolájának fiúkórusa a június 5-től 7-ig tartó háromnapos jubileumi nemzetközi találkozón. Az eseményre abból az alkalomból került sor, hogy 30 éves az Osztrák gyermekek szervezete. A találkozó résztvevői a meghívást a Felső-Ausztriai Kommunista Párt gyermekszervezetétől, a *Kinderland Junge Garde-tól* kapták.

A jubileumot Ausztria kilenc tartományában találkozókkal, ünnepségekkel tették emlékezetessé. A vendégszereplésre a kőszegi fiúkórus már fél éve készült. A koncertet Shauerwald Gasthóf üdülő nagytermében rendezték. *A magyar kórus már az első napon nagy közönségsikert aratott.* Különösen az osztrák nyelven előadott népdalok tetszettek, amelyeket *Schmidt Mihály* szombathelyi zenetanár dolgozott fel a kórus számára. A kórust *Gráf László* karnagy vezényelte.

Az osztrák *Neue Zeitung* című lap *„A magyar gyermekkórus meghódította Kirschlagot”* címmel közölt elismerő kritikát. A második napon, az ünnepélyes megnyitón *Willi Holzinger* üdülővezető köszöntötte a nemzetközi gyermektalálkozó résztvevőit. Utána sportversenyek, játékok következtek, majd este a szórakoztató program keretében került sor a kőszegi fiúkórus hangversenyére. Erről így írt a Neue Zeitung:

„A szocialista úttörő szövetség fiatal pionírjai tiltakozó énekeket mutattak be, majd ezek után következett a rendezvény fénypontja, a magyar kőszegi Landler Jenő általános iskola fiúkórusának szereplése. *A hallgatóság lelkesedése olyan nagy volt, hogy szinte megremegett az üdülőotthon...”*



A sikeresen szerepelt kőszegi fiúkórus tagjai az oklevelekkel és a díjakkal

Ünnepi megemlékezés

a központi vezetőség kibővített ülésén

(Folytatás az 1. oldalról)

sem szűnt meg. *Amikor 1903 nyarán a Szakszervezeti Tanács gyűlésre hívta a „sínek rabszolgáit" a budapesti Újvárosháza tanácstermébe, ezrével jelentek meg a fővárosi vasúti műhelyek, fűtőházak és pályaudvarok munkásai, a 12 vidéki város vasúti munkássága képviseltette magát. Hamarosan megalakult a Magyarországi Vasutasok Szervező Bizottsága, s megjelent a Magyar Vasutas.*

A MÁV Igazgatóság 1904 február végén már elismerte, hogy elvesztette politikai befolyását a vasúti műhelyek munkásai felett. Német példára sürgette: mondja ki a kereskedelemügyi miniszter, hogy az a munkás, aki belép a szocialista szakszervezetbe *„szolgálatából büntetésképpen elbocsáttatik"*. A miniszter azonban még nem tartotta indokoltnak ezt az intézkedést.

A MÁV vezetői ekkor még azt remélték, hogy a vasúti főhivatalnokok vezette fizetésrendezési mozgalom engedélyezésével továbbra is befolyásuk alatt tarthatják a forgalmi dolgozókat, s elhitethetik, hogy a vasutas dolgozók sorsának javulása nem saját harcuknak, hanem a MÁV-vezetők „atyai gondoskodásának" az eredménye. Ám 1904 tavaszán ezek a remények is szertefoszlottak. *Április 19-én kirobbant a MÁV forgalmi dolgozóinak általános sztrájkja.* A munkabeszüntetés, amelyben tízezrek vettek részt, napokra megbénította az ország gazdasági vérkeringését. A kormány letörte ugyan a sztrájkot, de a harc tanulságainak levonása sokakat közelített a szocialista munkásmozgalomhoz.

Miután sem a mozgalom egyes vezetői elleni megtorló intézkedések, sem az 1905 őszén *gróf Batthány Tivadar elnökletével létrejött Magyar Szent Korona Országai Vasutas Szövetsége* nem tudta a szakszervezetért folytatott harctól eltéríteni az osztálytudatos vasutasokat, a kereskedelemügyi miniszter kénytelen volt engedélyezni a vasutas munkásszövetséget.

A vasúti közlekedés munkásainak a földmunkásokhoz hasonlóan az 1905—1906. évi kormányzati válság elmélyülése idején sikerült történelmünkben először kiharcolni országos szakszervezeti szövetségük megalakításának engedélyezését. *A Vasuti Munkások Országos Szövetsége 1906. május 6-án tartotta alakuló közgyűlését.* 1906 végére a negyedik legnagyobb taglétszámú országos szakszervezet lett: 89 helyi csoportjában 18 000 tag tömörült. A szövetséghez tartozott Magyarország összes szervezett dolgozóinak több mint egytizede. Tagjainak háromnegyed része vidéki volt.

A szövetség helyi csoportjai élénk szervezeti életet éltek, komolyan vették a tagok politikai és szakmai képzését, szocialista nevelését. Nyilvános munkásgyűléseket, előadássorozatokat rendeztek. A nagyobb helyi csoportok könyvtárakat létesítettek. A szövetség tevékenysége következtében a vasúti munkások egyre aktívabban vettek részt a *Magyarországi Szociáldemokrata Párt* fő politikai követeléséért, az általános, titkos választójogért folytatott harcban. E tevékenység elismerése jutott kifejezésre abban, hogy a vasutas szervező bizottság vezetőjét, *Cservenka Miklóst* 1907-ben és 1908-ban a kongresszus a Szociáldemokrata Párt 11 tagú vezetőségébe választotta.

Az előadó beszéde további részében azzal foglalkozott, hogy a szövetség vezetőit és tagjait, valamint a helyi csoportok vezetőit hogyan üldözték a kormány és a vasút akkori vezetői Különböző intézkedés, köztük a büntetésből történő áthelyezés, felfüggesztés és elbocsátás lépett élethe. A vasutasokkal szemben alkalmazott, megkülönböztetett politikai jogfosztás szinte egyedülálló volt a dualizmuskori Magyarországon. A munkásszövetségek zaklatása, működésük felfüggesztése mindennapos esemény volt.



Szakszervezetünk vezetői az évforduló alkalmából koszorút helyeztek el a Bencúr utcai épület emléktábláján (Gyergyói János felvétele)

Az osztálytudatra ébredt vasutasok az üldöztetések hatására, *Landler Jenő* vezetésével, olyan osztályharcos szellemű, illegális vasutasmozgalmat hoztak létre, amely példa nélküli a korabeli Magyarország munkásmozgalmában. *A vasutas dolgozóknak kiemelkedő szerepük volt 1917-ben és 1918-ban, a háború ellenes tömegmozgalmakban, a Kommunisták Magyarországi Pártjának megszervezésében, a szocialista forradalom győzelméért vívott harcban és a Magyar Tanácsköztársaság hősi küzdelmeiben.*

Az ellenforradalom győzelme után a legálisan működő vasutasszakszervezetet ismét feloszlatták. Sorsát később teljesen megpecsételte a jobboldali szociáldemokrata pártvezérek és a kormány képviselői által 1921 decemberében aláírt *Bethlen—Peyer paktum.*

A fasiszta rezsim alatt nemcsak a vasutasszakszervezet visszaállítására nem volt lehetőség, de nem voltak meg a feltételek arra sem, hogy az 1918-at megelőző évtizedhez hasonló illegális vasutasmozgalom fejlődjön ki.

Az ünnepi megemlékezés után szünet következett. Ezalatt a szakszervezet és a vasút vezetői — a veteránok jelenlétében — *megkoszorúzták a szakszervezet bejáratánál levő márvány emléktáblát.*

A központi vezetőség szünet után folytatta munkáját. Az első napirendi pont keretében a MÁV üzem- és munkaszervezési tevékenységének helyzetéről és a további feladatokról szóló jelentést vitatta meg a testület. A jelentést *Urbán Lajos* miniszterhelyettes terjesztette elő.

— A vasút üzem- és üzemviteli szervezési intézkedései elsősorban arra irányultak, hogy a megnövekedett szállítási feladatokat a rendelkezésre álló munkaerővel, a járművek és berendezések gazdaságos kihasználásával képesek legyünk biztonságosan és kellő időben teljesíteni — mondotta bevezetőjében, majd ismertette, milyen intézkedések születtek az elmúlt években.

Az írásos jelentés, amelyet a központi vezetőség tagjai már előre kézhez kaptak, teljes részletességgel adott képet arról a tevékenységről, amelyre az elmúlt tervidőszakban sor került. Ugyancsak részletesen tartalmazza a jelentés azokat a intézkedéseket, amelyek az V. ötéves tervben kerülnek bevezetésre. Az anyag ismertetésére ezúttal azért nem térünk ki, mert a központi vezetőség által elfogadott jelentés alapján lapunkban cikksorozat közlését tervezzük.

A központi vezetőség ezután elfogadta a testületek — központi vezetőség, elnökség és titkárság — 1976 második félévi munkatervét, a Vasutasok Szakszervezete 1976. évi költségvetését és a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját, végül különféleket tárgyalt.

GYŐRI CSOMÓPONT:

A szakszervezeti munkában nincs nyári szünet

BESZÉLGETÉS AZ ÁLLOMÁS ÉS A PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁGÁNAK TITKÁRÁVAL

A győri személypályaudvaron tikkasztó a hőség. Aki csak teheti, hűvös helyre húzódik, és az utolsó pillanatokra halasztja a beszállást az indulásra váró szerelvényekbe. Csak a vasutasok serénykednek a vonatok körül, és meleg ide, meleg oda, pezseg az élet a szakszervezeti bizottság irodájában is. *Palotás Ferenc, Győr* állomás szb-titkára *Orbán Győzővel*, a pályafenntartási főnökség szb-titkárával az 1976—80-ra szóló új kollektív szerződést tanulmányozza és arról beszélgetnek, hogy az egymástól eltérő sajátosságokkal bíró két munkahelyen miképpen ismertessék meg a szerződésben foglaltakat a vasutas dolgozókkal. Az állomáson ugyanis kitartottak a megszokott műhelybizottsági felépítés mellett, míg a pályafenntartásnál főbizalmiak irányítják a bizalmiak munkáját.

Készül a függelék

A kollektív szerződéshez *a két főnökségnél függeléket készítenek*, ezt megvitatják a szakszervezeti bizottság ülésén. A titkárok úgy látják helyesnek, ha az szb által elfogadott anyagot írásban adják tovább. Az állomáson ezeket a dokumentumokat a műhelybizottsági titkárok rendelkezésére bocsátják, akik a műhelybizottság ülésén ismertetik azt. Ezen a tanácskozáson a bizalmiak is részt vesznek.

A pályafenntartási főnökség 650 dolgozója Szártól Hegyeshalomig, és Almásfüzitőtől Tokodig végzi felelősségteljes munkáját. A 18 szolgálati hely egymástól eltérő sajátosságait is figyelembe veszik, amikor elkészítik a függeléket a kollektív szerződéshez. A munkaidő meghatározásánál például nem hanyagolható el annak figyelembe vétele, hogy a dolgozók — akiknek többsége bejáró — hogyan tudják megközelíteni a munkahelyüket.

— Találtak-e az új kollektív szerződésben olyan pontot, amelyet korábban a szakszervezeti bizottság javasolt a dolgozók érdekében?

— *Igen* — mondja Orbán Győző. — *Ilyen például az 55. §, mely szerint „a forgalommal összefüggő munkahelyeken (forgalmi, pályafenntartási) a vonali tartalékos dolgozók részére a vasútigazgatóságok függelékben — az igénybevételtől függően — a havi alapbérre számított 10—20%-os munkahelyi potlékot állapíthatnak meg". Ennek örülnek a pályafenntartási dolgozók.*

Felkészülés az új oktatási évadra

Természetesen a nyár nemcsupán az új kollektív szerződés megismertetésének az időszaka. Ilyenkor készül fel a szakszervezeti bizottság az új oktatási évadra is. Mindkét szb hármas feladatot jelölt meg önmagának: *fokozott gondot fordítanak arra, hogy azok, akik nem fejezték be eddig az általános iskolai tanulmányaikat — elsősorban a 40 éven aluliak — végezzék el a VIII. általánost;* a nyári hónapok alatt szervezik meg a szakszervezeti tömegoktatást és ugyancsak ebben az időszakban készítik elő az aktivisták oktatását.

Az állami oktatásban elsősorban azokat igyekeznek bevonni, akik még nem töltötték be a 40. életévüket. A nehezebb feladat a pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságára hárul, mert itt a 40 éven aluli dolgozók 22%-a nem végezte el a VIII. általánost. Az állomáson sokkal jobb a helyzet, *ugyanis a 20 éven aluliak 6, a 20 és 30 év közöttiek 2, a 30 és 40 év közöttieknek pedig 3 százaléka nem végezte el tanulmányait az általános iskolában.* Mindkét szakszervezeti bizottság felkeresi ezeket a vasutas dolgozókat, és igyekszik elérni, hogy minél többen vegyék igénybe azt a kedvezményt, hogy egy esztendő alatt két általános iskolai osztályt lehet elvégezni. *A továbbtanulóknak az iskolai felszereléseket a MÁV megvásárolja és azok, akik közepesre, jóra, vagy jelesre vizsgáznak, még jutalmat is kapnak.* A legjobbak az elmúlt esztendőben órabéremelésben is részesültek és ha megvan az általános iskolai végbizonyítvány, segédtiszti tanfolyamra is mehet az arra vállalkozó dolgozó.

Ütemterv szerint

Bekapcsolódott a beszélgetésbe *Peczár István*, a budapesti területi bizottság titkárhelyettese is. Elmondotta, hogy a területi bizottságokhoz tartozó munkahelyeken *az elmúlt évben a vasutasok 32 százaléka vett részt a szakszervezeti tömegoktatásban.* Hasonló volt az arány a két győri szakszervezeti bizottságnál is. Az idén is azokkal foglalkoznak elsősorban, akik nem vesznek részt párt-, illetve KISZ-oktatásban.

A szakszervezeti bizottságok ütemterv szerint végzik a bizalmiak és a reszortfelelősök képzését. Az első két évben alapoktatásban részesülnek, majd a következő esztendőkben gondoskodnak a továbbképzésükről is, többnyire bentlakásos tanfolyamok keretében.

— A nyár alkalmat ad a sportolásra és a művelődésre is. Hogyan készült fel erre a két szakszervezeti bizottság?

— *Pár héttel ezelőtt nagy sikerű tömegsportnapot rendeztünk* — mondja Palotás Ferenc nem kis büszkeséggel. Szívesen beszél a sportról, már csak azért is, mert korábban a Győri MÁVDAC középhátvédjeként rúgta a labdát. *Hivatali szobájában díszes serleg hirdeti, hogy a tömegsportnap csapatversenyében Győr állomás együttese lett az első*, megelőzve Hegyeshalom és a győri GySEV csapatát. A sportnapon atlétikában, céllövészetben és kispályás fociban mérték össze tudásukat a vasutas dolgozók. Ez utóbbiban a hegyeshalmi vontatási főnökség csapata lett az első. A tömegsportnap legeredményesebb női versenyzője a győri *Martos Erzsébet*, a legügyesebb férfi sportolónak pedig *Som László*, a GySEV versenyzője bizonyult. Elhatározták, hogy hasonló versenyeket a jövőben is rendeznek.

Gazdag program

A kulturális programok lebonyolítója az *Arany János* Vasutas Művelődési Ház, de gazdag program várja a vasutas dolgozókat a *„Győri nyár"* rendezvénysorozata keretében is. Ennek házigazdája a megye legnagyobb szakszervezeti művelődési központja, a *Rába Művelődési Ház.*

Sokan a szabadságukat töltik, erőt gyűjtenek az újabb feladatok megoldásához. A szakszervezeti funkcionáriusok viszont a forró nyári napokban is azon munkálkodnak, hogy programgazdag legyen a nyár és alapos a felkészülés az őszre, a tanulás, az új ismeretszerzés időszakára.

Kötődi László

Újítási hónap Sopronban

Huszonhárom javaslat közül húsz a munkásoktól származik

A soproni vontatási főnökségnél, különösen az utóbbi két évben mutatkozik meg az újítómozgalom tömegmozgalmi jellege, mivel egyre nagyobb számban kapcsolódnak be a 30 éven aluli fiatalok, illetve a jól képzett szakmunkások.

Az ezredik újítást a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére májusban rendezett *újítási hónap* alatt nyújtotta be két motorlakatos: *Balogh Lajos* és *Takó András*. A javaslatukért járó díjazáson felül 300—300 forint jutalmat kaptak. Májusban egyébként a főnökség dolgozói kilenccel több javaslatot nyújtottak be, mint a múlt év hasonló időszakában. Az első helyezést az utóbbi időben lezajlott újítási versenyben *Marek János* Diesel-villanyszerelő érte el, s jutalomképpen 1000 forintot kapott. A második helyezett *Bartos Géza* jutalma 800 forint volt. (Ő is Diesel-villanyszerelő.) A harmadik helyezettnek járó 500 forint jutalmat *Németh Aladár* mozdonyreszortos érdemelte ki, míg a szakvéleményezők első helyezettjét megillető 600 forintos külön jutalmat *Hauer Sámuel* nyerte el.

Az értékelésben és a jutalmak ünnepélyes kiosztásában közreműködtek a szakszervezet területi bizottságának, a vezérigazgatóság 1. és 7. szakosztályának, illetve a szombathelyi vasútigazgatóság illetékes osztályainak képviselői, valamint a főnökség *Kiváló újító* kitüntetésben részesített dolgozói is.

Az értékelők megállapították, hogy míg korábban a 30 éven aluli dolgozóknak csupán 14,3 százaléka volt képviselve az újítók között, számarányuk az idén már 52,2 százalékos. Az első helyezést is 30 éven aluli dolgozó érdemelte ki. A másik érdekes jelenség, hogy a most benyújtott 23 újítási javaslat közül 20 a munkásoktól származik, holott a bázis időszakában az összes javaslat alig haladta meg a tízet. A javulás nagymértékben a szocialista brigádok aktivitásának köszönhető.

Jól tükrözi a fejlődést az is, hogy a IV. ötéves terv időszakában az újítások révén elért 1 millió 8 ezer forintos gazdasági eredménynek több mint a felét az 1975-ben bevezetett javaslatok alapján valósították meg a soproni vontatási főnökségnél.

Bene Antal

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK

A megbecsülés viszonzása

A társadalom részéről tanúsított megbecsülést a vasutasok sokféleképpen viszonozzák. Ennek egyik megnyilvánulási formája a szolgálati helyeken immár évente hagyományosan sorra kerülő véradónap. Az idei eredményekről tudósítóink az alábbiakban adnak számot.

Bene Antal írja a soproni vontatási főnökségről, hogy az idei vasutasnap előtt másfél héttel — június 29-én — az ott dolgozók közül kilencvenöten jelentkeztek véradásra, majd az orvosi vizsgálat után *86 vontatási dolgozótól 35,6 liter vért vettek.* (Egy évvel ezelőtt 72 fő 24,8 liter vért adott.) A siker részben a jó szervezésen, másrészt a kiváló véradók — *Marton János, Élő Pál, Molnár I. István* mozdonyvezetők, *Lakos József* motor-segédkezelő és *Belkovits József* kazánkovács — példamutatásán múlott. Igen dicséretes, hogy 54 harminc éven aluli fiatal volt ez alkalommal a véradó vontatási dolgozók között.

Hasonló eredménnyel zárult a Püspökladány csomóponton szervezett véradónap — ez tűnik ki *Kontra Károly* leveléből. A vontatási dolgozók közül ott hetvenhatan jelentkeztek, s 28 liter vért juttattak a rászoruló betegeknek.

„A szolnoki vontatási főnökségen a vasutasnap tiszteletére rendezett véradás 102 résztvevője közül harmincan nők voltak" — írja *Juhasz Ferenc*, majd hozzáteszi: *„37 liter vér bizonyítja, hogy főnökségünknél jól végzi munkáját a vöröskeresztes szervezet aktivahálózata."*

A levelek közül még két debreceni tudósítást emelünk ki. Az egyiket *Nyiri Ferenc*, a másikat *ifj. Kovács Béla* küldte szerkesztőségünknek. Nyiri Ferenc így ír: „A MÁV Építési Főnökség az Északés a Déli Pályafenntartási Főnökséggel összefogva szervezte meg a véradó napot. *Dr. Pécsi Éva* üzemorvos felvilágosító előadása után 93 önkéntes véradó 32 liter vérrel járult hozzá az emberi életek megmentéséhez. A véradók között már több olyan dolgozó van, akiket kitüntetésre terjeszt fel a vöröskeresztes alapszervezet vezetősége."

Ifj. Kovács Béla a debreceni MÁV-gépállomás dolgozóinak emberbaráti cselekedetét méltatja, *mivel ott nem kevesebben, mint százötvenen adtak vért, összesen 47,5 litert.* „Azt, hogy ilyen nagy számban jelentkeztek a dolgozók, többek között *Nagy Ferencnének*, a vöröskeresztes alapszervezet titkárának is köszönhetjük" — olvassuk a tudósításban, amely ezenkívül *Kállai János, Lakatos Dezső* szervező munkáját, illetve a többszörös véradók — köztük *Reményi Sándor* és *Tóth Sándor* — példamutatását dicséri.

Debrecen állomáson is megrendezték a már hagyományos önkéntes véradó napokat. A véradást felvilágosító előadások előzték meg, amelyeket *dr. Lajtai Ildikó* és *dr. Pécsi Ildikó* üzemorvos tartott. Az előkészítő munkában részt vettek a vöröskeresztes aktivisták is. A két nap alatt 119-en több mint 36 liter vért adtak. Az elsők között jelentkeztek meg a véradáson *Váradi Lajos 30-, Szabó László 26-szoros véradók.* Huszonöten először adtak vért.

Névadójuk a példaképük

A Makarenko brigád a szocialista embertípus kialakításán munkálkodik

„Felnőtté izmosodott a Makarenko szocialista brigád." Ezzel a mondattal fejeződött be az egykori ifjúsági brigád 1975. évi munkájának értékelése. A Makarenko szocialista brigád a szentesi építési főnökség szegedi gépállomásán dolgozik. Tizenöt évvel ezelőtt ifjúsági brigádként alakult. Tagjai, szakmájuk szerint, motor- és gépszerelők. Jó munkájukon múlik az emberi erőt pótló nagy teljesítményű vasútépítő gépek és közúti járművek zavartalan üzemelése.

Mindenki elvégezte a nyolc általánost

Nem véletlenül választotta a brigád a Makarenko nevet. A mozgalom hármas jelszavából *a tanulást és a szocialista embertípus kialakítását tűzték ki célul*, hogy munkahelyükön minél jobban helytállhassanak. Névadójuk példamutatása végigkíséri brigádéletüket.

A 15 tagú brigádban már mindenki elvégezte a nyolc általános iskolát. Hatuknak második szakmából is képesítésük van. Hárman leérettségiztek. A brigád nőtagja mérnök. Van, aki a Marxista Esti Egyetem hallgatója, mások pedig marxista középiskolába járnak.

Vincze János brigádvezető szavait idézzük.

— *Szüntelenül tanulnunk kell. Új meg új ismereteket kell szereznünk, mert csak így tudunk lépést tartani a modern technikával, az új gépek megismerésével és a változó teechnológiákkal.*

A tanulás és az önképzés mellett nem szorult háttérbe a munka sem. A kis- és nagygépek téli nagyjavításai, a gépkocsik szerelési és javításai sokrétű szakmai ismereteket kívánnak. Minőségi munkájukat naplójukban számos dicséret tanúsítja.

Ki tudná megszámlálni, hogy mennyi társadalmi munkaórát végeztek, amikor a gépállomás fejlesztését segédmunkások hiánya veszélyeztette. A széntároló és az üzemi betonút építésében is benne van a Makarenko szocialista brigád munkája.

A jó munka elismerését jelzi, hogy eddig a brigád 13 tagja kapott Kiváló dolgozó kitüntetést. Heten a *„Szakma ifjú mestere"* különböző fokozatainak tulajdonosai.

Társadalmi munka a közösségért

Szólni kell a brigád újítótevékenységéről is. *A felszabadulási és kongresszusi munkaversenyben 1974—1975-ben 43 újítási javaslatot nyújtottak be.* Újítókedvük nagyban hozzájárult, hogy a MÁV Szentesi Építési Főnöksége megnyerte a szegedi igazgatóság 1975. évi újítási versenyét.

Ha a brigádélet krónikájában lapozgatunk, *szembetűnik az a fejlődés, amely a szocialista embertípus formálódását jelzi.* Évről évre több a közös megmozdulás és a társadalmi munka. Az 1970-es év példás helytállásuk állomása. Munkaidőn túl 500 órát töltött a brigád a tiszai árvíz védelmi munkáin. Az árvízvédelmi kormánybiztostól elismerésben részesültek.

Az 1974-es év is emlékezetes marad a brigád számára. *Tanulásuk, önművelésük nagy sikert hozott számukra.* Alapos felkészüléssel részt vettek a vasutas szocialista brigádok I. országos szellemi vetélkedőjén. A népes mezőnyből kiemelkedtek és megnyerték az igazgatósági építési és pályafenntartási ágazatban a középdöntőt. Üzemtörténeti, szakmai, politikai és gazdaságpolitikai feleleteiket magasra értékelte a zsüri.

A szocialista humánum példáját idézzük naplójukból. *„Munkahelyünk egyik dolgozója közúti baleset következtében meghalt. Félbemaradt családi házuk építésében sok szabad szombattal besegítettünk. A ház a Makarenko szocialista brigád közreműködésével felépült."*

A társadalmi munkák vállalása a brigádban nem kampányjellegű. *Szocialista öntudatból végzik az önként vállalt munkát.* A közös munka egyben a legjobban sikerült brigádtalálkozókat is jelenti. *1975-ben 1200 társadalmi munkaórát teljesítettek.* Az óvodák, iskolák sok köszönőlevele a brigád életének kedves emlékei.

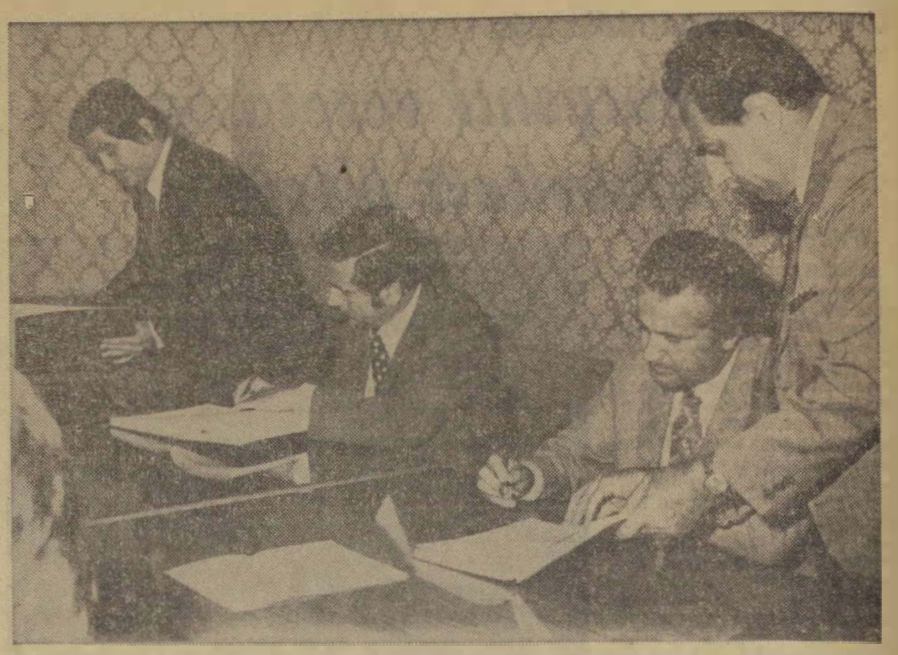
Bármely területre is lépünk, a Makarenko szocialista brigád közösségi élete mindenütt ott van. Ilyen a tömegsport is. Különösen asztaliteniszben értek el sikereket területi, üzemi és háziversenyeken. Népszerű a kispályás labdarúgás. A területi tekeversenyen első helyezést nyert a brigád csapata.

Méltóan képviselik a vasútüzemet

A brigád eseményeinek felsorolása oldalakat töltene meg. Közös programjaikból említésre kívánkozik néhány. Üzemlátogatáson voltak *Székesfehérváron* az Ikarus gyárban. Az *„Ismerd meg hazádat"* mozgalom keretében jártak *Esztergomban, Visegrádon* és *Szentendrén*. Közösen nézték meg a *Bánk bánt*. Szakmailag felkészülve utaztak a Budapesti Nemzetközi Vásárra. Munkahelyükön a *Zalka Máté* szocialista brigáddal közösen nagy sikerű és megható nyugdíjastalálkozón vendégül látták a gépállomás nyugdíjasait. Elbeszélgettek velük a munkahely és a vasút jelenlegi életéről és a megváltozott feladatokról.

A korszerű vasútépítő gépek számának növekedésével fokozottabb jelentőségűvé váltak a MÁV gépállomásai és építési főnökségei. Forgalom csak jó vasúti pályán bonyolódhat. Ma már a vasútépítő szocialista brigádok és a gépesített vasútépítés kiemelkedő eredményei is reprezentánsai a Magyar Államvasutaknak. Méltóan képviseli a vasútüzemet a Makarenko szocialista brigád is, amelynek tagjai: *Vincze János, Lajos Lajos, Sári János, Kun Sándor, Gémes Sándor, Jármai András, Kispéter József, Koncsek László, Tóth László, Börcsök György, Simon J. Ferenc, Szabó Illés, Budavári István, Hegyi Katalin* és *Bálint Béla*. Jó munkájukkal rászolgáltak a magas kitüntetésre, a Közlekedés, Posta és Hírközlés kiváló brigádja címre.

Fogas Pál



Fél éven át tartó előkészítő munka, széles körű vita után készült el a MÁV 1976—1980-as kollektív szerződése, amelyet június 2-án Ur bán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, és Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára írt alá a MÁV vezérigazgatóság tanácstermében

A vezetők célja:

Rövidíteni a kivitelezési határidőt

Az V. ötéves tervben csaknem megkétszereződnek a miskolci építési főnökség feladatai

A *MÁV Miskolci Építési Főnökség* a IV. ötéves tervidőszakban 112 százalékra teljesítette a tervét. Öt év alatt felújítottak 126 kilométer vágányhálózatot, megmozgattak 929 ezer köbméter földet, 160 csoportkitérőt. A munka termelékenységét 36 százalékkal emelték. Eredményes munkájukkal öt év alatt háromszor nyerték el a *Kiváló Főnökség* címet, egyszer pedig *Dicsérő oklevelet* kaptak.

— *Az V. ötéves tervben csaknem megkétszereződnek a főnökség feladatai. Nem kevesebb, mint 262 kilométer pálya felújítása és 305 csoportkitérő cseréjét kell elvégeznünk, összesen egymilliárd 376 millió forint költséggel,* — mondotta *Váradi István* a főnökség vezetője. — A feladat közel fele a Hatvan—Mezőzombor állomások közötti vonalszakaszra jut. De végzünk még pályakorszerűsítést a Mezőzombor—Sátoraljaújhely közötti szakaszon is.

1976-ban az építési főnökség 32,6 kilométer vágány átépítését, 41 csoportkitérő cseréjét tervezi. Ebből *Ludason* 15, *Mezőkövesden* 6, *Emődön* 5, *Taktaharkányban* ugyancsak 5 csoportkitérő cseréjére kerül sor.

— *Az idén 18,2 millió forint értékű magasépítési munkát kell elvégezni* — vette át a szót *Kocsis Jenő* főmérnök. — Biztonsági berendezési épület készül Miskolcon, a Hejőcsabai Cementműben, Ludason és Makláron. Felvonulási épületet építünk Hidasnémetiben, utasforgalmi helyiséget Ludason, központi szociális épületet a Miskolc—Tiszai pályaudvaron és Füzesabony állomáson. A miskolci rendezőpályaudvaron pedig villanyszerelő műhelyt létesítünk.

Vasútépítési munkánkat három súlyponti helyen végezzük. A *Füzesabony—Mezőkövesd* szakaszon 11,3 kilométer hosszban, 56,2 milliós értékben a jobb vágányfelépítmények cseréjét a közelmúltban befejeztük. *Hernádnémeti* és *Tiszaluc* között, öt kilométer hosszban szintén a jobb vágányfelépítmények cseréjére kerül sor, 24,8 milliós költséggel. Az *Erdőbénye—Olaszliszka* közötti szakaszon 4,2 kilométeren kell a jobb vágány felépítményét kicserélni. Ez 13,8 millió forintba kerül.

Végzünk még felépítménycserét, *Ludas, Emőd, Taktaharkány* és *Bodrogkeresztúr* állomásokon 7,2 kilométer hosszban, 40,4 milliós értékben. Az állomási vágányok építésénél nagyszabású alapépítményi munkákat kell végeznünk. A költségek elérik a 6,5 milliót.

Csupán ebben az évben 77 ezer köbméter bányakavicsot, 100 ezer tonna zúzottkövet kell a miskolci vasútépítőknek beépíteniük és 250—260 ezer köbméter földet kell megmozgatniuk. A földmunkák 90—92 százalékát gépek végzik, amelyek két műszakban dolgoznak. A vasúti pályák átépítésével egyidőben megerősítik a hidakat.

— *Évi beruházásunk 182,6 millió forint* — magyarázta Kocsis Jenő. — *Első negyedévi tervünket 130 százalékra teljesítettük, s termelési értékünk 32,1 millió forint volt, szemben a 28,5 milliós előirányzattal.*

A főnökség vezetői nemcsak napra, hanem szinte órára meghatározzák a létesítmények üzembehelyezésének időpontját, *s azon munkálkodnak, hogy lerövidítsék a kivitelezés határidejét.* Tavaly vágányzáras feladataiknál 14 esetben harminc órával hozták előbbre az átadási határidőt.

Az idén 57 szocialista brigád kötött szerződést. Vállalásaik a főnökség feladataihoz igazodnak. 1975. évi munkájuk alapján egy közösség a MÁV Kiváló Brigádja címet érdemelte ki, négy kollektíva arany, kilenc ezüst, tizenkettő bronz fokozatot kapott. A vezetők miként eddig, a jövőben is bátran támaszkodnak a szocialista brigádokra.

Kolaj László

A Sallai brigád elhatározta:

A kárpitosok hanyagsága miatt nem megy vissza személykocsi az üzembe

A szolnoki járműjavító személykocsi-javító részlegében — a VII/a osztályon — 33 brigád munkálkodik, de aligha van olyan dolgozója az üzemnek, aki ne hallott volna a *Sallai Imre* brigádról, vagy ne ismerné a fiatal brigádvezetőt, *Habony Andrást*. Pedig nem régen dolgoznak együtt. Először a múlt esztendőben tettek vállalást és — mivel becsülettel teljesítették azokat — elnyerték a zöldkoszorús jelvényt.

Számithatnak rájuk

A járműjavítóban persze aranykoszorús brigádok is vannak, mégis érdemes megismerni a Sallai brigád tevékenységét. A brigádnapló vallomása szerint *ez évre vállalták, hogy az általuk végzett kárpitos munkák kifogástalanok lesznek és a garanciális idő alatt — a kárpitosok hanyagsága miatt — nem jön vissza személykocsi az üzembe.* A 11 fiatal ígéretet tett arra is, hogy sohasem mulasztanak igazolatlanul. Segítik egymást, és segítséget nyújtanak két általános iskolának is:

— Szolnokon patronálják a Lomb utcai általános iskolát és Abonyban a községi iskolát. A társadalmi munkából már tavaly is alaposan kivették a részüket, ott voltak mindenütt, ahol segíteni lehetett. Dolgoztak a bölcsődében, az óvodában, a vállalati üdülőben és a művelődési házban. 1965-ben 630 óra társadalmi munkát végeztek.

Tanulnak, sportolnak

Jutott idő a tanulásra, a művelődésre és a sportolásra is. A brigádban mindenkinek megvan az általános iskolai végzettsége, ketten középiskolában tanulnak.

A brigádvezető is példát mutat: — az idén lesz harmadéves a marxista—leninista esti egyetemen. A brigád egyik tagja — *Nyirfalvi György* — az irodalmi színpad vezetője. A tömegsport versenyeket *Tóth Imre* — a Szolnoki MÁV egykori labdarúgója — szervezi. Ugyancsak a kárpitos brigád tagja *Molnár Rozália*, aki atlétizál és ifjúsági válogatott kerettag.

A Sallai brigádban hét nő dolgozik. Az ifjúsági brigád ugyanis vállalta, hogy fiatal nőket tanít meg a kárpitos szakmára, hogy így is enyhítsen a vasút munkaerő gondjain.

Közéleti szerep

A brigádvezető mindössze 31 éves, de a járműjavítóban „öreg" szakinak számít. *1958-ban itt lett szakmunkástanuló és a szakmunkás vizsga letétele óta az üzem dolgozója.* A kocsiosztályon több munkabeosztásban dolgozott és így — mint mondja — kiváló emberismeretre tett szert. 1967-től tagja volt az alapszervezeti KISZ-vezetőségnek, majd megválasztották KISZ-titkárnak. Az üzem 12 KISZ-alapszervezete közül az általa irányított volt a legjobb. Egy másik alapszervezettel közösen ők kezdeményezték például azt a munkaversenyt, amt a VIII. KISZ-kongresszus tiszteletére bontakozott ki. Jó munkája elismeréséül megkapta az *Aranykoszorús KISZ-jelvényt és a KISZ-érdemérmet.* A KISZ-titkárságot tavaly egy fiatalabb brigádtagnak adta át, őt pedig szakszervezeti tisztségviselőnek, *műhelybizottsági titkárnak* választották meg. Így nemcsak a fiatalok és az ifjúsági brigád, hanem az idősebb dolgozók ügyes-bajos dolgaival is foglalkozik.

A kárpitos brigád tehát nem csupán a fiatalok, hanem a lelkes társadalmi munkások brigádja is. Ezért ismerik üzemszerte a Sallai Imre brigád nevét!

(kőhidi)

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

Sikerük titka a tenni akarás

A *Hidépítési Főnökség* szállításvezetőségének *Munka* és *Béke* szocialista brigádja nemrég kapta meg a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetést.

A 12 főnyi közösségnek — amely 1969-ben alakult — kilenc alapító tagja van. *Sikerük titka az összeforrottság és a töretlen vállalkozó kedv.* Néhány évvel ezelőtt a jelenlegi létszám többszöröse végezte a reájuk háruló rakodási és szállítási feladatokat. Azóta számos változás történt, s a legnagyobb előrelépést a nagyfokú gépesítés — és az ehhez nélkülözhetetlen szüntelen tanulás — mutatja. Ma már a brigád valamennyi tagja rendelkezik valamilyen szakvizsgával, illetve képesítéssel. Munkájukat évek óta balesetmentesen végzik, a gépek ésszerű kihasználása és takarékos üzemeltetése mellett. Jellemző többek között, hogy *az elmúlt évben mintegy 3000 kilogramm üzemanyagot takarítottak meg.*

A *mátraverebélyi* általános iskola tantestülete meleghangú levélben mondott köszönetet a brigádnak azokért a tanszerekért, amelyet a brigádtagok az elmúlt tanévben juttattak (több mint ezer forint értékben) a hátrányos helyzetű tanulók megsegítésére. A másokért végzett társadalmi munka is *több ezer órát tesz ki* a Munka és Béke brigádban.

A gyöngyösiek dicsérete

70 oszlop soron kívül Félegyházára

„Az állomásunkon 1970-ben elkezdett rekonstrukciós munkálatok végéhez közeledve nagyon drukkoltunk azért, hogy az idei vasutasnapra az Integra dominó biztosítóberendezést és az utastájékoztató hangszórókat üzembehelyezhessük" — írta Kiskunfélegyházáról *Gál Jenő* mérnök-tanácsos, az állomásiak versenyfelelőse, majd kérte, hogy tolmácsoljuk köszönetüket a gyöngyösi kitérőgyártó üzem párt- és gazdasági vezetőségének, illetve azoknak a dolgozóknak, akik részt vettek egy kérés soronkívüli teljesítésében.

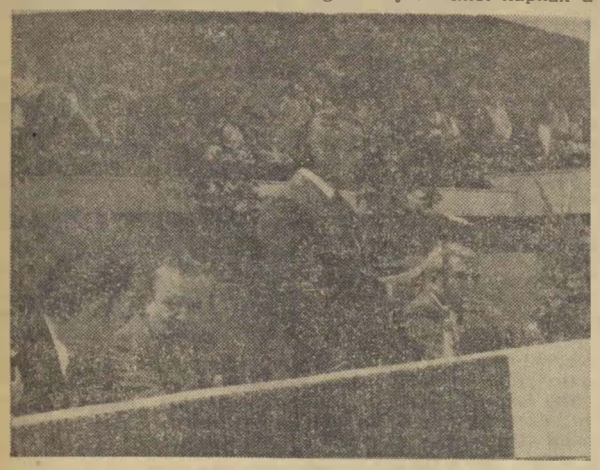
„*A munkálatok határidős befejezését veszélyeztette 70 darab 6 méteres hangszórótartó oszlop hiánya.* A félegyháziak ekkor a gyöngyösi üzem pártvezetőségéhez fordultak, s nem hiába. A gyorsan elkészített oszlopokat késedelem nélkül kapta meg a kivitelező Budapesti Távközlő és Biztosítóberendezés Építési Főnökség."

A berendezések működnek már, s elkerülhetővé vált az ideiglenes, rövid hosszlopok beépítésével és szétbontásával járó többletmunka. A kitérőgyáriak valóban megérdemlik a dicséretet, akárcsak a kivitelezők a határidő megtartásáért.

Tisztavatás a Déli pályaudvaron

347-en fejezték be tanulmányaikat a MÁV Tisztképző Intézet nappali tagozatán

Régi hagyomány, hogy a MÁV Tisztképző Intézet nappali tagozatának végzős hallgatóit a vasutasnapon avatják tisztté. A 26. vasutasnap alkalmából a Déli pályaudvaron rendezték meg az ünnepséget,



Urbán Lajos miniszterhelyettes avató beszédét mondja

melyen részt vett *Havasi Ferenc*, a Minisztertanács elnökhelyettese, *Borbély Sándor*, a Magyar Szocialista Munkás Párt Központi Bizottságának osztályvezetője, *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedési minisztériumi államtitkár, *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Tóth Sándorné*, az I. kerületi Tanács elnöke, valamint a társadalmi szervek és a vasút több vezetője.

Az avatásra felsorakozott tiszteket, hozzátartozóikat és a vendégeket *dr. Kun Dezső*, az intézet igazgatója köszöntötte. Ezután *Urbán Lajos* mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta, hogy azért is jelentős a mostani vasutasnap, mert egybeesik a magyar vasút 130. születésnapjával.

Elmondta továbbá, hogy a vasút minden munkaterületén alapvetően megváltoztak a munkakörülmények. Oktatási intézmények széles hálózata szolgálja az új vasutas nemzedék képzését és az idősebbek továbbképzését.

— *Úgy gondolom jelképnek is tekinthető, hogy a 26. vasutasnap egyik eseményét, a tisztavatást éppen az újjáépített Déli pályaudvaron rendeztük meg* — mondotta. — Minthogy jelképnek tekinthető az is, hogy itt kapott otthont a magyar vasút legmodernebb berendezése, az elektronikus számítógépekkel dolgozó számítástechnikai központ is. A számítástechnika bevezetésével új fejezet kezdődik a vasút történetében. A számítástechnikára alapozott üzem ma még csak elképzelés, de minden egyes részfolyamata megvalósítható. Már kirajzolódik előttünk a jövő vasútja, ahol az okos gépek segítségével új értelmet kapnak a vasúti közlekedés alapvető jellemzői, a biztonság, a rendszeresség, a pontosság és a gazdaságosság.

Urbán Lajos ezután az új tiszteket köszöntötte, akik — mint mondotta — a jövőt képviselik.

— *Amikor önök a vasutas hivatást választották, tudták, hogy nem könnyű pályával és nem kevés munkával jegyezték el magukat.* Tudták, hogy a vasutas munka helytállást és nagy felelősségérzetet követel. Az elmúlt másfél esztendő alatt szorgalmas munkával sajátították el azokat az ismereteket, amelyeket képességükkel, akaraterejükkel eredményesen fognak gyümölcsöztetni. *Bizunk abban, hogy a vasutasok nagy családjában megtalálják a helyüket, és idősebb munkatársaikkal vállvetve, a vasutas hagyomanyokhoz méltó munkát végeznek.* Meggyőződésünk, hogy a tanfolyamon elsajátított ismeretek birtokában mindig az első sorokban fognak küzdeni az újért, a haladó munkamódszerek megvalósításáért. Hisszük, hogy nem állnak meg jelenlegi ismereteik színvonalán, és munkájuk ellátása mellett céljuknak tekintik az új ismeretek megszerzését, az önképzést. Ezt várjuk önöktől és egyben ígérjük, hogy becsületes munkájuk mindig méltánylást, erkölcsi és anyagi elismerést nyer. *Kívánom, hogy választott hivatásukban találják meg a jól végzett munka örömét, egyéni boldogulásukat, reményeik megvalósulását.* Megköszönöm eddigi fáradozásaikat, tanáraik odaadó munkáját és ezennel önöket vasúti tisztekké fogadom.



Rákóczi András intéző felolvassa a fogadalom szövegét (Csontos Gábor felv.)

A vezérigazgató beszéde után *Rákóczi András* intéző, a KISZ Központi Bizottságának tagja, az intézet KISZ-titkára kért engedélyt, a fogadalom letételére.

A 347 fiatal tiszt ünnepélyesen megfogadta, hogy a Magyar Népköztársaság dolgozó népéhez, az Alkotmányhoz, a szolgálati esküben vállalt kötelezettségekhez továbbra is hű marad. „*Fogadom*, — hangzott az eskü szövege —, *hogy a MÁV Tisztképző Intézetben szerzett tudásomat a vasúti közlekedés biztonságára, a szállítási feladatok maradéktalan teljesítésének szolgálatába állítom. Igérem, hogy elöljáróim utasításait, fegyelmezetten végrehajtom, beosztottaim munkáját felelősséggel irányítom, részükre minden segítséget megadok. Fogadom, hogy szocialista emberhez méltóan szolgálom hazámat, és a Magyar Államvasutakat.*"

A fogadalomtételt szalagozás követte, majd a tiszti egységek a katonazenekar pattogó indulóira elvonultak a dísztribün előtt. A fegyelmezett menetet a vendégek, szülők, felesége, férjek és ismerősök nagy tapsa köszöntötte. Ezzel kívántak jó munkát azoknak, akik a vasúti tiszti szolgálatot választották élethivatásul.

Az ünnepség után *Urbán Lajos* miniszterhelyettes ebéden látta vendégül a vasút újdonosúlt tisztjeit a Törekvés Művelődési Központ éttermében, ahol *Koszorus Ferenc* főtitkár, és *dr. Ábrahám Kálmán* államtitkár mondott pohárköszöntőt.

Kőhidi László

Nyitott kapu a vasútra

Kiállítás a Városligeti pályaudvaron a vasutasnap alkalmából

Életrevaló, hasznos elgondolást váltott valóra a MÁV a 26. vasutasnap alkalmából a „*Nyitott kapu a vasútra*" című kiállítás megrendezésével. Budapesten, a millenniumi földalatti vasút végállomásánál levő városligeti pályaudvaron, két vágányon hosszú sorban állították ki azokat a vasúti vontató és vontatott járműveket, munkagépeket, berendezéseket, amelyek a mai korszerűsödő vasútra jellemzőek és alkalmasak arra, hogy a kívülállókat, az utasokat a szállíttató feleket megismertessék a kulturált utazásra, a gyors, biztonságos áruszállításra való törekvés fejlett eszközeivel. A kiállítás bejáratánál felnyitott, korszerű vasúti sorompó pedig lehetőséget adott arra, hogy a fiatalok figyelmét felkeltsék a modern vasúti munkahelyek, munkaeszközök iránt és meggyőzzék őket arról, hogy ma már a vasúton is kedvezőbb körülmények között dolgozhatnak.



A megnyitó ünnepség résztvevői megtekintik a kiállítást (Csontos Gábor felv.)

A kiállítást július 9-én *Oroszváry László*, vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. A megnyitón ott volt *Földvári László* miniszterhelyettes, *Gábor Zoltán*, a KPM pártbizottságának titkára, *Gulyás János*, a vasutas szakszervezet titkára.

A „nyitott kapu" lehetővé tette a látogatóknak, hogy a kiállított járművek között felkapaszkodhassanak a korszerű M 62-es sorozatú Dieselmozdonyra, közvetlen közelről ismerhessék meg a légkondicionált vezetőfülkét, az önműködő ébersági és egyéb berendezéseit. Hasonló ismeretséget köthettek a V 43 sorozatú, 130 kilométer óránkénti sebességre alkalmas, 3000 lóerős villamosmozdonnyal.

A vontatott járművek között felsorakoztatta a kiállítás a különböző típusú fedett és nyitott teherkocsikat, műszaki jellemzőiket feltüntető magyarázó táblák kíséretében. Ugyancsak megszemlélhették a látogatók az összes forgalomban levő személykocsikat, valamint az Fm sorozatú modern postakocsit — amelyben a kiállítás tartalma alatt postahivatal működött vasutasnapi alkalmi bélyegzővel —, s a DM sorozatú poggyászkocsit. Ebben állították fel egy modern állomási biztosító berendezés kezelőpultját, amelynek működtetője a pályaudvari modellen szemléltette a rendszer üzemelését. Ugyancsak itt volt látható munka közben az olasz gyártmányú jegynyomtató gép, amely 500-féle kéregjegy kiállítására alkalmas és amelyből már tizenöt működik a MÁV-nál.

Sokan ismerkedtek a WRY sorozatú, új típusú büfékocsival is, amelynek egyik tere álló, a másik pedig ülő fogyasztásra, hideg és meleg ételek, italok kiszolgálására van kialakítva.

A vasútépítés munkagépei között a legnagyobb érdeklődést a szovjet gyártmányú, *Platov* rendszerű vágányfektető daru váltotta ki, amely 24 méter hosszú talpfás vágánymezők fektetésére, vagy bontására használható, *óránként 600—800 méter teljesítménnyel*. A gépet munka közben is bemutatták. De a sínfelszerelő szerelvények, az aljköz és ágyazatszél-tömörítő gépnek, a pályafenntartási darus vágánykocsinak, a kis munkagépeknek is sok nézője akadt.

Két különálló kocsi egyikében munkavédelmi kiállítást rendeztek be, a másikban pedig vasúti tárgyú filmeket vetítettek az érdeklődőknek.

A kiállításnak több mint egyhetes nyitvatartása alatt sok látogatója volt.

(Szász)

LEVÉL SZOLNOKRÓL

„Tudjuk, hogyan éltünk és miért dolgozunk..."

„Két ötéves tervidőszak határán szokásos visszatekinteni a már megtett útra, és előre nézni, hogy merre, milyen célok eléréséért haladunk tovább. Így vagyunk ezzel a saját szolgálati helyünkön is" — írta levelében egyik szolnoki olvasónk.

Érdemes a sorokból többet is idézni, mert hitet és erőt ad a közös erőfeszítéssel elért eredmények számbavétele, a jövőre nézve. Jóllehet az ebben a levélben felsorolt változások csupán a szolnoki vasutasok élet- és munkakörülményeinek kedvező alakulását tükrözik, de hasonló kép tárul elénk akkor is, ha nem Szolnokon, hanem bármely más városban, illetve csomóponton, kisebb vagy nagyobb szolgálati helyen vállalkozik valaki az eredmények vagy változások összegezésére.

„*Mi, szolnokiak, jól emlékszünk még arra, hogy nem is olyan régen alig egy-két lavór szolgálta a pályaudvaron dolgozó vasutasok tisztálkodási igényeinek kielégítését* — folytatódik a levél. — A szolgálati helyiségek általában igen elhanyagoltak, rosszul világítottak, zsúfoltak voltak. A dolgozók fizikai erejét kemény próbára tették a kézi állítású váltók, idegrendszerüket megviselték a rossz, elavult telefonok, nem is szólva az egyéb nehézségekről, a kívánhedt barakképület laktanyájáról, az utazószemélyzet 300—400 órás havi szolgálatairól stb."

Mi a helyzet jelenleg mindezzel szemben?

„Hideg-meleg vizes fürdők, mosdók állnak rendelkezésünkre — válaszolja a kérdésre olvasónk. — *Korszerű, egészséges épületben öltözködhetünk munkakezdés előtt*, illetve munkavégzés után. *Étkezésünket 500 személyes üzemi konyha és további két*, erre a célra épített *ételkiosztó helyiség biztosítja.* A régi kályhákat központi fűtés vagy egyéb modern fűtési rendszer váltotta fel. A munka korszerűsítését, egyben a forgalom biztonságának növelését a legfejlettebb *Dominó 70* típusú biztosítóberendezés, továbbá hangrögzítős — oda-vissza beszélő. — KAD-készülék, rádiós összeköttetés vagy SELEX rendszerű adatelosztó berendezés teszi lehetővé. A rendező pályaudvarra a dolgozókat vonaton szállítjuk, hogy ne kelljen gyalogolniuk a vágányok között, míg eljutnak közvetlen szolgálati helyükig, és onnan vissza a személypályaudvarra. *A balesetek megelőzéséhez szükséges védőeszközök, védőfelszerelések minden területen a rendelkezésünkre állnak*, s biztosítottak a védő- és munkaruhák, bundák, esőkabátok, amelyek védik egészségünket. Általánossá vált a havi 191 órás munkaidőkeret, illetve a 44 órás munkahét, csupán az utazószolgálatnál fordul még elő a havi 240—250 órás szolgálati idő..."

Az elért eredmények megvonnak mindnyájunkat arról, hogy az előttünk álló ötéves tervfeladatok elvégzése után — akkor természetesen, ha továbbra is a párt politikájának szellemében, a határozatokat megvalósítva munkálkodunk — ugyanilyen, de legalábbis hasonló változások jelzik majd élet- és munkakörülményeink javulását. Mind a vasúton, mind a népgazdaság más területén.

Évfolyamelsők voltak a Tisztképzőn

A 26. vasutasnap alkalmából avatták tiszté *Kormány Erzsébetet* és *Polgár Lászlót* is. Ők évfolyamelsők voltak, azonos eredménnyel. A vizsgajegyek közé — az ötösök mellé — mindössze egy-egy „négyes" „csúszott" be. Ezúttal az iskoláról és a jövendőbeli munkahelyről vallanak:



Kormány Erzsébet vasutascsaládból származik. Édesapja nyugdíjas váltókezelő, Szatymazon dolgozott. A nővére jelenleg Szajolban személypénztáros. Erzsike Szatymazra megy vissza. Korábban is ott dolgozott, és ott lesz forgalmi szolgálattevő. Vasútforgalmi technikumot végzett a tisztképző előtt. 1968-ban kezdte a középiskolai tanulmányokat, és 1972-ben végzett. Azután Szatymazon lett forgalmi szolgálattevő, árupénztáros, és személypénztáros. Tehát megismerkedett több vasúti munkahellyel. Most, az avatás után forgalmi szolgálattevő lesz, korábbi munkahelyén.

— Miért szereti ezt a beosztást?

— *Mert érdekes és mindig újat jelent számomra. A forgalmi szolgálattevőnek nincs két egyforma napja.* A pillanatnyi helyzet alapján kell megítélni mindent. A pálya Szatymazon egyvágányú, de itt is adódnak nehéz forgalmi helyzetek, amelyek megoldásához szükséges az alapos felkészültség.

— Mik a tervei?

— *Egyelőre dolgozni fogok, azután szeretnék továbbtanulni a jogi egyetemen.*

Polgár László „már" 35 éves. Ugyancsak egy négyessel fejezte be a tanulmányait a tisztképzőn. Az előkészítőn anyaggazdálkodásból kapta.

— Hány vizsgát kellett letennie?

— *Körülbelül 25—30-at, de felelet a másfél év alatt volt körülbelül ezer. Dolgozataim és feleleteim 90%-a ötös volt, a többi négyes.*

— Kik voltak a legkedvesebb tanárai?

— A fékszerkezetből és a kocsiszerkezetből *Rosta László* és *Lánczos Péter*. Talán azért, mert a szakmának szinte művészei voltak és ezáltal az osztályhoz és hozzám is közel kerültek.

— Hogyan lett vasutas?

— Nagyon szerettem volna mozdonyvezető lenni. Gyerekkoromban irigykedve néztem, hogy a szerelvények miként robognak a pályán. Sajnos ez a tervem nem sikerült, mert szemüveget viselek. *Voltam motorszerelő, mozdonylakatos,*



végül kikötöttem a műszaki kocsiszolgálatnál, ez tetszett meg a legjobban.

A tisztképző előtt Fertőszentmiklóson járt gimnáziumba, onnan többen is választották a vasúti szolgálatot élethivatásul.

— Hová kerül most, a tisztképző elvégzése után?

— *Visszamegyek a soproni vontatási főnökséghez. Eddig is ott dolgoztam.*

K. L.

Elkészült Érd-Alsó állomás új felvételi épülete

Az utazóközönség és a vasutasok nagy örömére elkészült az ország legnagyobb, 44 ezer lakosú községének állomásépülete. *Érd-Alsó mintegy 20 millió forintért létesített felvételi épületét július 2-án adták át rendeltetésének.*

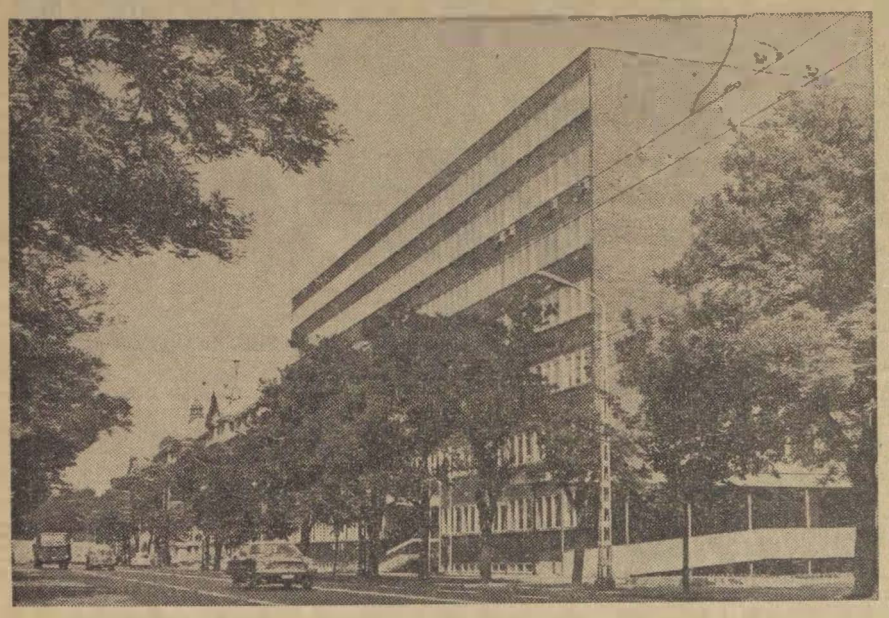
Az új létesítmény nem csupán impozáns külsejével, de méreteivel is felhívja magára a figyelmet: *nyolcszor nagyobb mint a régi volt.* Várótermének alapterülete 150 négyzetméter. Az épület egyik szárnyában korszerű utasellátó bisztrót rendeztek be, amelyben nemcsak hideg-meleg ételeket, hanem tejterméket is lehet kapni. A vasutasok örömére pedig minden kényelmet kielégítő szociális helyiségeket, eszközöket (öltöző-mosdót stb.) létesítettek.

Az új felvételi épület Érd község ötödik ötéves tervben átadott első nagy beruházása.

S. R.

ÉPÜLT 41 HÓNAP ALATT

Átadták a MÁV Kórház új központi rendelőintézetét



A MÁV Kórház új központi rendelőintézete a Rudas László utca felőli főbejárattal (Csontos Gábor felv.)

A vasutasnapi programok egyik jelentős eseménye volt július 8-án a MÁV Kórház új központi rendelőintézetének átadása. Megjelent az ünnepségen *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Aczél György* egészségügyi miniszterhelyettes, *Bonifert Ádám*, az MSZMP KB osztályvezetőhelyettese és *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az átadási ünnepség vendégeit *dr. Tari Endre*, a Vasút-egészségügyi Igazgatóság vezetője köszöntötte, majd *dr. Holló Lajos*, a Vezérigazgatóság Tervgazdasági és Műszaki Fejlesztési szakoszály vezetője tett jelentést az építkezés befejezéséről. Ezután *Urbán Lajos* miniszterhelyettes méltatta a létesítmény jelentőségét.

— Nagy örömmel látni ezt a korszerű, szinte minden igényt kielégítő rendelőt, melynek létesítését elsősorban az indokolta, hogy az ötven évvel ezelőtt épült, lényegesen kisebb forgalomra tervezett intézményben már nehéz volt az orvosi feladatok ellátása — mondotta bevezetőjében, majd így folytatta:

— Az új központi rendelőintézet terveinek készítése során figyelembe vették a rendelkezésre álló terület adottságait és a korszerű egészségügyi követelményeket egyaránt. Sikerült megvalósítani az azonos szakrendelések egy egységben történő elhelyezését. Szintén lényeges, hogy a kiegészítő vizsgálatok szempontjából leginkább egymásra utalt nagyforgalmú rendelők egymás szomszédságában, jól megközelíthető helyen vannak. *Az itt dolgozók szociális létesítményei az igényeket magas színvonalon elégítik ki.*

Urbán Lajos ezután tájékoztatta a vendégeket arról, hogy a mintegy százmillió forint értékű egészségügyi létesítményt a MÁV saját beruházó és kivitelező szervezete — az Országos Szakipari Vállalat és a Kőfaragó Vállalat közreműködésével — *41 hónap alatt építette fel.* Hangsúlyozta, hogy a rendelő technikai felszereltsége a kor színvonalán áll és a jövő igényeit is kielégíti.

A létesítményt *dr. Vajda György*, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet igazgató főorvosa vette át. Megköszönte a vasút vezetőinek, hogy lehetővé tették a rendelő felépítését. Elmondotta, hogy az új rendelő nemcsak a diagnosztika és gyógyítás hanem a megelőzés feladatainak is eleget tud tenni. A régi rendelő használható berendezéseit új készülékekkel egészítették ki. *Hangsúlyozta, hogy az új rendelő átadása nem befejezése, hanem kezdete annak a nagyarányú rekonstrukciónak, amely az elöregedett kórházat érinti.* Ennek során 350 ágyas új szárny, központi műtő és diagnosztikus blokk épül a megfelelő gazdasági egységekkel együtt.

— Amikor átveszem az új rendelőintézetet mindannyiunk nevében ígérhetem, hogy minden itt dolgozó tudása legjavát fogja adni ahhoz, hogy a vasutasok továbbra is korszerű, hatékony orvosi ellátásban részesüljenek. Olyan ellátásban, amely nem nélkülözi a szakszerűség mellett a jó szót, az emberi kapcsolatok etikus kialakítását a szocialista egészségügy szellemében, a vasutas társadalom hasznára — mondotta befejezésül az igazgató főorvos.

Az új létesítményben a rendelést július 12-én kezdték meg. Már az első két napon megállapították, hogy a betegek száma lényegesen több a szokásosnál. *A rendelés zavartalanságát nehezíti a betegnyilvántartás új adminisztrációs rendszere, amit a gépi adatfeldolgozás érdekében vezetnek be.* A betűs ablaknál ezért torlódások vannak, de az intézmény vezetői — a betegek türelmét kérve — mindent elkövetnek, hogy a kezdeti nehézségek megszűnjenek és az új rendelőintézetben színvonalas betegellátás legyen.



Urbán Lajos miniszterhelyettes beszéde után dr. Vajda György a MÁV Kórház igazgatója vette át az új rendelőintézetet (Csontos Gábor felv.)

Újítási ankét Szegeden

Újítási ankétot és kiállítást rendeztek a szegedi vontatási főnökségnél. Az elért eredményeket — a Vasutasok Szakszervezete, a vasúti főosztály és a Találmányi Hivatal képviselőinek jelenlétében — *Tóth Imre*, a vontatási főnökség vezetője ismertette.

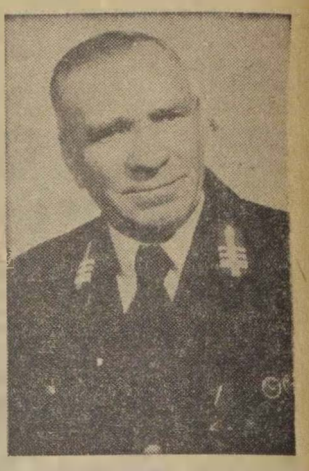
Az elmondottakból kitűnt, hogy a főnökség tavaly nem véletlenül került a második helyre a szegedi igazgatóság húsz szolgálati főnökségének újítási versenyében, a szentesi építési főnökség mögött, illetve a vésztői vontatási főnökség előtt.

Szegeden a legtöbb újítási javaslatot — hetet — *Csúcs Imre* nyújtotta be, s ezek közül hatot el is fogadtak bevezetésre. Rajta kívül kiváló újító még *Tóth Mátyás, Kiri István, Barna János, Sári József, Solymosi Lajos, Csonka István* — a főnökség vezetőjét nem is említve. Ők és munkatársaik az elmúlt évben 19-cel több újítási javaslatot nyújtottak be, mint a IV. ötéves terv első évében. Az elfogadott újítások száma is 15-tel haladta meg az 1971. évit.

Az ankét és a kiállítás a még jobb eredmények elérését szolgálta.

Önkéntes határőr

A Közbiztonsági Érem arany fokozatával tüntették ki Sári Miklós jegyvizsgálót



A Belügyminisztérium önkéntes segítőinek közelmúltban tartott első országos értekezletén *Sári Miklóst*, Kiskunhalas állomás jegyvizsgálóját a *Közbiztonsági Érem* arany fokozatával tüntették ki.

Sári Miklós 1947-től dolgozik a vasúton. Nevét jól ismerik a csomópont dolgozói, mert aktív társadalmi munkás, és tagja az *„Ezüst lant"* címmel kitüntetett kiskunhalasi vasutas zenekarnak is. 1970-tól vezetője a jegyvizsgálók és zenészek szocialista brigádjának. Tizenöt évig NB II minősítésű labdarúgó játékvezető volt. Mindenél fontosabbnak tartja azonban szakvonali munkáját, amit mindig lelkiismeretesen, nagy ambícióval végzett.

Kiskunhalashoz közel a Jugoszláv határ. Az innen induló vonatok ellenőrzését végző önkéntes határőrcsoportnak több éve lelkes segítője. *Eddig huszonöt alkalommal adott értékes információt feltételezett határsértőről a járőröknek.* Ezt a munkát ismerte el a Belügyminisztérium a megtiszteltő kitüntetéssel.

Szolnok állomás:

Előtérben a hatékonyság növelése

Szolnok állomás dolgozói tavaly élüzem szinten teljesítették vállalásaikat. Ebben az évben a munkaszervezés további tökéletesítését és a hatékonyság növelését tűzték ki célul. Fontos feladat a növekvő teher- és személyforgalom zavartalan lebonyolítása, a menetrendszerűség és a kocsikihasználás javítása, a kocsitartózkodás csökkentése.

Mindezeket azért tartják többek között kiemelt feladatnak, *mert a vállalatok 1976-ra több mint egymillió ötszázezer tonna áru feladását tervezik a csomóponton.* Az év első öt hónapjában 674 469 tonna árut továbbítottak. Ezzel az állomás időarányos tervét 100,94; a bázishoz viszonyítva pedig 102.3 százalékra teljesítették. A munkát segítette a MÁV és a szállító vállalatok komplex brigádmozgalma is. Kölcsönösen törekednek az érkező és induló áruk gyors, tervszerű rakodására, továbbítására. Ennek az együttműködésnek köszönhető, *hogy a vagonok tartózkodási idejét lerövidítették, a teherkocsik kihasználtságát három százalékkal javították.* Az eddiginél csaknem hat százalékkal több irányvonatot továbbítottak.

A munkaversenyben az állomás 31 szocialista brigádjának vezetésével több mint kilencszáz dolgozó tesz erőfeszítéseket azért, hogy az egész évi terveket pontosan, balesetmentesen teljesítsék. Ezt a célt szolgálta a vasutasnap tiszteletére kibontakozott munkaverseny, a pótfelajánlások sora is.

Szép Ferenc
szb-titkár

Jó kezekben...

Ovisok a szinpadon

Tapolca keleti városrészében, a Barackosi lakótelepen csak az elmúlt ősszel kezdte meg működését az 5. számú új óvoda. Hogy a gyerekek — köztük a vasutas szülők gyermekei is — milyen nagyszerű közösségbe kerültek, azt a *Batsányi János Művelődési Központban* nemrég tartott óvodai évzáró ünnepség színvonalas, szívet-lelket gyönyörködtető műsora is bizonyította. Az óvónénik dicséretesen válogatták össze a versmondó és éneklő csöppségeket, fáradságot nem ismerve tanították a szerepeket, s a gyerekek nagyon ügyesen mozogtak a művelődési központ színpadán. Nem lehetett könnyű a mesejelenetek díszleteinek elkészítése sem. Jól oldották meg az óvodások autóbuszos oda- és visszaszállítását is.

A szülők és a magam nevében ezúton mondok köszönetet a gyermekintézmény dolgozóinak, az óvodát patronáló *Bakonyi Bauxitbánya Vállalatnak és a művelődési központ vezetőségének az óvodai évzáróra szerzett emlékezetes élményért.*

Bognár Károly

Perui élménybeszámoló

A Déli pályaudvar nyugdíjas csoportja a közelmúltban nagy érdeklődéssel kísért programot szervezett. *Harmati Sándor*, nyugalmazott MÁV vezérigazgató-helyettes látogatott el körükbe és érdekes, képekkel illusztrált élménybeszámolót tartott egyéves perui tapasztalatairól, ahol mint vasúti szaktanácsadó tevékenykedett.

A másfél órás előadás után Harmati Sándor válaszolt a hallgatók kérdéseire.

DÓZSA GYÖRGY „UNOKÁI"

A brigádalapító

Nyugdíjba ment, de tisztségeit megtartja

Cegléd állomás és Budapest — Nyugati pályaudvar *Dózsa György* szocialista brigádja találkozót és közös ebédet rendezett Cegléden.

A két azonos névadót választott brigád tagjai megkoszorúzták a paraszt forradalmár szobrát, majd *Németh Józsefné*, a budapesti brigád vezetője méltatta Dózsa György munkásságát, hősi küzdelmeinek jelentőségét. A brigádnaplókban megőrzendő fényképfelvételeket *Hoffelner Nándor*, a ceglédiek brigádvezetője készítette el.

A találkozó a tapasztalatok kicserélésével folytatódott, s az esti órákban közös szórakozással ért véget. Tekintve, hogy a budapestiek pénztári, a ceglédiek pedig vonatkísérői szolgálatot teljesítenek, mind szakmai, mind kulturális vonatkozásban hasonló az érdeklődésük, s megegyezé a törekvésük. A kialakult kapcsolat további elmélyítése jegyében legközelebb a ceglédiek tesznek eleget a Nyugati pályaudvaron dolgozó Dózsa brigád meghívásának.

Pákozdi István
Cegléd

Harminchat évi szolgálat után nyugalomba vonult *Hodroga Gyula*, a békéscsabai vontatási főnökség belső ellenőre, aki — régi párt- és szakszervezeti taghoz méltón — sok társadalmi munkát végzett, ezenkívül többféle közéleti tisztséget töltött be.

Munkatársai nem felejtik el, hogy a főnökségnél az elsők között alakított szocialista brigádot, méghozzá a nődolgozókból. A *Martos Flóra* brigádban egyedül ő, a brigádvezető volt férfi, és számos nagyszerű tettel kétszer érdemelték ki az ezüst fokozatú kitüntetést.

A tiszteletére rendezett búcsúztatás és megajándékozás után elmondta, hogy tisztségei közül nem mindegyiket „adja fel", *vagyis megmarad pártbizalminak, szakszervezeti propagandistának*, illetve tagja lesz az szmt társadalombiztosítási osztálya nyugdíjazási bizottságának, valamint a megyei sportbizottságnál a labdarúgó játékvezetők oktatási bizottságának.

Ebből is látszik, hogy Hodroga Gyula —, akinek a felesége is vasutas volt — megérdemelten kapott számos elismerést, többek között a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés ezüst fokozatát.

Boldizsár Gyula

Nőbizottsági ülés Záhonyban

Záhony állomás nőbizottsága a közelmúltban ülést tartott, amelyre meghívták *Nagy Istvánnét*, a vasutas szakszervezet alelnökét és *Tóth Jánosnét*, a szakszervezeti központ nőfelelősét is. Az ülés résztvevői kicserélték tapasztalataikat, megbeszélték az aktuális feladatokat, majd a vendégek megtekintették a nagy átrakó körzetet. *Tóth Sándorné*, Záhony állomás nőfelelőse azokra a szolgálati helyekre kalauzolta a vendégeket, ahol többségükben nők végeznek felelősségteljes munkát.

MÁV

Újabb jele a vasúti munka megbecsülésének!

Egyes budapesti szolgálati főnökségeken

minden év december 28-án 5000—10 000 Ft-ig terjedő

KIEMELT FORGALMI JUTALÉKBAN részesülnek a forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó, váltókezelő, kocsimester, tolatásvezető, kocsirendező, sarus, vágányfékkezelő, vonatfelvevő, kocsivizsgáló, féklakatos beosztású dolgozók!

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA
felvesz nőket és férfiakat, orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint a felsorolt beosztásokba, továbbá

kocsifelíró, átmenesztő, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, vasútépítő, karbantartó és járműjavító szakmunkás, takarító-segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóit, ismerőselt és barátait várjuk felvételre.

KOTELEZŐ MUNKAIDŐ: minden beosztásban havi 191 óra.

NYUGDIJKORKEDVEZMÉNY: egyes munkakörökben férfiaknál 55 év, nőknél 50 év.

KERESET: a tanulási idő alatt havi 1500—2000 Ft, munkakör szerinti vizsga után havi 2000—4000 Ft.

Bel- és külföldi utazáshoz szabadjegy. Családtagoknak ingyenes, kedvezményes utazás.

Díjmentes szállítási utalvány és még sok más vasúti kedvezmény.

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: budapesti és vidéki állomásokon, vontatási és pályafenntartási főnökségeken, valamint a Munkaerő Felvételi Irodán. (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu).

Társadalmunkban megnőtt a művészetek tudatformáló szerepe

Koszorus Ferenc főtitkár nyitotta meg a vasutas képzőművészeti kiállítást

Huszonhatodszor nyílt meg az idén, a vasutasnapok alkalmából évről évre megrendezett *Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás*, a vasutas-szakszervezet központi képzőművészeti körének termeiben, Budapesten a Népszínház utca 29. szám alatt.

Kellner István, a Kultúrnevelési és sportosztály vezetője köszöntötte a megnyitón megjelent *Urbán Lajos* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, *Koszorus Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát, a párt- a társadalmi szervek képviselőit, a megjelent érdeklődőket, majd felkérte a főtitkárt a tárlat megnyitására.

A főtitkár megnyitó beszédében elsősorban arra hívta fel a figyelmet, hogy az idei kiállítás ismételten bizonyítja: a vasutas dolgozók nemcsak a munkában állják meg a helyüket, hanem kulturális felemelkedésünknek, a szocialista kultúra megteremtésének is élharcosai.

— *Olyan embereknek, pályamunkásoknak, váltókezelőknek, forgalmi szolgálattevőknek, esztergályosoknak, mozdonyvezetőknek, mérnököknek, technikusoknak, tisztviselőknek, nyugdíjasoknak, vasutas, családtagoknak alkotásaival találkozhatunk itt, akik művelődnek és művelnek, gyönyörködtetnek, ízlést formálnak, híveket toboroznak a művészeteknek* — mondotta, majd így folytatta: — A vasutas képzőművészeti körök tagjai évről évre színvonalasabb művekkel jelentkeznek a kiállításokon. Örvendetes, hogy a régiek mellé mind több fiatal kapcsolódik be a körök tevékenységébe. Külön öröm, hogy az idei kiállításon sok vidéki kiállítóval találkozhatunk. *Budapest* mellett *Debrecen, Szombathely, Szeged, Záhony, Szolnok, Tolnanémedi, Veszprém, Sarkad, Kemenesmihályfa, Balatonboglár, Kisújszállás* vasutas képzőművészeinek jelentkezését üdvözölhetjük.

Rámutatott ezután, hogy hosszú évek kellettek, amíg a vasutas képzőművészeti mozgalom a jelenlegi színvonalra fejlődött. De próbálkozása, sok fáradozással, sokszor meg nem értéssel és kudarcokkal is tarkított útja nem volt hiábavaló. Hazai és nemzetközi sikerek, erkölcsi és anyagi elismerések sorozata jelzi képzőművészeink munkásságát. Jelenleg is 40 alkotás reprezentálja Drezdában, egy nemzetközi kiállításon, a magyar amatőr képzőművész mozgalmat. Hazánkban kulturális forradalom megy végbe, a nép által gazdagított képzőművészet a tömegek igaz formálójává vált és ebben a munkában részt vesznek a vasutas amatőr képzőművészek is.

— A szocialista társadalomban megnövekedett a művészetek tudatformáló szerepe, a művelődési forradalom eredményeként széles körű, művelt közönség alakult ki, amely érdeklődéssel fogadja az új alkotásokat — hangsúlyozta —. *A művészet ma sokkal szorosabban hozzátartozik a társadalom életéhez, mint bármikor.* További célkitűzéseit a szakszervezetnek, mint legnagyobb tömegszervezetnek kötelessége támogatni. Ez a kötelesség a jövőben még fokozódik, s nem kis feladatot jelent, tekintve, hogy esetenként és helyenként a szocializmustól idegen jelenségek is felerősödnek művészetünkben.

A főtitkár végül megköszönte a képzőművészeti iskola tanárainak azt a fáradtságot nem ismerő munkát, amit a szakszervezet irányítása alatt működő körök tagjainak nevelésében végeztek. Ezután oklevelet, illetve díjat adott át azoknak az alkotóknak, akik munkájukkal leginkább hozzájárultak a kiállítás sikeréhez. Az idei tárlaton egyébként 82 festményt, 25 grafikát, 58 szobrot és iparművészeti tárgyat mutattak be.

A festészetben oklevelet kapott: *Bottyán János, Burai István, Czikora László, Csüllög Julia, Nagy Lajos, Orvos Katalin, B. Varga Edit*, díjazásban részesült *Deák István, Farkas Antal, Gomola József, Tuschák Gabriella.*

Az elnökség különdíját *Bottyán János* és *Gomola József kapta.* A témabeli és stílusbeli gazdagságával egyaránt sikeres kiállítást a megnyitó ünnepség részvevői nagy tetszéssel fogadták.

A kiállítás július 31-ig tekinthető meg naponta délelőtt 10-től esti 20- óráig a Népszínház utca 29. sz. alatti központi képzőművészeti iskolában.



Koszorus Ferenc főtitkár átadja az elismerő oklevelet Gomola József festőnek
(Csontos Gábor felv.)

A szobrászatban: *Böde Ferenc, Garami Ferencné, Jobbágy György, Szente János* díjazásban részesült, *Szántó Margit*, illetve *Lengyel Márton* oklevelet kapott.

Sz. F.

Benedek György festőtanár kiállítása a nagytétényi kastélymúzeumban

Nagytétény, Kastélymúzeum. Megkapó, harmónikus környezet, gondozott park, meghitt csend, nyugalom. Ideális hely kulturális események rendezésére. A képzőművészetek egyre növekvő számú tábora szerencsére mind gyakrabban örvendhet különféle kiállításoknak...

Júniusban a *„Tétény-promontor"* napok egyik jelentős eseményeként a XXII. kerületi tanács kiállítást rendezett a nagytétényi kastélymúzeumban *Benedek György* festőművész, a vasutas-szakszervezet képzőművészeti iskolája festő tanárának műveiből. A megnyitó ünnepségen *Pogány Ö. Gábor*, a Nemzeti Galéria főigazgatója meleg, de ugyanakkor tárgyilagos szavakkal, reális értékítélettel méltatta azt a művészi színvonalat, amelyet Benedek György kiállítása képvisel.

A művész 42 éves, s már közel két évtizede szerepel a nyilvánosság előtt. Főiskolai mestereinek neve már önmagában is sokatmondó: *Kmetty János és Bernáth Aurél.* Benedek György jó tanítványnak bizonyult. Évről évre fejlődve, *mindig valami újat hozva az újat mutatva generációja legjobbjai közé emelkedett.*

Legszívesebben tájképeket fest. Ez azonban korántsem jelenti azt, hogy tájképfestőként skatulyázhatjuk be, szoríthatjuk viszonylag szűk keretek közé művészetét. Természetábrázolása, az ember által humanizált természet legjellemzőbb, legszemléletesebb jelenségeinek felvillantásával napjaink emberét elgondolkoztató személyiségét pozitív irányban formáló tartalmat közvetít.

Nem könnyű festő. Igényes a befogadóval szemben, de éppen a befogadó néző érdekében célja elvezetni a szemlélőt szocialista kultúránk megértéséhez, az „érted harcolok, nem ellened". *József Attila* megfogalmazása szerint szinte kényszeríti a befogadót egy nélkülözhetetlen kulturális igényszint kialakítására. Találóan írja róla *Tasnádi Attila* a Népszavában: *„azokkal vállal közösséget, akik a művészetet a társadalmi megújhodás fontos tényezőjének, a szocialista közösségi tudat elhanyagolhatatlan előmozdítójának tartják."* Benedek György közéleti tevékenysége azonban világosan mutatja, hogy többet tesz, mint az, egyszerű közösségvállalás. S ezen a ponton találkozik az írás elején egymás mellett említett nagytétényi kastélymúzeum és a vasutasok képzőművészeti köre.

Benedek György ugyanis már negyedik esztendeje, pontosabban 1973. január 16. óta a képzőművészeti kör tanára, s mintegy 120—130 festőnövendékkel foglalkozik.

Vasutas természetbarát találkozó a zempléni Sátoros-hegyekben

A vasutas természetjárók június 4—7. között tartották XXIII. találkozójukat a zempléni Sátoros-hegyekben. Ebből az alkalomból a *Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthont* négy napig az ország minden részéből összesereglett vasutas turisták népesítették be. A találkozón ugyanis tizennyolc szakosztályból csaknem kétszáz természetjáró vett részt.

A résztvevők jubileumi *Rákóczi-év alkalmából Rákóczi emlékeit keresték fel.* A Sátospatak melletti szálláshelyről indulva sorra felkeresték a híres kuruc várakat, *Regécet, Füzér várát, a Boldogkői várat, Szerencset* és természetesen Rákóczi kedvenc *patakit* várát. Meglátogatták a környék múzeumait és egyéb nevezetességeit. Esténként pedig tábortüzek mellett szellemi vetélkedőket rendeztek *„Rákóczi földjén — Rákóczi nyomában"* címmel. Természetesen nem hiányzott a jókedv, a tréfás vetélkedő és a sportversengés sem.

A négynapos találkozón sok régi barátság újult fel és szövődtek új ismeretségek az ország más-más tájairól érkezett vasutas természetjárók között.

IDEÁLIS KÖRNYEZETBEN

Sport reggeltől estig a Szőnyi úton

A 26. vasutasnap alkalmából gazdag eseménysorozat színhelye volt a BVSC sportkombinátja

— *Ahogy megrendeltük!* — sóhajtottak fel örömmel július 11-én, vasárnap reggel a BVSC Szőnyi úti sportkombinátjában a 26. vasutasnap budapesti sportrendezvényeinek szervezői. Való igaz! A kellemes meleg, az enyhe szél jókedvre derített mindenkit, s valamennyi versenyszám iránt nagy volt az érdeklődés.

— *Igyekeztünk új versenyekkel, az eddiginél változatosabb programmal gazdagítani az egésznapos rendezvényt* — mondta *Honti Mária*, a budapesti területi bizottság sportfelelőse. — Először rendezünk például olyan atlétikai viadalt, asztalitenisz-versenyt, ami egyben a területi bizottság döntője is, de lesz kocogóverseny, felnőtt és gyermek úszóvetélkedő is, méghozzá értékes tiszteletdíjakkal.

A különböző sportágak versenyein hat megye — *Győr, Komárom, Szolnok, Heves, Fejér* és *Pest* — valamint a budapesti vasúti szolgálati helyek és üzemek dolgozói vettek részt. S legtöbbjük kitűnő felszerelésben, ami mindenképpen a vasutas sportegyesületek segíteni akarását, támogatását igazolja.

A legfrissebbek — mint már annyi sportrendezvényen — az atléták voltak, akik már 9 órakor a rajthoz készülődtek. S nem sokkal később az is kiderült, hogy közülük a győri *Marton Erzsébet* és *Mezei József*, valamint a budapesti *Szécsényi István* a legfürgébb. Marton megnyerte a 100 és 200 métert. Mezei második lett 100-on, s első 400-on és 800-on. A háromszoros érmes így mutatkozott be:

— *20 éves leszek, Győrben a kocsirendezőknél dolgozom. Iskolás koromban aktívan kosárlabdáztam, de már akkor is nagyon szerettem az atlétikát.* S bár abbahagytam a játékot, most is igyekszem kihasználni minden versenyzési alkalmat. Természetesen örülök a mostani sikernek, de annak talán méginkább, hogy a mi megyénk nyerte az atlétikai pontversenyt.

— *Én is 20 éves leszek* — vette át a szót a budapesti *Szécsényi István.* — *Ferencvárosban vagyok mozdonyvezető tanuló.* Azelőtt aktívan fociztam és atlétizáltam. Most erre, munkám miatt, sajnos nincs idő. A sporttól azonban nem tudok elszakadni, most is az első hívó szóra jöttem. Külön öröm, hogy sikerült megnyernem a 100-at és a 200-at, míg 400-on második lettem.

A három fiatal valósággal „tarolt" az atlétikai viadalok során, de azért jutott érem a Landlerbe, Szolnokra és — többek között — Tatabánya-Alsóra is.

S miközben befejezéséhez közeledett az atlétikai verseny, megindult a nagyüzem az asztalitenisz-csarnokban, a röplabdapályán, s megkezdték döntő küzdelemsorozatukat a kispályás labdarúgók is. Ők egyben az országos döntőbe jutásért is harcoltak. Ezt a jogot a MÁV Budapesti Építési Főnökség csapata szerezte meg, megelőzve a ceglédi, a hatvani és a székesfehérvári együtteseket. A hatvaniak ugyanakkor a röplabdatorna győzelmével vígasztalódhattak, míg a rendkívül népes mezőnyű asztalitenisz-versenyen budapesti sikerek születtek. A férfiaknál például a ferencvárosi *Géczi Gyula* győzött *Boros Pál* (Bp. Igazgatóság) és *Futó György* (Hídépítési Főnökség) előtt. Így ők hárman képviselik a budapesti színeket augusztus 12-én a szolnoki országos döntőn.

Jól, zökkenőmentesen pergett a műsor, nem unatkozhattak a résztvevők, és az érdeklődők sem. A tömegsportversenyek mellett láthattak nemzetközi női kézilabdamérkőzést *(a Confécia Bukarest 18:10-re nyert a BVSC ellen)*, megtekinthették az MHSz kiállítását, az ejtőernyős ugróbemutatót, célba lőhettek a Hungarocamion „lőtérré" átalakított hatalmas utazókocsijában, a víz kedvelői pedig a különböző tréfás vetélkedőknek lehettek szemtanúi, illetve résztvevői.

A délutáni program kocogóversennyel kezdődött. A legnagyobb sikert *Pluher Jánosné* aratta, aki utcai ruhában, mezítláb futotta le a két kört, s nyerte a versenyt, valamint a díszes kivitelű hollóházi porcelán vázát.

Ezt követően — már hagyományosan — a labdarúgók vették át a főszerepet. Előbb a BVSC és a Szolnoki MÁV öregfiúk mérkőzéseit bonyolították le, majd a BVSC ifjúsági vegyes csapata mérkőzött a csehszlovák Lokomotív Nova Ves (Igló) együttesével. Az előmérkőzésen a szolnokiak 2:1, míg az iglóiak 2:0 arányú győzelmet arattak. Ám a mérkőzés végén joggal lehetett elégedett *Aszódi Sándor*, a szakosztály elnöke:

— *Csapatunk a most kiöregedett ifistákból tevődött össze. Nem okoztak csalódást. Néhány gyerek a szünidő ellenére is kitűnően játszott.*



Férfi röplabdázók küzdelme a BVSC süllyesztett röplabdapályáján
(Tenta György felv.)

A sportrendezvények befejezése után este 20 órától a súlylyesztett kézilabdapályán került sor a kultúrműsorra. A műsorban a vasutas amatőr együttesek közül fellépett a Dunakeszi József Attila Művelődési Központ koncert fúvós zenekara, és férfikara, a Törekvés Művelődési Központ és a Landler Jenő Művelődési Ház citerazenekara, a kétszeres kiváló együttes címmel kitüntetett Törekvés táncegyüttes, a Vasutas Szakszervezet Zeneiskolájának népi zenekara. A műsorban több ismert művész is fellépett. Köztük *Meggyesi Mária*, a Fővárosi Operett Színház tagja, *Szuhai Balázs* a Vidám Színpad művésze, *Erdődi Kálmán* színművész, *Aradszky László, Ambrus Kyri, Tassi Viktória* táncdalénekesek. *Bojtor Imre* és *Urbán Katalin* magyarnótaénekesek, *Georg Borbély*, a bécsi Raimundtstac Színház szólótáncosa, s a *Juventus-együttes.* A műsort *dr. Hegedűs János* konferálta.

Dobó István

Olimpia – magyar módra

München—Montreal—Moszkva; 1972—1976—1980. Három olimpia, három M betűs város. A mi fővárosunk ugyan B-vel kezdődik (hacsak nem kínáljuk a világverseny színhelyéül Miskolcot, Mezőtúrt vagy Mosonmagyaróvárt), de hazánk nevének első betűje vitathatatlanul M. Nem tudom, hogy a későbbi olimpiák szervezői figyelembe vették-e ezt, de szívünk mélyén valamennyien melengetünk ilyen reményt. Napilapban is olvastam már olyan javaslatot, hogy például az óbudai hegyoldal folyamatban levő feltöltésekor gondoljanak egy majdani olimpiára. Mert — úgymond — az ősi Aquincum szomszédságában természetes környezet kínálkozik a sportvilág nagyszabású vetélkedéséhez...

Hogy hol legyenek majd a stadionok, ahhoz nem kívánok — ma még — hozzászólni. Mondom: ma még, mert ha eljön az ideje, miért épp én legyek az az egy, aki nem szól hozzá, nem helytelenít, s nem rendelkezik mindenki másnál jobb ötletekkel. Ha mi kapnánk — mondjuk 2004-ben, tudtommal az még szabad — a rendezés jogát, eme ötletvetélkedő lenne az előolimpia. Mert mi, magyarok, már csak azért is megérdemeljük egyszer, hogy házigazdák legyünk, amiért jobban nálunk vetélkedni kevesen tudnak. A feljegyzések szerint immár ezer éve divik a „ki tud nagyobbat — kié nagyobb?" módi.

Nézzük csak meg azokat a falusi új utcákat, amelyekben a takaros porták néznek egymással szembe! A legújabb mindig a legtakarosabb, annak legnagyobb a nappali szobája, annak nyúlik legmagasabbra a tévéantennája, s ott rendezik a hét országra szóló lakodalmat is. E versengésből a városok is részt kérnek. Ha így folytatódik, maholnap akkora toronyházakat emelnek, amelyek árnyéka a legközelebbi város toronyházának harmadik emeletéig is elér.

Vagy micsoda nagy verseny az, amely pályaudvarainkon — kiváltképp hét végén — játszódik. Még be sem érkezik a szerelvény, a legedzettebb-legügyesebbek már fel is ugranak rá, hogy a legkényelmesebbnek vélt (menetiránynyal szemben, nem a napos oldalon, ablak mellett) levő ülőhelyet lefoglalják. Aztán az országos „hízzunk tovább" mozgalom keretében előkerülnek az elemózsiás csomagok és a legéhesebbek veszik elő legelőször a szalonnát, a bicskát, a kenyeret. Az országos rekordot, úgy hírlik, az a férfiú tartja, aki a Keleti pályaudvaron szállt fel a Szerencs felé tartó személyvonatra, a harapnivalót Kőbánya-Felsőn vette elő, Szihalomnál tartott három perces lélegzetvétel-szünetet, majd a falatozási versenyt Füzesbokornál hagyta abba. Vetélytársa már Felsőzsolcánál jóllakott és feladta.

S micsoda célzó meg dobó számoknak lehetünk szemtanúi! Verseny folyik: ki az ügyesebb, ki tudja pontosabban átdobni az ellenirányból érkező szerelvény egyik fülkéjébe az összegyűrt papírgalacsint: ki tud több szemetet hajítani az ülés alá? Egy szó mint száz: vetélkedő ország a mienk, méltók vagyunk egy országos összefogással szervezett nemzetközi versenysorozat megrendezésére. Majd 2004-ben: igen, akkor bebizonyíthatjuk, mennyire sportnemzet vagyunk. Most viszont irány a karosszékbe, a tévé elé: kapcsolják Montreált! Figyeljük, ők hogyan csinálják...

F. T.

Lövészek vetélkedője

A vasutas lövészklubok országos versenyét szeptemberben rendezik meg. Erre készülődve, július 3-án a *miskolci járműjavítóban* tíz csapat részvételével „házi versenyt" rendeztek a dolgozók.

Harminc an már a reggeli órákban megkezdték a lövészetet, majd gránátdobás és távolugrás következett. Ezekben az ügyességi számokban a gépi megmunkáló osztály fiataljai érték el a legjobb eredményt.

Az üzem éttermében először honvédelmi ismeretekből vizsgáztak a szellemi vetélkedő résztvevői, utána pedig a járműjavító és Miskolc város történetének ismeretét bizonyították. Az összetett versenyt végül is a III/1-es KISZ-alapszervezet csapata nyerte, de kitűnően szerepeltek mindvégig a I/1., a II/2., a II/3. és a III/2. alapszervezet csapatai is.

Az első helyezettek egyhetes balatoni, illetve egyhetes sóstói üdülésben részesültek, mások tárgyjutalmakat és könyveket nyertek. Ezenkívül minden résztvevő számára sokat ért, hogy *hasznosan, eredményesen és szórakozva töltötték el a szabad szombat délelőttjét.*

★

A miskolci *Csokonai úti lőtéren* öt napon át ropogtak a fegyverek. Itt rendezték meg ugyanis a miskolci vasútigazgatóság területén dolgozó *szocialista brigádok lövészversenyét.* A mintegy száz brigád csaknem ezer tagja között magas színvonalú verseny alakult ki. Az első három helyezést a biztosítóberendezés-fenntartási főnökség *Pavlik János, Tóth Zoltán* és *Záborszki Zoltán* vezette brigádjai szerezték meg. Egyénileg *Dargai László* (BFF). *Pavlik János, Bakos László* (vontatás) és *Szabó Gusztáv* (vontatás) került az élre, így a vasutasnap tiszteletére rendezett lövészversenyen ők lettek a brigádok válogatott csapatának tagjai.

Nyílt túrák

A Testvériség SE természetjáró szakosztálya nyílt túrát szervez: **július 26-án a csévharaszti erdőbe. Találkozás: reggel 7 óra 20 perckor a Nyugati pályaudvarral szemben levő sportbolt előtt.**

Augusztus 1-én: Horpács—Borgosberénybe. Találkozás: reggel 6 óra 30 perckor Rákospalota—Újpest vasútállomás bejáratánál.

Augusztus 29-én: a szepezdi hegyvidékre. Találkozás: reggel 6 óra 30 perckor a 84-es autóbusz Moszkva téri végállomásánál.

Szeptember 12-én: Rákóczi emléktúra Szécsénybe. Találkozás: reggel 6 órakor a Keleti pályaudvar főhomlokzata előtt.

A túrákon minden természetkedvelő vasutas és családtagja részt vehet. A találkozók helyén zöld-fehér karszalagos vezető várja a résztvevőket.

Vasutas bajnokságok „futószalagon"

Az elmúlt hetekben két sportágban rendeztek vasutas bajnokságot, egyben pedig országos üzemi bajnokságot.

ÖKÖLVÍVÁS

A Nagykanizsai MÁV TE június 18 és 20 között rendezte meg serdülő, ifjúsági és felnőtt korcsoportban az országos vasutas ökölvívó bajnokságot. A versenyre a *Heresi Sándor Művelődési Központ* nagytermében került sor. A bajnokságot nyolc egyesület 103 versenyzője vett részt.

A felnőtt korcsoport bajnokai: 48 kg: *Pirbus László* PVSK; 51 kg: *Makkai László* Hatvan; 54 kg: *Lenti Zoltán* Bp. Törekvés; 57 kg: *Pálfalvi Péter* Bp. Törekvés; 60 kg: *Seregély Sándor* Bp. Törekvés; 63.5 kg: *Sándi Károly* PVSK; 67 kg: *Kertész Jenő* Sopron; 71 kg: *Lévai István* PVSK; 75 kg: *Szakáll István* MÁV NTE; 81 kg: *Salga József* Sopron; +81 kg: *Czifra Bálint* MÁV NTE.

Az egyes korcsoportok összesített pontversenyének eredménye: *Serdülők:* 1. PVSK 40 p., 2. NYVSC 32 p., 3. Soproni KSK 22 p. *Ifjúsá̇iak:* 1. PVSK 20 p., 2. Sz. Haladás 18 p., 3. Hatvani VSE 15 p. *Felnőttek:* 1. MÁV NTE 25 p., 2. Bp. Törekvés 15 p., 3. PVSK 15 p.

A három korcsoport összetett pontversenyében 1. PVSK 75, 2. Hatvan 39, 3. Sz. Haladás 37, 4. Nyíregyházi VSC 36, 5. Soproni KSK 34, 6. MÁV NTE 28, 7. Miskolci VSC 27, 8. Bp. Törekvés 16 ponttal.

A verseny győztesei érem- és tisztelet-díjazásban részesültek. A legeredményesebb edzői tiszteletdíjat a serdülő és ifjúsági korcsoportban *Horváth Géza* edző PVSK, a felnőtt korcsoportban pedig *Tóth István* edző (MÁV NTE) kapta.

TEKE

Június 26-án és 27-én a Kecskeméti MÁV versenytekepályán rendezték meg a vasutas üzemi csapat- és egyéni tekebajnokságot. Az első helyezésért öt csapat versenyzett. *1. Budapest 2266, 2. Szeged 2229, 3. Szombathely 2224, 4. Debrecen 2216, 5. Pécs 2182 fával.*

Egyénben első *Berta József* (Budapest) 817, második *Kollár Mihály* (Pécs) 804, harmadik *Schminden György* (Pécs) 801 fával.

TENISZ

Az 1976. évi Vasutas kupa országos teniszbajnokságot a BVSC tenisz-szakosztálya rendezte az egyesület Tatai úti teniszlelepén. A bajnokságon a Szombathelyi Haladás, a Ferencvárosi VSK, a MÁV Tervező Intézet SK, a Testvériség és a Budapesti Vasutas Sport Club teniszezői vettek részt.

Eredmények: *1. BVSC 78, 2. Szombathelyi Haladás 38, 3. Ferencvárosi VSK 9, 4. MÁV Tervező Intézet SK 6, 5. Testvériség 5 ponttal.*

Az 1976. évi Vasutas kupát a BVSC tenisz szakosztálya nyerte. Egyéniben a nőknél *Schuth Zsuzsa* BVSC; a férfiaknál *Koller Jenő* BVSC végzett az első helyen. Az ifjúsági versenyben a fiúknál *Koltay Árpád* Sz. Haladás, a leányoknál *Szabó Éva* Sz. Haladás szerezte meg a bajnoki címet.

A vasutasnap alkalmából

Öregfiúk teniszversenye a Tatai úton



Molnár György a BVSC elnöke megnyitja az öregfiúk teniszversenyét
(Tenta György felv.)

A Budapesti Vasutas Sport Club évről évre megrendezi az öregfiúk országos páros teniszversenyét. A rendezvényre ezúttal is a vasutasnapon, a Tatai úti teniszlelepen került sor. *Molnár György,* a BVSC elnöke a megnyitó ünnepségen elmondta: azért rendezik ezt a versenyt, hogy a tenisz szerelmesei találkozzanak.

A verseny rangját jelzi, hogy a Tenisz Szövetség versenybíróságának elnöke — *dr. Szűts László* — vállalta a versenybíróság elnöki tisztét. A mezőny rangidős versenyzője a 70 esztendős *Pintér Oszkár* volt.

Társadalmi életünk neves személyiségei is rendszeres résztvevői a versenynek. Így *Uszta Gyula* nyugalmazott altábornagy, aki most 63 esztendős. *„Mozgás nélkül az életet el sem tudom képzelni"* — mondja. Ha társadalmi munkája külföldre szólítja, ha teheti, még ott is sportol, 1954 óta teniszezik rendszeresen és 4 gyermekével is megszerettette ezt a sportágat.

A Honvéd versenyzője — *Borbás Máté* nyugalmazott vezérőrnagy — is ott volt az indulók között. Megnézte a verseny díjait, majd izgalommal futott a vörös salakra: — *„Haza kell vinnem egyet, mert még nem hiszik el, hogy itt voltam"* — mondja nevetve.

Jó kezdeményezés ez a teniszverseny! Nem csupán azért, mert játszani lehet, hanem azért is, mert találkoznak itt a régi harcostársak, és ahogy Uszta Gyula mondta: *„Jót lehet a szünetekben politizálni!"*

A július 10—12. között lebonyolított verseny ünnepélyes díjkiosztására a verseny befejezését követő napon, kedden este került sor a vasutas szakszervezet Benczúr utcai székházában. A szakszervezet és a BVSC nevében *Koszorus Ferenc* főtitkár köszöntötte az „öregfiúkat", majd értékes tiszteletdíjakat adott át a három korcsoport győztesének és helyezettjeinek.

Az ünnepélyes díjkiosztást kötetlen, baráti beszélgetés követte a fehérasztal mellett.

KERESZTREJTVÉNY

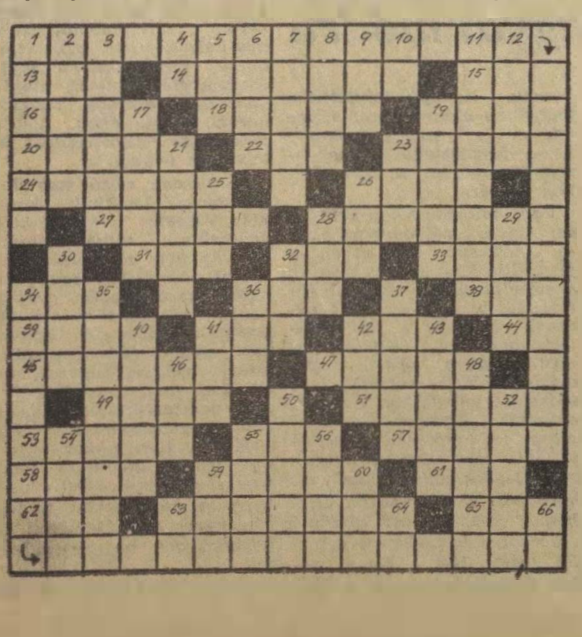
Vízszintes: 1. A vasutasnapot megelőző esemény volt. 13. Ütőkártya. 14. Nemzetközileg elfogadott egyszerűsített időszámítás. 15. Egy, németül. 16. Bámészkodó. 18. Kínai tartomány. 19. Pest megyei község. 20. Egyenlő kockázattal (olasz). 22. Skandináv légitársaság betűjele. 23. Az Isteni színjáték írója. 24. Például levelet keltező. 26. Kis ellentéte. 27. . . . -union, szakszervezet. 28. Egy európai nyelvcsalád. 31. S. R. A. 32. Vízben élő prémes állat 33. A dunántúli gorzium jelzője. 34. Gyakori családnév. 36. Ételt készít. 38. . . . gál, visszahat. 39. Helyeslés. 41. Méhlakás. 42. Nógrád megyei község. 44. Juttat. 45. Tengődik. 47. Zsalugáter. 49. Női név. 51. Betakarítás. 53. Nézte, figyelte. 55. Torbágy ilkerközsége. 57. Pápai korona. 58. Filmmárka (fon.). 59. Tokió belvárosa. 61. R. S. U. 62. Kimondott betűk. 63. Be nem hajtható kovetelés (latin) 65. Gyorsan műlik.

Függőleges: 1. Grúz szertartásmester. 2. Vizenyő. 3. Szerencsejáték. 4. Kettős betű. 5. Kihalt germán törzs. 6. Fűszernövény. kicsit rövidebben. 7. Marokkó fővárosa. 8. Ez, németül. 9. Maradt, a végén. 10. Jön. 11. Komárom megyei község. 12. Nem ment üres kézzel. 17. Az üzletből egyenlően részesülő. 19. A legkisebb ütőcrejű kártya a tarokkban. 21. Maszk. 23. Nóta. 25. Lírai költemény. 26. Hangtalanul nézd. 28. Ételt ízesít. 29. . . . analógia, tengertan. 30. Népi játék egyes vidékeken. 32. Bátor, vitéz. 34. Ezeket a kitüntetéseket is a vasutasnap előtt adták át. 35. Itt esett el Petőfi. 36. A szobát határolja. 37. Művészeti irányzat. 40. Tiszta súly. 41. Község Heves megyében. 42. Hasad a közepén. 43. . . . Ignác (1792—1866), a torna meghonosítója hazánkban. 46. Német tea. 48. Parancsot ad. 50. Végkifüzdelem a sportban. 52. Bolt, üzlet. 54. Végtelen erkély. 55. A virág része. 56. Szovjet tartomány. 59. Nagyáruház Moszkvában. 60. Két névelő. 63. Ellentétes kötőszó. 64. Az arzén vegyjele. 66. Előd.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 34. **Beküldési határidő: 1976. augusztus 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vasúti pályák korszerűsítése. Az elegyáramlás meggyorsítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 12. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kiss Istvánné 3600 Ózd, Rákóczi u. 24. Liptay János 9700 Szombathely, Károly A. u. 7/B. I/4. Pintér Márta 1033 Budapest, Bolgár u. 3. VI. 34. Simon Jánosné. 4542 Petneháza, Újtelep 19. Honti Jenő 3508 Miskolc, II., Csaba vezér u. 34. fsz. 2.



A Hivatalos Lapból

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

A 27. számból: 106140/1976. Egyen-, munka- és védőruhák fogyasztói (kiskereskedelmi) árának módosítása.

A KPM Vasúti Főosztály, a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezetének állásfoglalása „A baleseti kártérítés engedélyezése méltányosságból" tárgyú 116025/1975. sz. utasításhoz.

A 28. számból: 107528/1976. A Magyar Menetkedezményi Egyességben részes közlekedési vállalatok tényleges dolgozóinak, igényjogosult családtagjainak, nyugdíjasok gyermekeinek arcképes igazolvány kicserélése. A MÁV nyugdíjasok, valamint a háztartást vezetők arcképes igazolványának érvényesítése 1977. évre.

107800/1976. Végrehajtási utasítás a MÁV Kollektív Szerződés 7. sz. mellékleteként közzétett, a dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzathoz.

HÍREK

— **Névadó.** A szentesi építési főnökség szegedi gépállomásának pártszervezete és szakszervezeti bizottsága a közelmúltban névadóünnepséget rendezett. Ezúttal Geiger Erika, Maros Zoltán, Losonczi Zsolt és Sós László névadójára került sor. A gépállomás vezetője, Meskál György köszöntötte a szülőket, majd átadták az ajándékokat.

— **Újítás.** A miskolci járműjavítóban ebben az évben öt hónap alatt 52 újítást nyújtottak be, amely 1798 óra megtakarítást eredményezett.

— **Nyugdíjas-találkozó.** Jól sikerült nyugdíjas-találkozót rendeztek a közelmúltban Dombóvár állomáson, amelyen kétszáz nyugdíjas vett részt. A megjelenteket Márfai Ottó állomásfőnök köszöntötte, majd a helyi általános iskola úttörői ének- és táncműsorral szórakoztatták a nyugdíjasokat.

— **Új fénysorompók.** A szegedi igazgatóság az elmúlt hónapokban hat automata fénysorompót helyezett üzembe Kecskemét határában, a budapest—szegedi vasútvonal, valamint az E 5-ös út kereszteződésében. Az igazgatóság területén ezzel a fénysorompók száma meghaladta a százat. Ebben az évben még további harminc ilyen sorompó felszerelését tervezik.

— **Kigyulladt a villany.** Rönkön, a 108-as vasúti őrházban Tamási Imre családja sokáig nélkülözte a villanyfényt. A szombathelyi igazgatóság vontatási főnökségének Kossuth és Déri szocialista brigádja, az igazgatóság KISZ-szervezetének Leonov brigádjával közösen, társadalmi munkában bevezették a villanyt az őrházba.

— **KISZ-klub épül.** A dunakeszi járműjavító fiataljai társadalmi munkában vállalták, hogy ifjúsági és KISZ-klubot építenek. A munkát április közepén kezdték el. Az új épületet augusztus 19-re, az üzem fennállásának ötvenedik évfordulójára adják át.

— **Kiállítás.** Az Alkotó ifjúság pályázat legértékesebb anyagából kiállítást rendeztek a szombathelyi igazgatóság kultúrtermében. A fiatalok szerszámok, gépek, berendezések makettjeit, valamint a vasutasmunka különböző szakterületeiről írt tanulmányokat, szakdolgozatokat mutattak be.

— **Munkaverseny.** A zalaegerszegi vontatási főnökség motorszerelői a vasutasnap tiszteletére munkaversenyt hirdettek. A Kandó Kálmán szocialista brigád például ennek során az egyik 602-es motorkocsi M 3-as vizsgálatát, javítását a tervezett határidő előtt három nappal befejezte.

Lakáscsere

— **Elcserélném** esztergomi háromszobás, komfortos, kertes MÁV-lakásomat egy Budapest vagy Pest környékire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 18—20 óra között a 889—401 telefonon.

— **Taksonyban** az állomás épületében levő 3 szobás, félkomfortos lakásomat elcserélném Budapest környéki hasonló 2 szobásra. Érdeklődés levélben. Cím: Téglás László 2335 Taksony, MÁV-állomás.

— **Elcserélném** a MÁV-igazgatóság épületében levő 43 négyzetméteres szoba-konyhás, fürdőfülkés bérlakásomat tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Levélcím: 1087 Bp., Kerepesi út 1. VII. ép. II. em. 27. Szabadosné.

— **Egy szoba összkomfortos,** II. emeleti, gáztűtéses lakásomat elcserélném belterületi hasonló, tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Esetleg hármas csere is lehetséges. Érdeklődés levélben. Cím: Németh Ilona, 1087 Bp., Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 46.

— **Belvárosi 3 és fél szoba,** komfortos tanácsi lakásomat elcserélném egy 2 szobás és 1 egy szoba komfortos lakásra belterületen. Érdeklődni lehet: 118—424 telefonon az esti órákban.

— **Pusztaszabolcsi 2 szoba** komfortos lakásomat — melyhez gazdasági udvar épülettel és konyhakert tartozik — elcserélném bármilyen pécsi lakásra. Érdeklődni lehet: Bányainé. Pusztaszabolcs. MÁV-lak. D. ép., illetve telefonon Pécs, 11—671, 18 óra után.

— **Elcserélném VII. kerületi** tanácsi, magasföldszintes egy szoba, konyha, WC, éléskamrás lakásomat egy szoba konyhás, V., VI., vagy VII. kerületi tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 339—155 sz. telefonon 8—16 óra között.

— **Tatabánya-újvárosi 2** szoba összkomfortos I. emeleti tanácsi lakásomat elcserélném ráfizetéssel 2 vagy 3 szobás budapestire. Érdeklődni: 297—785 telefonon lehet, 17—21 óra között.

— **Egy szoba komfortos,** budai vasutasházban levő lakásomat elcserélném ugyanolyanra, vagy garzonra, csak vasutassal. lehetőleg Óbudaira. Érdeklődni: 358—599 telefonon, szombat kivételével, 8—16 óra között lehet.



— Szép az új ruha, csak miért nem kitüntetéssel adják?
Gerse László rajza

— **Aktivisták versenye.** A szakszervezetek Csongrád megyei tanácsa Szegeden vetélkedőt rendezett a munkahelyek kulturális, agitációs- és propaganda felelősei részére. A versenyző tíz csapatnak a szakszervezetek feladatával és tevékenységével kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolni. A színvonalas versenyen a MÁV hat tagú csapata a negyedik helyet szerezte meg. A nyertesek értékes jutalmat kaptak.

— **Szórakoztató műsor.** Nagysikerű szórakoztató előadássorozatot tartott a miskolci vasutas fiatalok részére Győri Ernő színművész, a Vörösmarty Művelődési Ház megbízott igazgatója. Az építési főnökség, Miskolc-Tiszai pályaudvar, majd a vontatási főnökség fiataljainak nyújtott kellemes szórakozást a színművész „A dominóban nincsen gól" című előadása.

Halálozás

Hosszú szenvedés után, 77 éves korában elhunyt Gál Sándor, a Szocialista Hazáért Érdemrend tulajdonosa. A köztiszteletben álló nyugdíjas vasutas 1917-től vett részt a munkásmozgalomban, tevékeny szakszervezeti aktivista volt. A hamvait tartalmazó urnát a hozzátartozók, elvtársak és barátok végső búcsúja után július 8-án helyezték örök nyugalomra a Farkasréti temetőben.

A szerkesztőség üzeni

Czeglédi Sándor, ifj. Kovács Béla, Nyíri Ferenc, Debrecen; Varga Gyula, Kotra Károly, Püspökladány; Csizmazia Béláné, Szombathely; Bognár Károly, Tapolca; Tóth Sándorné, Záhony; Sepsi Gyula, Pál István, Miskolc; Lévai Laura, Dombóvár; Gál Jenő, Kiskunfélegyháza; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Sziládi Sándor, Szeged; Jáhni János Mohella Pálné, Budapest; Bene Antal, Sopron; Pákózdi István, Cegléd; Juhász Ferenc, Szolnok; Pacz József, Curtici; Szász József, Nyírábrány; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

László Gyula, Győr; levelét illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—77.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Telefon: 224—818.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 659
76—2650 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. AUGUSZTUS 2.

AZ ELNÖKSÉGI ÜLÉS NAPIRENDJÉN:

a szaporodó üzemi balesetek okai, a káder- és a politikai tömegoktatás

A szakszervezet elnöksége július 15-én ülést tartott. Először a MÁV és az Utasellátó Vállalat baleseti helyzete került napirendre.

A vasút baleseti helyzetét éveken át javuló tendencia jellemezte. Sajnos nem mondható el ez 1976 első félévéről, mert a múlt év hasonló időszakához viszonyítva a balesetek számában — a halálos és a csonkulásos esetekben egyaránt emelkedés van.

Számottevő a romlás az építési és pályafenntartási, valamint a vontatási és a műhelyi szolgálatnál. *Emelkedett a csonkulásos balesetek száma a budapesti, a debreceni és a szombathelyi igazgatóság területén.* A tavalyinál több volt a halálos baleset a budapesti, a miskolci és a szombathelyi területen.

A balesetvizsgálatok során megállapították, hogy a közvetlen kiváltó okok között szerepel a fegyelmezetlenség, az utasítások, munkavédelmi előírások megsértése. Főleg *a munkát közvetlenül irányítók részéről tapasztalható a biztonsági előírások be nem tartását eltűrő magatartás.* A következményekkel járó esetek jelentős részénél kimutatható a rendszeres ellenőrzés hiánya, az ittasság, a biztonsági előírások megszegése, a dolgozók alkalmaztatására vonatkozó jogszabályok súlyos megsértése. Nem egy esetben *lebecsülik a veszélyforrásokat, veszélyhelyzeteket.* Még ma sincs megoldva a pályán dolgozók biztonságos fedezése.

Az elnökség továbbra is egyik legfontosabb teendőnek tartja a munkavédelem javítását, az üzemi balesetek és foglalkozási ártalmak megelőzése érdekében a tárgyi és személyi feltételek biztosításának szigorítását elrendelő kormányhatározat következetes betartását.

Különös gondot kell fordítani a veszélyforrások megszüntetésére, a munkavédelmi hiányosságok felszámolására. *Haladéktalanul gondoskodni kell a pályán dolgozók megbízható riasztásáról, védelméről.* A legbalesetveszélyesebb munkaterületeken tovább kell szigorítani az ellenőrzést, a szolgálati fegyelmet, biztosítani az utasítások betartását. A mulasztókkal szemben alkalmazzanak következetes felelősségrevonást! A baleseti helyzet romlása esetén a hibáztathatók adminisztratív elmarasztalását is alkalmazni kell.

Az *Utasellátó Vállalatnál* a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására tett intézkedések kedvezően hatottak. *A tárgyidőszakban csökkent a balesetek száma.* Az elnökség egyetértve a közeljövőben teendő intézkedésekkel, felhívta a figyelmet: a beruházási és felújítási teendők jobb megszervezésére, a tervben foglaltak maradéktalan végrehajtására; a munkavédelmi ellenőrzés, oktatás és a balesetvizsgálat még hatékonyabbá tételére és a területi igazgatók, üzletvezetők rendszeres beszámoltatására. A szakszervezeti tanács a fenti feladatok segítése mellett törekedjen a munkavédelem további társadalmasítására, ellenőrzésére.

Az elnökségi ülés második napirendi pontja volt *az 1975/76. évi káderoktatás tapasztalatainak értékelése és a jövő évi terv megvitatása.*

Az elmúlt oktatási évben a legfontosabb teendő az újonnan funkcióba kerültek képzése volt. 45—50 százalékukat sikerült alapképzésben részesíteni. Az 1976 77-es oktatási évben tovább folytatjuk az új tisztségviselők alapképzését bentlakásos tanfolyamokon és alapszervezetekben esti tanfolyamokon. Ahol mód és lehetőség nyílik, ott továbbképző tanfolyamok szervezésére is sor kerül. Az alapszervezeti oktatásban elsődlegesen kell foglalkozni *a főbizalmiak, bizalmiak és bizalmihelyettesek képzésével,* különös tekintettel a megnövekedett jogkörökre.

Az oktatásban kiemelten foglalkozunk: a szakszervezetek termelést, gazdálkodást segítő munkájával; a nevelő tevékenység javításával; a szakszervezeti demokrácia szélesítésével, a jog- és hatáskörrel, különös tekintettel a bizalmiak jogkörének széles körű bővítésére.

A továbbiakban *az elnökség megtárgyalta és elfogadta a pécsi területi bizottság érdekvédelmi és érdekképviseleti jogkörének ellátásáról, valamint a szakszervezeti politikai tömegoktatás 1975/76. évi tapasztalatairól szóló jelentést.* (Ezzel lapunk más helyén külön cikkben foglalkozunk.)

Elfogadta az elnökség az 1977. évre szóló tagdíjbesorolás irányelveit is. Az irányelveket a gazdasági tájékoztatóban eljuttattuk minden érdekelt szervezethez.

Ingyenes tanácsadás, jogi képviselet

A SZOT és a Minisztertanács rendelete alapján kiszélesítették a szakszervezeti jogsegélyszolgálatot

A SZOT elnöksége, valamint a Minisztertanács kedvezően értékelte a jogsegélyszolgálat eddigi tapasztalatait és elrendelte a szakszervezeti jogsegélyszolgálat további kiterjesztését minden „kiemelt", „A' és „B' kategóriába tartozó vállalatnál.

A Vasutasok Szakszervezetének jogsegélyszolgálatát — a korábban már meglevő és eredményesen működő Utasellátó Vállalat szakszervezeti tanácsán és a budapesti területi bizottságon kívül — főállású jogtanácsosok bevonásával *megszervezték a debreceni, a pécsi, a szegedi, a szombathelyi és a miskolci területi bizottságoknál, valamint a GYSEV szakszervezeti tanácsánál.* A területi bizottságok újonnan szervezett jogsegélyszolgálatai 1976 július 1-én kezdték meg működésüket.

Milyen ügyekben segít a szolgálat?

A jogsegélyszolgálathoz forduló dolgozók jogi ügyében (munkajog, társadalombiztosítási jog, munkavédelem, államigazgatási jog, polgári jog, családjog, büntetőjog stb.) a felvilágosítás, tanácsadás kötelező. Ennek keretében a jogsegélyszolgálat felvilágosítja a dolgozót a hatályban levő jogszabályokról, bírói gyakorlatról és tanácsot ad a konkrét panasz orvoslására.

Bonyolultabb ügyekben — a panasz kivizsgálása miatt — indokolt lehet a felvilágosítás, tanácsadás elhalasztása. Ez esetben az új időpontot a dolgozóval egyeztetni kell.

A jogsegélyszolgálat minden munkaviszonyt érintő és társadalombiztosítási ügyben elláthat képviseletet bíróságok és más hatóságok előtt. A munkaviszonyt érintő kérdésekben a dolgozo meghatalmazása nélkül, a szakszervezeti bizottság felkérésére is elláthat jogi képviseletet.

Családjogi ügyekben indított pereknél általában a következő esetekben láthat el képviseletet a jogsegélyszolgálat: *gyermektartásdíj megállapítása, folyósítása, összegének módosítása; gyermekek elhelyezése, az elhelyezés megváltoztatása; szülő tartása; házastárs tartása.*

Kivételesen indokolt esetekben, mint például: apaság megállapítása, illetőleg vélelmének megdöntése; örökbefogadás, örökbefogadás megszüntetése; valamint házassági perekben is adható képviselet.

Polgári és vagyonjogi ügyekben a tanácsadáson túlmenően csak rendkívül indokolt esetben, a körülmények gondos mérlegelése után adható képviselet. Büntető ügyekben, a gondatlanul elkövetett bűncselekmény, valamint szabálysértés miatt indult eljárásban csak kivételesen látható el képviselet. Szándékos bűncselekmény miatt indított eljárás során csak felvilágosítás adható, a képviselet ellátása kizárt.

A jogsegélyszolgálat eljárhat még: lakás-; építési engely; bölcsődei, óvodai felvételi, valamint gyámhatósági ügyekben.

Szerződéskötéseknél, amennyiben a dolgozó személyi körülményei és a szerződés tárgya ezt indokolttá teszi, *csak a következő esetekben működhet közre:* tartásdíj, életjáradéki szerződések; lakás bérbeadása, használatára irányuló szerződések; a vállalat által támogatott, vagy szervezett lakásépítés, illetve vásárlás keretében a vállalat dolgozójának a vállalat másik dolgozójával, vagy szocialista szervezettel kötendő szerződéseknél. Egyéb ingatlan adás-vételi, csereszerződéseknél a jogsegélyszolgálat nem járhat el.

Vasutas dolgozók egymás közti peres eljárásában a jogsegélyszolgálat képviseletet nem adhat. Büntetőügyben sem adható képviselet abban az esetben, ha több vasutas dolgozó szerepel vádlottként és valamely vasutas dolgozó védelme csak a többi vádlott vasutas dolgozó terhére lehetséges.

A fentieken kívül csak akkor látható el képviselet, ha az adott ügy támogatása nem ellentétes a szocialista erkölcs követelményeivel és ha a dolgozónak szüksége van jogsegélyre.

Kötelező titoktartás

A képviselet ellátására a jogsegélyszolgálat keretében meghatalmazást a területi bizottság titkára, illetve némely esetben csak a területi bizottság adhat. Elutasítás esetén erről a dolgozót értesíteni kell.

A jogsegélyszolgálatot — a szakszervezeti tagságtól függetlenül — *minden dolgozó,* nyugdíjas, szakmunkástanuló *igénybe veheti.* Ez segítséget nyújt még a meghalt személy hozzátartozójának; a dolgozó munkaviszonyából, illetve a hozzátartozó társadalombiztosítási viszonyból eredő jo-

(Folytatás a 2. oldalon.)

A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

sikeresen zárták az első félévet

Július első napjaiban a szolnoki járműjavító terv- és statisztikai osztályán „nagyüzem" volt. Ebben az időszakban vették számba ugyanis, hogy miként teljesítette első féléves tervét az üzem. A járműjavítóban úgy tartják, hogy ha jó a kezdet, nem lehet rossz a folytatás sem. Érthető tehát az érdeklődés a terv teljesítés adatai iránt.

Idézet a statisztikai jelentésből: *„Az üzem az első félévi termelési tervet 101,17 százalékra teljesítette.* Az adott időszakban a tervezett 2291 helyett 2264 dolgozót foglalkoztatott. *A termelékenységi tervet* 102,38 százalékra teljesítették."

Ezek az eredmények megfeszített munkát követeltek az üzem minden dolgozójától. A hajrá oka elsősorban az volt, hogy az első negyedévben az M41-es, M43-as és M47-es sorozatú Diesel-mozdonyokat — a tervektől eltérően — nem javították az üzemben. Ezért a második negyedévben a mozdonyosztályból létszámátcsoportosítást kellett végrehajtani a személykocsi osztályba. Természetesen — ezzel párhuzamosan — *módosítani kellett az üzem termelési tervét is.* A Diesel-mozdonyok helyett személy- és teherkocsi főjavítással növelték a darabszámot. Minden átcsoportosítás gonddal jár, de *a dolgozók megértették, hogy az átcsoportosítás üzemi, népgazdasági érdek.* Ennek köszönhető, hogy a járműjavítóban sikeresen zárták az V. ötéves terv első félévét.

A második félév sem lesz könnyű. A siker érdekében még jobb munkaszervezésre és nagyobb munkafegyelemre lesz szükség.

A gondos munkaszervezéshez és a munkafegyelemhez a biztonságos, balesetbentes munka is hozzátartozik. Ez utóbbira különösen oda kell figyelni, mert *az üzemben* az év első öt hónapjában *43 baleset történt.* Ez a szám az előző esztendő hasonló időszakához viszonyítva 21-el több. A balesetek miatt kiesett munkanapok száma 963. A mozdonyjavító osztály kivételével valamennyi termelő osztályon növekedett a baleset miatt kiesett munkanapok száma. A balesetek többsége a javítási technológia közben történt. Ez arra figyelmeztet, hogy nagyobb gondot kell fordítani a munkavédelmi szabályok alaposabb megismertetésére és az ellenőrzésre is.

Ettől a második félév sikere is függ...

K. L.

RITKA JUBILEUM

Fél évszázad a vasút szolgálatában

Baranyai Mihály, a miskolci járműjavító hivatalsegédje 1926. szeptember 15-én, tizenhétéves korában lépett szolgálatba az akkori MÁV miskolci műhely gőzmozdonyjavító részlegében. Tizenkét évi munka után helyezték át a műhelyfőnökséghez irodai altisztnek. Szolgálatát a katonaság szakította meg. A felszabadulás után hivatalsegéd lett, és ma is — a nyugdíj korhatáron túl — ebben a beosztásban dolgozik.

A felszabadulás után kétszer kapott Kiváló dolgozó jelvényt, 1971-ben pedig a törzsgárda jelvény arany fokozatával tüntették ki. Most, a 26. vasutasnapon *a második arany törzsgárda jelvényt is átvette.* A Munka Törvénykönyve értelmében 1951-ben 25 éves, 1966-ban pedig a 40 éves szolgálatért kapott jubileumi jutalmat. 1976. szeptember 15-én az 50. év is letelik, és ismét megkapja az ötven éves jubileumi jutalmat, amely eddig egyedülálló a miskolci járműjavítóban.

A 26. vasutasnap kettős ünnep volt számára, mert július 10-én töltötte be a 67. életévét. Az üzem pénzügyi osztályának lelkiismeretes dolgozója egy fél évszázad után is pontosan és kifogástalanul végzi munkáját. A ritka jubileum alkalmából a vasutasnapon az üzem vezetői és a munkatársak köszöntötték *Baranyai Mihályt.*

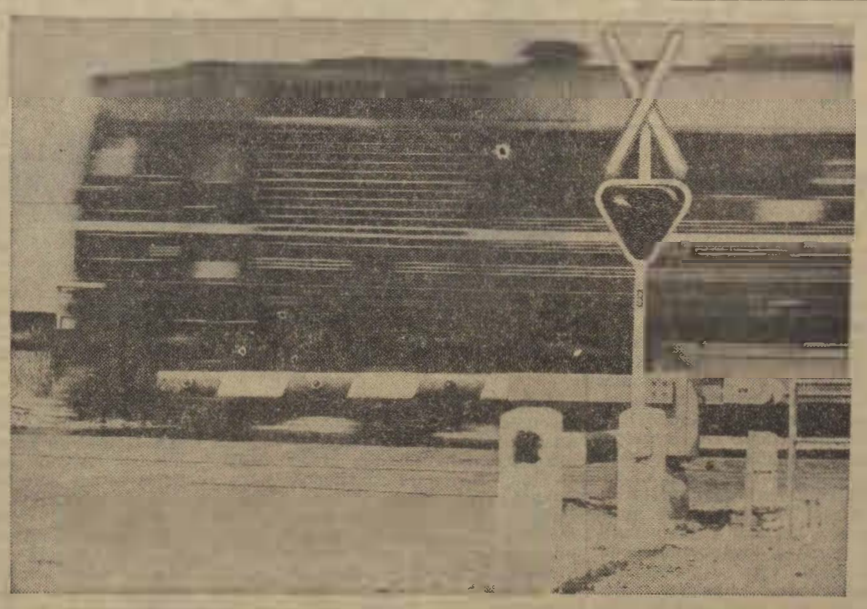
Lengyel vasutas fiatalok Miskolcon

A miskolci igazgatóság KISZ-bizottságának meghívására július 3-án Miskolcra érkezett a Lengyel Szocialista Ifjúsági Szövetség Krakkói Vasútigazgatósági Bizottságának 14 tagú csoportja. A vendégek hat napot töltöttek a városban.

A két vasútigazgatóság ifjúsági szervezetei között jó kapcsolat alakult ki. A miskolci fiatalok jól szervezett, gazdag programja lehetővé tette a vendégek számára, hogy megismerjék a város és a környék nevezetességeit. Ellátogattak *Debrecenbe, Mezőkövesdre, Aggtelekre* és *Egerbe,* de jártak a miskolciak kedvelt kirándulóhelyein, *Lillafüreden* és *Miskolc-Tapolcán* is. A KISZ-bizottság baráti találkozón tette lehetővé, hogy a vendégek megismerkedjenek a KISZ-fiatalok munkájával.

A két igazgatóság ifjúsági bizottsága elhatározta, hogy tovább fejlesztik kapcsolatukat. A jól dolgozó fiatalok cseréüdülésen vehetnek majd részt. A vendégek meghívását augusztusban viszonozza a KISZ-bizottság. 15 tagú csoport utazik majd Krakkóba.

Lászka Ildikó



Az V. ötéves tervben minden vasúti-közúti kereszteződést, ahol autóbusz halad keresztül, korszerű biztosítóberendezéssel kell ellátni. A legforgalmasabb kereszteződéseknél hozzákezdtek a fénysorompók felszerelésához és az év végéig 160 üzembeállítását tervezik. Gárdony állomáson (képünkön) a közelmúltban helyezték üzembe az új fény- és félsorompót. A forgalmas átjárón ezentúl biztonságosabban közlekedhetnek a járművek
(Tenta György felvétele)

Gazdaságtalan volt, megszüntették

Július 31-én nulla órától *Tokod* és *Annavölgyi bánya—Sárisáp* között megszűnt a vasúti forgalom. Ezután a környék vállalatainak, téeszeinek árúit a 18. számú Volán Vállalat fuvarozza el. A tokodi vonalon a személyszállítás már 1963-ban megszűnt. Azóta autóbuszokkal bonyolítják le a forgalmat. A szanálásra többek között azért került sor, mert a nyolc kilométeres vonalat 13 helyen keresztezi a közút. Ezenkívül a pálya állapota annyira leromlott, hogy mindössze óránként tíz kilométeres átlagsebességgel közlekedhettek a vonatok. A MÁV évenként több mint 1 millió forintot fizetett rá az üzemeltetésre. A pálya szétbontásáról később döntenek.

Ingyenes tanácsadás, jogi képviselet

Kiszélesítették a szakszervezeti jogsegélyszolgálatot

(Folytatás az 1. oldalról.)

gainak érvényesítéséhez, felvilágosítást, tanácsot ad a vállalat ösztöndíjas tanulójának, valamint az igénybevételre jogosult dolgozó eltartott hozzátartozójának, özvegyének, árvájának.

A jogsegélyszolgálatot személyesen, vagy írásban lehet megkeresni. *Írásbeli panasz esetén a jogsegélyszolgálat 30 napon belül köteles válaszolni.* A jogsegélyszolgálat minden tevékenysége ingyenes. A peres és egyéb eljárásban szükségszerűen felmerülő költségeket a dolgozó viseli. A jogsegélyszolgálat igénybevétele bizalmas jellegű, ezért a titoktartás kötelező.

A Vasutasok Szakszervezetének Jogsegélyszolgálata az alábbi helyeken működik: Budapesti területi bizottság, 1062 Budapest VI., Rudas László u. 24. Tel.: 40—32; *Debreceni területi bizottság,* 4025 Debrecen, MÁV-pályaudvar. Tel.: 17—32, 11—44; *Miskolci területi bizottság* 3527 Miskolc-Tiszai pályaudvar (Miskolc, Zója tér 1.) Tel.: 14—67; *Pécsi területi bizottság,* 7623 Pécs főpályaudvar. Tel.: 13—03; *Szegedi területi bizottság,* 6725 Szeged, Baross tér 3. Tel.: 17—29; *Szombathelyi területi bizottság* 9700 Szombathely, Széchenyi u. 4—6. Tel.: 15—27; *Utasellátó Vállalat* Szakszervezeti Tanács Jogsegélyszolgálata: 1053 Budapest, V., Veres Pálné u. 24. Tel.: 12—76; *GYSEV Vállalati* Szakszervezeti Tanács Jogsegélyszolgálata: 9400 Sopron, Mátyás király u. 19. Tel.: 72—83.

Kihelyezett fogadónapok

A területi bizottságok jogsegélyszolgálatát az illetékességük körébe tartozó igazgatóságok, szolgálati főnökségek, hivatalok, járműjavítók, stb. dolgozói, az Utasellátó és a GYSEV jogsegélyszolgálatát pedig saját dolgozói vehetik igénybe.

A félfogadás időpontjáról a szakszervezeti bizottságok útján körlevélben kell értesíteni a dolgozókat. Nagyobb szolgálati főnökségeken, üzemekben a jogsegélyszolgálat kihelyezett fogadónapokat tart. A Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa illetékessége alá tartozó dolgozók a további intézkedésig a budapesti területi bizottság jogsegélyszolgálatát vehetik igénybe.

A jogsegélyszolgálat közvetlen irányítását és ellenőrzését a területi bizottság, illetve a szakszervezeti tanács látja el. A szakszervezeti központ összefogja a területi bizottságok, az Utasellátó és a GYSEV jogsegélyszolgálatát, elvi és szakmai irányítást gyakorol.

A jogsegélyszolgálat munkáját a dolgozók a valóságnak megfelelő tények ismertetésével, a szükséges adatok, iratok átadásával segíthetik. Ez lényegesen megkönnyíti a vitás ügyek megoldását is.

Dr. Kurucsai László

Közüggyé vált a szakszervezeti politikai tömegoktatás

1975/76-ban 2040 tanfolyamon negyvenháromezer hallgató tanult

Szakszervezetünk elnöksége legutóbbi ülésén értékelte az 1975/76. évi szakszervezeti politikai tömegoktatás tapasztalatait. Az erről szóló jelentés megállapította, hogy a célkitűzéseket teljesítették. A politikai tanfolyamok pártunk XI., a szakszervezetek XXIII., és a vasutas-szakszervezet IX. kongresszusa határozatainak ismertetésével hatékonyan járultak hozzá a vasutasok szocialista gondolkodásának kiszélesítéséhez, a termelési és a szállítási feladatok teljesítéséhez.

A politikai tanfolyamok szervezését a központi feladatterv alapján készített intézkedési tervek szerint végezték. A terveket a társadalmi szervezetekkel való egyeztetés után testületi üléseken hagyták jóvá, majd a feladatokat széles körben ismertették.

Szakszervezeti tisztségviselők — pártszervezetek — szolgálati vezetők, szocialista brigádvezetők összehangolt, jó szervező munkája eredményeként *2040 tanfolyamra 43 400 hallgató járt az elmúlt oktatási évben.* Ez azt jelenti, hogy *a vasutas dolgozók 29 százaléka kapcsolódott be a szakszervezeti politikai tömegoktatásba.* A dolgozók körében népszerű ez a politikai oktatási forma, mert több érdeklődésre számottartó tematika között lehet válogatni.

A tanfolyamok népszerűsége, a színvonal emelkedése a propagandisták jó munkájának is köszönhető. Többségük sok tapasztalattal és *jó vezetési módszerekkel végezte felelősségteljes megbízatását.* Megfelelő előadói készséggel rendelkeznek és következetes vitapartnerei a hallgatóknak.

A vezető propagandisták felkészítését magas színvonalon végezték az SZMT-k és a területi bizottságok. Nemcsak az adott témával kapcsolatban tartottak előadásokat a propagandistáknak, hanem szakmai kiegészítőket is szerveztek, amelyeket a vasút vezető beosztású előadói vezettek. Ezzel hozzájárultak a vasút terveinek, feladatainak alapos megismertetéséhez. A propagandisták munkáját sokrétű vázlattal, tartalmas elvi-gyakorlati útmutatással segítették sok szolgálati helyen a vezető propagandisták.

A politikai tanfolyamok működését az elmúlt oktatási évben *hatékonyabban segítették a szakszervezeti bizottságok is. Szorosabbá vált kapcsolatuk a propagandistákkal, rendszeresebben ellenőrizték a tanfolyamokat és az szb-k többsége két esetben is tárgyalta a politikai tanfolyamok működésének tapasztalatait.* A területi bizottságok — szakszervezeti tanácsok — politikai oktatási bizottságai az oktatási évadban gyakori látogatói voltak a tanfolyamoknak. Több esetben adtak útmutatást és intézkedtek egy-egy helyi panasszal kapcsolatban.

A szakszervezeti politikai tömegoktatás közüggyé vált az elmúlt oktatási évben. Jelentős szerepe volt a vasutasok politikai műveltségének elmélyítésében is — állapította meg többek között szakszervezetünk elnöksége július 15-i ülésén.

Horváth Ferenc

MEGJEGYEZZÜK

Az újítók valamit nem értenek

Tarján Jenő főfelügyelő — aki a szombathelyi vasútigazgatóság forgalmi osztályán dolgozik — érdekes kérdés tisztázását várja az illetékesektől a Vasúti Újítási Szabályzat 15. §-ának helyes értelmezésével kapcsolatban. Szerkesztőségünkhöz küldött levelében többek között így ír:

„Újítási javaslatot nyújtottam be egy nem vasúti vállalathoz, amelyet ott elfogadtak, bevezettek és díjaztak. A vállalat olyképpen is méltányolta népgazdaságilag hasznos közreműködésemet, hogy minden külön kérelem nélkül levelet írt a vasútigazgatósághoz és kérte, hogy az újításom által elért és kimutatható megtakarítás értékét a MÁV vegye figyelembe a kiváló újító kitüntetésre való esetleges felterjesztés alkalmából. Kiderült azonban, hogy a VUSZ 15. §-a alapján nálunk nem veszik figyelembe az idegen vállalatoknál hasznosított újításokat."

Mit kellene tehát az egyértelmű rendelkezés után tisztázni? Először is azt, hogy *„idegen"* vállalati eredmény-e az a haszon, amit az újítással valaki *saját* népgazdaságunk területén ér el. Másodszor pedig azt kellene világosan leszögezni, hogy — amikor az Országos Találmányi Hivatal és a Szakszervezetek Országos Tanácsa által adományozható *kiváló újító* kitüntetés szempontjából teljesen közömbös az újítás megszületésének és hasznosításának a *helye*, akkor — miként lehetne a központi elvet az egyes vállalatoknál, így a MÁV-nál is érvényesíttetni.

Vagy talán csak arról van szó, hogy a „vállalati" eredmény kifejezés általános értelmezését egyesek önkényesen leszűkítik kizárólag a „saját" vasútunkra?

ZAMENHOF KÖVETŐI

Szegeden találkoztak a vasutas eszperantisták

A szegedi vasutas eszperantó szakcsoport július 3-án és 4-én országos baráti találkozót rendezett, s részt vettek azon a szomszédos vasutak eszperantó küldöttei is.

Az első nap estéjén lezajlott ünnepségen a Vasutas Eszperantó Szövetség és Szeged város vezetői köszöntötték a találkozó mintegy 200 részvevőjét. *Elfrida Kruse,* a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség titkára kitüntetést nyújtott át *dr. Bácskai Istvánnak,* s méltatta az eszperantó mozgalomban végzett több évtizedes munkásságát.

Másnap, vasárnap délelőtt emléktáblát avattak *Baghy Gyula* világhírű eszperantó költő és író szülőházánál.

A kétnapos találkozónak ezenkívül még számos eseménye volt, szórakoztató műsorral, városnézéssel, tiszai sétahajózással, strandolással, tapasztalatcserével. Valamennyi esemény jó alkalmat nyújtott a szocialista brigádtagoknak az eszperantó nyelv gyakorlására, a hazai és a külföldi vasutasok közötti barátság elmélyítésére, az eszperantista hagyományok ápolására.

Szerződés az együttműködésre

A Vasúti Főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályán 1970-ben *Kandó Kálmán* néven alakult egy komplex brigád. Első célkitűzésük az volt, hogy növeljék a szakmai és a politikai képzettségüket, elmélyítsék a szocialista együttélést. Hamarosan megfogalmazódtak az egyéni vállalások is, és a siker nem váratott magára sokáig. 1972-ben elnyerték a szocialista brigád címet, majd a bronz, s háromszor egymás után az ezüst koszorús jelvényt.

Kollektív vállalásaik között első helyen szerepel *a társadalmi munka, az anyag- és energia takarékosság érdekében tett intézkedések, újítások, valamint a nyugdíjas munkatársak patronálása.* A kollektíva az évek során több szocialista brigáddal alakított ki szoros kapcsolatot. Gyakoriak a közös kommunista szombatok és a szórakoztató kulturális programok.

Ebben az évben tovább bővültek a brigádok munkakapcsolatai, *szaporodtak az együttműködést segítő szerződéskötések.* Példa erre a Keleti pályaudvaron levő villamos fenntartási főnökség brigádjainak szerződése a Kandó Kálmán brigáddal. A szerződés alapján, a kölcsönös kapcsolatok erősítése érdekében a Kandó brigád segítséget nyújt a beruházási és fenntartási munkákhoz, beszerzi a hiánycikkeket, segít a továbbtanulásban, és részt vesz a társadalmi munkákban. A brigád május 22-én már részt vett a villamos fenntartási főnökség balatonszepezdi családos horgásztanyájának fenntartási munkáiban. Együttműködésüket a jövőben tovább szélesítik.

NEGYEDSZÁZADA NŐFELELŐS

Rontó Lászlóné, a győri pályafenntartási főnökség tervügyi előadója 1950-ben került a MÁV-hoz és már a következő esztendőben megválasztották nőfelelősnek. Ritka dolog, hogy valaki a szakszervezeti tisztségek közül több mint 25 évig ugyanazt vállalja, aminek először megválasztották.

— Szeretem ezt a munkát, jóleső érzés gondoskodni a fiatalabbakról, segíteni a vasúthoz kerülő nőknek leküzdeni a munkábaállás nehézségeit. *Az elmúlt években sokszor volt alkalmam és lehetőségem arra, hogy harcoljak,* talán nem is kevés eredménnyel *a nők érdekeiért* — mondja és már sorolja is, hogy mi mindent csinál ő, és a háromtagú nőbizottság.

A főnökségen több mint 120 vasutas nő ügyes-bajos dolgait intézik. Közülük huszan veszik igénybe a GYES adta lehetőségeket. Kiemelt feladatának tartja a nőbizottság a kismamákkal való foglalkozást. Az a cél, hogy — a gyermeknevelés mellett — *hasznosan töltsék a három esztendőt.* Lehetőséget kapnak a továbbtanulásra, sőt azt is megszervezik, hogy megfelelő szakemberek korrepetálják őket. *Arról is gondoskodnak, hogy a GYES-en levő édesanyákat ne érje a távollét alatt anyagi károsodás.* Az arra rászorulók szakszervezeti segélyt is kapnak. A visszatérést úgy segítik, hogy a MÁV bölcsődei és óvodai helyeket vásárolt a tanácstól a vasutas szülők gyermekei számára.

— Hogyan látja a nőfelelős, hátrányos helyzetben vannak-e a főnökség nődolgozói a férfiakkal szemben?

— Erre annyit mondhatok, hogy sok kedvező változás történt. *Soron kívüli előléptetést nagyobb számban kaptak, mint a férfiak.* Erre rászolgálnak, mert becsületesen, pontosan dolgoznak. Fegyelemsértést nem követnek el, *az igazolatlan hiányzás pedig ismeretlen a nődolgozók körében.*

— Volt-e arra példa, hogy a szakszervezeti bizottság szembekerült azokkal a nődolgozókkal, akiknek érdekében harcolt?

— Ilyenre is akad példa. Szerettük volna a sorompóőröknél — természetesen csak a nőknél — megszüntetni az éjszakai műszakot. Az érintettek többsége tiltakozott, mivel egy szolgálatnál 30 forint az éjszakai pótlék és ez havonta számolva 300 forint keresetcsökkenést jelent. Ennek ellenére úgy véljük, hogy *helyes az a törekvésünk, hogy a dolgozó édesanyákat ne terheljék éjszakai műszakkal.*

— A szakszervezeti bizottság titkára elmondotta, hogy a főnökség nődolgozói bizalommal fordulnak a nőbizottsághoz.

— Ez valóban így van és ezt azzal érdemeltük ki, hogy a hozzánk fordulók kérését mindig megpróbáltuk teljesíteni. *Olyant sohasem ígértünk, ami meghaladta az erőnket. Az igaz szóra a szakszervezeti munkásnak vigyázni kell!*

Rontó Lászlóné a munka és a társadalmi funkció mellett a tanulásról sem feledkezett meg: felnőtt fejjel. 1966-ban érettségizett, majd 1972-ben a levelező tagozaton befejezte tanulmányait az általános tiszti tanfolyamon.

A fiataloknak a munkában és a tanulásban egyaránt példát mutat.

(Kőhidi)

HATÁRÁLLOMÁSON



A Dr. Csanádi György szocialista brigád önkéntes határőr tagjai

A határállomásokon dolgozó szocialista brigádok tagjai — állampolgári kötelezettségeikhez és felajánlásaikhoz híven — nagy figyelmet fordítanak a határmenti rend megtartására, a határforgalom eredményes lebonyolítására és ellenőrzésére, nem utolsósorban a határsértők elleni határozott és hozzáértő fellépésre. Más szavakkal ezt úgy is mondhatjuk, hogy a szolgálatot teljesítő határőrökkel a kölcsönös tiszteleten és megbecsülésen alapuló viszonyban állnak.

Ugyanez érvényes a képen látható tíz vasutasra, a *Nyírábrány* határállomáson dolgozó, *dr. Csanádi György* nevét viselő szocialista brigád tagjaira, korra és nemre való tekintet nélkül. A felvétel azon az összejövetelen készült, amelyen a brigádtagok elhatározták, hogy a Min'sztertanács 26/1975. számú rendelete értelmében önkéntes határőrcsoportot hoznak létre, hogy ezzel is hozzájáruljanak az állambiztonsági feladatok ellátásához, s a hagyományokhoz híven tovább erősítsék a vasutasok és a határőrök közötti barátságot.

Ellenőrzés a minőségért

Gyöngyöző arccal hajol munkája fölé a munkás. Az aratógépeknél mezőgazdász vizsgálja a búza minőségét. A vízműveknél ellenőrzik a víz tisztaságát. Az autópályán rendőrök ügyelnek a forgalom biztonságára . . .

Az ember élete ellenőrzések által határolt. Az ellenőrzések a végzett munka hiteles felmérései.

A közlekedés is hozzátartozik az emberhez. A vasút üzemhatárai országos méretűek. Országhatártól országhatárig terjednek. Nyitott kapuin mindenki belépheti. Azokon át betekintést nyerhet a végzett munkáról. Érzékelheti, hogy 145 ezer vasúti dolgozó munkája nyomán 2500 személyvonat miként osztja szüntelenül percekre és félpercekre az időt.

Napjainkban átalakul a vasútüzem „gyártmányszerkezete". A korszerű mozdonyok, az átépített vonalak, a telepített biztosítóberendezések korszerűségük ellenére sem nélkülözhetik a vasúti dolgozók „korszerű" magatartását. E bonyolult mozgásrendszernél is szükség van a rendszeres ellenőrzésre, amely nem jelent hatáskörcsorbítást. Ellenkezőleg. A felelősségtudatot erősíti.

E felismerések alapján tette rendszeressé a forgalmi szakosztály, hogy belső ellenőrzésekkel feltárja a hiányosságokat és mulasztásokat. Legutóbb július 6 és 7-én szálltak fel ismét a mozdonyokra az ügyintézők. A vasútigazgatóságok forgalmi dolgozóival együttműködve, mintegy 520 vonatnál és 56 állomáson keresték a hibát és értékelték a jót. Bár az ellenőrzés során a „minőség" javulását állapították meg, érdemes szót ejteni a hibákról is.

Még mindig gyakran fordul elő például, hogy lassabban járó vonatokat expressz- és gyorsvonatok előtt küldenek el. Nem tartják be a legkorábbi és legkésőbbi indulás szabályait. A jelzők késett kezelése miatt sokszor kell feleslegesen megállni vagy lassítani. Még gyakori a víz nélkül futó kocsi is. Gyorsvonatok haladnak át állomásokon ügyeletes tisztek távollétében. Nemegyszer érkezik a vonat úgy, hogy a fogadására kötelezett dolgozó nem várja azt. Esetenként nem tisztán az ablakok, nem pontosan javított a menetrend.

Azt mondtuk, hogy az ellenőrzés nem fejez ki bizalmatlanságot. Célja a bizalom megteremtése. E bizalom alapja azonban csak az lehet, ha megszüntetik a hibákat, betartják az előírásokat és a szabályokat. Az ellenőrzésnek ezúttal sem a felelősségre vonás volt az elsődleges célja, hanem a munka, a szolgáltatás minőségének a javítása. Az, hogy a vasúti személyszállítás betöltse feladatát. Az utasok menetrend szerint akarnak célhoz érni. miközben élvezni akarják a tiszta kocsik kényelmét is. Elvárják a vasúti információ pontosságát, az udvariasságot.

Célszerű lenne, ha a munkatársak egymást is ellenőriznék. Nem kellene megsértődni azért, ha például a váltókezelő figyelmeztetné a forgalmi szolgálattevőt a hátralékos vonatra, a kocsirendező a másik kocsirendezőt a veszélyre és ha a sorompóőr mindig megkövetelné az indulási idő közlését . . .

Az ellenőrzés nélkülözhetetlen. A szolgáltatás minőségét mégis elsősorban a becsületes munka, a szolgálat iránti elkötelezettség teremti meg.

V. Szabó Béla

A pályaépítő Kandó brigád helytállása

A MÁV-nak alig van még egy olyan szakasza, amely egyik napról a másikra annyit változott volna, mint a Budapest és Bicske közötti vonal. Ezen a tájon szinte mindenütt hatalmas földhányások, merész vágatok, zúzottkőhegyek vannak. A Budapest—Hegyeshalom közötti pályarekonstrukció, óriási vállalkozás. Ebben a munkában vesz részt a Budapesti Építési Főnökség huszonhárom tagú *Kandó Kálmán* szocialista brigádja is, amely nemrég vette át a MÁV Kiváló brigádja kitüntetést.

Segítenek másoknak

Bicskén, *Nagy Lajos* állomásfőnök így jellemezte a kollektívát:

— Megérdemelték a megtisztelő kitüntetést. Az elismerő vélemény a közös együttműködés során fogalmazódott meg. Úgy gondolom, ha egy kollektíva igyekszik segíteni másokon, az a szolgálati helyén is jó egyetértésben él és dolgozik. Az állomás vágányhálózata már korszerűtlenné vált, elsárosodott az alépítmény. Említettem ezt *Sziráki Imrének*, a Kandó brigád vezetőjének. „Nem fér a keretbe, de talán műsoron kívül csinálhatunk valamit" — mondotta. Úgy is lett. *Munkaidő után hozták a gépeket és hét fogadó vaganyon megrostálták a követ és aláverték a talpfákat.*

Ugyancsak műszak után többször volt rá példa, hogy vagonzárakat cseréltek ki és megjavították a kitört ablakokat. Természetesen mi is igyekeztünk segíteni. Annak érdekében például, hogy időben a munkahelyükre, illetve műszak letelte után a szállásheljükre érkezzenek, a hat BAK-kocsiból álló K—47-es szerelvény mindig pontosan, tisztán, menetkészen várta őket.

Pócsik Sándor műhelybizottsági titkár is tagja a brigádnak. Vele és *Vigh Tibor* építésvezető-helyettessel beszélgetünk. Előttünk a gondosan vezetett brigádnapló. Amikor belelapozok, feltűnik, hogy ahány név, annyi lakhely. Van közöttük dunántúli, nyírségi, Tisza-menti.

— Mi ezt csak akkor vesszük észre, amikor a hét végén hazautazunk — mondja *Pócsik Sándor*. — No meg disznóölések idején, amikor megkínáljuk egymást a tájjellegű hazaiból. Ilyenkor tapasztaljuk, hogy hányféle recept szerint készítik a kolbászokat az országban...

Szakmai továbbképzés

Azért a távoli lakóhely nem mindig előnyös. A brigádtagok többsége családos ember, ezért általában szombatra és vasárnapra nem rendezhetnek kollektív megmozdulást. *Hét közben járnak színházba, egyéb kulturális rendezvényekre* és ekkor tartják a különböző szakmai oktatásokat, brigádgyűléseket is. A brigádból *Erdélyi István* és *Lukács Zoltán* a közlekedési főiskolára, *Bus Ferenc* pedig tiszképzőre jár. Eddig nyolcan szerezték meg a vasútépítő és karbantartó szakmunkás-bizonyítványt. Most újabb szakmunkásképző tanfolyam szervezésén dolgoznak. Ezen már részt vehetnek azok a katonák is, akik a leszerelés után a vasútnál szeretnének elhelyezkedni.

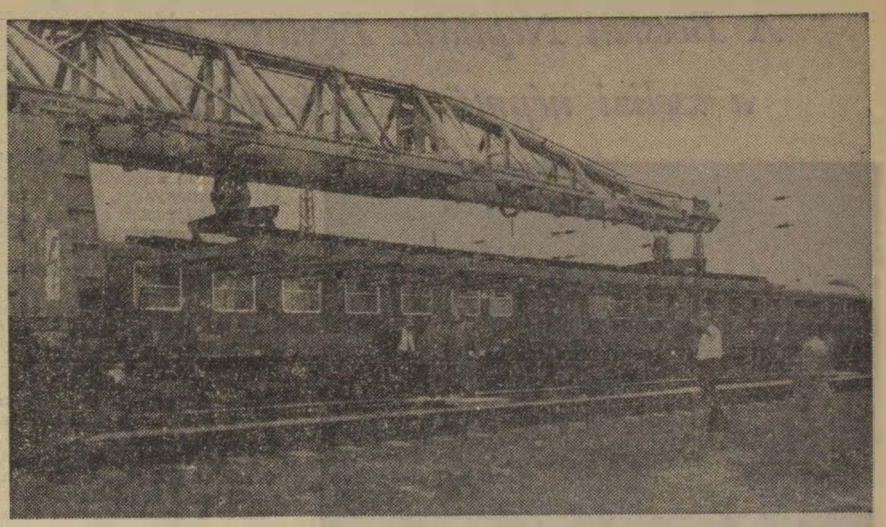
14 óráig az esőben

A Kandó brigád eddig már többször bizonyította azt, hogy *nem fél a nehéz feladatoktól, helytáll nehéz körülmények között is.*

— Az egyik legemlékezetesebb eset tavaly szeptember 30-án történt, amikor Hercseghalomnál az új nyomvonalat kötöttük be a régibe — kapcsolódik a beszélgetésbe *Vigh Tibor*. — Egész nap szakadt az eső. Kétóránként kellett viharkabátot váltani. A brigád tagjai egymást biztatták. *Úgy lettünk kész a munkával, hogy 14 órán keresztül szinte még enni sem álltunk meg.* Sok ehhez hasonló esetet tudnék elmondani, amikor a munka a szó igaz értelmében *hősi helytállást kívánt a brigádtól*. Előfordult az is, hogy a családos emberek azért nem utaztak haza, mert szombatra vagy vasárnapra megérkezett a zúzottkő. Sokszor kommunista szombatokon tettek eleget vállalt kötelezettségüknek.

— 1976-ra azt a célt tűztük magunk elé, hogy megismételjük tavalyi teljesítményünket, azaz ismét elérjük az egy dolgozóra eső 316 ezer forint termelési értéket — mondotta a műhelybizottság titkára.

Séra Sándor



Szovjet gyártmányú, Platov rendszerű vágányfektető daru, óránként 600—800 méter hosszú vágánymező fektetésére, illetve bontására alkalmas.
(Csontos Gábor felv.)

Forró napok az üzemben

Motorszerelők, tűzikovácsok munkahelye

— Halló! Északi Járműjavító?

— Igen. A szakszervezeti bizottságról *Kerekes László* beszél.

— Hagy bírják a meleget?

— Nehezen, mint mások.

— Olyan munkásokkal szeretnék beszélgetni, akik a 35 fokos hőségnél is melegebb munkahelyen dolgoznak.

★

— Annak semmi akadálya. Látogasson meg bennünket!

Délben már a járműjavító üzemcsarnoka mellett álldogáló M62-es Diesel-mozdonyra kapaszkodtunk fel *Kerekes Lászlóval*. A gépen beszabályozást végzett éppen a *Zrínyi Miklós* szocialista brigád. A vezetőfülkében 58 fokot mutatott a hőmérő.

— Most még tűrhető a meleg — mondja nevetve *Sárai György* brigádvezető. — Ha a motor üzemel, a motortérben 75 fok a hőmérséklet.

— Olyan ez a gép, mint egy szauna, csak a hideg víz, meg a vesszőseprű hiányzik — jegyzem meg, mire a brigádvezető hozzáteszi:

— Víz is van, méghozzá szódavíz. Ez a védőital. Ilyenkor sokat fogyasztunk belőle.

Lendvai László, a szakszervezeti bizottság elnöke elmondja, hogy *a szakszervezet kezdeményezésére az üzem vezetői azt tervezik, hogy szódavíz helyett szörpöt adnak majd a forró munkahelyen dolgozóknak.* Szükség is lenne rá ilyen hőségben. *Lénárt Sándor* motorszerelő a beszélgetés közben árulta el, hogy napokig a motortérben dolgozott és egy hét alatt hat kilót fogyott.

Ha a motor üzemel, a zaj ellen is védekezni kell. Erre szolgál a füldugó és a fülvédő. *Nyulász Gábor* szakszervezeti bizalmi bevallotta, hogy korábban ő is ellene volt ezek viselésének, de hamar meggyőződött róla, hogy szükséges. Most már arra is ügyel, hogy viselik-e a többiek.

— Nehéz munkájukat megbecsüli az üzem?

— Elégedettek lehetünk, mert minden ledolgozott órára még két forint mozgóbért is kapunk — mondja *Nyulász Gábor*.

— Meddig dolgoznak egy-egy gépen?

— Ez attól függ, hogy milyen állapotban van a mozdony. Ennek, amelyiken beszélgetünk, 27—29 nap az „átfutási" ideje. *A forróság ellenére 25 nap alatt elkészül!*

A vágányon még egy Diesel áll, az M62 032-es. Azon teljes kábelfelújítást végeznek. 70 nap alatt ezt a nagy munkát is befejezik.

— Mit „tud" egy teljesen felújított gép?

— Annyit, mint egy új. Tehát le kell futnia a 360 ezer kilométert. Reméljük, nem is lesz semmi hiba.

A tűzikovácsok műhelye — a 45 fokos hőmérsékletével — az M62-esek „fedélzete" után már „hűs" helynek számít. Az itt dolgozók igyekeznek minél messzebb gurítani a munkahelyektől az izzó csapágyperselyeket.

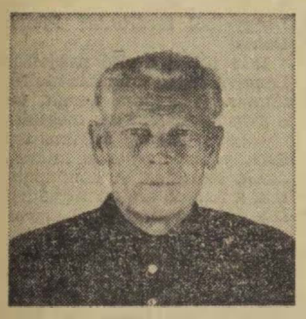
— Télen éppen fordítva csináljuk — árulja el a „hadititkot" *Bartos Márton* kovácssegéd. Akkor körbebástyázzuk magunkat a megformázott csapágyperselyekkel, tengelyekkel, hogy melegítsék a hátunkat. Most éppen hidegre lenne szükségünk.

Bartos Márton is szocialista brigádtag. 1966-ban alakulta és ő is az alapítók között vol. A kis kollektíva Landler Jen nevét viseli.

Amikor ezeket a soroka írom, megered az eső. Talár csökken a hőség és könnyebb lesz a munka az Északi Járműjavító forró munkahelyein is!

Kőhidi László

HÍVEN A HAGYOMÁNYOKHOZ



Pécsett, a biztosítóberendezési fenntartási főnökségnél dolgozik az anyagcsoport vezetőjeként *Péter János*. Még csak három év múlva lesz 60 éves, de már 41 esztendőt töltött a vasút szolgálatában.

— 1935-ben vettek fel pályamunkásnak a Mohács—Pécs Vasúttársasághoz — mondja. Később raktáros lett, utána tíz évig forgalmi szolgálattevő volt *Üszög* állomáson. Ugyanott a felszabadulást követő időkben őt választották meg munkatársai a szakszervezeti bizottság titkárává. Egészségügyi okokból onnan új beosztásba került, vagyis a pécsi vasútigazgatóság távíraszakaként dolgozott sokáig, de ezidőtájt több irányú parmunka és az Állami Kereskedelmi Felügyelőségnél végzett társadalmi tevékenysége kötötte le szabad idejének egy részét. Jelenleg is pártbizalmi. Többször kitüntetett kiváló dolgozó.

— A legbüszkébb arra, vagyok, hogy a *Péter* család minden tagja hű maradt a vasúthoz — halljuk tőle.

Édesapja jegykiadóőr volt *Márok* megállóhelyen. *László* batyját váltókezelő múltjáról *György* öccsét forgalmi szolgálattevői beosztásból, *Józsefet* pedig kocsirendezői helytállásáról ismerik a pécsi igazgatóság területén. Két nővérük szintén vasutashoz ment férjhez, nem is számítva az egyéb rokoni szálakat.

Péter Jánost jól végzett szakvonali és társadalmi munkája, több mint négyévtizedes szolgálata alapján a BBFF szakszervezeti bizottsága is példaképül állítja a fiatalabbak elé.

Motor — szerszámok nélkül?

A zalaegerszeg—bajánsenyei vonalon utazva, a tavasz óta már háromszor tapasztaltam a motorvonat Hardy-társájának meghibásodását. Július 6-án Ardráshida és Bagodvitenyéd között állt meg a 7832-es motorvonat, mert füstölt a Hardy-tárcsa. A motorvezető megállapította, hogy abból a csavarok hiányoznak.

A javítás — mivel önköltségben utazó vontatási dolgozók is segítettek — most csak 35 percig tartott a nyílt vonalon. Máskor több időt is igényel.

Vajon csakugyan tilos megfelelő szerszámokat tartani a vontató járműveken?

Markos József

Főzőüstök mellett – kánikulában

Az idei rendkívüli kánikula különösen megviseli a „meleg" munkahelyek dolgozóit. Sokszor hősi helytállásra van szükség, hogy a kohászok, fémöntők, fűtők, pékek, mozdonyvezetők a nagy meleg ellenére is teljesíteni tudják feladatukat.

Tapolca állomáson az üzemi konyha hét nődolgozóját is próbára teszi a hőség. A konyha gépesítve van ugyan, de még mindig sok a fizikai munka, amit nehezít a széntüzelésű főzőüstökből áradó meleg is. Ezt sajnos a mennyezeti ventillátor sem enyhíti, mert több napja rossz. A konyhában 530 személy részére főznek. A hét dolgozó gyakran hajnali 3 órakor kezdi a munkát, hogy az ebéd — a rendkívüli melegben is — délben az asztalra kerüljön.

„Határállomás" az ország szívében

A kun pusztaság közepén egyvágányú vasútvonal húzódik. Már-már hozzáképzelné az ember: ilyen vonalon csak csendes, egy kitérővel vagy egy-két mellékvágánnyal épített, hangulatos, piros cseréptetős régi kisállomások találhatók. Kunszentmiklós határában azonban meglepődik az utazó... Forgalmas, nagy állomás fogad bennünket hat átmenő, egy elegytároló és egy raktári vágánnyal. *Kunszentmiklós-Tass* több szempontból is sajátos hangulatú állomás:

Az elegy zöme: söder

Mint *Bérczes László*, állomásfőnök-helyettes elmondja: ez a harmadik csoportba tartozó állomás afféle „belső határállomás" a szegedi és a budapesti igazgatóság között. Ezenkívül rendelkező állomás *Budapest—Ferencvárosig* és *Kiskunhalasig* a *Budapest—Kelebia* vonalon. Innen ágaznak el a dunapataji mellékvonal is, amely a Duna—Tisza közét a Dunántúllal köti össze, a dunaföldvári hídon át. Ez teremtette azt a sajátos helyzetet, hogy *a személyzet és a kocsipark a mellékvonalon — Dunaújvároshoz tartozik...*

A személyforgalom csak nyáron jelentős. Akkor is inkább azért, mert a közkedvelt üdülőhelyre, a Szelidi tóhoz innen indul Dunapatajig a személyvonat, onnan pedig autóbusz viszi tovább az üdülőket.

Az állomás teherforgalma már sokkal jelentősebb. A térképet nézve könnyen azt hihetnénk: ennek oka a Dunántúllal való kapcsolat. A valóság egészen más. Elsősorban a mellékvonal, *Szalkszentmártonig és Dunavecséig* terjedő része a forgalmas. Dunaújváros felé teherszállítmány innen alig megy...

Az elegy zöme: szentmártoni és vecsei söder, amelyet Kunszentmiklós-Tasson állítanak össze Kiskundorozsmára, ahol a szegedi házgyár a fő felhasználó. Fülöpszálláson át Kecskemétnek, Budapesten át Szolnokra és Békéscsabára küldenek sódert. Napi három „söder-szerelvény" érkezik ide és indul innen tovább.

Ki adjon gépet?

Nos, éppen a sódervonatok továbbítása körül van gond. Nevezetesen a vonóerő. Szeged nem ad gépet, mondván: Budapestre megy az irányvonat, küldjenek onnan. A fővárosiak érve pedig: a szegedi igazgatóság területéről indul a szerelvény, ott kell géppel ellátni. *Az ostor azután a kunszentmiklós-tassi vasutasokon csattan.* Tartalék gépükkel a mellékvonalon idáig még csak behozzák a szerelvényt, de azután néha 24 órát is vár az állomáson gépre...

A fővonali teherforgalommal kevesebb a gond, már csak azért is, mert fokozatosan csökken. Az állomás melletti nagy TEMAFORG-telep géptisztító-rongy szállítmányai, a TÜZÉP és a Gabonafelvásárló Vállalat fuvarjai jelentenek olykor még forgalmat. Napi 4—5 kocsit adnak itt le, 2—3-at pedig fel.

Nincs létszámhiány

A létszámhiány ismeretlen fogalom. Az állomás állományába tartozik 55 vonatfékező és jegyvizsgáló, akik a fővonal mellett a mellékvonal vonatait hozzák-viszik. Innen látják el emberrel Szalkszentmárton és Dunavecse állomásokat is. A dolgozók négy szocialista brigádban dolgoznak, ezek közül a jegyvizsgálók *Landler Jenő* brigádja bronzkoszorús.

A jelen örömei és gondjai között már a jövő körvonalai bontakoznak: néhány éven belül villamos mozdonyok közlekednek a jugoszláv határig.

Szatmári J. István

SZÉP EGYENRUHA:

A megbecsülés jele

Én már nyugdíjban vagyok, mégis örülök, amikor látom, hogy a fiatalabb kollégák milyen szép, elegáns egyenruhában járnak. *Helyeslem azt is, hogy az új egyenruha tervezői visszatértek a hagyományos kék színhez*, mert — valljuk be — egyenruhához szükséges a komoly, jó megjelenést kölcsönző szín.

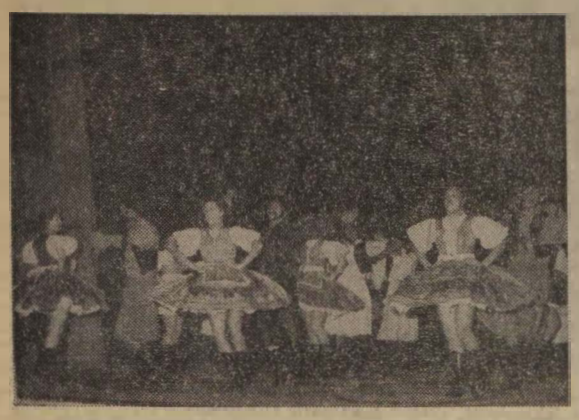
Szeretek a tényleges szolgálatot teljesítő kollégákkal elbeszélgetni. Egyesek mondják, hogy a téli ruha anyaga kitűnő de a most kiosztott nyári hamar gyűrődik. Nem bírja az esőt vagyis, ha elázik. Lehetséges, hogy így van, de — sok évtizedes tapasztalat alapján kérdem: — van-e olyan ruha, amelyik közömbös az esővel szemben?

Gyakran gondolok a régi időkre. A téli egyenruhával mindig kevésbé volt baj, de a nyári az első mosás után összement, sőt, olyan ráncos lett, hogy többé a szabó sem tudta kivasalni. Aki aztán felvette. *Zoro*-ra vagy *Huru*-ra hasonlított. Mi akik a balatoni vonatokon teljesítettünk szolgálatot, a problémát úgy oldottuk meg, hogy elmentünk a pesti Teleki térre, s megvásároltuk az akkori katonatisztek használt, levetett fekete nadrágjait. Azokat szétfejtettük, kimosattuk és a szabónál átvarrattuk. Ha a méret esetleg megfelelt, akkor is szét kellett fejteni és eltűntetni a két oldalon függőlegesen futó piros csíkot...

Mindez külön kiadással járt, de — szerencsének tartottuk, hogy a vasútnál dolgozhattunk. A mértékutáni ruha elkészítésére akkor nem volt „keret".

Bognár Károly
Tapolca

A Bocskai Népitánc Együttes sikere a zselizi népművészeti fesztiválon



A Bocskai Népitánc Együttes sikeres Kunsági csárdása

A pozsonyi *Szőttes* népművészeti csoport tánckara tavaly nyáron — a Hajdú-Bihar megyei művelődési központ vendégeként — nagy sikert aratott *Debrecenben*. Az idén pedig a látogatás viszonzásaként — a *Csehszlovákiai Magyar Dolgozók Kulturális Szövetségének* meghívására — debreceniek is részt vettek június 4—6-án a *csehszlovákiai magyar dolgozók XXI. országos népművészeti fesztiválján.*

A debrecenieket ez alkalommal történetesen (a megyei művelődési központ és a tanács művelődésügyi osztálya döntése alapján) *a járműjavító Bocskai Népitánc Együttese képviselte.*

A nagyrészt munkásokból álló együttesről elmondható, hogy 1951. tavaszán alakult, s azóta töretlenül követi az alakuláskor kitűzött célokat: *a Tiszántúl néptáncainak gyűjtését és bemutatását, a hagyományok őrzését, a népek barátságának ápolását.* Az együttes évente átlagosan 30—40 alkalommal szerepel mind a hazai, mind a külföldi közönség előtt, s kimagasló sikereinek színhelye többször volt *Finnország, az NDK, a Szovjetunió és Lengyelország*, illetve most már idesorolhatjuk *Csehszlovákiát* is, ahová június 4-én érkezett meg a debreceni járműjavító népitáncosainak 35 tagú együttese.

Sturovóban a CSEMADOK képviseletében *Molnár László*, a pozsonyi Szőttes együttes szervező titkára fogadta a Bocskai táncosait. Beszédében ismertette a csehszlovákiai magyar dolgozók kulturális szövetségének 1949. március 5-i alakuló közgyűlése óta elért eredményeket, majd autóbuszon folytatták az utat *Lévára*. A debreceniek még aznap önálló műsort adtak a *kálnai* műzelődési intézményben. A több mint 800 főnyi közönségnek különösen tetszett az *Ajaki leánytánc*, a *Jászai verbunkos*, a *Kunsági csárdás* és a *Somogyi kanásztánc*. A kirobbanó sikert tetőzte *Lovas Lajos* és *Lente Lajos*, a rádióból is közismert énekesek fellépése.



Jászi verbunk

Az együttes másnap érkezett a *zselizi fesztiválra*. Ott, az úgynevezett *Schubert-parkban*, immár a huszonegyedik alkalommal gyűltek össze a népi kultúra hagyományainak legjobb ápolói, hogy bemutassák a hazai folklór kincseit, a népszokások haladó értékeit. A reprezentatív szabadtéri színpadon, mintegy 8000 főnyi közönség részvételével *24 tánc-együttes mutatkozott be a négyórás műsorban.* Közöttük voltak az érsekújváriak, a gombaszögiek, a gerencsériek, fülekiek, szerénfalviak, kálnaiak, a nagytúri és a színai népművészeti csoportok, s magas színvonalú produkcióikkal szűnni nem akaró tapsot érdemeltek ki. *Nem maradtak el mögöttük a debreceniek sem.*

A következő nap reggelén zenés ébresztő és térzene köszöntötte *Zseliz* lakóit. Utána a fesztivál résztvevői megkoszorúzták a hősök emlékművét, majd 9 órakor megkezdődött az ünnepi felvonulás. *Nagy taps fogadta a Bocskai Népitánc Együttes jegyelmezett, ütemes menettáncát*, miközben *Magyar József* eredeti csikósruhában, karikás ostort pattogtatva idézte a *hortobágyi* népszokásokat. A délutáni gálaműsorban már csak a fesztivál legjobbjai léptek fel, köztük a Bocskai Együttes is, amely ez alkalommal tánckompozíciójával aratott újabb sikert.

Burai Géza és népi zenekara most is, mint mindig, kitűnően kísérte a táncosokat és az énekeseket, s önálló zenei műsorával ugyancsak feledhetetlen élményt nyújtott a közönségnek. A töretlen sikersorozat mindemellett elsősorban Fadgyas Árpád, művészeti vezető érdeme, aki csaknem 25 éve szorgalommal és hozzáértéssel fogja össze az együttest, s akinek *a szocialista kultúráért* kifejtett munkásságát kitüntetésekkel is méltán ismerte el társadalmunk.

Kocsis Gyula

Önkéntes határőr

A vasutasnap kifejezi a vasutasok társadalmi megbecsülését. Az elismerés méltán illeti meg az olyan nőket is, mint a *Békéscsaba* állomás létszámába tartozó *Szkaliczki Györgynét*, aki 1964 óta teljesít vonatkísérő szolgálatot.

Munkájára jellemző, hogy többször kapott kitüntetést és jutalmat. 1969-ben *kiváló dolgozó* lett, majd *vezérigazgatói dicséretben* részesült. Legutóbb a *Közbiztonsági Érem* arany fokozatával tüntették ki, mert *önkéntes határőrként elfogott egy határsértőt.*

Dicséretes társadalmi tevékenységét elősegíti férje is, aki téglagyári bányamotoros, s a gyermeknevelésben, családi életükben is példát mutat a Szkaliczki házaspár.

B. Gy.

Ünnepi brigádgyűlés Csornán

A szombathelyi osztószertár-főnökség csornai VIII-as számadóságán bensőséges ünnepségre került sor a vasutasnap alkalmából. A számadóság Petőfi szocialista brigádja tartott ünnepi brigádgyűlést, amelyre meghívták a számadóság nyugdíjasait is. A vendégeket Dienes István, a brigád vezetője köszöntötte, majd beszámolt eddigi eredményeikről.

Elmondotta többek között, hogy a brigád az év elején szocialista szerződést kötött a XI-es építésvezetőség társszolgálati Béke brigádjával a közös együttműködésre. A beszámoló után fehér asztal mellett folytatódott a hangulatos vasutasnapi találkozó.

Kassai vasutasok Hatvanban

Több mint tizenkét éves kapcsolat fűzi már össze a kassai és a hatvani vasútállomások szocialista brigádjait. A 26. vasutasnapon a kassaiak látogattak el Hatvanba, ahol részt vettek az ünnepségeken. A hatvaniak szeptemberben, a csehszlovák vasutasok ünnepén viszonozzák a látogatást.

Az út kezdetén

Hűs hajnalok zseblámpa fénye
világított az út kezdetén.
Konok hitű lépéseinkbe
akaratot lehelt a remény.

Hegyet alkotó vasromok.
Ömlő lávaként szétlapultak.
„Arccal a vasút felé!"
Szólt a Párt és kérte a Holnap.

Indultunk. Nem volt sovány a szó.
Ledöntve véres Idők falát.
Életre keltett acélkígyó,
behálózta a magyar hazát.

Feléledő szépvedő tájak,
felfigyeltek, — a vonat robog!
Vitték az ország zegzugába
jövő hitét a vasutasok.

Harmincegy éve, — akkori Hajnal
zseblámpafénye ma már vakít.
Expresszvonat robajú hanggal
viszi az emberek vágyait.

Szemafórok zöldszínű fénye
új útra hívja a tetteket!
Hirdeti, — mindig győz az ember!
Az eltűnő nappalok felett.

Dombos László

a KÖNYVESPOLCRA ajánljuk

TÖRTÉNELEM — MUNKÁSMOZGALOM

A NAGY HONVÉDŐ HÁBORÚ TÖRTÉNETE

Oroszból fordította: *Horváth Zoltán—Nyirő József—Sörös Lajos.*

A Nagy Honvédő Háború győzelmes befejezésének 30. évfordulójára emlékezve és emlékeztetve adjuk az olvasó kezébe a *Nagy Honvédő Háború rövidített történetét*, melyet a Szovjetunió Honvédelmi Minisztériuma Hadtörténeti Intézetének tudományos munkatársai állítottak össze.

A Szovjetunió Nagy Honvédő Háborúja döntő része volt a második világháborúnak. A szovjet nép becsülettel kiállta a rákényszerített háború kemény próbáját, hősiesen végigharcolta a háborút a győzelmes befejezésig.

Azon az úton, amelyen a szovjet nép kemény megpróbáltatások árán eljutott e világtörténelmi jelentőségű győzelemig, a következő szakaszokat lehet megkülönböztetni: a meglepetésszerű támadás, a fasiszta agresszorok Moszkva alatti szétzúzása, amely keresztülhúzta a hitleristа villámháborús tervet, a sztálingrádi csata, a Kaukázusért vívott harcok, az ellenséges csapatok szetzúzása a kurszki kiszögellésben és a Dnyepernél, a fasiszta hódítók teljes kiűzése a *Szovjetunió* területéről, *Ausztria, Albánia, Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia, Lengyelország, Magyarország, Norvégia, Romániai* felszabadítása a fasiszta megszállás alól és a végső győzelem a fasiszta koalíció felett.

A szovjet nép megállította a németek ádáz támadását és megváltoztatta az egész második világháború menetét, elpusztította a német fasiszta agresszort. Mi tette ezt lehetővé? A könyv bemutatja a szemben álló felek fegyveres erőinek szervezési elveit, harcászatát és hadműveleti tevékenységét. A hatalmas területen lefolyt bonyolult katonai eseményeket feldolgozva, gondosan elemzi a nagy mennyiségű és sokféle haditechnikát bevető ütközeteket és hadműveleteket, a szocialista állam fegyveres védelmének gazdag tapasztalatait.

A haladás táborának ma is legfontosabb feladata, hogy megvédje a békét. Ehhez azonban ismerni kell az agresszor magatartását és a háború természetét, törvényszerűségeit. A Nagy Honvédő Háborúban a szovjet nép elkeseredett küzdelmet folytatott és győzelme után nagyot változott a világ. Ezért is érthető, hogy nem csökken az érdeklődés az egész emberiséget megrázkódtató második világháború története iránt. (Az uzsgorodi Kárpáti Könyvkiadóval közös kiadás.)

Bartelski, Lesław M.
A VARSÓI FELKELÉS, 1944.

Lengyelből fordította: *Pfeifer Dániel*

1944 július utolsó napjaiban Lengyelország felszabadulása immar napirendre került, ám a még fasiszták által megszállt országban súlyos, tragikus fejleményekkel terhes ellentmondások feszültek. A kommunisták, a haladó erők a független, szabad, demokratikus Lengyelországért harcoltak, a reakció viszont a londoni lengyel emigráns kormány és az úgynevezett *Honi Hadsereg* vezetésével a régi földesúri-kapitalista rendszer visszaállítására törekedett. A londoni lengyel kormány robbantotta ki — jórészt önző hatalmi céljai érdekében — a varsói felkelést.

Bartelski bemutatja az előzményeket, s a bonyolult problémák elemzésével párhuzamosan lépésről lépésre bontakoztatja ki az eseményeket. Időrendben ismerteti *az előkészítetlenül, felelőtlenül megindított felkelés történetét*, a szovjet Vörös Hadsereggel való együttműködés bűnös elmulasztásának következményeit, a hazájukért, városukért, népükért a felkeléshez csatlakozott emberek hősies harcát, majd végül a városnak és sokezer lakójának szörnyű pusztulását.

Az olvasó úgy érzi, mintha Andrzej Wajda *„Csatorna"* című filmjének forgatókönyvét tartaná a kezében. Nem egyszerűen képet kap egy véres történelmi korszak eseményeiről, hanem megrázó élmény részesévé válik, szinte maga is átéli a küzdő, szenvedő varsóiak akkori életét.

A könyvet fényképek és térképek illusztrálják.

MADRID HATÁRÁN
(Miniatür kiadvány)

Összeállította: *Gyáros László*

A spanyol polgárháború kitörésének és Madrid védelmének 40. évfordulója alkalmából jelent meg a kis kötet. Villánásnyi körképet ad az eseményekről. A bevezetőben *Gömöri Endre* összefoglalja a spanyol nép nemzeti forradalmi háborújának legfontosabb mozzanatait, s röviden tájékoztat Spanyolország mai helyzetéről is. A könyvecskének a fejezete három idegen nyelven is olvasható (orosz, spanyol, angol). Ezután irodalmi szemelvények következnek: *E. Prados, Komját Aladár, Madarász Emil, Rafael Alberti, K. Szimonov* versei, valamint *Diaz* és *Ibarruri* beszédrészletei. A spanyolországi Nemzetközi Brigádok soraiban harcolt magyarokról Gyáros László — az egyik önkéntes — emlékezik meg.

A kis könyvet korabeli fotóanyag és művészi grafikák illusztrálják.

FELNŐTTEK AZ ISKOLAPADBAN

Július közepén a budapesti területi bizottság testületi ülésen vitatta meg az állami felnőtt oktatás elmúlt évi tapasztalatait és a további feladatokat.

Egy év oktatási munkájáról a budapesti igazgatóság készített jelentést, amelynek előterjesztője *Balassa István* igazgatóhelyettes volt. Az értékelés elsősorban az egy évvel ezelőtt hozott határozat végrehajtására vonatkozott, amely szerint *tíz nagy csomóponton javítani kellett a tanulási lehetőséget.* Ennek értelmében *Bp. Nyugati, Bp. Keleti* csomópontok, továbbá *Ferencváros, Székesfehérvár, Hatvan, Komárom, Vác, Győr, Cegléd* és *Szolnok* térségében, *kiemelten kellett foglalkozni az alapműveltséggel nem rendelkezők beiskolázásával.* Erre az intézkedésre azért volt szükség, mert az általáncs iskolai végzettséggel nem rendelkezők legnagyobb tömege a kijelölt tíz csomóponton dolgozik. Ötven százalékuk 40 éven aluli.

Az 1975/76-os oktatási év beindulásakor a területi bizottság kultúrbizottsága, az igazgatóság személyzeti- és oktatási osztályával közösen, csomóponti értekezleteket tartott, amelyekre meghívta a gazdasági vezetőket is. A megbeszélések eredményesek voltak.

A Déli-pályaudvaron, valamint Vác, Győr és Cegléd csomópontokon egy-egy új kihelyezett osztály kezdte meg működését. A felsoroltak közül Vác példája bizonyítja a legjobban, hogy jó szervező munkával lehet kiemelkedő eredményt elérni. A pedagógusok véleménye szerint itt működött a legjobb kihelyezett üzemi iskola. Említést érdemel ezen kívül Székesfehérvár, Bp. Keleti csomópont, valamint a Budapesti Építési Géptelep Főnökség is, ahol az elmúlt oktatási évben ugyancsak sok dolgozó pótolta hiányos iskolai végzettségét.

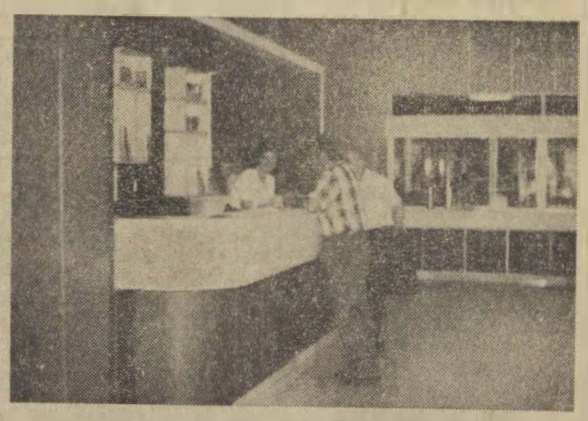
Kiegészítő jelentést terjesztett elő, a testületi ülésen, a területi bizottság kultúrbizottsága, amelyben *feltárta azokat az okokat, amelyek néhány csomóponton fékezték az oktatási munka sikerét.* Több próbálkozás után például teljes kudarcról számoltak be Bp. Déli csomóponton, ahol sem kihelyezett osztály, sem az új típusú munkásakadémia keretében nem volt lehetséges a dolgozók tartós beiskolázása. Ez arra figyelmeztet, hogy *a jövőben a gazdasági vezetők — a közművelődési határozat alapján — hatékonyabban segítsék az alapműveltséggel nem rendelkező dolgozók tanulását.*

A budapesti igazgatóság területén, szép számmal akad követendő, jó példa az oktatási munkában. Az eredményes szervezés mellett helyesen alkalmazzák az anyagi ösztönzőket is. Az 1975/76-os iskolaév sikeres befejezésekor, a szolgálati főnökségek összesen több mint ötvenezer forintot fizettek ki tanulmányi jutalom címén és év közben csaknem tízezer forint értékben vásároltak tankönyveket.

A területi bizottság testületi ülésen határozta meg az oktatási munka további javítását, annak folyamatos szervezését, a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek fokozott felelősségvállalását, összehangolt tevékenységét. A példák bizonyítják: érdemes erőfeszítéseket tenni azért, hogy minél több felnőtt kerüljön az iskolapadba!

Pálinkás Katalin

Rekordforgalom a MÁV Közönségszolgálatnál



A nyár derekán, kánikulai hőségben látogattunk el a Népköztársaság úti MÁV Közönségszolgálat irodájába. *Mágori István* hivatalvezető elmondta, hogy a pénztár és a rendeléseket felvevő ablakok előtt még az előző idényben sem álltak olyan hosszú sorok mint az idén. Ez azt bizonyítja, hogy az utazók szívesen jönnek ide, mert tapasztalják, hogy ügyeiket gyorsan és jól intézik.

A forgalom növekedését szemléletesen tükrözik az 1975 és 1976 első félévének pénztárforgalmi adatai. A nemzetközi pénztár 1975 első félévi forgalma 4,8 millió forint volt. *Az idén hat hónap alatt ez a szám 6,8 millióra emelkedett. A belföldi pénztár bevétele pedig 3,7 millió forinttal több, mint 1975 azonos időszakában.*

— A csúcsforgalom nálunk július 1. és szeptember 15. között bonyolódik le — mondja *Mágori István.* — Erre az időszakra esik az évi forgalom 75 százaléka. A 19 dolgozó a nyári idényben — szabadság nélkül — megfeszített erővel dolgozik. Itt van az Utasellátó Vállalat megbízottja is, aki megrendeléseket vesz fel. Intézkedik az iroda által szervezett különvonatokhoz étkezőkocsiról a belföldi forgalomban. A menetrend szerinti sétahajó járatokon vállalja rendezvények szervezését és asztalfoglalásról gondoskodik.

Drégely Vilmos

Irigylem a fiatalokat

A FIAM REGGEL nógatás nélkül ugrott ki az ágyból. Szokásától eltérően gyorsan mosdott, öltözött. *„Nem, köszönöm, reggelit nem kérek, ott úgyis azzal kezdjük a napot"* — vetette oda édesanyjának, és elviharzott.

Az Üttörővasútra, szolgálatba rohant. A tanfolyamot tavaly ősszel intézte el magának. Jött haza az iskolából, egy űrlappal a kezében. Elénk tette. *„Az igazgató bácsi, meg a Bellai tanár úr, a csapatvezető már aláírta, legyetek szívesek ti is elengedni. Anyu, te intézd el az orvosi vizsgálatomat, mert az is kell"* — pattogott, mint két évvel korábban, a tanévnyitáskor. Akkor azzal állított be, hogy az ünnepélyen nem olvasták a nevét a régi osztálytársai között. Odament hát az Ilonka nénihez, és megkérdezte, miért maradt ki. *„Mert másik közösségbe kerülsz fiam"* — hangzott a válasz. *„A miénk mostantól, kísérleti jelleggel, croszt tanul." „Akkor én is oroszt akarok tanulni"* — ágaskodott a gyerek, és úgy is lett.

Harmadikos volt akkor. Most az ötödik osztályt végezte, és az elmúlt év őszétől nagy szenvedélyévé vált az Üttörővasút. Amikor elhatározását közölte, nem lelkendeztünk, hogy *„jaj de jó ötlet volt ez fiacskám."* Nem növeltük a kívánkozását ömlengve, hogy *„milyen csodálatos környezet, micsoda tiszta levegő vár ott, igazán minden gyerek örülhet, aki így is kiszabadulhat időnként a városközpont bűzéből, ricsajából."*

NEM KELLETT ILYEN szövegekkel ösztökélni, hogy amit elhatározott, vigye is végig. Maga is tisztában volt a vasutazás minden előnyével. *„Tudjátok, a Csányi már negyedikes korában elkezdte, ő mondta, hogy ott nagyon rendes minden. Már a tanfolyam idején vasárnaponként kivisznek a Hűvösvölgybe. Ismerkedünk az állomásokkal, a vonattal, a későbbi szolgálattal. Aztán jön a foci, vagy ha nagyon rossz az idő, a foglalkoztatóban a társasjáték. Később szakkörbe is lehet járni. Jobbak, mint az iskolában. Nyáron táborba megyünk és olyankor, meg amikor szolgálatban vagyunk, naponta ötször kapunk enni."*

A legutóbbi megjegyzés ugyan egy pillanatra felborzolta az idegeimet, mert otthon a *napi háromszorit* is úgy kell néha beleimádkozni, de azután megnyugtattam magam: más még az étvágya is az ilyen kis embernek, ha társai között van, s egész nap azt csinálhatja velük együtt, amit szeret.

Mióta elvégezte a tanfolyamot, és tizenötnaponként rendszeresen szolgálatot teljesít a kisvasúton, este én vagyok az első, aki kikérdezem: *nos, mit kaptatok enni?* És vele együtt nyalom a számat, hogy milyen jó lehet az a májkrémes kenyér, a tetején egy csíkocska piros arannyal. Meg, milyen jól ismerik az ottani szakács nénik ezeket a lurkókat, hogy olyan jókat főznek, s vacsorára is egy egész szál krinolint tálalnak eléjük mustárral, kenyérrel, tejjel vagy teával.

Hallgatom a beszámolót a sorompóőr tennivalóiról, a pénztáros kötelmeiről, a jegyvizsgáló fontosságáról, és közben érzem, hogy — irigylem a fiamat.

IRIGYLEM A FIAMAT — és nem szégyellem. Ellenkezőleg. *Örülök*, hogy irigyelhetem, hogy irigylésre méltó az élete. Irigylem, hogy határozott, hogy tudja, miként kell döntenie, s nem ér fel hozzá gondolatainak egyensúlyát veszélyeztető, megtévesztő hang, zagyva látvány, elbódító duruzsolás, zsongás. Jó, hogy élete olyan kristálytiszta csörgedezik, mint a legszebb hegyipatak vize.

Tetszik, hogy kis társaival együtt ő tulajdonképpen a tanulási kötelezettségen kívül egy kicsit többet tesz. Nem csak *kap*, hanem *ad is*. Hivatalos-szigorú ábrázata mögül is átvibráló mosollyal az örökös futniakarás miatt a kelleténél talán még lassúbbra fékezett felnőttes lépteivel, egész komolyan végzett ténykedésével már szolgálja diáktársait és a felnőtt társadalmat.

Két alkalommal kimentem a vasútra, amikor szolgálatban volt. Gondoltam, meglesem, hogyan teszi a dolgát az én önálló fiam, amikor nincs az atyai tekintet sugarában.

Első alkalommal *Üttörőváros* állomáson volt sorompoor. Odaérkezvén leszálltam a „szerelvényről" (ők mondják így, ilyen kincstáriasan), és a tovagördülő vonat alkotta „fedezékből" leselkedtem. Állt a kis ház előtt a sorompótekerő szerkezetnél, bal kezében vörös zászlóval, jobbjával tisztelegve. A piros-fehér rudak előtt meg várakoztak a Trabantok, Zsigulik, Wartburgok, kékezüst autóbuszok. Az ő *„parancsára"* álltak meg. A mozdony és a három vagon eldöcögött előttte, s a kocsisor még mindig vesztegelt. Őt leste utas és vezető, engedélyt ad-e a megszakított út folytatására. A gyerek oda se nézett, sarkofordult, és bement a kis őrházba. Egy pillanattal később ismét visszatért, majd a „kulcsot" beillesztette a felhúzó szerkezet nyílásába, hogy szabadon mozogjon a tekerő, s a gépkocsik újra nekirugaszkodhassanak. Azok motorjai már fel is pörögtek, amikor a srác meglátott. *„Apuci!"* — üvöltötte túl a kipufogók zaját, s majdnem hozzám rohant, hagyva csapot-papot. De a lendülő mozdulat ugyanabban a másodpercben meg is tört, a két integető kéz a forgatókarra bilincselődött, s a sorompó felemelkedet. A gyerek fülig elvörösödött. Belepirult az önfeledt pillanatot követő szégyenbe. Elvégre amit tett, mulasztás volt. Nem is kicsi. Mert amikor sorompóőr valaki, nem az apu a fontos, hanem a kötelesség.

A MÁSODIK ESETBEN Ságvári-ligeten volt pénztáros. Igazán csekély elfoglaltságából — akkor még télutó volt, kevés kirándulóval — jutott idő arra is, hogy az érkező vonatra feladjon egy ceglédi kanna friss vizet, a következő állomáson szomjazó pajtásai számára. Ez esetben ő nem produkált semmi „különlegeset". (Csak megvetetett három jegyet velem. Hiába bizonygattam, hogy nekem „menettérti kéregbilétám" van. *„Tudod, olyan kevés a bevételem. Szeretném, ha legalább száz forint összejönne, de még csak kilencvenhét van!"*)

Annál több élményben részesített a visszaút. A kocsit, amelyre a gyors búcsú után felléptem, német turisták töltötték meg. Fényképezőgéppel, filmfelvevővel a kezükben ugráltak egyik ablaktól a másikig, nevettek, tapsoltak, *„Ach, wie schön"*-öket kiáltottak, s élvezték a csodálatos tájat, s dobálták a puszikat, lengették a kendőket a váltóőr kislányoknak, a „palacsintasütős" forgalmista-üttörőknek. A mögöttünk levő kocsiban — a külföldiek nevető zajongásának aláfestéseként — a fővárosba kirándult vidéki üttörőcsapat zengte az indulókat, a népi dallamokat. Ez a csoport bájos énekhangjának teljes erejét elszabadítva kürtölte világgá örömét, őszinte érzéseit.

A láthatatlan, de jelenlétét hallgatóan bizonyító kórus ültetett meg bennem egy új érzést. Vagy inkább kitágította a már létezőnek a kereteit. Akkor már nemcsak a fiamat irigyeltem.

Irigyeltem a fiatalokat. Így pontosabb, helyénvalóbb a megfogalmazás. Az egész ifjúságot irigylem. Korántsem azért, mert olyan öregnek érezném magam. Nem erről van szó. De tessék csak velem utazni egy kicsit a múltba. Abba a korba, amelyből elszakadva, kinőve oly könnyen kimondjuk: *„Ezek a mai fiatalok!"*

MILYENEK? Én mostanáig körülbelül csak annyit tudtam róluk, hogy *„hosszúhajúak, slamposak, mind abban a koszos farmerban járnak, az utcán is csókolóznak, megbotránkoztatják a jobb érzésű embert."* Na és? Ezek csupán külsőségek — mondom most már. Mert annak idején magunk mások voltunk? Egyáltalán nem. Csak nem volt hosszú a hajunk, hanem brillantinnal simára nyaltuk, és a fejünk búbján hullámosra tornyoztuk. A nadrágunk nem trapéz, hanem kályhacső, a cipőnk duplatalpú, lehetőleg minél rikítóbb gojzervarrott. S a zakónk? A vállában vastag tömés, hogy deltásnak látsszunk. Az szebb volt? Divat volt. Elmúlt. Egyszer ez is el fog múlni.

Tehát nem rosszabbak nálunk. Valljuk be. Aztán könnyebben kimondjuk azt is, hogy *jobbak*. Annyival, amennyit már mi tudtunk adni nekik. A sok okos könyvvel, a tudomány világűrt hódító sikereivel, a televízióval, a magunk tapasztalatainak türelmes átplántálgatásával. Nehogy azt higgyük, hogy a faábrázatot magára öltő ifjú ezeket nem raktározza el. Pontosabban: ezekből *arra, ami hasznos, tartalmas* —, nem pedig lelkizés, üres frázis, anyonunt, százszor hallott szópelyva — *nagyon is odafigyel*, még ha teszi is az unottat. Nem ölel keblére, nem rebeg hálás köszönetet az okításért, útbaigazításért; gyakran inkább kritizál, biggyeget, mert *másként* akarja csinálni a dolgát, élni az életét. Rójuk meg ezért őket? De hiszen akkor nemcsak a jövőnek, hanem a múltnak is ellentmondanánk.

Jól tudják, hogy azt kell tenniök, folytatniuk, amit az apák elkezdtek. A mi gyerekeink másra nem gondolnak, mert ebbe születtek, ezt érzik, értik, s nyilvánvalóan *folytatni is ezt akarják*. Aki eddig mégsem hitte, meggyőződhetett róla — ha egyéb módon nem — az ifjúsági szövetség nemrég lezajlott kongresszusán.

AZ EGYIK TÉVÉNÉZŐS, KISZ-kongresszus estén a fiam *„szolgálatból"* hazatérve, szokás szerint be akart számolni aznapi élményeiről. Amikor lepisszegtem, értetlenül nézett rám. Bántott engem is a szigorú *„ne zavarj!"*, s már-már magyarázgatni akartam, hogy gyermekem, én lassan már kifelé megyek az időből, éppen ezért szeretném tudni, *mi lesz, hogyan lesz ezután*. De nem kellett magyarázkodni. A gyerek, mintha megsejtette volna, milyen érzések ültettek a tévé elé, kiment a szobából. Aztán az aznapi tudósításnak is hamarosan vége lett.

Irigylem a fiatalokat — álltam fel a fotelból —, de jólesett arra gondolni, hogy irigylésre méltó vagyok én is, mert jó a fiatalok között lenni középkorúként, amikor *még* adhat nekik az ember, *de már tudja*, hogy egykor maga is bőségesen kapni fog tőlük.

Kellemes ilyen örvendező irigységben élni.

Weldinger László

Jani bácsi, a szertáros

Tizenöt évvel ezelőtt, amikor a 48 éves balogunyomi cipész, *Rekovácz János* elszerződött a Haladás VSE-hez szertárosnak, még eléggé mostoha körülmények között dolgozott. Akkor bizony gyakran reggel korán ült fel kerékpárjára, hogy megtegye a *Rohonci útig* a 11—12 kilométert. Azután nagyon gyakran csak késő este vetődött haza otthonába. Szinte elmondhatja, hogy az utolsó másfél évtizedet inkább a vasutas labdarúgók között töltötte, mint családja körében. Jani bácsi azonban annyira megszállottja lett a labdarúgásnak, hogy ez fel sem tűnt neki.

Két és fél év óta azonban változott a munkakörülménye. A *Perint-parti stadion* több éves rekonstrukciója során ő is új helyiségbe költözött. A földszinti folyosó nyugati végében levő szertárban példás rend uralkodik. Pedig ma már a kilenc különböző osztályban szereplő játékosok részére kell gondoskodnia a „góllövő" cipőkről, no meg egyebekről is. Jani bácsi azonban annyira megszerette ezt a munkát, hogy hiába mehetett volna már 3 évvel ezelőtt nyugdíjba, még nem gondol arra, hogy a szombathelyi zöld-fehér játékosoknak ne ő készítse elő a felszerelést.

Az is igaz, hogy a Haladás VSE vezetői és játékosai is nagyon megszerették Jani bácsit. Amikor a múlt évben a Haladás labdarúgói az MNK-ban az Újpesti Dózsa mögött a második helyen végeztek és jogot nyertek a KEK-ben való részvételre, akkor bizonyították igazán a labdarúgók szeretetüket. A Haladás VSE az FC La Valetta elleni visszavágó mérkőzésre külön repülőgépet bérelt, amellyel 80 szurkoló is elkísérhette csapatát Málta szigetére. Mivel a 80 helyből néhány megmaradt, a Haladás VSE elnöksége felajánlotta az üresen maradt helyeket kedvezményesen az egyesületnél dolgozó társadalmi munkásoknak, edzőknek. *Szóltak Rekovácz Jani bácsinak is, de ő még a kedvezményes összegen való utazást sem tudta vállalni.* Amikor erről a labdarúgók értesültek, *Halmosi Zoli, Farkas Laci, Horváth Árpi* összedugták a fejüket és elhatározták, hogy megbeszélik társaikkal: fizessék ki közösen Jani bácsi máltai útját. Az elhatározás meg is valósult. Ennél jobban semmi sem bizonyíthatja a játékosok szeretetét és emberségét idős, de ma is dolgozó szertárosuk iránt.

Jani bácsi pedig azon munkálkodik, hogy hálája jeléül úgy készítse elő az NB I-es szombathelyi labdarúgócsapat játékosainak felszerelését, hogy ebben senki se találjon hibát.

Az eddigi eredmények azt mutatják — a Haladás VSE 1936-ban került be először az NB I-be — hogy sikeresen dolgozik, hiszen négy évtized alatt a Perint-parti gárda még sohasem állt olyan jól a bajnoki táblázaton, mint éppen az 1975/76. évi bajnokságban.

Kiss Antal

HIROSIMA

Ég-föld
Víz-Tenger
Mind egy igaz világgá nyíljatok —
— Hasztalan kilengés mély ránccal bolygónkat
könnyen megilleti.
Alvó kisgyerek —
— Repülő —
S rajta bombalavina ...
A zaj csak egy gomb ...!
S mind eltűntünk —
Egy hang még:
Ki menti meg a gyermekemet?!

Zöngétlen szavak hordják a rejtelmet —
Torz arcok, csonka gyermekek születnek,
S hidrogázok borzadályt kristályoznak,
S a sejteknek csak fele az élet.

Még vannak — lesznek
S megszünten szeretnek ...
Ég-Föld
Víz-Tenger
Mind egy igaz világgá nyíljatok!

Vas Katalin

PÁLYAUDVARI PILLANATOK

Az elmúlt hetekben gyakran emelkedett a hőmérő higanyszála 30 fok fölé. Ezekben a kánikulai napokban több ezren indultak az üdülőkbe, kirándulóhelyekre. Megnőtt a pályaudvarok forgalma, különösen a „balatoni" vonatokra váltottak sok jegyet. A vasutasok a nagy hőségben is helytálltak, igyekeztek elviselhetőbbé tenni az utazást. Képriportunk a Déli pályaudvaron készült. A fényképezőgép lencséje egy-egy utazás előtti pillanatképet örökített meg.



Hosszú sor a helyjegypénztár előtt



A hangosbeszélőn kívül vasutasok is tájékoztatják az utazókat



Mielőtt a vonat indul, jólesik egy kis frissítő



Sok a csomag. A cipekedést könnyíti a kedvelt koffer-kuli, de a horčárnak is akad dolga
(Tenta György képriportja)

MEGÚJUL A TÖREKVÉS BIHARI ÚTI SPORTTELEPE

A Kőbányai úton, a MÁV *Északi Járműjavító Üzem* bejáratánál három-három labdarúgóplakát ötlik az arra járók szemébe: Az egyik a Törekvés Öregfiúk együttesének tavaszi sorsolását, a másik egy ifjúsági, a harmadik pedig egy felnőtt mérkőzés időpontját adja tudtul. Az egyik focista arcát és törzsét nagyrészt eltakarja a felirat: „75 éves a Töri".

Az adat pontosításra szorul: *az egyesület* ugyanis *tavaly ünnepelte fennállásának háromnegyed évszázados jubileumát.*

A három plakáton kívül másról is kiderül, hogy az üzem dolgozói szeretik a sportot, s a vezetők igyekeznek kielégíteni az igényeket: A szocialista és munkaügyi osztály hirdetést függesztett ki az irodaépület folyosóján. Az érdeklődők pillanatok alatt megtudhatják: *június elseje és augusztus harmincegyedike között tart nyitva a római parti vízi sporttelep*, amelyet a dolgozók, családtagjaik és ismerőseik naponta reggel héttől este tízig látogathatnak.

Néhány villamosmegállónyira az üzemtől a Törekvés Bihari úti sporttelepén beszélgetünk *Boér Bélával*, aki 1936 óta a Törekvés SE tagja és huszonhatodik éve függetlenített elnöke! Tőle tudtuk meg, hogy a vasutas szakszervezet segítségével 1954 és 1975 között lebontották a régi fatribünt, s a helyén labdarúgópálya létesült. A nagypálya füvesítésére másfél millió forintot fordítottak.

Előtte egymillióért korszerű világítási rendszer létesült. Rendbe hozták a tornatermeket és az öltözőket, az életveszélyessé vált tenisaházat. Új vízvezetékrendszert és fürdőt építettek, hogy csak a legfontosabbakat említsük. Ezzel nem ért véget a fejlesztés. *A birkózó és az ökölvívó szakosztály részére jövőre megkezdik az új 18×36 méteres tornacsarnok építését a Bihari út és a Szállás utca sarkán.*

Boér Béla szavaiból kiderül, hogy a Törekvés különböző szakosztályaiban sikeres munka folyt az eltelt két és fél évtized alatt. Birkózásban több ifjúsági magyar bajnokot *(Zöldi Imre, Csepela János)* nevelt a klub. Súlylökésben *Horváth István* előbb ifjúsági magyar bajnok, majd felnőtt válogatott kerettag lett. Ifjúsági válogatott kerettag jelenleg *Varga Katalin* síkfutó. *Mester Miklós* gátfutó és *Juhák István* súlylökő. S amire mostanában különösen büszkék a Bihari úton: *Pálfalvi Péter* Kubába utazhatott az ökölvívó válogatottal!

A tervekről szólva a sportkör elnök hangsúlyozta: a kerületből, főleg a közvetlen környékről igyekeznek verbuválni az utánpótlást, s a felépítendő sportcsarnokot *a tömegsport otthonává is kívánják tenni.*

Egyesületünk kitűnő kapcsolatokat teremtett az Északi Járműjavító szocialista brigádjaival. A nagyüzem dolgozói a klub sportolói és vezetői tanácsai alapján mozoghatnak pályáinkon. Rendszeresek az üzemi KISZ Kupa küzdelmei. Háromszázhuszonhat dolgozó és családtag járja az ország legszebb vidékeit az „Ismerd meg hazádat" mozgalom keretében.

Újházy György

HÍREK

— EMLÉKPLAKETT. A celldömölki vontatási főnökség II. Rákóczi Ferenc brigádja enyerte az Országos Békekanács emlékplakettjét. A vasutasok a plakettet az országban tevékenykedő Rákóczi brigádok együttműködésének megszervezéséért, valamint a szovjet és a csehszlovák vasutasokkal kialakított jó kapcsolatokért kapták.

— EGÉSZSÉGÜGYI ELŐADÁS. Dombóvár állomás nőbizottsága a napokban nagy érdeklődéssel kísért egészségügyi előadást rendezett a nők részére, amit *dr. Marosi Ferenc* ellenőrző főorvos tartott a rákszűréssel kapcsolatos tudnivalókról. A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére a jövőben negyedévenként szerveznek majd egészségügyi ankétokat.

— VENDÉGSZEREPLÉS. A dunakeszi járműjavító fúvószenekara július 28-án az ausztriai Selzthalba utazott, a IX. népi fesztiválon való vendégszereplésre.

— VASÚTTÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁS. A győri vasutasok Arany János Művelődési Házában működő honismereti szakkör tagjai a vasutasnap tiszteletére vasúttörténeti kiállítást rendeztek Győr állomás diák-váróteremében. A kiállított érdekes kortörténeti dokumentumok (jelvények, menetrendek, fuvarlevelek, fényképek) feleelevenítik a győri vasút történetét a múlt századtól napjainkig. A *Baross Gáborról, Széchenyi Istvánról* és *Kossuth Lajosról* elnevezett szocialista brigádok névadójuk életét, munkásságát ábrázoló tablókat készítettek.

— ALKOTÓ TÁBOR. Július 25-én megnyílt a III. Országos Munkásporté Amatőr Filmfesztivál alkotó tábora *Mezőtúron*. Az alkotó táborban 60 amatőr filmes (köztük több vasutas) vesz részt és nyolc filmet készítenek a jövő évi munkás portré filmfesztiválra. Az alkotó tábort a szolnoki vasutas művelődési központ amatőr filmszakköre szervezte.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály Dombóvár: Lászka Ildikó, Pál István Miskolc; Bognár Károly Tapolca; Malsztorovics József Pécs; Kocsis Gyula Debrecen; Tarján Jenő Szombathely; Szép Ferenc Szolnok: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Takács Gábor Balatonszemes: **levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

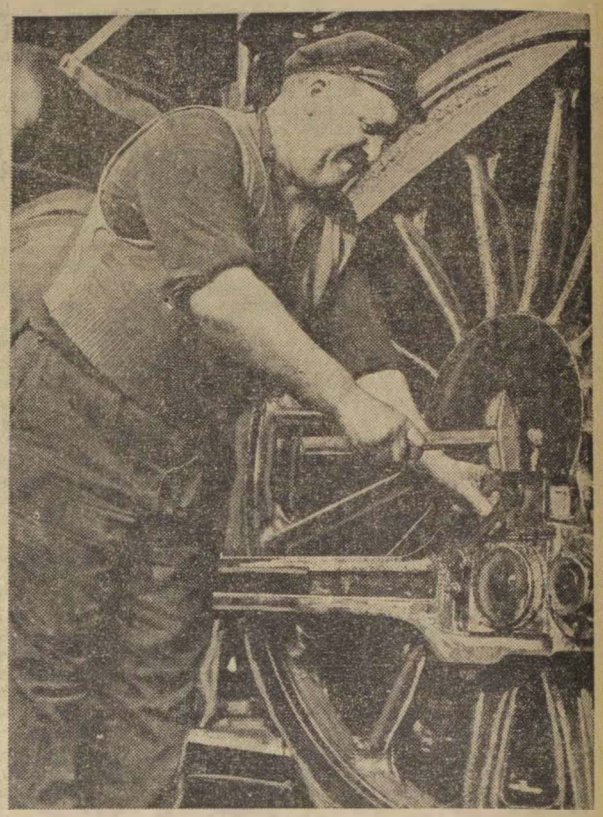
A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 29. számból: 15/1976. (VI. 4.) EVM-MüM. A téli munkaszünetről és annak díjazásáról szóló 15/1971. (V. 22.) EVM-MüM számú együttes rendelet módosítása.

Tájékoztató az 1977. februárjában a Budapesti Műszaki Egyetemen induló szakmérnöki szakokról. Pályázati felhívás.

A 30. számból: 10/1976. (VI. 24.) MüM. A munka díjszabásával kapcsolatos egyes kérdések.

CIMBORÁK



A Hámán-Kató Vontatási Főnökség gépszínében még gyakori az ilyen pillanatkép. Az öreg gőzösök nem ritkán szorulnak javításra

(Tenta György felvétele)

Lakáscsere

— Elcserélném esztergomi háromszobás, komfortos, kertes MÁV-lakásomat egy Budapest vagy Pest környékire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 18—20 óra között a 889—401 telefonon.

— Taksonyban az állomás épületében levő 3 szobás, félkomfortos lakásomat elcserélném Budapest környéki hasonló 2 szobásra. Érdeklődés levélben. Cím: Tóth László 2335 Taksony, MÁV-lakás.

— Elcserélném egy szoba összkomfortos, II. emeleti gázfűtéses lakásomat belterületi hasonló tanácsira, MÁV dolgozóval. Esetleg hármas csere is lehetséges. Érdeklődni levélben lehet: Németh Ilona, 1087 Bp., Kerepesi út 5. IV. ép. II. em. 48.

— A MÁV igazgatóság épületében levő 43 négyzetméteres bérlakásomat elcserélném MÁV dolgozóval, tanácsira. Lakótelepi esetén megegyezéssel (fürdőszoba fontos). Érdeklődni levélben lehet: 1087 Bp., Kerepesi út 1. VII. ép. II. em. 27. Szabadosné.

Szibériai betonacél

A Nyugat-Szibériai Kohászati Kombinát évente több mint 20 ezer tonna fagyálló betonacélt állít elő. Ez a betonacél a legalacsonyabb hőmérsékletnek is ellenáll. A fém kiolvasztásánál, hengerlésénél és feldolgozásánál új, speciális technológiát vezettek be.

A betonacélból készített vasbeton- szerkezeteket eredményesen használják fel a Távol-Kelet, Szibéria, s a bajkál-amúri vasútvonal építkezéseinél is.

Elektronikus pénztáros

A Szovjetunió vasútjain a nyár beköszöntével rohamosan megnövekszik az utasok száma.

Ezért ebben az időszakban több mentesítő (naponta közel 18 ezer) személyvonat közlekedik. Az ország pályaudvarain, és állomásain 2000 kiegészítő pénztár, 200 tudakozó iroda áll az utasok rendelkezésére. A nyári vakáció ideje alatt körülbelül 20 ezer főiskolai hallgató is dolgozik vonatkísérőként a különböző hosszútávú gyorsvonatokon. A moszkvai pályaudvarokat pedig az úgynevezett „Express" elektronikus helyjegyelosztási rendszerbe kapcsolták be. Az elektronikus „pénztáros" nem téved.

Hidak, alul- és fölüljárók

Az UVATERV, az ország legnagyobb közlekedési műszaki tervezővállalata, az elmúlt ötéves terv időszakában 8400 tervezési szerződésnek, illetve művezetői kötelezettségnek tett eleget. Szakemberei tevékenyen részt vesznek a vasút fejlesztését szolgáló feladatokban is.

*

Elkészítették az M1, az M7 és az M3 néhány szakaszának építési és kivitelezési tervét, az autópályák szakaszainak terveit. Tíz országos főútvonal építését, korszerűsítését és átkelési szakaszainak kialakítását végezték el a vállalat tervei alapján. A vasúti kereszteződések megszüntetésére 50 alul-, illetve felüljáró, valamint számos folyami híd dokumentációja készült el.

LÖVÉSZET

39 csapat versenyzett

A szombathelyi járműjavítóban a vasutasnapi lövészversenyen 39 ötfős csapat és 5 egyéni versenyző vett részt. A szocialista brigádklub által 1974-ben alapított vándorserleget kitűnő eredményeivel a Dieselmozdony-javító osztály *Kun Béla* brigádja hódította el. Második a teherkocsi-alvázlakatosok *Steinmetz brigádja* lett, harmadik helyen pedig a *Vörös Október* szelepjavító brigád végzett.

Az egyéni versenyt *Csejtei Géza*, a Dieselmozdony-javítók Széchenyi brigádjának tagja nyerte, tíz lövésből 80 köregységgel. A második és a harmadik helyezett a Kun Béla brigádból került ki *Egyed Zoltán* és *Kőhalmi István* személyében.

A győztes csapatok érmet és oklevelet kaptak, míg az egyéni versenyzők legjobbjai tárgyjutalomban részesültek.

SPORTBIZOTTSÁG ALAKULT SZOLNOKON

Szolnok állomáson — a tömegsport kiszélesítése érdekében — a közelmúltban csomóponti sportbizottságot alakítottak. Az első tanácskozáson *Szép Ferenc* szb-titkár méltatta az esemény jelentőségét, majd *Honti Mária*, a budapesti területi bizottság sportbizottságának vezetője beszélt a feiadatokról. Az újonnan alakult sportbizottság a területi bizottság irányításával működik.

Tartalékosok versenye

Szegeden megrendezték az MHSZ városi és járási THV-versenyét. A tartalékosok küzdelme szép vasutas sikerrel zárult. A II. korcsoport győztese az igazgatóság br. *Münnich Ferenc* tartalékosklubjának csapata lett. Tagjai: *dr. Fekete István, Hoffmann László*, és *Bobály Béla*.

Az I. korcsoport versenyének győztese is igazgatósági csapat lett. Tagjai: *Almási István, Ábrahám György* és *Dorogi Péter*. Második helyen a vontatási főnökség, negyedik helyen pedig Szeged állomás csapata végzett.

Az NB II-be jutott a Szolnoki MÁV

Tervszerű csapatjáték, harcos felfogás jellemezte a csapat játékát

Amióta az új NB II. fennáll most először fordul elő, hogy egyszerre öt vasutas csapat szerepel a labdarúgóbajnokság második vonalában. A *BVSC*, a *DVSC*, a *MÁVDAC* mellett az 1976/77-es bajnokságban a *Székesfehérvári MÁV* és a *Szolnoki MÁV* labdarúgói is a nemzeti bajnokság második osztályában játszhatnak. A húsz csapatból álló mezőny negyedét tehát vasutas együttesek alkotják.

A legnagyobb harc a feljutásért az NB III délkeleti csoportjában bontakozott ki. Csak az utolsó forduló döntött a szolnoki vasutasok javára.

Hogyan sikerült megelőzni a nagy riválist, a Szarvas csapatát. Erről kérdeztük *Szücs Györgyöt*, aki a bajnoki szezon végéig a labdarúgó csapat technikai vezetője volt.

— *Az egyesület vezetése a múlt nyáron azt a célt tűzte a labdarúgók elé, hogy nyerjék meg a bajnokságot és ennek megfelelően küzdjenek.* A célkitűzés merésznek látszott, de akik ismerték a csapat játékerejét, azok tudták, hogy a cél reális, megvalósítható. Ennek megfelelően „rendeztük" a sorokat és *a „legnagyobb erősítés" az volt, hogy nem ment el senki a csapatból, sőt néhány játékossal bővült is a keret.* A Vésző utcában — itt van Szolnokon a MÁV pályája — *Himer István* edző támadószellemű játékot kért a csapattól és biztonságos védekezést. Ugyancsak harcos felfogásban játszott az egyesület akkor is, ha vendégként lépett pályára.

— Miben voltak jobbak a Szarvasnál?

— A mi gárdánk összeszokottabb volt, hiszen az 1974/75-ös bajnokságban is ez a csapat szerepelt. *Egységesebb volt a csapat, tervszerűbb a csapatjáték.* Mindez annak köszönhető, hogy az edző sokat követelt és a fiúk vállalták a többletmunkát. A sikerhez az is hozzájárult, hogy idegenben jobban szerepeltünk, mint Békés megyei vetélytársunk.

— Augusztus 8-án kezdődik az őszi szezon az NB II-ben. Mit vár a csapattól?

— Nemcsak én, hanem a szurkolótábor, a járműjavító dolgozói és Szolnok város sportszerető közönsége is *becsületes helytállást és bennmaradást az NB II-ben. Szeretnénk, ha nem lennének kiesési gondjaink.* Fiatal játékosok beépítésével kívánjuk még ütőképesebbé tenni az együttest és a jövő érdekében még az eddiginél is nagyobb gondot fordítunk az utánpótlás nevelésére. *Örülünk annak, hogy az új szezonban minden vasárnap NB II-es mérkőzést láthatnak városunk lakói.* Hosszú évek óta ismét egy osztályban küzd a bajnoki pontokért az MTE és a MÁV!

(Kőhidi)



A Szolnoki MÁV NB II-be bejutott labdarúgó-csapata

A HVSE az új bajnoki idényben is bizonyítani akar

Két év híján három évtized telt el azóta, hogy a Haladás VSE NB I-es labdarúgói — az elmúlt bajnoki évhez hasonlóan — kitűnő helyezést értek el. Már tíz napja megkezdődött ugyan a felkészülés az új bajnoki idényre a vasi fővárosban, mégis szakítottak időt arra, hogy méltón ünnepeljék meg a hetedik helyezést.

Az ünnepségen megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Gulyás János* titkár, *Horváth Miklós*, a városi pártbizottság első titkára, *Kapronczai János*, az igazgatóság helyettes vezetője és *Auguszt János*, a szombathelyi területi bizottság vezetője is.

Simon János, a szakosztály elnöke méltatta az eredményeket, majd ismertette az új bajnoki évre kitűzött célokat. Hangsúlyozta, hogy a Haladás NB I-es labdarúgóinak az 1976/77. évi bajnokságban bizonyítaniuk kell azt, hogy az előző évi eredmény reális volt.

Az ünnepségen *Koszorus Ferenc* főtitkár jutalmakat adott át a legeredményesebb játékosoknak, majd meglátogatta a Rohonci úti vasútas stadiont, amelyről elismerően nyilatkozott.

K. A.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczur utca 41.
Telefon városi: 229—873.
üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Mártonné
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 216 — 11 859
76—2821 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — ÁRA: 70 FILLÉR — 1976. AUGUSZTUS 16.

Mezőhegyes:

Felkészülten várják a cukorrépa-szezont

Mezőhegyes állomás dolgozói sikeresen hajtják végre az idei évre szóló cselekvési programot.

Következetes és jól szervezett munkájuk eredményeként az állomás gazdasági és mozgalmi vezetősége a legutóbbi értékeléskor *megállapította, hogy a helyből induló személyvonatok 99,53 százaléka menetrend szerint közlekedett.* A szocialista brigádok közreműködésével sikerült megoldani a személykocsik javításának gondját, s ezek rendszeres tisztítására is új technológiát vezettek be az első félévben, amely megfelel a kulturált utazás növekvő követelményeinek.

Anyag- és energiatakarékossági céljaik elérésével *143 164 forintot takarítottak meg hat hónap alatt.* Jól használták ki a kocsik terhelési határát. A négytengelyes teherkocsik fokozottabb felhasználása lehetővé tette, hogy a bázisidőszakhoz viszonyítva kevesebb kocsiban 6147 tonnával több árut szállítsanak el. Nem az állomás dolgozóin, hanem a mészisza-küldeményeket fogadó termelőszövetkezeten (állítólag annak hitelkeret-hiányán) múlott, hogy félévi operatív szállítási tervüket csak 92,53 százalékra teljesítették a mezőhegyesi vasutasok.

Az év második felében a cukorrépaszezon szállítási feladatai állítják még nehezebb próba elé az állomás dolgozóit. *A felkészülés megtörtént.* Remélhető, hogy az eredmények tovább javulnak. Erre lehet következtetni a szocialista brigádok értékes vállalásaiból is.

HÉVÍZEN MEGNYÍLT

a 120 személyes MÁV Szanatórium

Hévízen, a *Bacsó Béla utca 1. szám alatt* augusztus 5-én megkezdte működését az új, *120 személyes MÁV Szanatórium.* Köztudott, hogy a reumatikus mozgásszervi betegek száma világszerte emelkedik. A hévízi szanatórium létesítését is a vasúti foglalkozásokkal együttjáró, gyakori mozgásszervi megbetegedések indokolták.

A modern, tetszetős kivitelű, ötemeletes létesítmény *42 millió forintba került,* melyhez a Vasutasok Szakszervezete a ½%-os Önkéntes Támogatási Alapból *6 millió forinttal járult hozzá.*

A hévízi gyógyvíz elsősorban a reumatológia körébe tartozó betegségekre, idült gyulladások kezelésére, sérültek utókezelésére alkalmas. Az ivókúra pedig jelentős az idült gyomorhurut gyógyításában.

Az új szanatóriumban, az arra rászorult betegek beutalását a lakóhely szerint illetékes MÁV szakorvosi rendelőintézetek, valamint a MÁV rendelőintézetek körzethatárán kívül lakó VSZ biztosítottak esetében a lakóhely szerint illetékes állami egészségügyi szolgálat rendelőintézetei javasolhatják.

A szabályszerűen kiállított és záradékkal ellátott beutalási javaslatot *a területi egészségügyi központ keretében működő szanatóriumi beutaló bizottsághoz kell eljuttatni.* Az állami egészségügyi szolgálat rendelőintézetében kiállított javaslatokat pedig a vasút-egészségügyi igazgatóságnál működő bizottsághoz kell továbbítani.

A beutaló bizottságok a beérkezett javaslatokat elbírálják és továbbítják a szanatóriumba. A bizottságoktól beérkezett javaslatok alapján *a szanatórium igazgató főorvosa dönt a behívás sorrendjéről,* meghatározza az ápolás kezdetét és — a beutalt beteg állapotától függően — az ápolás időtartamát is.

Az új Hévízi MÁV Szanatórium jelentősége igen figyelemre méltó abból a szempontból is, hogy az ott létesített gyógyintézmény a gyógyító tudomány klasszikus és legmodernebb módszereit használja fel a betegek gyógyítására. Állandó orvosi felügyelet mellett biztosítani tudja a gyógyítás, megelőzés, gondozás és rehabilitáció magasztos céljait.

A vasút júliusi teljesítménye:

27 millió 700 ezer utas és 11 millió 97 ezer tonna áru

A vasút júliusban *27 millió 700 ezer utast szállított,* amely az elmúlt év azonos időszakához képest 99,7 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer-tervet 97,9 százalékra teljesítette. Ennél a mutatónál mintegy 1,2 százalékos csökkenés tapasztalható a bázisidőszakhoz viszonyítva is.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége sajnos romlott. *Az egy késetten közlekedett személyvonatra eső késési idő mintegy 12,2 százalékkal emelkedett az előző hónaphoz képest.* A késetten közlekedett személyszállító vonatok részaránya a bázisidőszakkal összehasonlítva csak kis mértékű javulást mutat.

Júliusban a vasút 11 millió 97 ezer tonna árut szállított, amely a bázisidőszak árutonna-mennyiségét 3,4 százalékkal haladta meg, míg a tervtől 1,6 százalékos lemaradás tapasztalható. A fontosabb áruféleségek közül a bázisidőszakhoz képest jelentősen, mintegy 37,1 százalékkal növekedett a kavics, 9,2 százalékkal a kő, 9,5 százalékkal a cementgyártmány-küldemények aránya. Mérsékeltebb volt a szállítás tégla-, cserép- és cementküldeményekből. Ugyancsak csökkent — közel 50 százalékkal — az élőállat-küldemények mennyisége.

Az egyes forgalomnemeknél növekedett az árumennyiség. *A belföldi áruforgalom 2,6, az export 17,4, a tranzit 7,6 százalékkal volt nagyobb, mint az előző év azonos időszakában.* Az import forgalom azonban 3,1 százalékkal maradt el a bázisidőszakban elért mennyiségtől.

A tranzitforgalom 8, az import pedig mintegy 9 százalékkal volt alacsonyabb a tervezettnél. Viszont az export- és a belföldi áruforgalom közel 12, illetve 0,5 százalékkal haladta meg az előirányzatot.

Az árutonna-kilométer teljesítmény a bázishoz képest 2,2 százalékkal nőtt, a tervhez viszonyítva 3,7 százalékkal csökkent. Ez az átlagos szállítási távolság csökkenésének tulajdonítható.

A tehervonatok menetrendszerűsége közel 2 százalékkal romlott, *a gépre várások száma pedig az előző hónaphoz viszonyítva 17,1 százalékkal emelkedett.* Az elegymozgás kismértékű lelassulására utal, hogy a rakott kocsiforduló-idő a bázishoz és az előző hónaphoz képest egyaránt emelkedett.

A jó eredmények között említendő a teherkocsik statikus terhelésének mintegy 7,1 százalékos emelkedése a bázisidőszakhoz viszonyítva. Javult a tehervonatok kihasználása is, mivel a júliusi árumennyiséget kevesebb tehervonattal szállította el a vasút.

A mozdonyok fajlagos kihasználása *a villamosmozdonyoknál mintegy 4.8 százalékkal javult.* Az egy tehervonati mozdonyra jutó haszonkilométer teljesítmény azonban a gőz- és a Diesel-mozdonyoknál a bázisidőszak szintjét nem érte el.

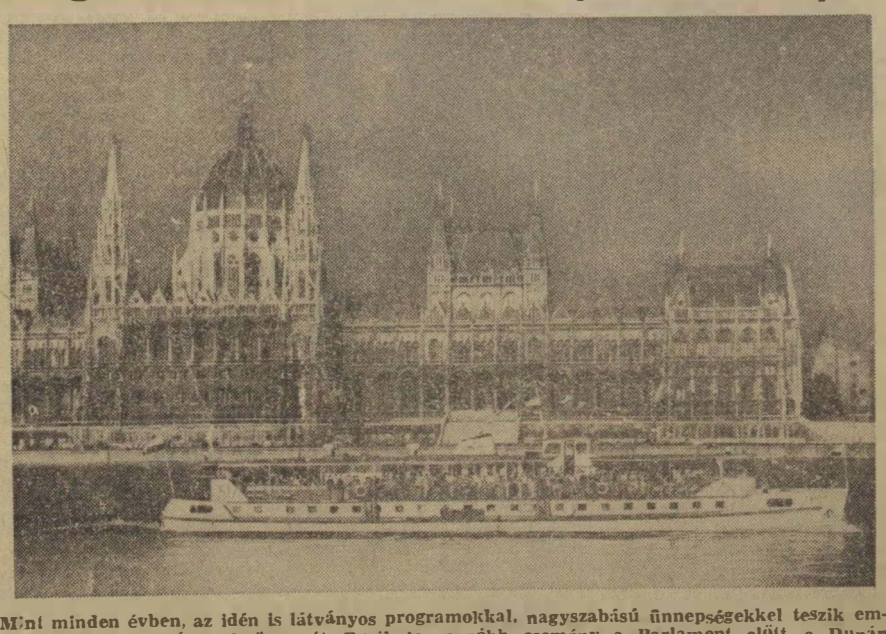
Augusztusban a szállítási igények erőteljes növekedésével kell számolni. A hónap végén már megkezdődik a cukorrépa-szállítás. Növekedés várható az import- és tranzitforgalomban. *Alapvető feladat a belső kapacitástartalékok jó kihasználása, főként a kocsiforduló idő csökkentése, a rendezőpályaudvarokon pedig a torlódások megakadályozása.* Nagy feladat elé állítja a végrehajtó és irányító szolgálat dolgozóit a gépellátottság biztosítása. összhangban az utazószemélyzet szolgálati vezénylési rendjével. Mindez tervszerű, fegyelmezett munkát igényel az irányító és végrehajtó szolgálattól egyaránt.

Teljesítette felajánlását a Vörös Csillag brigád

A békéscsabai pályafenntartási főnökség IV. pályamesteri szakaszán dolgozó *Vörös Csillag* szocialista brigád pótfelajánlást tett április 4., május 1., a vasutasnap, augusztus 20. és november 7. tiszteletére. Vállalásaikat eddig még mindig teljesitették a brigád tagjai.

Az alkotmány ünnepére — *Szekercés Mihály* műszaki intéző tájékoztatása szerint — folytatták az idei évre felajánlott 20 mázsa ócskavas gyűjtését. A tervezett mennyiség elérése után abból kiválogatták a felhasználható, illetve még beépítésre alkalmas alkatrészeket, majd a többi fémet átadták a szertárnak. Három újítást is beadtak a brigádtagok. ezenkívül — vállalásaikhoz híven — 22 angolkitérő, felújításával végeztek. Társadalmi munkájuk kiterjed a *Kulich Gyula* lakótelep óvodájának patronálására is.

Augusztus 20, alkotmányunk ünnepe



Mint minden évben, az idén is látványos programokkal, nagyszabású ünnepségekkel teszik emlékezetessé alkotmányunk ünnepét. Egyik legnagyobb esemény a Parlament előtt, a Dunán rendezett vizi- és légiparádé.

„Mindenki iskolája"

Még néhány hét és a szabad idő értékes óráit a szokásostól eltérő, újszerű módon lehet felhasználni. A munkában elfáradt ember, a második műszakot végző asszony, félórára megpihen a rádió mellett, vagy a televízió képernyője előtt. Idejét harminc percig nemcsak kellemesen, de hasznosan is tölti el, hiszen miközben szórakozik, egyúttal tanul is.

„Mindenki iskolája". Ezzel a címmel indít programot szeptembertől a *Magyar Rádió és Televízió,* hogy hatékonyabban segítse a munkásművelődést, a közoktatási problémák megoldását. *Napjaink gondjai közé tartozik a nyolc általános iskolai végzettséggel nem rendelkező, alacsony képzettségű dolgozók „újratermelődése" beiskolázása.* A nappali tagozatos iskolapadból kikerült fiatal, a tanulmányait régebben abbahagyó idősebb munkavállaló, nehezen határozza el magát arra, hogy hiányos iskolai tanulmányait a munka mellett pótolja. Bennük az igény felkeltése, a tanulási szándék megvalósítása, a cél elérésének segítése — az egyéni érdeken túl — *közüggyé, társadalmi feladattá válik.* A tudásanyag elsajátíttatására évek ota közös erőfeszítéseket tesznek az iskolák tanárai a vállalatok, üzemek gazdasági és mozgalmi vezetői.

Az eredmények mégsem kielégítőek. Az iskola rendszerű felnőttoktatás önmagában nem képes a problémák teljes megoldására. *Sokoldalú összefogásra van tehát szükség.*

A televízió és a rádió — a minisztériumokkal és egyéb országos szervekkel történt előkészítő munka után — a *„Mindenki iskolája"* sorozat elindításával, valóban mindenki számára megteremti a lehetőséget a művelődésre. Tanulhatnak azok, akik részt vesznek valamely szervezett oktatási formában (üzemi kihelyezett, vagy területi iskolában), akik önállóan készülnek a vizsgákra, akiknek középfokú tanulmányaik megkezdéséhez régebbi ismereteik felfrissítésére van szükség, s azok a szülők is, akik a gyermekeikkel szembeni műveltség különbséget szeretnék feloldani.

A műsorok a 7. és a 8. osztály ismeretanyagát foglalják össze. Az előzetes elemzések ugyanis azt mutatták, hogy az általános iskolai végzettséggel nem rendelkező dolgozók többségénél ez a két osztály hiányzik.

A televíziós műsorrendszer alapja a dolgozók általános iskolájában bevezetendő új tanterv, amely az 1976/77-es tanévtől lesz érvényben. *A tananyagot a televízió 16 hétre osztotta el és ez idő alatt minden tantárgyi műsor háromszor jelenik meg a képernyőn.* Az egyes műsorok 30 perc időtartamúak.

A televízió a következő ismeretanyagokból készít műsort: 1976. szeptembertől 1977. januárig — a 7. osztályos anyag — *matematika, fizika, biológia, földrajz, történelem, magyar irodalom.* 1977. februártól júniusig — a 8. osztályos anyag — *fizika, földrajz, kémia, matematika, történelem, magyar irodalom.*

A rádió magyar nyelv és irodalomból, valamint történelemből sugároz adásokat. Itt a tantárgyak kiválasztásában az játszott jelentős szerepet, hogy a rádió adottságai és eszközei révén teljes élményt nyújtsanak.

Az egyes adásokban elhangzott, illetve az iskolai tanórán hallott anyaggal kapcsolatban felmerült kérdésekre *minden második héten szombat délelőtt 30 perces konzultációs műsor keretében adják meg a válaszokat.* Az előadásokról magnetofonszalag sorozatot készítenek, amelyek megvásárolhatók lesznek.

A kiváló művészek közreműködésével elhangzó adások — a több éves alapos előkészítő munka és jelentős pénzügyi kihatás ellenére — sem biztosítanak teljes sikert, *ha a munkahelyek gazdasági és mozgalmi vezetői nem tesznek meg mindent a cél elérése érdekében.*

Fontos, hogy az új oktatási formáról, annak jelentőségéről, részleteiről mindenütt értesüljenek azok a dolgozók, akik nem rendelkeznek a nyolc általános iskolai végzettséggel. *Az agitációs-propaganda munkát tehát széles körben kell kifejteni. A tájékoztatás nem lehet egy ember dolga.* A felvilágosító munkában részt kell vennie minden szakszervezeti tisztségviselőnek és a gazdasági vezetés illetékeseinek is. Fel kell hívni a figyelmet, az osztályvizsgák lehetőségeire és ösztönözni kell a jelentkezőket arra, hogy éljenek is ezzel a lehetőséggel.

Az agitációs, szervező munka természetesen nem merítheti ki a munkahelyek közreműködési formáit. A gazdasági vezetőknek az 1973. évi 41. sz. *Hivatalos Lapban* megjelent 110 436/1973. sz. rendelet értelmében vannak tennivalóik. Az anyagi és tárgyi feltételek biztosítása elengedhetetlen követelmény. A szükséges tankönyvek időben történő beszerzése, a konzultációs órák megszervezése, az iskolával, tanárokkal való kapcsolatteremtés lényeges feltétele a jó oktatási eredményeknek. Ahol a magnószalagokat megvásárolják, újabb segítséget nyújtanak a munkások tanulásához.

Meg kell szervezni a munkahelyek értelmiségi, képzettebb dolgozói között a tanuló munkatársak patronálását is. Szorgalmazni kell, hogy a szocialista brigádok kulturális vállalásaiban név szerint szerepeljenek azok a 7—8. osztállyal nem rendelkező brigádtagok, akik — lehetőleg vizsgatételi szándékkal — részt vesznek az új oktatási formában. A művelődési intézményeknek adottságaik révén, mindenütt kapcsolódniok kell a munkához.

A szakszervezeti bizottságok ebben a munkában is segítő partnerei a gazdasági vezetésnek. A tisztségviselők, aktivisták közvetlen kapcsolatban vannak a dolgozókkal, s így a személyes ráhatás mellett a legrövidebb úton értesülnek a felmerülő problémákról is. A jelentkező gondok, bajok megoldását pedig ugyancsak ők tudják szorgalmazni.

A szervezést segítő munkának egyúttal párosulnia kell az ellenőrző tevékenységgel is. Éppen ezért *a mozgalom katonái legyenek az ügy éles szószólói,* kísérjék figyelemmel a gazdasági vezetés intézkedéseit s ott, ahol a lehetőségek kiaknázatlanok, mutassanak rá a tennivalókra.

A „Mindenki iskolája" mindenkihez szól. Az adások eljutnak majd nemcsak a városokban, hanem a falvakban, településeken, munkásszállásokon élő emberekhez is. S bár a hiányos alapműveltség pótlására az iskolarendszerű képzés továbbra is elsődleges helyen áll, az oktatási forma — ha közösen akarjuk — újabb lépést jelent előre, közművelődési feladataink megoldásában.

Pállnkás Katalin

IRÁNYELVEK

a szakszervezeti tagdíjak 1977. évi megállapítására

Két tagdíjosztállyal bővült a besorolási táblázat – Differenciált jogfenntartó tagdíjat fizetnek a nyugdíjasok

A kongresszusi határozatban megjelölt szakszervezeti feladatok megvalósításához — egyeb feltételek mellett jelentős anyagi eszközökre is szükség van. A legszámottevőbb a szakszervezeti tagság önkéntes tagdíjfizetése, melynek az évenkénti általános besorolás alkalmával állapítják meg a tagok egyetértésével.

Szakszervezetünk elnöksége július 15-én tárgyalta az 1977. évre érvényes tagdíjbesorolás irányelveit, és az általános tennivalók mellett meghatározta a szakmai sajátosságokból adódó részletkérdések elbírálási és végrehajtási szempontjait is.

Körültekintő szervező munkával

Az augusztusban sorrakerülő besorolások *az eddigieknél is körültekintőbb politikai és szervezési feladatot jelentenek az alapszervezeteknek.* Az új alapszabály szerint ugyanis a szakszervezeti tagokat ezúttal megváltozott feltételek mellett kell besorolni.

Megváltoztak a tagdíjosztályok is. Az egyes kategóriák között arányosabb lett a keresettől függő lépcsőzetesség, *s a besorolási táblázat két tagdíjosztállyal is bővült.* Változás az is, hogy — a nyugdíjasok kívánságának megfelelően a nyugdíjas szakszervezeti tagok az eddigi egységes 3 forint jogfenntartó tagdíj helyett a jövőben a nyugdíj összegéhez igazodóan *differenciált összegű, azaz 3, 5 és 10 forintos jogfenntartó tagdíjat fizetnek.* Ezzel lehetővé válik a nyugdíjasok szociális segítésének bővítése. A nyugdíjasok tagdíjbevételeugyanis teljes összegében a nyugdíjas csoportoknál marad, elsősorban szociális célokra.

Lényeges változást jelent továbbá az is, hogy bérkeresettel nem rendelkező, vagy a szakszervezeti szervezésbe nem vonható munkaterületekre áthelyezett, de korábban osztályos tagdíjat fizetett tagok kedvezményes, 3 forintos úgynevezett „jogfenntartó tagdíjfizetéssel" bizonyos esetekben tagsági idejük folyamatosságát fenntarthatják, *de anyagi juttatásokra — például segélyekre, üdülésre stb. — nem jogosultak.* Ilyen „részleges jogfenntartók" lehetnek 3 forintos tagdíjfizetés mellett a következők:

1. Akiknek a munkaviszonya önhibájukon kívüli (súlyos családi problémák stb.) átmenetileg szünetel, jogfenntartó tagdíjat fizethetnek, legfeljebb 1 évig.

2. Akik fegyveres testületeknél hivatásos állományba léptek, vagy szövetkezetekbe, munkaközösségekbe „tag"-ként léptek be, szintén fizethetnek 3 forintos jogfenntartó takdíjat. Ezek besorolása ott történik, ahol ez idő szerint dolgoznak.

Továbbra is teljes jogú, tehát kedvezményekre jogosító tagság alapján fizethetik a 3 forintos jogfenntartó tagdíjat a *gyermekgondozási segélyen levők, az idénymunkások, továbbá az illetménynélküli szabadságon — akár belföldön, vagy külföldön — levők,* amennyiben kereső foglalkozást nem folytatnak.

A szakmunkástanulók és a felsőoktatási intézmények hallgatóinak 2 forintos tagdíjfizetése továbbra sem változik.

A besorolás alapja: az 1975. évi átlagkereset

A dolgozók, vagyis az osztályos tagdíjat fizetők besorolásának alapja az 1975. évi átlagkereset. Ennek megállapításához a táppénzes hónapokat természetesen nem kell figyelembe venni, így ezek számával a 12 hónapos osztószámot csökkenteni kell. *Táppénzes hónapnak minősül minden olyan hónap, amelyben a tag egy napig is táppénzes állományban volt.* Az átlagkereset kiszámításánál az év végi nyereségrészesedés és a nyereségprémium összegét minden esetben 12-vel kell osztani.

A besorolás alapját képező átlagkereset kiszámításánál, illetve megállapításánál a következő kereseteket kell figyelembe venni.

1. Bértömeg terhére fizetett járandóságok:

a) Alapkeresetek: fizikai dolgozók törvényes munkaidőre járó munkabére, darabbéres, teljesítménybéres keresete, mázsadíja, és prémiumos időbére, havibéres dolgozók alapbére (rang- és munkakörbér), különböző prémiumok (balesetmentességi, munkásminőségi, központi, záhonyi verseny, teljesítménytől függő, üzemanyagmegtakarítási, darukezelői, kocsirendezői, síktolatási, irányvonati, célprémium), különböző jutalékok (őszi csúcsforgalmi, forgalomtól függő, kiemelt forgalmi stb.).

b) Bérpótlékok: utazó személyzet kilométer és óraátalánya, éjjeli pótlék, idénypótlék, munkahelyi pótlék, mankópénz, egyéb pótlékok) csoportvezetői, pótkocsivontatási, építési pótlékok, korpótlék stb.).

c) Kiegészítő fizetések: készenléti díj, fizetett munkaközi szünet díja, munkaszüneti nap díjazása, szénpernye és egyéb hulladék gyűjtéséért járó díj, utánfizetési és jegyeladási jutalék, üzemveszélyes sérülések felfedezésének díja, kocsisérülés és helytelen súlyberakás felfedezéséért járó jutalék, egyéb le nem dolgozott, idők fizetett díjazása) állásidő, sorozás, szavazás, tanuzás, munkásőrség, tanácstagként, népi ülnökként eltöltött idők díjazása, kötelező orvosi vizsgálat, úton töltött idő, felmondási idő, fizetett szabadsággal járó bérek, tanfolyam stb.).

2. Részesedési alap terhére fizetett juttatások: év végi nyereségrészesedés, nyereségprémium.

3. A másodállású keresetet szintén figyelembe kell venni az átlagkereset kiszámításánál.

Amit nem kell a besorolásnál figyelembe venni

Nem kell az átlagkereset megállapításánál figyelembe venni: a bértömeg terhére fizetett juttatások közül a túlórát, túlóraátalányt, túlórapótlékot, túlórapótlékátalányt, egészségre ártalmas munka után járó pótlékot. munkaszüneti napon végzett munka díjazását, újítási díjat, egyenruhamegváltási díjat, veszélyességi pótlékot, valamint a részesedési alap terhére fizetett juttatások közül az esetenkénti jutalmakat, törzsgárda jutalmakat, kitüntetésekkel járó jutalmakat és a jubileumi jutalmat. Végül pedig a mellékfoglalkozású és az alkalmi munkák után járó díjazást.

A nyugdíjasok tagdíjbesorolásának alapja a nyugdíjuk összege. *A munkát végző nyugdíjasok bére nem vehető figyelembe.* A nyugdíjasok tagdíjbesorolása nem évenként, hanem csak a nyugdíjmegállapításnál, illetve a későbbiek során az alapnyugdíj általános emelését követően történik. *Az évenkénti rendszeres nyugdíjemelés után a tagdíj összege nem változik.*

A tartós és jelentős jövedelemcsökkenéssel járó — vállalaton belüli — munkahely, vagy munkakör változás esetén a tag évközbeni besorolásmódosítást kérhet.

Az új tagok (akik évközben lépnek a szakszervezetbe, vagy más vállalattól, intézménytől kerülnek az alapszervezet tagjai sorába), valamint a tényleges katonai szolgálatból leszerelt, gyermekgondozási segélyről, illetmény nélküli szabadságról visszatért tagok tagdíját a várható keresetnek megfelelően kell megállapítani.

A tartós külföldi szolgálatot teljesítő dolgozók esetében az átlagkereset kiszámításánál a külföldi szolgálatot közvetlenül megelőző hónapra belföldi beosztás után járó alapbért és bérjellegű pótlékokat, valamint — a külföldi szolgálatot közvetlenül megelőző naptári évben, tehát január 1-től december 31-ig a béralap terhére kifizetett jutalom, prémium és év végi részesedés egy hónapra eső hányadát kell figyelembe venni.

A besorolástól eltérő tagsági díjat egy hónapos betegállományt követően lehet fizetni a táppénznek megfelelő tagdíjosztály szerint.

A besorolás alkalmával a tagkartonok adatait egyeztetni kell a beszedett tagkönyvek adataival és az esetleges eltéréseket tisztázni kell. *A tagkönyvek felülvizsgálatát a tagdíjelmaradások rendezésére is célszerű felhasználni.*

Minden taggal beszélni kell

Törekedni kell arra, hogy a szakszervezeti tisztségviselők és a bizalmiak minden taggal beszélgessenek. Ezeket az alkalmakat is használják fel a tagság és a szakszervezet közötti kapcsolat további erősítésére. *A szervezettség növelése érdekében beszéljenek olyan dolgozókkal is, akik még nem tagjai a szakszervezetnek, vagy tagjai voltak ugyan, de valamilyen jogos, vagy vélt sérelem miatt tagságukat megszüntették, illetve tagdíjhátralékban vannak.* Ezt a munkát a tisztségviselők tekintsék fontos politikai feladatnak, végezzenek széles körű agitációt és propagandát a tagdíjfizetési készség további javítása és a szervezettség emelése érdekében.

Feltétlenül szükséges, hogy a számvizsgáló bizottságok segítő ellenőrzéssel működjenek közre a tagdíjbesorolások eredményes lebonyolításánál. Kísérjék figyelemmel az előírások pontos betartását, s indokolt esetben megfelelő intézkedéseket kezdeményezzenek.

KÁDEROKTATÁS

A bentlakásos tanfolyamok tapasztalatai

A szakszervezet elnöksége július 15-én tárgyalta a káderek és tisztségviselők oktatásának *1975/76. évi tapasztalatairól és a jövő oktatási év terveiről szóló jelentést.* A jelentés néhány megállapításával, elsősorban a bentlakásos tanfolyamok értékelésével foglalkozunk cikkünkben.

Előnyben részesültek az új tisztségviselők

Az 1975/76-os oktatási év szerves részét képezte az 1975. decemberében elfogadott ötéves káderoktatási tervnek. Az első év teendőit mindenekelőtt a szakszervezeti választások határozták meg. A választások során bekövetkezett nagymérvű cserélődés miatt *elsődleges feladat volt az új tisztségviselőkkel megismertetni a legalapvetőbb tennivalókat.* Gondot fordítottunk arra, hogy képet nyerjenek az egyes tevékenységek összefüggéseiről, megismerjék a testületi munka alapjait, s reszortfeladataikat. Kiemelten foglalkozunk a jog- és hatáskörök ismertetésével, gyakorlati alkalmazásával.

Az oktatási év folyamán felhasználtunk minden keretet, amit felsőbb párt- és szakszervezeti iskolákra kaptunk. Ugyanez mondható el a szakszervezeti megyei tanácsok által fenntartott iskolaközpontokra is, *ahol az oktatási évben 1852 tisztségviselőnk tanult.* A területi bizottságok a korábbiaknál tevékenyebben kapcsolódtak be előadások, konzultációk tartásával, önálló osztályok szervezéséhez adtak segítséget.

Az elnökség álláspontja, hogy az ilyen tanfolyamokat a jövőben is igénybe kell venni. Különös jelentőséget kap ez a képzési forma a közeljövőben, amikoris a balatonkenesei oktatási központ átépítés miatt nem üzemelhet.

A terveknek megfelelően

A központ által szervezett bentlakásos tanfolyamokon elsősorban azokat oktattuk, akik az új választás során kerültek funkcióba. emellett mintegy 600 társadalombiztosítással foglalkozó aktivista képzését parancsolóan írta elő az új társadalombiztosítási törvény megjelenése.

A terveknek megfelelően tartottuk meg a tömegpolitikai oktatással foglalkozó vezető propagandisták felkészítő tanfolyamát, a szociálpolitikai felelősök és munkavédelmi felügyelők képzését, az szb-titkárok, a termelési- és bérfelelősök, gazdasági felelősök, a számvizsgáló bizottsági elnökök tanfolyamát. Mód nyílt a nyugdíjas szervezők, elnökök főbizalmiak oktatására is. *A tervezett 1500 főből 1460 képzését sikerült biztosítani Balatonkenesén.* A részt vevők mintegy 95 százaléka korábban nem vett részt hasonló tanfolyamon.

A tapasztalatok azt mutatták, hogy a hallgatók reszortfeladatuk megismerésén túl, nagy érdeklődést tanúsítanak a testületi vezetéssel kapcsolatos kérdések, az általános szakszervezeti ismeretek iránt. Ez arról győzte meg a tanfolyamok vezetőit, hogy a tisztségviselők magasabb szinten kívánnak megfelelni vállalt kötelezettségüknek.

A legpozitívabb tapasztalat az volt a hallgatók érdeklődését, aktivitását, hozzáállását értékelve, hogy a választásokon általában olyan új tisztségviselők kerültek funkcióba, akik megfelelnek a tagság és a mozgalom nagyobb elvárásának.

Magasabb szinten

A hallgatók aktivitása, az előadások és a konzultációk minőségének következményeként, megfelelő volt. *Helyesnek tartották a csoportos konzultációs formát, mert lényegesen többen fejthették ki véleményüket.* Újításnak számított ebben az oktatási évben, hogy a csoportos konzultációkon felvetett közérdekű kérdéseket összevontan a hallgatók egészével ismertették, így valamennyien tájékozódtak az elhangzott fontosabb témákról.

A legvitatottabb téma, amely szinte minden tanfolyamon az összevont és csoportos konzultáción felmerült, a bizalmiak megnövekedett jog- és hatáskörének érvényesítését szolgáló személyi és tárgyi feltételek megteremtésének szükségessége volt. A hallgatóknak a vitákon kialakult véleménye is megerősítette a következő időszak egyik legfontosabb szakszervezeti feladatát.

Másik vitatott kérdés az üzemi demokrácia érvényesítése a vasút területén, az egyszemélyi felelős vezetés és a kollektív vezetés közötti összhang hiánya. Ha kisebb mértékben is, mégis felvetődött a függőségi viszony, a társadalmi tisztségviselők helyzete.

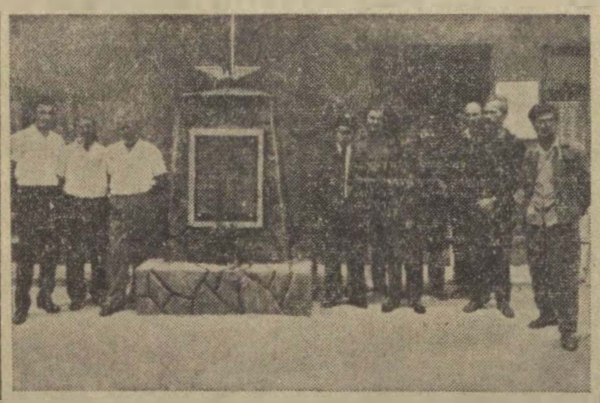
Több vitára adtak alkalmat a munkaidőn kívül tartandó szakszervezeti rendezvények megoldási lehetőségei. Örvendetesen egységes volt az álláspont a munkafegyelem további megszilárdítását, a baleseti helyzetet illetően. Ezekben a kérdésekben a szakszervezet konkrét szerepét, a nevelő, felvilágosító feladatokat is önkritikusan határozták meg a hallgatók.

Egységes álláspont

Ami bírálat tárgyát képezte, szinte valamennyi tanfolyamon, hogy a fejlődés ellenére sem volt elegendő a gyakorlati munkával való foglalkozás. Jövőben ennek az igénynek a kielégítését az előadások óraszámának csökkentésével kell biztosítani.

A szabad idő kulturált eltöltését a tanfolyam vezetősége által szervezett programokon túl, az önkormányzatok és a tanfolyamhallgatók öntevékenyen is biztosították. *A szellemi és sportvetélkedők egyik tanfolyamáról sem hiányoztak.* A találékonyság és kezdeményezőkészség a kulturált szórakozáson túl a kollektívák kialakítását is nagyszerűen szolgálta. A kedvezőtlen időjárás okozta nehézségeket társas szórakozásokkal hidalták át, amellyel jelentősen hozzájárultak az elvtársi, baráti légkör kialakításához, a jó hangulathoz.

Tizenegy név a márványtáblán



Az emlékmű és építőinek egy csoportja

Néhány héttel a 26. vasutasnap előtt határozták el a *szombathelyi vontatási főnökség* utazó szocialista brigádjai, hogy emlékművet állítanak az üzemi baleset következtében elhunyt társaiknak. Megtakarított pénzükből megvásárolták az emléktáblához szükséges anyagokat, majd a szocialista brigádok fáradságot nem ismerve több napig dolgoztak az emlékmű felépítésén.

A vasutasnapi ünnepségsorozat egyik jelentős eseménye volt a vontatási főnökség irodaépülete előtt elhelyezett emlékmű leleplezése. A fekete márványtáblára tizenegy munkatárs nevét jegyezték fel és a tiszteletadás jeleként a főnökség dolgozói nevében koszorút helyeztek el a táblánál.

Információ – tájékoztatás

Információs jelentésekben kérték:

— Alkalmazzanak a vasútnál is — a TÜZÉP-hez hasonló — kedvezményes tüzelőanyag vásárlási akciót.

Az országos tüzelőellátást biztosító belkereskedelmi hálózat árpolitikai célú kedvezményét *a MÁV nem jogosult alkalmazni.* A dolgozók és nyugdíjasok igényeinek jobb kielégítése érdekében a MÁV megállapodást kötött a TÜKER—TÜZÉP — vállalatokkal, valamint az ÁFÉSZ szervekkel, melynek alapján *a mindenkori árakon MÁV tüzelőanyagutalványokra is kiszolgáltatnak tüzelőt.* A MÁV dolgozó és nyugdíjas választhat, hogy szükségletét a MÁV háztartási tüzelő ellátásból, vagy belker. ellátásból oldja-e meg.

— Történjék intézkedés M—43 és M—47 sorozatú Dieselmozdonyok zajszintjének csökkentése érdekében, amely a megengedettnél magasabb.

Miután a probléma mindazokon a szolgálati főnökségeken jelentkezik, ahol ilyen típusú mozdonyokat üzemeltetnek, ezért valamennyi területre egységes rendelkezés kiadása szükséges. *A rendelet kiadása — a Vasutasok Szakszervezete egyetértésével — folyamatban van.* A rendelet megjelenéséig valamennyi érdekelt szolgálati főnökség saját hatáskörben járjon el a mozdonyvezetők védőeszközzel történő ellátása érdekében.

— Hogyan történik a fordulószolgálatos dolgozók szabadság idejének elszámolása.

A szabadságon töltött napokra a dolgozót a 6/1967. (X. 8.) MÜM számú rendelet 14. §-ban foglalt szabályok szerint kell elszámolni. E felsőbb jogszabályi rendelkezés szerint a szabadság kiadása tekintetében a hét minden napja munkanap — a dolgozó heti pihenőnapját és a munkaszüneti napokat kivéve — függetlenül attól, hogy a munkahely munkaidő-beosztása szerint mindegyikén munkát kell-e végeznie vagy sem.

Ezt a szabályt kell alkalmazni a forduló szolgálatos dolgozóknál is. *Az elszámolás alapja a dolgozó havi kötelező munkaidejének egy napra eső része, ami a fordulószolgálatos dolgozóknál is átlagosan és egységesen 7,33 órában van megállapítva.* Az ismertetett szabályokból következően a dolgozó szabadságán töltött idejére járó munkabért (átlagkeresetet) nem a szabadságon töltött napokra ütemezett munkaórák számának arányában, hanem a havi kötelező munkaidőnek egy napra eső részére kapja.

Az Államvasutaknál a heti 48 órás munkaidőről a heti 44 órás munkaidőre történt áttérés miatt rendelkezett a MÁV Vezérigazgatóság a 102 010 1975. MÜSZ. A. számú utasítása a jogszabályoknak megfelelő helyes elszámolás érdekében.

A fenti rendelkezésekkel ellentétes gyakorlat törvénysértő.

A pályamunkás diplomát szerzett

1944-ben pályamunkásként kezdte vasúti pályafutását *Pataki György.* Tizenegy évvel később diplomát szerzett, s jelenleg *szakaszmérnök a békéscsabai pályafenntartási főnökségen.*

Most is kitartó szorgalommal dolgozik, mint ahogy munkásként megszokta. Korán reggel a munkahelyén van, s késő este hagyja abba a munkát.

A 26. vasutasnapi ünnepségre meghívót kapott a szegedi igazgatóságtól, és ott *Kiss Károly* igazgató adta át részére az *Érdemes vasutas* kitüntetést.

Mi okozta a sorbanállást a MÁV Kórház rendelőintézetében

Beszélgetés dr. Genszky Kázmér igazgató-főorvossal

Egy hónap telt el azóta, hogy megnyílt *a MÁV Kórház új rendelőintézete.* A modern épületben, a frissen mázolt falak között az első hetekben óriási volt a forgalom. A felvételi ablakoknál hosszú sorokban álltak a betegek. Az idegölő várakozás miatt sokasodtak a panaszok, nőtt a türelmetlenség, és gyorsan megfogalmazódott a bírálat: *modern a rendelő, de bürokratikus az adminisztráció, összerűtlen a betegek fogadása.* Mi az igazság ezzel kapcsolatban, valóban rosszul szervezték az adminisztrációt? Erről beszélgetünk *dr. Genszky Kázmérral,* a rendelőintézet igazgató főorvosával.

— *A panaszok a nyitás utáni első két hétben jogosak voltak, de ez nem az átszervezett adminisztrációra vezethető vissza. Az igazság az, hogy a 160—180 ezer karton elraktározására alkalmas új gépegységet a szerelő vállalat csak két héttel a határidő után adta át. Pedig az új adatfeldolgozó rendszer ezekre a gépekre épül.*

— Mi ennek a lényege?

— *Ez a kartonozási mód, az úgynevezett tasakrendszer, nemzetközileg elfogadott, a réginél lényegesen előnyösebb, mert csökkenti az adminisztrációt, egyszerűbbé teszi a betegek adatainak tárolását.* Minden betegnek egy hat számjegyből álló kódja van, ami a legfontosabb adatokat tartalmazza. A név és a születési év közlése után a kartonozó dolgozója megnyom egy gombot és a gép automatikusan kiválasztja, lehozza azt a dobozt, amiben a keresett tasak van. A beteg ezután közli, hogy melyik osztályra akar menni, és a tasakba behelyezik a kórlapot. Minden osztálynak más színű a kórlapja. Ezekre az orvosok feljegyzik a diagnózist a gyógykezelés módját stb. A két hét alatt, amíg a gépek nem működtek, felhalmozódott az adminisztrációs munka, sok volt a panasz. A szerelő vállalat másfél hete üzembe helyezte a gépsort. *Mi is tettünk néhány intézkedést. A központi kartonozóban a személyzet létszámát hatról tizenkettőre emeltük és a betegfelvételt — a réginél korábban — fél nyolckor kezdjük.*

— Működnek a gépek és mégis növelni kellett a személyzet számát?

— Erre azért volt szükség, mert az intézet forgalma a nyitás után lényegesen megnövekedett. *Napi nyolcezer vizsgálatot végzünk és ezt a régi létszámmal már nem lehetett győzni.* Az a tapasztalatunk, hogy most már helyreállt az egyensúly. Csak hétfőn és kedden a reggeli órákban van sorbanállás az ablakok előtt, a többi napokon várakozni sem kell. *Az orvosi ellátás minősége, a rendelés gyorsasága kifogástalan.* Ezzel kapcsolatban nem is érkezett panasz. A hétfő és a keddi csúcsforgalom csökkentésére egy pótkartonozó ablakot nyitottunk. Vannak azonban rendelések, ahová nem kell tasak, a betegnek nem kell az ablakhoz állni. *Ilyen a máj, cukor, onkológia, nőgyógyászati onkológia, nemibeteggondozó és a fogászat.* Ezekben a rendelőkben külön kartonozás van.

— Vissza lehetne-e ismét térni a régi adminisztrációs rendszerre, amikor minden osztály maga vezette a kartonokat?

— *Ez a decentralizálás népgazdasági szempontból sem lenne célszerű, mert nem szolgálná a gyógyszertakarékosságot.* Tobb vizsgálat esetén ugyanis a kezelő orvos a tasakban levő kórlapokról leolvashatja a diagnózist, és azt, hogy eddig milyen gyógyszert írtak a betegnek. A gyógyszertakarékosság persze nem a beteg rovására történik.

— A jelenlegi adatfeldolgozás tehát modern, megfelel a MÁV rendelőintézet igényeinek?

— *Egyelőre igen. A jövő útja azonban kétségtelenül a további gépesítés, a komputerrendszer bevezetése.* Egy lyukkártyarendszerű számítóközpont a kartonozóban minden gondot megoldana. Negyedére csökkenthetnénk a személyzet számát és még gyorsabb lenne az adminisztrálás. *Ez akkor lenne igazán hatásos, ha a vasútegészségügyön belül megoldanák a számítóközponton alapuló adatbanktárolást.* A jelenlegi kartonozógépet már ennek az előfutárának lehet tekinteni, mert a régi módszernél mindenképpen előnyösebb és remélhetően a jövőben kevesebb panaszra ad okot — mondotta dr. Genszky Kázmér. **(Kaszala)**

LEVÉL SZOLNOKRÓL

Legfőbb támaszunk a szakszervezet

A Szolnoki MÁV-Kórház 52 éves dolgozója vagyok. Férjemmel — aki hat évig rokkantsági nyugdíjban volt és 1974 márciusában hunyt el — *nehéz körülmények között neveltük gyermekeinket.* József fiam a Műszaki Egyetemen végzett — már családot alapított —, így egyedüli keresőként többször kaptam anyagi támogatást a szakszervezettől.

Ez év januárjában mégis „idegenként", nagy-nagy szorongással kerestem fel a Benczúr utcai központot, a II. emeleti 7. számú szobát. Megnyugtatott azonban, hogy kérésemet megértéssel fogadták, s kedves biztatással ígértek segítséget.

Nehezemre esik leírnom is, nem pedig látnom Marika leányom egykor még oly reménytelen helyzetét, sorsát. Ő 1954-ben született s egyéves korában gyermekbénulást kapott. *A sok testi-lelki szenvedés közepette mindkét lábára bénán nőtt fel, míg végül is 1976 januárjában lehetőség nyílt arra, hogy Trabant Hycomat gépkocsi igénybevételével megszabaduljon a helyhezkötöttségtől.* Hogy járjon-keljen, új arcokkal, tájakkal ismerkedjen, új benyomásokat szerezhessen, tehát: — *éljen.* De nem volt pénzünk egy ilyen gépkocsi megvásárlásához, ezért kerestem fel — mint említettem — a Vasutasok Szakszervezetét.

A megígért segítség nem is maradt el, mert Marika lányom április 5. óta már tulajdonosa a Hycomat gépkocsinak. Örömünket csak az tudja igazán megérteni, aki volt már hosszú ideig ágyhoz, vagy helyhez kötött beteg.

Most, amikor a segítséget megköszönöm, elmondhatom azt is, hogy a támogatást igyekszünk a magunk módján viszonozni a társadalomnak. Koromnál fogva tőlem már „nagy tettek" nem várhatók, de a fiamat becsületes, szorgalmas embernek neveltem. Hiszem, hogy a lányom is a társadalom hasznos tagjaként fog dolgozni. Most egyetemen tanul, programozó matematikusnak készül.

Rocsa Alajosné

Vidám vakáció

Turnusonként 450 vasutasgyerek üdül a balatonkenesei gyermeküdülőben

A vasutas-szakszervezet balatonkenesei gyermeküdülőjében az idei nyáron a következő évekre tervezett fejlesztés bevezetőjeként, nagyobb munkálatok folynak. Ez azonban egyáltalán nem zavarja *a turnusonként ide sereglő 450 kisfiút, kisleányt abban, hogy paradicsomi állapotok között érezzék magukat, jól üdüljenek, erősödjenek a dús növényzetű, pompás levegőjű, bársonyos vizű tó partján.* Legfeljebb azt veszik észre, hogy a tágas, rendezett „főtérre" beton virágtartók kerülnek, sok színes virággal, a parkban a konyha átalakítási munkálataiból kitermelt friss földbe új fákat, bokrokat ültetnek, utakat töltenek, egyengetnek: szépítik az amúgy is szép üdülőt.

Ki mit tud?

Az ő gondjuk azonban nem ez. A gyerekeket elsősorban az izgatja, hogyan készüljenek az aznapi játékos *„Ki mit tud"* vetélkedőre. Gyakran összedugják fejüket a tábortűz műsorának összeállítása céljából, vagy lázas izgalommal várják a „nemzetközi" focimeccset, asztalitenisz viadalt, céllövő versenyt és a többi nemes versengést.

Nem tévedésből használjuk a „nemzetközi" szót, hiszen köztudomású, hogy a kenesei gyermeküdülőben *nyaranta szép számú általános iskolás korú vasutas gyermek vakációzik a baráti országokból, meg a szomszédos Ausztriából, csereképpen a mi hasonló számú vasutas csemetéinkért.* A balatoni üdülés általánosan ismert, mindennapi gyönyörűségeit a külországból jött pajtásokkal való együttlét, a közös játék, a vetélkedőkben, sportversenyekben megnyilvánuló barátkozás koronázza meg. Az idén először az NDK-beli Karl-Marx-Stadt Vasútigazgatóságának területéről jártak itt pajtások, őket követték a Szovjetunióból, a Brjanszki vasutas gyerekek, majd Krakkóból jöttek lengyel fiúk, lányok. Látogatásunkkor az NDK-beli Erfurtból nyaralt itt 48 gyerek. Ebben az idényben még 18 osztrák gyermek érkezését várják.

A tábor kis magyar lakói érdeklődéssel, nagy figyelmességgel, rokonszenvvel veszik körül külföldi pajtásaikat, akik hasonlóan viszonozzák ezt. Hosszú időre, lehet, hogy egész életre szóló barátságok szövődnek köztük, *s a búcsúzáskor sokan lakcímet cserélnek, hogy az ismeretséget levelezéssel tartósítsák.* Igy van ez most az augusztus eleji turnusban is. Az erdőkertesi *Lukács Tibor* például a vele egykorú *Dietmar Müllerrel* barátkozott össze és cserélt címet, a dombóvári *Ormosy Gábor Andreas Clausszal* kötött barátságot és beszélt meg levelezést. Az élénk tekintetű *Volker Fütterer* büszkén mutatja, hogy neki három levelező partnere is akadt, mégpedig kettő a lánypajtások közül, *Budai Ildikó* Kiskunfélegyházáról, *Dakó Judit* Záhonyból, harmadiknak pedig *Ivánfi Imre* Miskolcról.

Andreas Claus elmondja: magyar barátai közvetlenségükkel „főzték meg" őt. Bárhol, bármikor összetalálkoztak, az először látott magyar fiúk szívélyesen közelítettek hozzájuk „Guten Tag"-gal „szervusz"-szal, „szia"-val üdvözölték és máris futballozni, pingpongozni, vagy evezni hívták őket.

Két menüből lehet választani

A kis *Andreas Stässelnek* azt tetszik, hogy reggelinél, ebédnél, vacsoránál két menüből választhat. Egy szép szőke leányka, *Kerstin Mucke* elmondja: *az első perctől kezdve úgy érezte magát Kenesén, mint otthon.* Matthias Heman arra büszke: a magyar pajtások is elismerték asztalitenisz tudását és versengtek, hogy vele játszhassanak. Érdekes, hogy a fiúk asztalitenisz versenyének első helyezettje mégis magyar versenyző lett, a lányok mérkőzését azonban Ulrike Seifert nyerte. A futballcsatákban ugyancsak német pajtás, a jó labdakezelésű, gyors *Maik Gerlach* tűnt ki.

A barátkozásnak nem akadálya a nyelvek különbözősége, mert az orosz nyelv, amit a német általános iskolások is tanulnak, kölcsönös megértéshez segíti őket. A német csoport négy vezetője, *Horst Riehle* vasúti szakközépiskolai tanár és felesége, *Brigitte Rielhe* iskolatitkár és *Günther Grass* tanár és *Hannelore Schmaltz* tanárnő is dicsérik a pompás üdülőt, a finom kosztot, a kellemesen és hasznosan eltöltött napokat. Alig győzik köszönni *Pallós László* vezető pedagógusnak, meg *Vágó István* gondnoknak a szíves vendéglátást, a finom kosztot, továbbá *Pataki Ildikónak* és *Paksi Margitnak,* a szegedi egyetem utolsó éves német nyelvszakos hallgatóinak a tolmácsolást, a német pajtásokkal való sok-sok törődést.

Féltő gondoskodás

A nyár első felében *Csöndes János* volt az üdülő vezetőpedagógusa. A két vezető-pedagógus turnusonként 42 nevelő, 4 gondozónő, 2 orvos, 2 ápolónő közreműködésével valóban nagy odaadással, fáradhatatlanul gondoskodott róla, hogy az eleven gyereksereg hasznosan, vidáman, de fegyelmezetten üdülhessen, változatos program szerint szórakozhasson.

A hűvösre fordult napokon a két orvosnak, *dr. Molnár Miklósnak,* a MÁV Közegészségügyi Intézet igazgatójának, valamint *dr. Madarász Gyulának,* a Budakeszi MÁV Kórház osztályvezető főorvosának és munkatársaiknak sikerült megakadályozniok, hogy az előfordult hűléses megbetegedések súlyossá váljanak.

Vágó István gondnok és munkatársai lehetetlent nem ismerő szívességgel küzdenek, hogy a gyenge zöldség- és gyümölcsellátási viszonyok között, ha nehézségek árán is, mindig kerüljön friss zöldfőzelék és gyümölcs az éhes gyereksereg asztalára. *Sipos Józsefné* délelőttös főszakács és *Bakó Ferencné* délutános vezető-szakács voltak ebben nagy segítségére. Mindketten finom, ma- [illegible]

Hétfőtől, péntekig

Nyári napközis tábor a Római-parton

Az *Utasellátó Vállalat* szocialista brigádjainak kezdeményezésére a Római-parton „Nyári napközis tábor"-t létesítettek. A táborban 6—12 éves korú gyermekek kéthetes turnusokban szakképzett pedagógusok felügyelete mellett játszhattak, szórakozhattak. Hétfőtől péntekig — amíg a szülők dolgoztak — reggel negyed nyolckor a HÉV Batthyány téri végállomásánál várták a gyerekeket, akiket HÉV-vel és a 34-es autóbusszal a napközis táborba kísértek a megbízott pedagógusok. A táborban tízórait, ebédet és uzsonnát kaptak a gyerekek. A kulturáltan berendezett faházakban ebéd után pihenés következett, majd délután 16,14 órakor vízibusszal szállították őket a Margit-hídig, ahol a hozzátartozók már várták a táborlakókat. *A szülők naponta 16 forintot fizettek a gyerekek ellátásáért.*

Balatonszabadiban, az Utasellátó Vállalat üdülőjében. *turnusonként egy többgyermekes család ingyenes üdültetését is biztosította a vállalat.* Miskolctapolcán pedig a gyermekes családok részére házat béreltek, ahol kéthetes turnusokban 6 gyermek és 6 felnőtt üdülhetett.

A vállalatnál igen sok nő dolgozik. Közülük az összlétszám 10 százaléka gyermekgondozási segélyben részesül. *A vállalat a kismamák részére lehetővé tette különböző szakmai tanfolyamok — cukrász, felszolgáló, szakács stb. — elvégzését.* E tanfolyamokon szakmai képesítést szereznek. Ezáltal megmarad a kapcsolatuk a vállalati közösséggel. A tanfolyam idején az otthonmaradt kicsinyekre a szocialista brigádok ügyelnek.

Új kezdeményezés az a szociális juttatás is, amely lakásépítési támogatást biztosít a vállalat részesedési alapjából. Követelmény, hogy az igénybe vevő legalább öt éve dolgozzék az Utasellátónál. Természetesen az elbírálásnál a szociális helyzetét is figyelembe veszik. Kiemelkedő gazdasági, társadalmi munkát végző fiatal házasok vagy többgyermekes családok 5—20 ezer forint támogatásban részesülhetnek, amelyet nem pénzben fizetnek vissza, hanem esetenként 5—7 vagy 9—11 évi további munkaviszonyra kötelezik magukat a vállalatnál. **Gáspár Judit**

KÖZÖS ÜGY SZOLGÁLATÁBAN

„Civil" lett az egyenruhás tudósító

Ha a MÁV-nál statisztikát készítenének arról, hogy kik a legismertebb, legnépszerűbb vasutasok az országban, aligha*nem Szűcs Ferenc* vizsgáló főkalauz is a névsor elejére kerülne. Mert nem csupán munkaköre, sokoldalú szakmai tevékenysége alapján épített ki kapcsolatokat három és fél évtizedes szolgálata alatt az emberekkel, hanem széles körű társadalmi munkássága alapján is ismertté vált, jó hírnevet szerezve mind önmagának, mind pedig a vasutasságnak.

A bányában kezdte

A legutóbbi találkozásunkkor tőle szokatlan módon: *civil ruhát viselt.*

— *Furcsa ennyi idő után, hogy nincs szárnyaskerék a galléromon, de... nyugdíjba mentem* — szólt némi nosztalgiával. Azután elbeszélgettünk a tovatűnt időkről. Borsod községben született (most Edelény a neve), s tizenhatéves korában állt be munkásnak a helybeli bányába. Három év elteltével vonatfékező lett Miskolcon. Átvészelt szerencsésen jónéhány elbocsátási hullámot, de a háború után — amikor már párttag volt — az akkori bonyolult viszonyok között furcsa modon *belistázták.* Beállt rendőrnek, s 1949-ig Nagybátony körzetében teljesített szolgálatot. Bár szerette a közbiztonsági feladatot, szíve mégis visszahúzta a vasúthoz. Kész volt mindent elölről kezdeni, s annak is örült, amikor 1953-ban — már a vasút kötelékében — áthelyezték vonatfékezőnek Hatvanba. Pedig akkor már négy esztendeje volt a *Heves megyei Népújság* és a *Magyar Vasutas* (a *Szocialista Vasútért*) tudósítója.

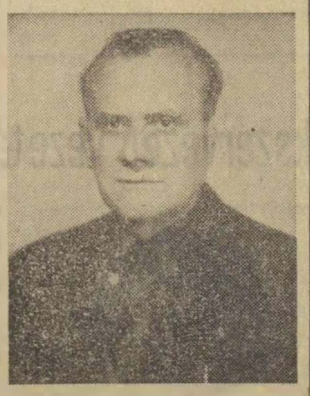
— Sokat láttam, tapasztaltam, s közben mindig úgy éreztem, hogy segítenem kell az emberek meggyőzésében, a közös ügyek intézésében, panaszok és problémák megoldásában. Ezért vettem elő gyakran a tollat — mondja.

Ráköszönnek az emberek

Havonta jegyvizsgálóként, illetve 1970 óta a budapesti vasútigazgatóság vizsgáló főkalauzaként átlagosan 8—9 ezer kilométert utazott. Alkalma nyílt észrevenni a jót vagy a rosszat. A *Magyar Vasutason* kívül így lett tudósítója, illetve állandó külső munkatársa a *Nógrádnak* és más megyei lapnak, a *Népszabadságnak,* a *Lobogónak,* az *MHSZ-Életnek,* a *Munkásőrnek.* Szerkesztőségünk szokásos évi értékelése alapján, például háromszor érdemelte ki az év legjobb tudósítója címet. Megjelent cikkei nyomán a legnagyobb elismerésnek mindig azt tartotta, amikor jártában-keltében az emberek — akikről írásai szóltak — itt is, ott is ráköszöntek.

De ő nemcsak szóban és írásban vállalt elkötelezettséget, hanem tettekkel is kiemelkedően szolgálta az ügyet. Kifogástalanul végezte munkáját, emellett megannyi társadalmi tisztségében is megállta a helyét. Népi ellenőrként tevékenykedett, s alapításától kezdve máig is tagja a munkásőrségnek. Szakszervezetünk budapesti területi bizottságánál a munkásellátási bizottság aktivistája. Kiváló újító. Hatvanban — lakóhelyén — a vasutasok B-típusú MHSZ lövészklubjának a titkára. Ám ez a felsorolás nem teljes.

— *Jólesik, hogy észrevették és elismerték a munkám* — jegyzi meg Arról azonban nem tesz említést, hogy évek során szerzett kitüntetései talán el sem férnek zubbonyán, arról nem is beszélve, hogy oklevelei beborítható a szobája falát. Többek között tulajdonosa a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés ezüst fokozatának, a *Közbiztonsági Éremnek,* a



Felszabadulási Emlékéremnek, a *Haza Szolgálatáért,* a *Honvedelmi* és a *Szolgálati érdemérmek* különböző fokozatainak.

Vannak követői

— Öröm a sok siker, de a legtöbbet számomra mégis az jelenti, hogy a fiatalok, köztük az én gyermekeim is, átveszik az örökséget. Az egyik lányom — aki kereskedelmi vonalon dolgozik — villamosmozdonyvezető felesége. A másik — aki jelenleg szülési szabadságon van — már három éve munkásőr, a férje pedig mint autószerelő, az MHSZ oktatója.

Szűcs Ferenc immár nyugdíjas, de búcsúznunk nem kell.

— *Időm most még több lesz* — mondja —, *így még gyakrabban jelentkezem tudósításimmal...* **Séra Sándor**

Jól dolgozó albizottság

A józsefvárosi pályafenntartási főnökségnél példamutatóan tevékenykednek a betegellenőrzési albizottság tagjai. Elsősorban nem is ellenőrök, hanem összekötők a munkából kiesett beteg dolgozók és a szolgálati hely között, akiknek fő céljuk: *segítséget adni az egyéni gondok megoldásához, a mielőbbi gyógyulás érdekében.* Látogatások alkalmával magukkal viszik és a szervezett dolgozók nevében átadják a szakszervezeti bizottság kedves kis ajándékcsomagját. A betegek nagyra értékelik, hogy a munkahelyen gondolnak rájuk és törődnek velük.

Javaslatok és válaszok

Mit, miért nem vettek figyelembe a kollektív szerződés szabályainak kialakításánál

Július 1-én életbe lépett a Magyar Államvasutak 1980-ig szóló kollektív szerződése. Az előkészítés idején a tervezetet tárgyaló fórumokon közel százezer vasutas vett részt és mintegy húszezren mondták el véleményüket, javaslataikat, melyek jelentős részét a végleges szabályok kialakításánál figyelembe vettek.

Elhangzottak olyan javaslatok is, amelyek megvalósításához egyrészt nincsenek meg a szükséges pénzügyi feltételek, vagy egyéb okok miatt nem oldhatók meg, másrészt felsőbb jogszabályokban vannak szabályozva, vagy jellegüknél fogva nem tartoznak a kollektív szerződés szabályozási körébe.

Azokról a javaslatokról, melyek a kollektív szerződés vitában elhangzottak, de a szabályok kialakításánál nem lettek figyelembe véve, *a MÁV vezérigazgatója a vasutasszakszervezet elnökségét írásban tájékoztatta.* Az elnökség a felmerült de megvalósításra nem került javaslatokra a vezérigazgató válaszát elfogadta.

A megvalósításra nem került javaslatokat és az azokra adott válaszokat lapunkban folyamatosan közöljük.

JAVASLAT: *A munkakörön és munkahelyen kívüli munka felső határát egy naptári éven belül legfeljebb 3 hónapra korlátozzák.*

VÁLASZ: Az érvényben levő szabály, amely ennek felső határát hat hónapban állapította meg, a gyakorlatban bevált. A jelenlegi munkaerőhelyzetben a munkáltatást szűkebbre korlátozó szabály beiktatásával nem volna célszerű nehezíteni.

JAVASLAT: *A munkaidővel és a munkaerővel való gazdálkodást egyaránt segítené, ha az évi munkaidőkeretet nem havi, hanem negyedévi keretre kellene lebontani, ugyanakkor túlóra is lényegesen kevesebb merülne fel.*

VÁLASZ: A kollektív szerződés 15. §. (2) bekezdése úgy rendelkezik, *hogy az évi munkaidőkeretet függelékben az üzemviteli igényeknek megfelelően havi egyenlőtlen keretre kell lebontani.* Kétségtelen, hogy negyedévi keretre való lebontás esetén jobban lehetne a munkaidővel gazdálkodni. Figyelembe kell azonban venni, hogy túlmunkáltatás esetén a dolgozók csak a negyedévet követő hónapban kapnák meg a túlmunka díjazást. Erre való tekintettel a javaslat további megfontolást és vizsgálatot igényel.

Bevezetése csak akkor lenne célszerű és indokolt ha ezáltal a túlmunkáltatást elkerülnénk. Megfontolandó az is, hogy a kollektív szerződés függelékben biztosítsa a lehetőséget a havi és negyedévi keret megállapítására.

JAVASLAT: *A kollektív szerződés az utazószemélyzetre vonatkozóan állapítsa meg az egy szolgálati úton teljesíthető tárolléti órák felső határát, a forduló állomási várakozási idő felső határát és emelje fel a honállomási pihenőidőt.*

VÁLASZ: Az utazószemélyzet szolgálati és tárolléti idejét a kollektív szerződés 17. és 18. §-a részletesen szabályozza. E szabályokat a vita alapján tovább finomították és meghatározták a szolgálati óra fogalmát, amelyet eddig külön utasítás tartalmazott. Ez lényeges előrelépést jelentett. *További korlátozó szabályt nem kívánunk felvenni.* A javaslatban szereplő kérdéseknek külön szabályozására a fordák megfelelő elkészítése esetén nincs is szükség. Szükség van viszont a vezénylési munka javítására, hogy az említett kérdések a gyakorlatban ne okozzanak problémát.

JAVASLAT: *A szolgálat átadására és átvételére fordított időt a kollektív szerződés ismerje el munkaidőként.*

VÁLASZ: A kollektív szerződés 22. §-a (1) bekezdésének c-pontja értelmében a szolgálat átvételére, illetve átadására előírt időnek a szolgálatonként fél órát meghaladó tartalmát munkaidőként kell figyelembe venni. A munkaidő kezdetére a dolgozónak minden munkahelyen munkára kész állapotban kell lennie. A munkavégzéshez szükséges eszközök előkészítésével, átöltözéssel, stb. bizonyos idő minden munkahelyen eltelik. Ezt teljesen nem lehet kiküszöbölni. *A vasút az elmúlt évben a kormány segítségével és önerőből jelentős mértékű munkaidő csökkentést hajtott végre. Ezért nem volna célszerű további improduktív időkre a rendelkezésünkre álló bérfejlesztési alapból nagyobb összeget elvonni.* (Ennek bérkihatása éves szinten mintegy 28 millió forint lenne.)

A szolgálat átvételére és átadására szükséges idő a vasúti munka sajátossága miatt bizonyos vonatkozásban eltér az ipari területeken kialakult gyakorlattól. Improduktív elemeket is tartalmaz. Az állomás bejárásra vonatkozó szolgálati rendelkezés tulajdonképpen munkavégzési kötelezettséget ír elő. Ez a tevékenység tehát nem vonható az előbbiekben említett előkészület fogalma alá.

Mindezek figyelembevételével az állomás bejárásra vonatkozó szolgálati rendelkezés felülvizsgálását és korszerűsítését megkezdtük és rendezni fogjuk.

JAVASLAT: *Az éjszakai pótlék összegét emeljük fel és a jelenlegi differenciálást szüntessük meg, terjesszük ki a felügyeleti ellenőrzési tevékenységet ellátó dolgozók részére is.*

VÁLASZ: Az éjszakai pótlék összegét, illetőleg mértékét a közelmúltban emeltük fel. *Az éjszakai pótlékot nem az ébrenlétért, hanem az éjszakai munkáért fizetjük. Ezért a differenciálást — figyelembe véve az eltérő értékű terhelést — nem kívánjuk megszüntetni.* Az összeg felemelésére jelenleg nincs lehetőségünk, de nem is tartjuk indokoltnak. A munkaidőn kívül végzett felügyeleti, ellenőrzési tevékenység ügyeleti szolgálatnak minősül, amelyért e dolgozók azonos tartalmú szabad időben részesülnek. *Ehhez éjszakai pótlék nem kapcsolható.* A kollektív szerződés erre vonatkozó szabályát az elmúlt évben a Munkaügyi Minisztérium — panasz nyomán — felülvizsgálta és törvényesnek minősítette.

JAVASLAT: *A lakáson töltött készenlét az utazószemélyzet részére is legyen elrendelhető.*

VÁLASZ: A kollektív szerződés 22 §-ának (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy azokat az utazószolgálatot teljesítő dolgozókat, akik részére rendszeres munkaidőbeosztás nem készíthető (forda szerint nem vezényelhetők) legkésőbb szolgálatuk leteltekor értesíteni kell, hogy legközelebb mikor és hol jelentkezzenek szolgálatra. E rendelkezéssel ellentétben állna a lakáson töltött készenlét elrendelésére is lehetőséget biztosítani.

JAVASLAT: *A munkahelyen és a lakáson töltött készenléti díjazás mértékét emeljék fel.*

VÁLASZ: Ezt a MÁV anyagi lehetősége nem teszi lehetővé, de nem is látjuk ezt indokoltnak. Elsődleges célkitűzésünk a produktív idők, illetőleg a végzett munka díjazása, vagy további ösztönzése.

JAVASLAT: *A munkaközi szünet díjazását emeljük fel.*

VÁLASZ: Az órabéres dolgozóknál távlatban tervezzük a munkaközi szünet díjazásának rendezését. Ehhez azonban jelenleg megfelelő anyagi fedezet nem áll rendelkezésünkre. *Ez éves szinten kb. 76 millió forint bérkihatást eredményezne.* Erre később kívánunk visszatérni.

JAVASLAT: A jogcímes jutalomszabadság eltörlését visszalépésnek minősítik, kérik annak ismételt felvételét, illetőleg szabályozását.

VÁLASZ: A jogcímes jutalomszabadság évről évre szaporodott és már nem kívánatos méreteket öltött. Ugyanakkor az évi rendes szabadságot, amely a dolgozók pihenését szolgálja a végrehajtó szolgálatnál nagyon sok helyen nem tudták kiadni. *Fő célkitűzésünk az évi rendes szabadság biztosítása és kiadása minden szolgálati helyen.*

A kollektív szerződés ismételten szabályozza (33 §.) a szolgálati főnök által adható jutalomszabadság mértékét és feltételét, természetesen a korábbinál szolidabb módon.

(Folytatjuk)



A Déli pályaudvar utascsarnokában jólesik a pihenés a pálmák árnyékában
(Laczkó Ildikó felv.)

Párhuzamos életutak

Portrévázlat két műhelybizottsági titkárról

A szolnoki járműjavítóban két szorgalmas munkásemberrel ismerkedtem meg. *Csabai József* az idősebb, de *Hernek Ferenc* egykor barna haját is őszesre festette már az idő. Mindketten túl vannak a negyvenen, s immár 27 esztendőt töltöttek a szolnoki üzemben.

Nemcsak szakmát tanultak

A felszabadulás után a Tiszaparti vasutasváros legnagyobb múlttal bíró üzeme még sokáig a MÁV műhely volt. A feketén fénylő, pöfékelő gőzösök, meg a csillogóra fényezett vasúti kocsik különösen vonzották a szolnoki és a környékbeli gyerekeket. Nem csoda, hogy „protektor" is kellett a felvételhez.

1949-ben, az akkor 19 esztendős *Csabai József* segédmunkásként állt a MÁV szolgálatába, *Hernek Ferenc* pedig az általános iskolai tanulmányok befejeztével ipari tanuló lett.

Hernek Ferenc vasutas élete kiegyensúlyozottan indult. Az oktatók a szakma kiváló értői voltak. Így tanulta ki az esztergályos szakmát. Csabai József sem maradt sokáig segédmunkás. 1950-ben átképezték hegesztővé és jelenleg a nagy pontosságot követő röntgenhegesztés a feladata. *Büszkére, hogy hibamentesen dolgozik!*

A műhelyben nemcsak szakmát, hanem emberismeretet is tanultak. *A munkásmozgalmi hagyományokkal rendelkező üzem öregjei azt is megtanították velük, hogy tenni kell egymásért, a közösségért, az üzemért, a vasútért!* És ők megtanultak tenni! Az eltelt évek alatt jó társadalmi munkásokká váltak. Csabai József a *„Béke"* szocialista brigád vezetője. Egyszer nverték el az ezüst és két alkalommal az aranykoszorús jelvényt. A brigádvezető háromszor kapta meg a *Kiváló Dolgozó* kitüntetést.

A munkások többsége 30 éven aluli

Hernek Ferenc 1958-tól sokáig volt szakszervezeti bizalmi, 1970-től pedig szakszervezeti tanácstag, kétszeres kiváló dolgozó, a *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigád tagja. És ismét egy közös pont az életrajzban: *ma mindketten műhelybizottsági titkárok!*

A X-es műhelybizottság, ahol Csabai József a titkár, a járműjavító teherkocsi részlegén működik. Ez az úgynevezett VII/b osztály. Megszűnőben van ez a munkahely, hiszen 1930 körül Szolnokon már nem foglalkoznak a teherkocsik fővizsgájával. *A jövő a Dieselmozdony javító osztályé!* Ott tevékenykedik az V-ös számú műhelybizottság, amelynek Hernek Ferenc a titkára. Azon a munkahelyen *egyelőre 500—520 ember dolgozik, de 1980-ra 1800 lesz a létszám.* A munkások 75—80 százaléka fiatal, 30 éven aluli! Ugyanakkor a teherkocsi részleg munkásállománya egyre korosodik. Hiába, a fiatalok az új iránt érdeklődnek.

1930 tehát ismét egy közös évszám lesz a két munkásember életében: ekkorra bontakozik ki teljes nagyságában a Diesel-bázis és kislétszámúvá zsugorodik a — csak futójavítást végző — teherkocsi részleg.

A műhelybizottsági munka sokban hasonlít mindkét részlegnél, de el is tér egymástól. Megegyezik abban, hogy a Diesel- és a teherkocsi részlegnél is *a szakszervezeti munka legfőbb segítői a szocialista brigádok.* A teherkocsi részlegnél 23, a dieseleseknél 13 szocialista brigád van együtt a

Szavukban mindig bíznak az emberek

A teherkocsi részlegről egyre több munkást irányítanak át a Diesel-osztályra. Őket arról kell meggyőzni, hogy saját érdekük minél előbb megismerni az új feladatokat. *Elsősorban a fiatalokat biztatják.* Természetesen nem csupán beszélgetésről, meggyőzésről van szó, hanem arról is gondoskodik a műhelybizottság, hogy atmenetileg se érjen senkit anyagi veszteség és az új helyen már most jobbak legyenek a szociális körülmények.

A műhelybizottsági titkárok gondjai végeredményben kellemes gondok. Biztató szavukban. — hogy jobb lesz az új munkahelyen —, *hisznek az emberek!*

Két dolgos munkásemberrel, szakszervezeti aktivistával ismerkedtem meg. Mindketten jól ismerik a járműjavító jövőjét. *Vallják, hogy a vasút ma is biztos kenyeret adó, a munkásokról messzemenőkig gondoskodó munkahely.* Nem bántják meg, hogy akkor. 1949-ben a szolnoki műhelybe kerültek.

A két párhuzamos életút csak ott tér el, hogy — közülük a fiatalabb — Hernek István a Diesel-osztályon dolgozik, míg a néhány évvel idősebb Csabai József erős szálakkal kötődik a teherkocsi részleghez. Ahogy mondta: *már innen szeretne nyugdíjba menni . . .*

— i l —

FŐISKOLA UTÁN

Fiatalon a szakszervezet vezetőtestületeiben

Kedves Ferencné forgalmi értékelő Győr állomáson. A szerény, halkszavú fiatalasszony beosztása mellett több szakszervezeti tisztséget is betölt. Tagja a Vasutasok Szakszervezete elnökségének, központi vezetőségének és nőbizottságának. Ezen kívül munkahelyén szakszervezeti bizalmi.

— Hogyan került ilyen magas szakszervezeti tisztségekbe?

— *A Vasutasok Szakszervezetének IX. kongresszusán választottak meg. Korábban „csak" bizalmi voltam* — mondja szerényen.

— Könnyebb, vagy nehezebb most a munkája?

— *Sokkal több időt fordítok most a szakszervezeti munkára, mint korábban.* A kongresszusig csak az volt a feladatom, hogy közvetítsem a szakszervezeti bizottság és a műhelybizottság határozatait, kéréseit a szakszervezeti csoportom tagjaihoz, illetve a tagság igényeit, észrevételeit továbbítottam a szakszervezeti bizottsághoz. *Most szélesebb körben gyűjtöm a tapasztalatokat, észrevételeket, hogy azokat az elnökségi és központi vezetőségi*



üléseken elmondhassan. Ez nem könnyű, viszont jó dolog, hogy a választott szervek ülésein friss információkat kapok. Így még az szb-titkároknak is tudok új dolgokat mondani.

— Milyen feladatokat kapott a választott szervektől?

— Az elnökség és a központi vezetőség munkájával még csak most ismerkedem. *A nőbizottság viszont megbízott azzal, hogy mérjem fel, milyen körülmények között dolgoznak a nők Győr állomáson?* Érvényesülnek-e jogaik? Megfelelő számban kerülnek-e vezető beosztásba? A csomópont nőfelelőseivel is tanácskoztam már azóta, hogy megválasztottak az említett funkcióba.

— Hogy érzi magát a vasútnál?

— Nagyszerűen és ennek legfőbb bizonyítéka, hogy Szegeden a Vasútforgalmi Technikumban érettségiztem, majd — munka mellett — a főiskolai tanulmányaimat is befejeztem. A középiskola elvégzése óta a vasútnál dolgozom.

— Milyen munkaköröket töltött be eddig?

— *Az első szolgálati helyem Lakitelek volt, ezután Kecskemét következett, ahol öt hónap alatt megszereztem valamennyi szakvizsgát. Ezekben az években szinte minden forgalmi munkakörbe „belekóstoltam", de talán legérdekesebb volt forgalmi szolgálattevőnek lenni. 1969-től dolgozom Győrben. Itt is forgalmista voltam az első években.*

Kedvesnek férje is vasutas. Győr állomáson munkaügyi vezető és a szakszervezeti bizottság elnöke.

(kl)

Vasutas „határőrök" Lökösházán

Lökösháza határállomás vasutasai már eddig is sokat segítették a határőrök munkáját. Nem kis részük van abban hogy a határőrök az év első felében tizenkilenc olyan személyt fogtak el, akik illegális úton akarták átlépni a Magyar Népköztársaság határát.

A napokban önkéntes vasutas határőr csoportok alakulásáról kaptunk hírt. Már megkezdődött a tíz- és a héttagú csoport elméleti képzése. Ezek a vasutasok a jövőben még hatékonyabbá teszik majd az együttműködést a határ nivatásos őreivel.

Korszerű munkaszervezés

A kecskeméti pályafenntartási főnökségnél bevált a főpályamesteri szakaszok rendszere

A Vasutasok Szakszervezetének IX. kongresszusa határozatot hozott arra, hogy javítani kell a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit, emelni kell életszínvonalukat, szociális, társadalmi és egészségügyi ellátásukat. Külön pontban foglalkozik a határozat a pályafenntartási dolgozók munkakörülményeivel: *„... meg kell oldani a dolgozók munkahelyre szállítását, hogy csökkenteni lehessen a távolléti időt. Javítani kell a pályán dolgozók munkakörülményeit, mindenekelőtt étkeztetésüket, ivovízzel való ellátásukat."* Mindezek megvalósítását csak a korszerű üzem- és munkaszervezés segítheti elő hatékonyan.

Még csak egyes szakaszokon javultak a munkakörülmények

A központi vezetőség mellett működő pályafenntartási szakbizottság a közelmúltban ülést tartott és — a debreceni, valamint a miskolci igazgatóság jelentése alapján — megvitatta, hogy a kongresszus óta milyen előrelépés mutatkozik a pályafenntartási dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, az üzem- és munkaszervezés fejlesztésében. A debreceniek jelentésében olvashatjuk: *„A vasutasok élet- és munkakörülményeinek, valamint szociális ellátásának megoldásában, a munkásellátás kulturált körülményeinek biztosításában sajátos helyet foglal el a pályafenntartási és építési dolgozók, a nyílt vonalon tevékenykedők ellátása.* Munkahelyre történő szállításuk, az időjárás viszontagságaitól való védelmük, a dolgozók tisztálkodási lehetőségeinek megteremtése, valamint étkeztetésük megoldása elsődleges feladat."

A miskolciak így kezdték jelentésüket: *„A nyílt vonalon dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására már eddig is több intézkedés született.* A legnagyobb eredményt a nehéz fizikai munkát felváltó gépesítés jelentette a fenntartási munkáknál. Sokat javított a pályafenntartási dolgozók helyzetén, hogy a MÁV személy- és teherszállító járműveket szerzett be és korszerű szociális létesítményeket épített".

Mindkét jelentés készítői megállapították, hogy még csak egyes szakaszokon javították megfelelően a munkakörülményeket és a szociális helyzetet.

Ott volt a tanácskozáson — és felszólalt — *Szabics István*, a kecskeméti pályafenntartási főnökség vezetője. Jól ismeri munkahelyét, hiszen 21 éve dolgozik itt, egy esztendeje főnök, korábban pedig két évtizeden át vezető mérnöki beosztásban tevékenykedett. Elmondta, hogy további előrelépésre csak akkor van mód, ha ujszerű szervezési formákat hoznak létre a pályafenntartási főnökségeken. Náluk ez már létrejött: *1975. október 1-től a kislétszámú pályamesteri szakaszokat centralizálták és létrehozták a főpályamesteri szakaszokat.*

Az adminisztráció volt a fontos

— Mit jelent a gyakorlatban a főpályamesteri szakaszok létrehozása?

— *Eddig 16 pályamesteri szakaszunk volt, egyenként 3—4 dolgozóval.* A szakaszhatárok rövidsége nem tette lehetővé a gépesítést és néhány ember szállításához közlekedési eszközöket is nehéz biztosítani. A régi szervezés mellett nem nyílt lehetőség az adminisztráció egyszerűsítésére sem. *Minden pályamesteri szakasznak önálló „irodája" volt és a pályamester a sok nyilvántartás vezetésével, valamint jelentések írásával töltötte idejének nagy részét.* Egyre kevesebb idő jutott a felügyeletre. Az volt a fontos, hogy mindenről készüljön jelentés, minden „be legyen írva" és ha papíron jól adminisztrálták magukat, akkor az nem volt baj, ha elmaradt a felügyeleti munka. Ez persze a vasúti közlekedés biztonságát veszélyezteti. Ezért parancsoló szükségszerűségként jelentkezett a korszerűbb szervezési forma keresése. Ennek jegyében fogtunk hozzá a múlt év őszén a főpályamesteri szakaszok kialakításához. *A korábbi 16 pályamesteri szakasz helyett 5 főpályamesteri szakaszt hoztunk létre.* Például a jelenlegi III-as főpályamesteri szakaszon korábban hét pályamesteri szakasz volt. Az új rendszer kialakításával szakképzett munkaerő szabadult fel és két pályamestert átcsoportosíthattunk a Budapest—Szeged közötti nagyforgalmú fővonalra.

Önállóan végzik munkájukat

— Milyen előnyei mutatkoznak az átszervezésnek?

— *Minden főpályamesteri szakasz önállóvá vált.* Úgy alakítottuk ki ezeket az egységeket, hogy önállóan — külső segítség nélkül — tudjanak dolgozni. Így sincserét is meg tudnak önerővel oldani.

— Az új szervezési forma bevezetésével hogyan szakosodott a munka?

— *Minden főpályamesteri egység élén áll egy főpályamester, a szakaszon pedig egy elszámoló és egy felügyeleti pályamester dolgozik.* Ez utóbbinak nem kell jelentéseket írni. Feladata a felügyelet, az időszakos vizsgálatokat kell gondosabban elvégeznie. Ezáltal könnyebbé vált a főnökség operatív irányítása is. Amíg korábban egy-egy intézkedésről 16 pályamestert kellett értesíteni, most csupán az öt főpályamesteri szakaszra kell „kiszólni".

— Sikerült-e előrelépni a nehéz fizikai munkák gépesítésében?

— *Sokkal eredményesebben, mint korábban. A főpályamesteri szakaszok nagyobb létszámmal, hosszabb vonalszakaszokon dolgoznak, így könnyebb és gazdaságosabb is a gépesítés, mint a korábbi szervezésben.* Az is természetes, hogy 5 munkahelyet sokkal könnyebb ellátni a fizikai munkát megkönnyítő kisgépekkel, mint 16-ot. Az irodai munkát is korszerűsíteni lehetett: — számológépek, írógépek gyorsítják itt a munkát.

Egyszerűbb lett a munkásszállítás

— Az új szervezési forma mennyiben járul hozzá a szociális körülmények javulásához?

— *Jelentősen! Egyszerűbb lett a munkásszállítás megszervezése. Erre két 37 személyes Ikarus-autóbusz, egy 19 személyes Robur busz és fedett — kényelmes ülőhelyekkel felszerelt — teherautók állnak rendelkezésre.* Így távolabbi falvakból is toborozhattunk munkásokat. Az autóbusz a lakástól a munkahelyig és vissza szállítja őket. A *jobb körülmények hatására megszünt az elvándorlás.* A főpályamesteri szakaszok növelni tudták a létszámukat. Ehhez természetesen nem csupán a munkásszállítás járult hozzá, hanem az is, hogy a mozgó pályafenntartási egységeknél rendszeresített pótlékokkal növekedett a kereset. A pályamunkásoknál 7—800 forinttal, míg az előmunkások bére átlagosan 1000 forinttal lett több. Megoldottuk az ivóvízellátást és az étkeztetést. *Az ivóvizet 25 literes tejeskannákban szállítjuk a munkahelyre. A kannákra csapokat szereltünk és az edényeket szigetelő burokkal láttuk el.* Így nyáron nem melegszik fel, télen nem hül le az ivóvíz és az is jelentős, hogy mindig jóminőségű és azonos helyről származó vizet tudunk adni dolgozóinknak. Megoldottuk a meleg ebéd kihordását is a munkahelyre. A MÁV üzemi konyháiról szállított ebédért 6 forintot, az ÁFÉSZ-től vásárolt ebédért 8 forintot fizetnek a dolgozók.

— Mennyi időt vesz igénybe az utazás a munkahelyekre?

— Ez különböző. Vannak olyan dolgozóink, akik naponta 4 órát töltenek utazással. *Javasoltuk, hogy ennek egy részét valamiképpen anyagilag is honoráljuk. Erre eddig nem nyílt lehetőség. Azt is javasoltuk, hogy egyszerűsítsük a napidíj-elszámolást. Adjunk mindenkinek egységesen 120 forintot havonta.* A jelenlegi elszámolási rendszer teljesen áttekinthetetlen. Területünkön ugyanis a közigazgatási határok több helyen a vasútvonalak mentén húzódnak. Így, ha valaki mondjuk a jobb sínpáron dolgozik, akkor jár neki napidíj, ha a balon, akkor nem és fordítva. Az átalányfizetésre vonatkozó javaslatunkat első fokon elvetették. A Vasúti Főosztály illetékesei szerint ez ugyanis igazgatósági jogkörbe tartozik, az igazgatóság képviselője viszont azt állítja, hogy belső rendelkezés köti meg a kezüket és így ők nem jogosultak a döntésre. *Gyakorlatilag arról van szó, hogy meg kell változtatni egy rendeletet, amely már elavult, de úgy látszik, hogy a régitől nehezen válnak meg.* Pedig a javasolt intézkedés nem járna többletköltséggel, ugyanakkor lényegesen egyszerűsítené az ügyintézést és igazságosabbá tenné az anyagi javak elosztását.

Nem kell annyit kísérletezni

— Véleménye szerint hogyan, milyen ütemben lehetne kiterjeszteni országosan a főpályamesteri rendszert?

— *Fokozatosan!* Egyszerre mind a 37 főnökségnél ez nem megy. Nem tartom helyesnek azokat a próbálkozásokat, amikor egyes főnökségek csupán egy-egy főpályamesteri szakaszt hoznak létre, kísérleti jelleggel. *Csak a teljes átállásnak van értelme.* Az új szervezési formára elsősorban azokban a körzetekben kell sürgősen áttérni, ahol nagy az ipar elszívó hatása. A mi tapasztalatunk is azt bizonyítja, hogy a munka- és életkörülmények javulása csökkenti a létszámingadozást, a gépesítés, az élelmezés megoldása és a munkásszállítás megvalósítása új dolgozókat is vonz a pályafenntartás munkahelyeire.

Kőhidi László

Terven felül, társadalmi munkában...

A Kandó brigád minden általa ellenőrzött fődarabért felelősséget vállal

Az Északi Járműjavítóban a *Kandó Kálmán* szocialista brigád végzi a villamosmozdonyok fődarabjainak mérését és a gépek „minősítését". A brigád tagságának 60—70 százaléka középfokú végzettséggel rendelkezik és ezenkívül egy-egy ujabb szakmát is megtanultak. Vannak a kollektívában villamosjármű lakatosok és vasútgépész technikusok. A brigádvezető — *Czerman Mihály* — villamosipari technikumot végzett és elsajátította a villamosjármű lakatos szakmát. Elmondotta, hogy szükség van magasfokú képzettségre, mert a 22 tagú brigád végzi a műszerasztalok korszerűsítését. Ezenkívül egy 25 kilowattos felsővezeték működtetése, a kapcsolási és földelési problémák megoldása is a próbaterem dolgozóinak munkaköri kötelessége. De ők végzik a tetőszerelvények feszültségpróbáit is.

Bartucz József, a próbaterem vezetője, a X-es osztály műhelybizottsági titkára mondta, hogy az üzem minden javított mozdonyra hathónapos garanciát vállal. Ez vonatkozik a mozdonyok villamos berendezésére is. *A brigádban mindenki az általa ellenőrzött fődarabért vállal felelősséget.* Nem kis büszkeséggel beszélt arról, hogy amennyiben az osztály valamelyik brigádja felajánlja, hogy terven felül javít, vagy újonnan legyárt egy-egy villamos berendezést, *akkor a próbaterem ifjúsági szocialista brigádja ugyancsak terven felül, társadalmi munkában végzi el a szükséges méréseket.*

Az elmúlt években jó kapcsolat alakult ki a szocialista brigád és az Északi Járműjavítóval együttműködő vontatási főnökségek szocialista brigádjai között. Így, ha például Miskolcról az Északi Járműjavítóba küldenek egy Dieselmozdonyt, akkor a miskolciak nyugodtak lehetnek, mert jó ismerősök gondjaira bízták a javítást.

Jó a kapcsolat a szolnoki járműjavítóval is. Nemrégiben — három héten keresztül — hetenként 15-en érkeztek az „Északiba", ahol a Kandó Kálmán brigád tagjai hibakeresési eljárásokkal ismertették meg a testvér üzem dolgozóit.

Nemcsak a munkában mutat példát az ifjúsági szocialista brigád, hanem a tanulásban is. Többen részt vesznek a *Szakma ifjú mestere* mozgalomban. Büszkék arra is, hogy a brigád két tagja — *Rácz Gyula* és *Stiller Mátyás* — első lett a nemes vetélkedőn. A brigád együtt ünnepelte meg a sikert.

Mint minden fiatal, a „Kandó" brigád tagjai is *szeretik a sportot.* Különösen népszerű az üzemi kispályás labdarúgó bajnokság. Időnként a próbaterem dolgozói két csapatot alkotnak. Így mérkőztek meg egymással nemrégiben a nőtlenek és a nősök. Az összecsapás a nőtlenek 3:2-es győzelmével végződött. Együtt ünneplik a születés- és névnapokat, sőt még a házassági évfordulókat is.

Mind a huszonketten szakszervezeti tagok, és a brigád 17 tagja a KISZ-ben is aktívan tevékenykedik.

K. L.

Az ifjúsági parlamentek elé

Az első vasutas ifjúsági parlamentek meggyőzően bizonyították, hogy a tanácskozások a fiatalok fórumává, az üzemi demokrácia részévé váltak, ahol a fiatalok a jogokkal és a kötelességekkel való élést tanulták és gyakorolták. Hamarosan megkezdődnek a második ifjúsági parlamentek. Ezek szervezése, lebonyolítása nagy feladatot jelent a gazdasági és a társadalmi szervezeteknek egyaránt.

A munkahelyi üzemi parlamentekre szeptemberben és októberben kerül sor, a középszintü, illetve igazgatósági parlamentek pedig novemberben és decemberben lesznek. 1977 januárjában rendezik a második országos vasutas ifjúsági parlamentet, februárban pedig a tárca szintű (KPM) ifjúsági parlamentet. A munkahelyi parlamenteken biztosítani kell minden fiatal részvételét. A középszintű parlamenti küldöttek kiválasztása a szakszervezet és a KISZ feladata. *Küldötteknek olyan fiatalokat kell javasolni, akik a politikai, szakmai tájékozottságukat, ifjúságpolitikai ismereteiket már bizonyították és képesek a fiatalok jogos kéréseinek képviseletére.* Ahhoz, hogy a fiatalok aktívan közreműködhessenek, hogy magukénak érezzék a munkahelyi demokrácia ezen új formáját, elengedhetetlen, hogy a parlamentek összehívása előtt tájékoztassák, felkészítsék őket.

Az ifjúság számára nélkülözhetetlen a vállalati és a helyi intézkedési terv ismerete, mert csak ebben az esetben tudnak érdemi hozzászólást tenni.

Az ifjúsági parlamenteknek az is feladata, hogy értékelje az Ifjúsági törvény végrehajtási utasításait, továbbá az 1974. évi ifjúsági parlamenteken elhangzott javaslatok végrehajtását. Ezen kívül ajánlást kell tenni a végrehajtás további feladataira is. Fontos feladata a parlamenteknek, hogy a fiatalok közelebbről ismerkedjenek meg a vasút V. ötéves tervével. Ismerni kell azt is, hogy annak végrehajtásával kapcsolatban milyen feladatai vannak a gazdasági vezetőknek a munka- és üzemszervezés, valamint a takarékosság terén. *Ugyancsak tájékozottnak kell lenni a szakszervezet ifjúság körében végzett nevelő, szervező és érdekvédelmi munkájában, a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusának határozataiban.*

Az ifjúsági parlamentek megteremthetik a lehetőségét a fiatalok közéleti tevékenységének kibontakoztatására, a szocialista demokrácia továbbfejlesztésére. Tényleges színterévé és hasznos segítőjévé válhat a munkahelyi demokrácia gyakorlásának, az ifjúság eszmei, politikai nevelésének és mozgósításának. *A szakszervezeti szerveknek elő kell segíteni, hogy az ifjúsági parlamenteken a gazdasági vezetők beszámolója felett vita érdemi, reális legyen, a további feladatokat illetően pedig követelménytámasztó, de nem követelődző.* Az igények kielégítésére törekvés mellett a kötelességek vállalása, a munkafeladánlások megtétele arányosan kerüljön szóba. Mutassanak rá arra is, hogy a mindennapi munkában való becsületes helytállás teremti meg igazán a közösségért vállalt felelősségérzést, a közösséghez való tartozást.

Az első ifjúsági parlament elősegítette a fiatalok bevonását saját ügyeik intézésébe, az ifjúsági érdekeket szolgáló döntések meghozatalába. Az eredmények mellett a további előrehaladás megköveteli a nyílt és őszinte véleménycseréket, a közös cselekvési programok kialakítását és azok következetes végrehajtását. *Ezért tekintünk ismét várakozással a közelgő ifjúsági parlamentek elé.*

Pallos György

Ifjú szakmunkások



Kun József vontatási főnök jutalmat és oklevelet adott át a legjobb tanulóknak

A közelmúltban a szombathelyi szertár tanácstermében került sor a vontatási főnökség 23 ifjú szakmunkásának ünnepélyes avatására.

Kun József, a főnökség vezetője meleg szavakkal fogadta a szakmát szerzett kocsilakatos, villanyszerelő, esztergályos, motor- és mozdonylakatos fiatalokat, illetve motorvezető gyakornokokat. Kérte őket, hogy a megszerzett tudást, az elkövetkező időkben tovább gyarapítsák.

Az ifjú szakmunkások nevében *Potor József* megígérte, hogy méltóak lesznek a bizalomra. Megköszönte a tanárok, az oktatók, az idősebb szakmunkások fáradtságos munkáját, amellyel tanulmányaikhoz hasznos segítséget adtak.

Örvendetes, hogy a fiatalok között többen is vannak olyanok, akik folytatják apjuk hivatását.

Ami még a szolgáltatáshoz tartozna

Ebben az évben a *Rákóczi túrát* járom, közben keserűen tapasztalom, hogy a nyári menetrend időszakában sem törődnek a közlekedési vállalatok a csatlakozások tervszerűségével. A MÁV dolgozóinak a figyelmessége is legfeljebb odáig terjed, hogy egyre gyakrabban közlik a hangosbemondó jól ismert, de nem éppen vigasztaló szövegét: *„A késésért szíves elnézést kérünk..."*

Csak egyetlen eset a sok közül: június 26-án Tatán jártam, s a helyi autóbusszal igyekeztem elérni a 833. számú vonatot. A sofőr kényelmesen, ráérősen hajtott. Biztatásunkra — mert a vonat indulásáig már rövid volt az idő — *egyszerűen azt válaszolta, hogy a vonat úgyis mindig késik.* Most azonban tévedett, mivel az állomáshoz kanyarodó autóbuszból láttuk, hogy fél perccel korábban elment.

A következő vonat — amellyel Budapestről Szerencsre már egyébként sem tudtam volna tovább utazni — *csakugyan 25 perces késéssel érkezett*, így végül is csak másnap délben értem haza.

Nem csoda, ha az emberek gyakran mondogatják a közlekedési szolgáltatás jelenlegi színvonalának jellemzéséül, hogy bezzeg másként volt ez a gőzösök korában. Akkor még a vasutasok is több gondot fordítottak a vonat és más tömegközlekedési eszközök csatlakozására.

Most is többet kellene törődni velel

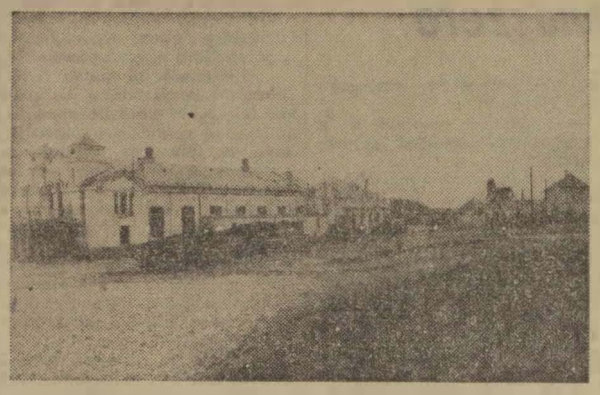
N. P.

ÖTVENÉVES

a dunakeszi járműjavító művelődési központja

Dunakeszi elrugaszkodása a paraszti életmódtól tulajdonképpen a vasúttal kezdődött, és ez a vasúthoz kötődés a századfordulón át a mai napig egyre jobban erősödő és meghatározó folyamattá vált. A MÁV a vasútvonal melletti közlegelőt, hosszú alkudozások után, négyszögölenként két koronáért megvette a községtől azzal, hogy a 77 holdnyi területen főműhelyt és lakótelepet létesít.

A mai járműjavítóhoz először az iparvágányt készítették el, majd az első világháború kitörése előtt még felépítették az irodaépületet, a portát, egy műhelyt, a szertárépületet és a kultúrházat.



A Dunakeszi József Attila Művelődési Ház épülete 1914-ben

A munkáskultúra fellegvára

Az iparvágánytól néhány méterre büszkélkedett a kultúrház emeletes épülete könyvtárhelyiséggel. színházteremmel, klubszobákkal.

A főműhely céljára létesített első épületeket s a kultúrházat az első világháború alatt hadikórház céljára vették igénybe. *Főműhelyként csak 1926. május 23-án kezdett dolgozni, akkor, amikor már a 126 lakásos lakótelep is állt.* Jöttek is örömmel a szakemberek. Szegedről, Pécsről, Miskolcról, Debrecenből, Kaposvárról, Budapestről, hogy városi módra, városi lakásban éljenek nemcsak munka- és lakóhelyi, hanem kulturális közösségben is.

A vasúti munkások kulturális szervezetét, a *Magyarság Dal és Önképző Egyesületet* is 1926-ban hozták létre. Műlatságokat, táncestéket, kirándulásokat rendeztek. Az egyesület megalakulása után néhány év alatt a munkáskultúra jelentős bázisává vált. Működő csoportjai egyidőben alakultak ki. A színjátszó csoport 50 fővel jött létre *Vadkerti Endre* bérelszámoló és *Kurucz Frigyes* villanyszerelő vezetésével. A csoport évente 2—3 bemutatót tartott, de sokszor szerepeltek az ország vasutas kultúrházaiban is.

A főműhely dolgozóiból és diákokból alakult a száztagú szimfonikus zenekar. Első karmestere *Vajda Imre* művezető volt. A műkedvelők operettelőadásain működtek közre és önálló hangversenyeket is adtak. Tagjaiból — megalakulásával egyidejűleg — népi és szalonzenekar, továbbá 14 taggal fúvószenekar is létrejött. Ez utóbbi első karmestere *Vozák Lajos* volt, akit 1929-től *Hargitai (Hoprick) János* követett. Akkori tagjai közül ma is közreműködnek még a zenekarban *Kigyósi István, Kovásznai Lőrincz* és *Takács György* nyugdíjasok, akik a sikerek mellett a pályafenntartásnál 19 filléres órabérrel alkalmazva éveken át várták arra, hogy a főműhelybe bekerüljenek és szakmájukban dolgozhassanak.

Királydíjas kórus

A dalárda hatvan taggal alakult, s *Müller Károly* karnagy vezetésével sok országos sikert arattak. A sikerek jutalmául 1933-ban mindkét együttes kéthetes lengyelországi vendégszereplésen vett részt. Ezt követően *Rajter Lajos*, a rádió vezető karnagya irányította sikerrel az együttest. A kórus tagsága ekkorra 120 tagúra gyarapodott, s 1940-ben Győrött az Országos Dalversenyen előadott kórusművekkel, köztük munkásdalokkal a legnagyobb kitüntetést, a *Király díjat* nyerte el.

A „Magyarság" létrejöttével egyidőben teremtették meg a mai József Attila Művelődési Központ könyvtárának elődjét is. A tagok adományozásából, a befizetett havi 20 filléres könyvtári díjból és évi 1000 pengő ellátmányból tartották fenn. Az 1936-os füzetkatalógus szerint a könyvállomány ekkor mindössze háromezer kötet volt, amelynek nagy része a második világháborúban el is pusztult. Első könyvtárosa *Zsiday István*, mint nyugdíjas ma is az intézményben dolgozik.

A felszabadulás a kultúrotthon életében is változást hozott. Az épületet ért háborús károk rendbehozásában szinte egyemberként vettek részt a vasutasok, *s így rövid idő alatt megteremtődtek a jobb feltételek a művelődés számára.* A régi működő csoportok mellett fokozatosan új ágazatok jöttek létre. Az intézmény népnevelési tevékenysége egyre szélesedett, kisugárzó hatása nőtt.

Elsőként a fúvószenekar kezdte meg munkáját. A szovjet hadsereg képviselőinek kérésére *Pozsgai Antal* karnagy vezetésével már közreműködtek az első helyi felszabadulási ünnepségen. Ezt sorozatban követték a nyilvános szereplések, térzenék, zenekari találkozók helyben és a környék kulturális rendezvényein egyaránt.

A szakszervezet segítsége

Az újjáalakult színjátszó csoport új tartalommal töltött színvonalas színházi előadásai, szabadtéri műsorai mellett jelentősen kivette részét a népnevelési munkából, a falujárásból. Vasárnaponként a környék községeiben tartottak előadásokat, közreműködtek a társadalmi ünnepek rendezvényein.

A *MÁV Férfikar* néven újjáalakult énekkar szakmai irányítását *Váradi István* karnagy végezte, majd *Szőke Tibor, Jurányi János* és *Lukin László* követték egymást, akiknek munkája eredményeként *1949-ben a Zeneakadémián a munkáskórusok nemzetközi találkozóján első díjat nyertek.* Ezt később még nagyon sok sikeres szereplés követte.

A művelődési intézmény életében sok változást hozott az 1957-es esztendő. Mint önálló költségvetési egység a *Vasutasok Szakszervezete József Attila Kultúrotthon* néven folytatta tevékenységét, a járműjavító szakszervezeti bizottságának irányításával. A változás kedvezően hatott a tartalmi munkára és az eszközfejlesztésre egyaránt.

A 4000 kötetes könyvtár fejlesztési összege ugrásszerűen, 20 ezer forintra emelkedett. S a szakszervezet anyagi segítségével sor kerülhetett az épület részleges karbantartására. *Az elavult, keskenyfilmes moziberendezés helyébe, a SZOT 300 ezer forint anyagi támogatásával kétgépes szélesvásznú vetítőrendszer lépett.* Ezt a szakszervezet támogatásával és a járműjavító segítségével megvalósult 20 ezer kötet tárolására alkalmas könyvtár bővítése követte.

Új formák a népművelésben

A feltételek javulásával a kulturális élet is tovább szélesedett. A meglevők mellett folyamatosan új népművelési mű közösség, az énekkar és a fúvószenekar munkájában bekövetkezett változások történ ték meg rövid időre. Az 1957-től *Maklári József, Párdányi Judit, Fürjes Lajos* karnagyok vezetésével ez időben is sok sikeres hazai és nemzetközi szereplésen részt vevő kórus létszáma 1970-re az elöregedés következtében alaposan lecsökkent. Hasonló helyzet állt elő a fúvószenekar életében is.

A járműjavító gazdasági vezetői, társadalmi szervei, a vasutas-szakszervezettel közösen hathatós segítséget nyújtottak. Az új erőre kapott együttesek irányítására ettől kezdve *Szirmai János* fúvószenekari és *Tóth Béla* énekkari karnagyok kaptak megbízást. Munkájukat dicséri, hogy 1974—75. óta már a fúvószenekar a koncertfúvós kategóriában *„Aranylant"*, az énekkar pedig *„Aranykoszorús"* minősítéssel büszkélkedhet.

A felszabadulás óta eltelt 30 esztendő legeseménydúsabb időszakának az utóbbi öt esztendő tekinthető. *1970—71-ben a vasutas-szakszervezet 1 millió forintot meghaladó támogatásával megvalósult épületbővítés következtében — 6 klubhelyiséggel, közte egy nagy teremmel — a lehetőségei megnőttek.* A tartalmi munkában jelentős eseménynek számítanak az 1970 óta megrendezésre kerülő *„Dunakeszi Művészeti Napok"*, amelyek tevékeny részese, szervezője a művelődési központ.

Hatóköre kiterjedt

A programjain szereplő rendezvények — komoly- és könnyűzenei hangversenyek, kiállítások, kulturális szemlék, gyermekműsorok, író—olvasó találkozók, előadói estek, irodalmi színpadi előadások, vitafórum — jó lehetőséget adnak az intézmény munkájának megismertetésére, sokoldalúságának felvonultatására.

A fejlődést elősegítette az is, hogy a művelődési központ közös fenntartásba került. Így azontúl, hogy 1974. január 1-től kezdve *a Vasutasok Szakszervezete és a Dunakeszi Nagyközségi Tanács József Attila Művelődési Központja néven* folytatja tevékenységét, hatóköre kiterjedt egész Dunakeszi nagyközség lakóterületére és a 10 támogató üzemre is.

Szőnyi Lajos

SZEGEDI SIKER

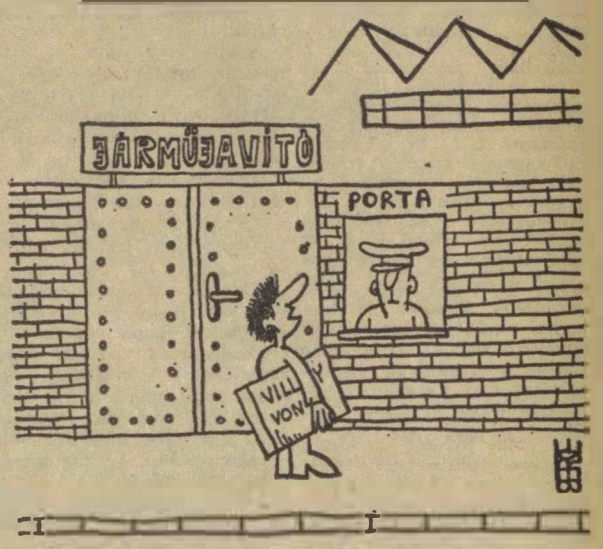
„Ezüst I" minősítést kapott a Törekvés táncegyüttes

A Vasutasok Szakszervezete *Törekvés táncegyüttese* ebben az esztendőben ünnepli fennállásának 15. évfordulóját. Eredményes működésüket számtalan sikeres előadás, hazai és külföldi elismerés bizonyította. A létszámában megnövekedett és megfiatalodott együttes nagy erőfeszítéssel, bizakodással és izgalommal készült a *Szakszervezeti Néptáncfesztivál XI. találkozójára*, amelyet július 16—18. között rendeztek meg Szegeden az ország tíz rangos, nagymúltú együttese részvételével.

Ez a fesztivál egyben a II. Országos Minősítő Találkozó volt, ahol a zsüri kilenc kategóriába sorolta a részvevőket. A Törekvés együttest a bemutatott félórás programja alapján az *„Ezüst I."* kategóriára tartotta érdemesnek. Ez a minősítés megfelelt a várakozásnak, bizonyította az együttes vezetőinek, fiatal táncosainak, újonnan alakult kitűnő zenekarának tehetségét és szívós munkáját.

Az együttest még az a megtiszteltetés is érte, hogy a Szegedi Szabadtéri színpadon rendezett gálaműsorban is szerepelt, amelyen csak négy, a zsüri által kijelölt együttes lépett fel. A műsor után nagyon sokan gratuláltak a Törekvés színpadi produkciójához, fegyelmezettségéhez, kollektivitásához, mely a szakemberek résztvevők és nézők osztatlan elismerését, tetszését váltotta ki.

Kiemelkedő munkát végeztek az együttest vezető *Manninger* testvérek és *Banyák Nándor* vezető prímás.



— A játékomat szeretném megjavíttatni...
(Gerse László rajza)

Helsinki szellemében dolgoznak a vasutas eszperantó szakcsoportok

Most, augusztusban *Poprádon*, illetve *Kassán* kerül aláírásra az *együttműködési szerződés*, amelynek megkötéséről nemrég esett szó *Nyíregyházán* a magyar és a csehszlovák eszperantisták között, s amelynek az a célja, hogy az eszperantó mozgalom eszközeivel is, *Helsinki szellemében*, a népek közötti barátság elmélyítését szolgálják a szerződő felek.

Az előzmények sem érdektelenek. Június 11-én *Milan Zavara* és *Mihail Kucin* vezetésével 25 tagú, szlovák eszperantó küldöttség érkezett Nyíregyházára, hogy találkozzanak a vasutasok, valamint a 2. számú általános iskola úttörőinek és a 107-es Szakmunkásképző Intézet tanulóinak eszperantistáival, illetve szakköri és szakcsoportbeli tagjaival, alkalmat keresve a nyelv gyakorlására és a szorosabb együttműködés kialakítására.

A vendégeket Sóstón, a nyíregyházi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának hétvégi üdülőjében szállásolták el, s a részükre szervezett több napos programból — amelyben városnézés, műsoros est, tánc, baráti beszélgetés, közös szalonnasütés is szerepelt — kiemelkedett a kapcsolatok bővítésére irányuló hivatalos megbeszélés. Ezen *Járó Antal*, a vasutas eszperantisták szakkörj elnöke üdvözölte a három klub tagjait, s nagyra értékelte az együttműködés kezdete óta eltelt időszak eredményeit. Hasonló aktivitásról számolt be Milan Zavara, majd az együttműködési készséget nyilvánította ki valamennyi felszólaló, köztük *Csujna János szb-titkár, Daniel Papak, Mihail Kucin, Harsányi Sándor* és *Leveleki Miklós.*

Szakszervezetünk vezetősége nevében *Orbán Sándor*, a debreceni területi bizottság titkár helyettese üdvözölte a találkozó résztvevőit, s kifejtette, hogy a területi bizottság által is támogatott eszperantó szakcsoport *értékes tevékenységével fejt ki a népek közötti barátság és a béke elmélyítéséért.*

ÖT NAP SELZTHALBAN

A dunakeszi vasutas fúvószenekar sikeresen szerepelt Ausztriában

A Dunakeszi Járműjavító József Attila Művelődési Központjának fúvószenekara július 28-án az ausztriai *Seltzhalba* érkezett, hogy részt vegyen a 9. nyári népfesztiválon. A 3500 lakosú község Stájerországban található, a *Seltzhali Alpok* tövében. Seltzhal jelentős vasúti csomópont, s a vasutasok kiváló fúvószenekarral rendelkeznek.

Már az utazás is sok élményt nyújtott. Végig az Osztrák Alpokon, ahol a hósipkás hegyormok váltogatták egymást az idő által csupaszra borotvált hegycsúcsokkal, s a fenyőerdőkkel borított hegyoldalakkal. A fák közül apró hegyipatakok ezüstös csíkja csillogva csobogott lefelé. A völgyek mélyében pedig a kis tavak márványsima felszínét csak néha fodrozta be a lenge szél.

A megérkezés pillanata is emlékezetes marad. A vonat a selzthali vasutas fúvószenekar pattogó ritmusú indulójára járt be az állomásra.

Másnap megkezdődött az öt napos program. *Eisener, Graz, Liezen* meglátogatása révén megismerkedhettünk Stájerország számos nevezetességével.

Első utunk 29-én. Eisenerzbe vezetett, ahol Ausztria legnagyobb vasércbányatelepe van. Ez a 2000 m magas hegyek lábánál fekvő kisváros rendezettségével, tisztaságával vonta magára figyelmünket. *Az ősrégi, 11 ezer lakosú bányaváros Ausztria vasérctermelésének csaknem 100 százalékát adja.*

Az 1460 méter magas *Gipfelkreutz* csúcsig a legmodernebb eszközökkel, lépcsőzetesen folyik az érc kitermelése, külszínen és a hegy gyomrában egyaránt. *A bánya évi termelése közel 18 millió tonna.* Láttuk a bányászat múltját a szabadtéri múzeumban, az embertelen munkakörülményeket egy régi tárna mélyén. Elképesztő különbségnek voltunk szemtanúi a régi és a mai termelési módok között. A kézitermeléstől a mai legmodernebb módszerig hosszú út vezetett és sok bányász izzadt véres verejtékkel a kézzel cipelt vasérc alatt.

A modern külszíni fejtéssel lépcsőzetessé változtatták a hegyet és így 80 km hosszú 20 m szélességű utat nyertek, *amelyen ma 30 tonnás dömperek szállítják az ércet az őrlőmalom feneketlen torkába,* ahonnan pillanatok alatt tűnik el akár embernagyságú szikla is, lesz belőle őrölt vasérc. Itt minden óriási, a dömperek, a markológépek, amelyek egy markolással 4—5 tonna ércet emelnek át a szállító dömperekbe. Mint a tájékoztatóból kitűnt a számítások szerint még 50 évig biztosítja a bánya az osztrák vastermeléshez az ércet.

Másnap Grazba utaztunk, ahol a *Reininghaus-Puntigam* nevű sörgyárat látogattuk meg. A gyárban mintegy 4—5000 liter sört termelnek és szállítanak az osztrák megrendelők raktáraiba. A gyárlátogatás után az üzem hatalmas éttermében elköltött ebéd után, megkóstoltuk a gyár végtermékét is.

Amikor Grazból visszaérkeztünk, meghallgattuk a *Festzeltben* a selzthali vasutas fúvószenekar műsorát. Magas színvonalú, biztos hangszerkezeléssel, változatos műsort adtak, amelynek végén kedves jelenet játszódott le, a zenekar karnagya *Schulzbacher* saját szerzeményének kottáját adta át a mi zenekarunk karnagyának *Szirmai Jánosnak.* A hangverseny nagy közönségsikert aratott.

Liezen 1200 méter magas hegyek ölelésében valóságos ékszerdoboz Stájerországban. Takaros utcák, szépen karbantartott épületek, templomok. Mindenütt tisztaság, rendezettség. Üzletek sokasága kínálta nem éppen olcsó áron portékáit.

Augusztus 1-én vasárnap délelőtt 10 órára közel kétezer főnyi közönség gyűlt össze Festzeltben, kíváncsian várva a magyar zenekar szereplését. S amikor az együttes elfoglalta helyét az emelvényen, hatalmas taps köszöntötte.

A műsor változatosságával egyre fokozta a közönség elismerő tapsait. *A sokszínű műsoröszeállítás, a magyar népdalok, a keringők, sanzonok, indulók váltakozása tomboló sikerré fokozódott.* Így a 3 órás műsor végén még ráadásokat kellett adnia a zenekarnak.

A búcsúzásnál megjelentek vendéglátóink és azok családtagjai. A vonat elindult, s nagy kendőlobogtatás közben lassan eltűnt szemünk elől a selzthali vasútállomás régi épülete és sikereink színhelye a Festzelt.

Sikeres és élményekben gazdag napokat töltöttünk Selzthalban. Elsősorban azért, mert a zenekar lelkes munkával, plusz próbákat vállalva áldozta fel szabadidejét a cél, az eredményesség érdekében. Fegyelmezettségük külön említésre méltó. *Szirmai János* karnagy nagy szakmai gyakorlatára, hozzáértésére vall, hogy nagyszerű műsorszerkesztéssel meg tudta nyerni a magyar zenét egyáltalán nem ismerő selzthali közönség szívét. Dicséret illeti a dunakeszi művelődési központ vezetőségét is, mert a felkészüléshez szükséges feltételeket — az átépítés miatt nehéz körülmények között is — biztosította.

Tóbiás Béla

Megbízhatóbban, gyorsabban, olcsóbban

Konténerszállító exportvonatok a Szovjetunióban

Szovjet szakemberek kiszámították, hogy egymillió tonna áru konténerekben való szállításakor 200 ezer köbméter faanyagot, 260 tonna fémet és 20 millió négyzetméter csomagoló textiliát takarítanak meg. Ezen kívül többszörösére csökken a rakodási idő és maximálisan garantálható az áruk épsége is. *A megtakarítás összege 22 millió rubel.*

A Szovjetunió úttörő szerepet játszott a konténeres teherszállítás bevezetésében. Most e szállítási módot a vasúti és közúti, valamint a vízi úton bonyolított áruforgalomban is fejlesztik. *1973-ban több mint 40 millió tonna árut szállítottak konténerekben.* A szállítások átlagos távolsága 1500 kilométer.

Sajátos vonások

A Szovjetunió konténeres szállítási rendszerének sajátos vonása, *hogy a szállítás legnagyobb része vasúton történik.* Ez azzal magyarázható, hogy az ország hatalmas területén a rideg téli viszonyok közötti a legbiztosabb szállítóeszköz a vasút. A szovjet vasutak jelenleg több mint 800 ezer különféle rendeltetésű konténerrel és modern kiszolgáló technikával rendelkeznek.

A nagy teherbírású konténereket speciális állomásokon kezelik — *Moszkvában, Leningrádban, Rigában, Harkovban, Csapon és Ungeniben.* Közép-Ázsiában, a szibériai és a távol-keleti vonalakon — *Irkutszkban* és *Habarovszkban* — is létesítenek ilyen konténerállomásokat, amelyeket nagy teherbírású darukkal, különleges elektromos és önrakodó berendezésekkel szerelnek fel. Egyes állomásokon — többek között *Minszkben* — a konténerek cím szerinti elosztására szolgáló számítógépes rendszerek is készülnek.

A Szovjetunió vasútjain speciális konténerszállító expresszvonatok közlekednek. *Leghatékonyabb a konténerszállítás a Moszkva—Leningrád közötti és a Transzszibériai fővonalon.*

A Szovjetunióban 1971. és 1975. között a vasúti konténerszállítás volumene 1,7-szeresére nőtt.

A vasúti konténerszállítás után legjobban fejlesztett a folyami és a tengeri konténeres szállítás. A Szovjetunióban most folyik a kikötők rekonstrukciója, amit az ország megváltozott összetételű tengeri flottája igényel. A kereskedelmi hajópark nagy teherbírású és speciális hajókkal bővül: *konténer- és rönkszállítókkal, vízszintes rakodású egységekkel, tartályhajókkal, hűtőhajókkal.*

Komplex automaták

Az első specializált konténer végállomást Leningrádban helyezték üzembe. *Daruk helyett nagy teherbírású komplex automaták dolgoznak,* egyenként *és óránként 30 konténer termelékegységgel.* A konténereket teleszkópos keretekkel emelik a molóra, ahonnan önrakodó kocsikkal juttatják őket a raktárakba vagy a vasúti szerelvényekre. A technikát kezelő dogozók rádiókapcsolatot tartanak fenn egymással.

A leningrádi állomás az országot kelet-nyugati irányban átszelő új konténerszállító vonal legfontosabb láncszeme lett. *A transzszibériai konténer szállító vonal 1,5—2-szeresére csökkentette a japán áruk útját Európába.* Eddig ugyanis vagy a Panama-csatornán, vagy pedig Afrika megkerülésével történt a szállítás.

A Szovjetunióban a vasúti, a tengeri és a folyami konténerfuvarozás mellett, a „háztól-házig" szállítás mind szélesebb körben való bevezetése érdekében szorosabb együttműködést alakítanak ki a különféle közlekedési ágak között. A speciális rakterű gépkocsik segítségével például fokozottabban alkalmazhatják a jól bevált „vagon-gépkocsi" és „gépkocsi-vagon" szállítási módszert.

Intenzívebb kapcsolat

Mivel a belföldi és a nemzetközi vasútforgalomban a közepes befogadóképességű konténerek is gazdaságosan alkalmazhatók, a szovjet vasutakon a modern konstrukciójú nehéz konténerek széles körű bevezetésével egyidőben még hosszú ideig alkalmazzák a középkategóriájú konténereket is. Nyilvánvaló, hogy a Szovjetunióból irányuló konténerszállításokban érdekelt európai országok szállítóparkjában meg kell tartani a különféle közepes befogadó képességű konténereket. Annál is inkább, mivel a *Nemzetközi Szabványügyi Szervezet* megerősítette a 2,5—3 és az 5 tonnás szovjet konténerek használatát.

Az utóbbi években a kelet és a nyugat kapcsolatai egészségesen fejlődnek. A szovjet szakemberek véleménye szerint ideje intenzívebb kapcsolatokat teremteni a konténerszállítással foglalkozó szocialista és a kapitalista országok szállítási szervezetei között, hiszen ez a földgolyó bármely pontjára irányuló szállítás legkorszerűbb módja.



Győr és Hegyeshalom állomások között a csehszlovák AZD—Praha kábelfektető művek az új térközben vonalkábeleket fektet

(Tenta György felvétele)

Számítógép Záhonyban

A záhonyi átrakókörzetben az átrakás irányítását, szervezését, a beérkező információk gyorsabb feldolgozását számítógépre bízzák. Már megkezdték egy számítógéppel ellátott üzemirányító központ építését. A terv szerint R—22-es típusú számítógép működik majd itt, és ezzel lényegesen javulhat a szállítás hatékonysága, egyenletesebbé válik az áruk elosztása, összehangoltabb lesz a vasút és a szállító partnerek együttműködése. A tervek szerint 1978-tól már a számítógép segíti a záhonyi vasutasok munkáját.

Korszerű biztosítóberendezések

Elkészült az 1000. kilométer automatizált pálya és a 150. állomási dominó-rendszerű berendezés

A *félévi* számvetések idején a magyar vasút fejlesztésében elért sikerek élére két olyan esemény kívánkozik, amely a biztosítóberendezési és automatizálási szakszolgálat dolgozói nevéhez fűződik.

Ebben az időszakban, pontosabban júniusban építették meg a MÁV törzshálózatán *a vonatbefolyásolásra alkalmas önműködő térközbiztosító berendezéssel ellátott 1000. kilométer pályát.* Ezeket a berendezéseket a hatvanas évek közepén kezdték el építeni. Azelőtt olyan térközbiztosító berendezések épültek, amelyek nem voltak alkalmasak jelfeladásra. Igen nagy jelentőségű tehát az 1000. kilométer jelfeladásos térközbiztosító berendezéssel működő biztonságos pálya; amely a törzshálózat egyharmadát jelenti és az európai vasutak viszonylatában is számottevő. Ezen a pályán a sínben keringő áram hatására a mozdonyon elhelyezett vevőfej jelzéseket ad a mozdonyvezetőnek, oly módon, hogy mutatja a jelzők színképét. A mozdonyvezető tehát sűrű ködben is tájékozott. *A berendezés „Megállj" jelző meghaladása esetén például önműködően megállítja a vonatot, ezenkívül állandóan ellenőrzi a mozdonyvezető éberségét.*

A legkorszerűbben biztosított pálya másik nagy haszna a biztonságon kívül az, *hogy a MÁV kiterjesztheti, éppen ennek a biztonságnak megteremtésével bevezetett, csak mozdonyvezetővel közlekedő vonatok rendszerét, ami számottevő munkaerő-megtakarítást tesz lehetővé.*

Az 1000. kilométeres automatizált pálya felbecsülhetetlen haszna még az is, hogy a vonatbefolyásolásra alkalmas vonalakon az útátjárókat csaknem 100 százalékban ellátták önműködő sorompókkal, főleg fénysorompókkal.

Az automatizált vonalak építésével egyidejűleg tervszerűen haladt az állomások korszerűsítése is. *Dominó 55 rendszerű állomási biztosító berendezéssel.* Ugyancsak júniusban készült el a 150. dominó-rendszerű állomási biztosító berendezés, amelyet *Kiskunfélegyháza* állomáson szereltek fel. Ezzel együtt most már a törzshálózat állomásainak háromnegyed részén van ilyen korszerű biztosító berendezés.

A hatvanas évek elején kezdődött a dominó-rendszerű berendezések felszerelése az állomásokon, az Integra svájci cég szabadalma alapján magyar gyártással. Az elsőt *Vámosgyörkön*, a századikat pedig *Gödön* avatták fel 1971 őszén. A századikat tehát eléggé hamar követte a százötvenedik. A gyors munka méltán dicséri a biztosító berendezési és automatizálási szolgálat dolgozóinak igyekezetét.

Az V. ötéves terv időszakában még 70 állomási dominó-rendszerű berendezést szerelnek fel.

(Szász)

A Béke és Barátság vonaton Kijevbe, Moszkvába, Leningrádba

Tíz éve részesülnek jutalomutazásban az élenjáró vasutasok

A Béke és Barátság vonatok immár régóta kedvelt formái a szervezett társasutazásoknak. A Magyar Államvasutak vezetői az élenjáró dolgozókat *tíz éve* rendszeresen ugyancsak szovjetunióbeli utazásban részesítik. A legutóbbi alkalommal — június 11-től 22-ig — a vasutas dolgozók újabb 315 tagú csoportja látogatott el *Kijevbe, Moszkvába, Leningrádba.*

Az utazást a MÁV Vezérigazgatóság készítette elő, méghozzá olyan jól, hogy az IBUSZ kísérőinek megállapítása szerint: *„már alig akadt dolguk a hivatásos szervezőknek".* Azért persze az IBUSZ Keleti pályaudvari 4. számú irodája is körültekintően végezte munkáját, elősegítve, hogy a csoport útját zavartalanná tegye a szolgáltatások bősége, a tájékoztatás menetközbeni színvonala, az utaskísérők szakszerű tevékenysége. Mindez előfeltétele volt annak, hogy a résztvevők jól érezzék magukat, s élményekben gazdagodva térhessenek haza.

A hosszú vonatozás után *Kijevben fél óra alatt megtörtént a szállodai elhelyezés,* ami még tapasztalt kísérők szerint is rekordnak számít. Ez a többi kijevi program sikerét is megalapozta. *Leningrádban hasonlóan remekeltek a szervezők.* Ott a Szovjet—Magyar Baráti Társaság székházában, majd pedig a Vasúti Mérnökképző Főiskola kultúrpalotájában rendezett találkozó, illetve a műsoros est lett mindenki számára az egyik legkedvesebb emlék, nem is szólva a műkedvelő bábjátékosok előadásáról.

Leningrád egyébként az a város, amelyet nem elég egyszer látni, hiszen még a többszöri látogatás után is maradnak „fehér folt"-ok. A *fehér* szó egyébként rögvest eszünkbe juttatja a *fehér éjszakákat.* Etekintetben is éppen jókor érkeztünk. A csoport tagjai családjuk körében bizonyára sokat emlegetik, hogy este 10 órakor még lámpavilágítás nélkül lehet olvasgatni az utcákon...

Moszkvában — bár a társaság eléggé kifáradt Leningrádélvezetében — *az élménygyűjtés újabb lehetőségei vártak rá.* Az Inturist-kísérők ismét szakértelmük, tárgyi tudásuk és emberségük számos bizonyítékát adták elismerésre méltó munkájuk végzése közben. A moszkvai programból külön említést érdemel a *kirovi kerület pártbizottságán létrejött baráti találkozó,* amelynek meghittsége feledhetetlen marad számunkra. Arra pedig talán moszkvai barátaink is sokáig emlékeznek majd, hogy a magyar vasutasok többszázas csoportjának kettős sora a *Lenin Mauzóleumnál* lezajlott koszorúzáskor csaknem átérte a történelmi *Vörös teret.*

Sokmindent láttunk és jól szórakoztunk. A résztvevők véleményét, ezernyi benyomását nehéz lenne felsorolni, de igen dicsérőek azok a szavak, amelyek egy-egy étkezésnél, városnézés közben vagy a műsoros esteken, kiállításokon hangzottak el, s többnyire az út megismétlésének lehetőségeire céloztak. Ezek is igazolják, hogy *a Béke és Barátság vonatok hasznos szerepet töltenek be a szocialista országok egymásközti idegenforgalmában.*

Csoportunk tagjai nevében köszönetet mondunk mind a MÁV, mind az IBUSZ szervezőinek, különösen az utazás vezetőjének: *Somoskői Józsefnének.* Szervezzenek és bonyolítsanak le még sok ilyen jól szervezett utat, a *dolgozók örömére!*

Dr. Kovács László

Uszty-Ilimszkbe indultak

Vasutas KISZ-esek továbbították a fiatal építőmunkások különvonatát

Vidám ünnepség színhelye volt augusztus 9-én este a Keleti pályaudvar csarnoka. Akkor búcsúztatták ugyanis azt a háromszáz KISZ-fiatalt, akik részt vesznek a KGST programjában készülő uszty-ilimszki faipari kombinát építésében.

A Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottságának felhívására jelentkezett több mint másfél ezer vállalkozó közül kiválasztott, csaknem 25-féle szakmunkán dolgozó fiatal egyenruhában érkezett az ünnepségre, ahol jelen volt *dr. Maróthy László,* az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a KISZ KB első titkára, *Jakab Sándor,* az MSZMP KB osztályvezetője, *Bondor József* építésügyi és városfejlesztési miniszter, a Központi Bizottság tagjai, *F. P. Bogdanov,* a Szovjetunió budapesti nagykövetségének tanácsosa.

A tíz kocsiból álló különvonatot vasutas KISZ-esek továbbították. Indulás előtt *Pál Gábor,* a Keleti csomóponti KISZ-bizottság megbízott titkára mutatta be a mozdonyvezetőt, illetve a különvonat vezetőjét, *Szilágyi Zoltánt* és *Tóbi Istvánt,* akik mindketten a Keleti csomópont dolgozói, emellett vezetői tisztséget töltenek be alapszervezetükben.

(S. R.)

Hobbyról hobbyra

*A szomszédomnak az a hobbyja, hogy minden este lefekvés előtt szájharmonikáján világgá muzsikálja: „Nem tudom, az életemet hol rontottam én el" (ő tudja, hogy miért nem tudja). Bélavári kollégám kedvenc kedvtelése, hogy a véget érni nem akaró értekezleteken karikatúrát rajzol az összes felszólaló*ról. *Az ugyancsak a közelemben lakó, divatos táncdalénekes, hacsak teheti, szétszedi, majd ismét összerakja almazöld gépkocsiját (autószerelőnek igazán kiváló lenne). Néró császárként is verseket írt és mellesleg, ráérő félórájában felgyújtotta Rómát. Fouché — a francia Direktorium, majd XVIII. Lajos buzgó minisztere — mindig azt árulta el, akit éppen szolgált: az „isteni" Loló álruhát ölt és amikor nem áll a kamerák előtt, fotóskén*t ő *kap más*okat *lencsevégre... Így van ez ősidők óta; az emberek lelkük mélyén játékos kedvűek, szeretik az izgalmakat és csaknem mindenkinek van valamilyen hobbyja.*

A kollektív szellem diadalára vall, hogy nálunk már nemcsak az egyes emberek, hanem a nagyobb csoportok, sőt az intézmények, hivatalok, vállalatok is önálló hobbynak hódolnak. Abban az üzemben, ahol a minap jártam, divatos hobby az oroszlán-utánzás. Mindenki ordít. Először az üzemvezető ordított a műhelyfőnökkel, amiért tudtán kívül riporter settenkedett az üzem területére, majd a műhelyfőnök hordta le egyik művezetőjét az éberség e nagyfokú hiánya miatt. A művezető a portást becézte „holdkóros álmodozó"-nak, aki ezek után minden arra jövő-menőre rápripakodott, hogy értelmesen diktálják be: kinek az engedélyével és mi járatban vannak. A jövő-menők este a feleségükkel (férjükkel) purparléztak, amiért nem elég meleg a vacsora (a piacon nagy a drágaság és megint kevés a kosztpénz), míg végül az iskolás fiúk kaptak egy-egy jól irányzott nyaklevest, akik bánatukban a tankönyvükben szereplő költőknek és hadvezéreknek rajzoltak szakállt, bajuszt, szemüveget, vagy virágmintás csokornyakkendőt.

Ki ne ismerné ama össznépi hobbyt, melynek alapja a büvös nyolcbetűs szó: határidő. Határideje mindennek van — az új ház átadásának és a cipőtalpalásnak, a síncserének és az OTP-tartozás kiegyenlítésének, a vasúti menetrend véglegesítésének és annak, hogy Karesz igent mondjon Klári utolsó ultimátumára. Remek hobby a határidő-módosítás. A játékszabály szerint hivatkozni lehet objektív akadályokra, népgazdasági érdekekre, kedvezőtlen időjárásra, anyaghiányra, géphiányra, emberhiányra, a konkrét tervek hiányára, influenzára és Amerikába szakadt rokon váratlan felbukkanására, ám a legcélravezetőbb széttárt karral esküdözve — mindent a partnerekre háritani. (Példák: nincs kész a ház, mert nem hoztak gerendát; nincs kész a cipő, mert leltároztak a talpraktárban; nem vehetem feleségül Klárit, mert mégsem akar elválni tőlem a feleségem...)

Hobby a vonaton kizárólag a menetiránnyal szemben ülni, még akkor is az ablak mellett, ha az más számára biztosított hely (ha jön a kalauz, hobby vele is vitázni); helyjegy birtokában az utolsó perc legutolsó másodpercében az állomásra érkezni; ha csinos a kalauznő — legyen bár csak húszeves is — néninek szólítani; utitársainknak életünk egész történetét elmondani csecsemőkortól a kilencedik családásig; nehéz csomagokkal nyaralni menő tájékozatlan szomszédunkat Balatonszéplak alsó helyett Széplak felsőn leszállítani; tilalom ellenére rádión, vagy magnón beat-zenét hallgatni, kiváltképp, ha a többi utas a nyugdíjkorhoz közeleg és feltehetőleg nem kedveli a beat-zenét...

...Sorolhatnám hasábról hasábra a régi és újkeletű hobbykat, de ne legyünk telhetetlenek: hobbyból is megárt a sok. S még azt hihetnék egyesek: az a hobbym, hogy mások hobbyját figyeljem, majd világgá kürtöljem!

F. T.

Várakozáson aluli szereplés

Montrealban kevés pontot szereztek a vasutas sportolók

Sokáig emlékezetesek maradnak azok a közvetítések, amelyek a montreali olimpia eseményeit örökítették meg, a csodálatos teljesítményeket, a magasszintű versenyeket és a váratlan fordulatokat is. Mint azt már korábban megírtuk, a vasutas sport képviselői is kijutottak a XXI. nyári játékokra bár a „hajrában" egy-két változás történt az összeállításban. Így *Gerevich Pál* vívó súlyos sérülése miatt nem utazhatott a tengeren túlra, tagja volt viszont a küldöttségnek a szombathelyi *Komatits József* törvívó és a székesfehérvári *Bartalos Zoltán kézilabdázó*. Így aztán összesen 12 budapesti és vidéki vasutas versenyző lépett porondra, többek között azért, hogy megpróbálja elérni a négy év előtti eredményt, amikor a BVSC, a Miskolci VSC és a Testvériség sportolói 28,75 pontot gyűjtöttek össze.

Sajnos ez nem sikerült, *több mint 20 pont hiányzik a müncheni mérlegből, s különösen a BVSC visszaesése szembetűnő*. A magyar vasutas sport 8,51 pontjának a megoszlása ezt mutatja: BVSC 4,44, Haladás 2, Nyíregyházi VSC 2, Székesfehérvári MÁV 0,08, összesen tehát 8,51 pont.

S bár a számok elég lehangolóak, mégis most először azokról emlékeztünk meg, akik igazolták a várakozást és szereplésükkel öregbítették a vasutassport hírnevét. Az első helyen a 22 éves *Horkai György* áll, aki a magyar vízilabda-válogatott egyik kulcsembere volt, s kitűnő játékával, nagyszerű technikájával, irányító készségével és jókor lőtt góljaival hozzájárult az olimpiai győzelem kivívásához. Méltán ünneplik őt a BVSC-ben, a szakosztályban, annál is inkább, mert sajátnevelésű sportoló. *Babarczy Roland* edző fedezte fel, az ő irányítása alatt jutott a legmagasabb szintre.

Egyaránt 2—2 pontot hozott haza a nyíregyházi *Szabó Ildikó*, aki a női távolugrás sohasem tapasztalt erős mezőnyében az értékes ötödik helyet harcolta ki, és mit tagadjuk: kis szerencsével még előbb is végezhetett volna; *Rehus-Uzor György* Szombathely súlyemelősportjának egyik reprezentánsa a félnehézsúlyban lett ugyancsak ötödik, s ezzel a vidékieknek pontszerzője. A harmadik vidéki helyezett *Bartalos Zoltán* kézilabdázó jó teljesítménnyel járult ahhoz hogy a magyar válogatott a 6. helyen végzett.

Utoljára hagytuk a BVSC vívóit, akik nem tudták megismételni, sőt megközelíteni sem müncheni bravúrjaikat.

Az egyetlen, aki teljes pontot hozott az egyéni versenyekben, *Bóbis Ildikó* világbajnoknő volt, a női tőrözők küzdelmében a hatodik helyen végzett. Klubtársával *Maros Magdával* viszont sikerült hozzájárulnia, hogy a válogatott a csapatbajnokságban bronzérmet szerzett. *Dr. Fenyvesi Csaba* vívásán meglátszott, hogy az utóbbi években többet volt sérült, beteg, mint egészséges és *Erdős Sándorral* együtt csak a negyedik helyhez tudták segíteni a magyar csapatot. Bár messze maradt a korábbi olimpiákon mutatott vívásától *dr. Kamuti Jenő*, őt mégsem lehet elmarasztalni, mert 39 éves kora ellenére vállalta, hogy felkészül ötödik olimpiájára is, s nagy tapasztalatával igyekszik segíteni a mélyponton levő magyar törvívó sportot.

A tizenkét vasutas küldött közül helyezetlen maradt még a súlyemelő szombathelyi *Antalovics Ferenc*, a birkózó debreceni *Fodor Mihály* és a törvívó szombathelyi *Komatits József* is. Mindhárman megpróbáltak előbbre jutni, de ez nem sikerült üres kézzel kellett hazatérniök.

Montreal — akárcsak minden olimpia — nemcsak felejthetetlen, hanem tanulságos versenye is volt a magyar sport reprezentánsainak, vezetőinek. Tanulságos, mert észre kell vennünk, hogy még az eddiginél is alaposabb, sokoldalúbb, a tudomány, az orvostudomány közreműködésével végzett felkészülést kell folytatni, mert különben Moszkva, az 1980-as olimpia az ellenfelek még nagyobb „magugrásait" hozhatja. *S ez vonatkozik a vasutas sportklubokra is, ahol még megalapozottabb, még tervszerűbb és még erőteljesebb munkát kell végezni.* A mínusz 20 pont mindennél többet mond...

Kozák Mihály



ÜNNEPI KÖZGYŰLÉS

50 éves a Fót–Kisalag VSC

A sportkörök történetében nagy eseményt jelent az 50 éves évforduló. A váci járásban a *Fót-Kisalag VSC* a közelmúltban ünnepelte félévszázados fennállását. Ötven évvel ezelőtt három lelkes fiatal *Németh Kálmán, Gulyás Jenő* és *Gulyás Gyula* összefogásával alakult meg a sportkör. Az elnök Nemeth Kálmán, az intéző Gulyás Jenő volt.

Az 50 éves jubileumi ünnepséget egésznapos műsorral tették emlékezetessé. A kultúrotthonban a kisalagi 3. számú általános iskola bélyegsakkköre sportbélyeg-kiállítást rendezett. Ebből az alkalomból külön emléklapot, kétfajta levelezőlapot jelentettek meg és alkalmi postabélyegzőt használtak.

Az ünnepi közgyűlésen *Szebeni Ferenc*, a sportkör elnöke köszöntötte a meghívott vendégeket és a megjelent két alapítótagot, Németh Kálmánt és Gulyás Jenőt.

A 73 éves Németh Kálmán faszobrász művész és a 70 éves Gulyás Jenő a megalakulás eseményeit elevenítették fel.

A járási sporthivatal ajándékot adott át az ünnepelteknek. A sportpályán pedig négy csapat küzdött a kisalagi kupáért. Az általános iskolások részére kispályás labdarúgómérkőzést rendeztek. A kupát *Dorozsmai József*, aki 42 évig dolgozott a dunakeszi járműjavítóban, ajánlotta fel.

Az öregfiúk mérkőzésen a váci járási labdarúgó-szövetség aktivistái és a kisalagi öregfiúk mérkőztek. A kisalagi csapatban szerepelt a 64 éves *Wolfrád János* is, aki 1938-ban a magyar labdarúgóválogatottban is játszott.

A jól sikerült egésznapos műsor méltó volt az 50 éves jubileumhoz.

Solymosi László

Gyöngyösi lövészek Krakkóban

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem sportlövészei a közelmúltban nagyszabású nemzetközi versenyen vettek részt *Krakkóban*. Az egyik lengyel klub, a *GTS Wisla* fennállásának 70. évfordulójára rendezett jubileumi versenyen a házigazdán és a kitérőgyáriakon kívül részt vettek a Gwardia Katowice, a Wawel Kraków és az MHSZ Egri Csillagok Tsz lövészklubjának sportolói is.

A rendkívül nehéz vetélkedésben a kitérőgyáriak megállták a helyüket.

A fogszakorvosi ellátásról

Az elmúlt időszakban több panasz merült fel, hogy a fogszakorvosi rendelők nem látják el a MÁV tényleges és nyugdíjas dolgozóit. Megkeresésünkre az Egészségügyi Minisztérium 33 211 (1976. III.) 1. számú levelében a fővárosi és valamennyi megyei Tanács VB Egészségügyi feladatokat ellátó szakigazgatási szerv vezetőjével közölte, hogy a magyar állampolgárok gyógyítómegelőző ellátásáról szóló 7/1976. (VI. 24.) Eü. M. sz. rendelet és az ennek végrehajtásával foglalkozó 17/1975. Eü. K. 12./Eü. M. sz. utasítás szerint, *az állami egészségügyi szolgálat köteles a magyar állampolgárnak a szükséges gyógyító-megelőző ellátást nyújtani, függetlenül attól, hogy az állampolgár a MÁV vagy más szerv egészségügyi ellátásába tartozik, illetve azt is igénybe veheti.*

Lakáscsere

— **Elcserélném a MÁV Kórház** mellett levő kettő szoba, konyha, előszoba, fürdőszobás, olcsó bérű MÁV-bérlakásomat két és fél, vagy három szoba összkomfortos tanácsi lakásra, csak vasutas dolgozóval. A csere költségeit térítem. Levélcím: Havay Sándor, 1062 Budapest, Rudas László u. 95. Telefon: 311—266. 18 óra után.

— **A MÁV Igazgatóság** épületében levő 43 négyzetméteres bérlakásomat elcserélném MÁV-dolgozóval, tanácsira. Lakótelepi esetén megegyezéssel (fürdőszoba fontos). Érdeklődni levélben lehet: 1087 Bp., Kerepesi út 1. VII. ép. II. em. 27. Szabadosné.

— **Taksonyban az állomás** épületében levő 3 szobás, félkomfortos lakásomat elcserélném Budapest környéki hasonló 2 szobásra. Érdeklődés levélben. Cím: Tóglás László, 2335 Taksony, MÁV-állomás.

— **Elcserélném esztergomi** háromszobás, komfortos, kertes MÁV-lakásomat egy Budapest vagy Pest környékire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 18—20 óra között a 869—401 telefonon.

HÍREK

— **Nyugdíjas búcsúztató.** Meghitt ünnepség színhelye volt a napokban a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház, ahol hat nyugdíjba vonuló vasutast búcsúztattak. Valamennyien több évtizedet töltöttek a MÁV szolgálatában. Közülük Csaba Lajos állomásfőnök-helyettes és Herczegh József vonatvezető negyven évig dolgozott a vasútnál.

— **Kirándulás.** A dunakeszi járműjavító munkásőrei a tömegszervezetek kezdeményezésére a közelmúltban egynapos kirándulást szerveztek, amelyen részt vettek a családtagok is. Három autóbuszon 97-en indultak útnak. Megtekintették Gyöngyöst, Mátrafüredet és Mezőkövesdet.

— **Egészségügyi előadás.** A békéscsabai vasutas klubkönyvtárban július 21-én jól sikerült egészségügyi előadást rendeztek, amelyen 170 nyugdíjas vett részt. Az idős emberek életmódjáról szóló előadást dr. Veres László, a szegedi igazgatóság területi egészségügyi központjának vezetője tartotta.

— **Véradónapok.** Hatvan és Balassagyarmat csomópontokon félévenként tartanak véradónapokat. Az idén már másodszor rendezett véradonapon a két csomóponton összesen 123-an 44 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Vasutas munkásszövetkezet.** A vasutasok jobb áruellátása érdekében több mint kétszáz taggal munkásszövetkezet alakult Záhonyban. A tuzséri ÁFÉSZ-en belül létrejött munkástagozatba belépők 100 forintos részjegyekkel a fejlesztést elősegítik. Többek között egy új ABC-áruház építését is tervezik Záhonyban. Az ellátást javító boltot jövőre adják át.

— **„Átnyergelnek" a lakatosok.** A kisterenyei vontatási főnökségen 17 járműfenntartó lakatos végzi a mozdonyok karbantartását, biztosítja üzemképességüket. A hamarosan lezajló dieselesítésre készülve közülük már többen megszerezték a Diesel-motorszerelő képesítést. Az átképzést a második félévben még nagyobb ütemben folytatják.

— **Munkaverseny.** A 26. vasutasnap tiszteletére munkaversenyt hirdettek a nyíregyházi állomáson, amelyben részt vettek az állomás forgalmi és kereskedelemi dolgozói. A verseny egy hónapig tartott, s ez alatt a bevételi tervet 106 százalékra teljesítették, a kocsitartózkodást pedig kilenc óra alá csökkentették.

A szerkesztőség üzeni

Baranyi József, Lökösháza; Rapi József, Budapest; Kiss Antal, Csizmazia Béláné, Szombathely; Varga Gyula, Püspökladány; Pacz József, Curtici; Bencze György, Gyöngyös; Sepsi Gyula, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Szabó Sándor, Balassagyarmat; Szűcs Ferenc, Hatvan; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

A Hivatalos Lapból

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

A 31. számból: 106674/1976. MÁV építőipari gépek, munkaeszközök és járművek kölcsönbérleti díjtábázatának módosítása.

106514/1976. A SZOT szervezésében hitelezetten utazók baleseti biztosítása.

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
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215 — 21 359
76—3032 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

A SZOMBATHELYI TERÜLETEN

Az idén többen sportoltak, mint a korábbi években

A vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottságának ez évi tömegsportrendezvényeit úgy állították össze, hogy a július 11-i vasutasnapra befejezést nyerjenek.

Mint azt *Németh Gyula*, a területi bizottság kulturális és sportbizottságának vezetője elmondotta, a különböző sportágakban résztvevők száma *mintegy 350—400 fővel több volt, mint az előző években.* Ez egyrészt annak az eredménye, hogy a gazdasági vezetők és a társadalmi szervek felismerték a testnevelési és sport jelentőségét a dolgozók egészségének megóvása érdekében, másrészt a szakszervezeti bizottságok jol agitáltak.

Örvendetes volt az is, hogy ebben az évben több vasutas nődolgozó vett részt a versenyeken. Sőt, olyan javaslat is elhangzott, hogy 1977-ben necsak a férfiak, hanem a nők részére is írják ki a kispalyás labdarúgó-bajnokságot.

A területi döntő előtt, amely Szombathelyen került megrendezésre, három helyen — *Celldömölk, Pápa* és *Szombathely* — bonyolították le a selejtezőket. Az üzemek és szolgálati helyek közül ki kell emelni a szombathelyi járműjavító dolgozóinak kitűnő szereplését, de elismerés illeti a szombathelyi vontatasi főnökség, a celldömölki vontatási főnökség, valamint Pápa és Tapolca állomás dolgozóit.

K. A.

„Félsiker" az első fordulóban

Négy év után újra az NB II-ben játszik a Székesfehérvári MÁV Előre

Székesfehérvárott az NB II rajtjának napján nem kellett kérdezősködni, hogy merre van a MÁV Előre pálya. Sűrű sorokban igyekeztek a szurkolók a vasútállomás felől, hogy tanúi legyenek a labdarúgás második vonalába került fehérvári csapat első mérkőzésének.

A Székesfehérvári MÁV Előre négy évig játszott alacsonyabb osztályban. Az 1975—76-os bajnokságban is úgy tűnt, hogy meg kell elégedniük a második hellyel és maradnak az NB III-ban. Az MLSZ döntése alapján azonban osztályozó mérkőzést játszhattak a Vác együttesével. 5:2-re győztek és ezzel az eredménynyel bejutottak az NB II-be.

A Székesfehérvár—Nagykanizsa mérkőzés előtt beszélgettünk *Dévényi Tibor* ügyvezető elnökkel, aki felidézte az elmúlt bajnokság izgalmait:

— Azzal kezdődött a bajnoki szezon, hogy új edző, *Kerekes Imre* került a csapathoz. Az első mérkőzések nem hoztak sikert. Öt mérkőzésen mindössze 4 pontot szereztünk. Lassan kialakult a csapat gerince: — beépült az együttesbe a Sárbogárdról igazolt *Fülöp* és *Cs. Horváth* kitűnő középpályásnak bizonyult. Egymást követték a győzelmek, sőt a Magyar Népköztársaság Kupában is jól ment a csapatnak. A legjobb nyolc közé jutásért a Ferencvárossal játszottunk. Ez a sikerélmény lendületet adott tavasszal és végül 53 pontot gyűjtött a csapat.

— Kik távoztak és kik az új fiúk?

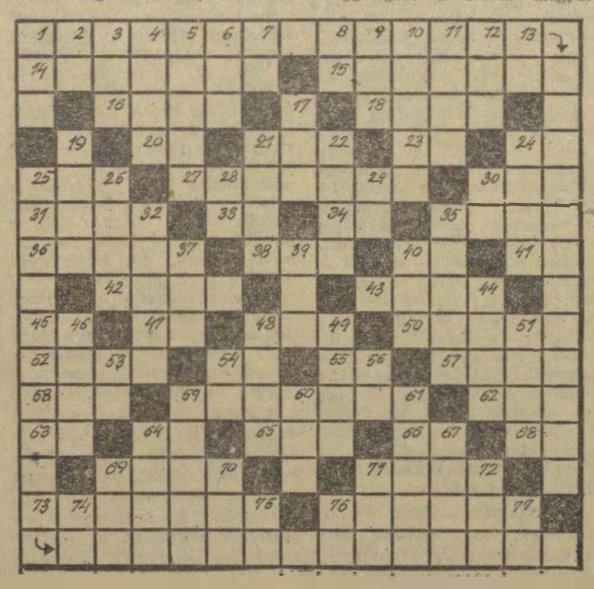
— *Csupán Cs. Horváth ment el tőlünk Győrbe.* Az a véleményünk, hogy az NB I-re érett játékosokat nem szabad visszatartani, ezért adtuk ki az ETO-nak. A Videotonból viszont két rutinos játékost igazoltunk a középpályára: — *Hartyánit* és *Burkát*. Marad az edző *Kerekes Imre* is, akinek 1977 július 31-ig szóló a szerződése. Neki nem kis része van abban, hogy egy osztállyal feljebb lépett a csapat.

Közben Tompa játékvezető sípjelére elkezdődött a találkozó. Bátortalanul játszottak a vasutas fiúk és a 4—4—2-es hadrenddel átengedték a kezdeményezést a rutinosabb Nagykanizsai Olajbányásznak. Az első játékrészben csak *Pauluszt I., Lechner* és *Szabó* önfeláldozása mentette meg a fehérvári kaput a góloktól. A második félidőben a középpályáról előrehúzódott *Tóth* és a három csatár már sok veszélyes helyzetet teremtett. Egy alkalommal csak a kapufa „segített" az olajbányászoknak. Végeredményben meg kellett elégedniük a 0:0-ás döntetlennel.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A gazdaságosabb termelés egyik módja. 14. Tárgyalások lefolytatására meghatalmaz. 15. Megtermékenyített petesejtek. 16. Kevert mozi. 18. Szibériai folyó. 20. Nálv szélei. 21. Bő. 23. A nátrium vegyjele. 24. Elöd. 25. Menyasszony. 27. A Maros mellékfolyója. 30. Csapadék. 31. Majomfajta. 33. Régi fegyver. 34. Római 49. 35. Vigyázók. 36. Olasz város. 38. ... ológus, rákkutató. 40. Doktor. 41. Azonos betűk. 42. Elgondolás. 43. Örökzöld fa. 45. Igekötő. 47. Vallásrövidítés. 48. Békaporonty. 50. A Genfi-tó másképpen. 52. Betakarít. 54. Mutatószó. 55. A Ludolf-féle szám. 57. Fejér megyei község. 58. Van, németül. 59. Folyó Dél-Amerikában. 62. Keverve élt. 63. Orosz helyeslés. 64. Igevégződés. 65. Szarvasfajta. 66. Házi állat. 68. Szintén. 69. Iparos (ék. hiány). 71. Hová, oroszul. 73. ... gyökér, nashajtó gyógyszer. 76. Ilyen kefe is van.

Függőleges: 1. Neves magyar költő (1877—1919). 2. Személyes névmás. 3. Német város a Duna mellett. 4. Spanyol tartomány. 5. Csucsiv (francia). 6. Az áram is teszi. 7. Hamis. 8. Kettős betű. 9. Szovjet gépkocsimárka. 11. Volt öttusázónk családi neve. 12. Baranya megyei község. 13. Kánálban van. 17. Tatár méltóság volt. 19. Erdélyi város. 21. Portugál folyó. 22. Igen fürge állat. 24. Előlök. 25. A gazdaságosabb termelés másik módja. 26. Vonatkozó névmás, tárgyragal. 23. Sír. 29. Állati lakás. 30. Német személyes névmás. 22. ... anyag, kémiai reakcióba nem lépő anyag. 35. Jellegzetes vidék Bács megyében. 37. Község Heves megyében. 39. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 40. Felforgat, ledönt. 44. Női név. 46. Pest megyei község fele. 48. Keleti méltóság. 49. A cselgáncs pontozási egysége. 51. Becézett férfinév. 53. Az asztácium vegyjele. 54. Európai nép. 56. Vicc közepe. 59. A zsiráffélék családjának egyik fajtája. 60. Les. 61. Vissza: az ellenséggel paktáló. 64. Közel-keleti ország. 67. Forgasztamarka. 69. Kolbászban megtalálható. 70. Iráni uralkodó. 71. ... halom, sírhalom az Alföldön. 72. Föld ellentéte. 74. Egymást követő betűk. 75. A tantál vegyjele.



Beküldendő: vízszintes 1. és a függőleges 25. Beküldési határidő: 1976. szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Törzsgardajelvények kiadása. Kiváló és érdemes vasutas.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 14. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kondics Árpádné, 9053 Bodajk 1. lomás. Szabó József, 3528 Miskolc, November 7. tér 6. Kun Ernőné, 9852 Gyékényes 2. Arany J. u. 6. Földváry Emil, 1045 Budapest, Tó u. 20. Budai Antalné, 2060 Bicske, Ady Endre u. 30.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. SZEPTEMBER 1.

Kezdődik a répakampány

Hatvanban tapasztalt vasutasok szolgálják ki a cukorgyárat

Hatvan csomóponton hosszú évek óta kialakult rendje van a cukorrépa idény lebonyolításának. Mégis évről évre gondot okoz és külön felkészülést kíván a Hatvani Cukorgyár kiszolgálása az őszi répaszállítási időszakban.

Amint *Kőrösi Gyula*, állomásfőnök-helyettes elmondta, a gyár igyekszik megkönnyíteni a vasút munkáját: *a répaidényre kibérel egy gőzmozdonyt a vontatasi főnökségtől, a maga belső kiszolgálására.* Ez a gyáron belüli mozgástól teljesen mentesíti a csomópont személyzetét, de nem valamennyitől, mert a bérelt gépet nem kizárólag a cukorüzem, hanem a konzervgyár kiszolgálására is felhasználják. Így marad munka elég az állomási tartalékgépnek is.

Nagy gond a munkaerőhiány

Az állomás a répa-kampány idejére a rendszeresített két tartalékon kívül egy 411-est is munkába állít. Ez kizárólag a gyárudvaron teljesít szolgálatot: az érkező répavonatokat betolja a gyár területére, mérlegelést végez és a kiürített kocsikat kihúzza.

Ez eddig rendben is lenne, a 411-es győzi a munkát, *annál nagyobb gond a tolatószemélyzet kiállítása.* Az utóbbi időben szinte generációváltás történt Hatvan állomáson, sok korhatárt elért dolgozó vonult nyugdíjba, alaposan megritkult a régi, tapasztalt vasutasok sora. Helyüket nagyjából sikerült betölteni fiatalokkal, de még így is nagy a munkaerőhiány. *Jelenleg 14 kocsirendező, 15 váltókezelő, 11 saruzó, 14 állomási tartalékos, tehát 54-en hiányoznak az állomáson.* Ilyen körülmények között nem könnyű összeállítani a túrokat a répa-vonatokhoz. *A problémát átszervezéssel oldják meg, megpedig úgy, hogy a személyzetet a régi tapasztalt dolgozók közül válogatják össze, olyanokból, akiknek már szinte a vérében van a répamozgatás.* Ők már szinte el sem tudják képzelni a munkát az őszi kampány nélkül és úgy várják kezdetét, mint harcba készülő katona a rohamra indító trombitaszót. Ám a fiatalokat sem zárják ki belőle, sőt utánpótlás-nevelés szempontjából közülük is bevonnak néhányat, olyanokat akik szívesen vállalják az éjszakai munkát, hogy fokozatosan szokják-tanulják a répa-idény teendőit.

A répa-vonatok beállítása ugyanis csaknem kizárólag éjszakai munka. A gyárral való megegyezés értelmében, a jobb időkihasználás céljából, az üzem napközben a közúton érkező répát fogadja, éjjel pedig a folyton mozgó, ütemesebben dolgozó vasút-szállítmányt veszi át. A beállított vagonokat nyomban ürítik is, az Elfa-rendszerű mosóberendezéssel.

Három tolatásvezető, hat kocsirendező

A gyors mozgást, az ütemes kiszolgálást, ami nemcsak gyári, hanem népgazdasági érdek is, a most következő kampányban három kiváló tolatásvezető. *Maczonkai István, Fehér László* és *Ocsovai János* irányításával bonyolítják majd le. Mindhármuknak húsz év körüli szolgálata és gazdag tapasztalata van. Mellékük ugyancsak hasonlóan kipróbált hat kocsirendezőt válogatnak össze a három túrba. Számukra a kampány idejére megszűnik a pihenőnap és a kollektív szerződés szerinti túlórát fizetik nekik. *Ilyen módon keresetük havonta 600-tól 800 forintig terjedő összeggel növekszik a kampány tartama alatt.* Ezt senki sem irígyli tőlük, mert mindenki tudja, hogy alaposan rászolgálnak.

Ebben az idényben körülbelül 200 répás súlyvagon befutását várják naponta Hatvan állomásra, ami nagyjából megfelel a múlt évi mennyiségnek és az állomás feldolgozási kapacitásának, az előreláthatólag szeptember 10-e táján induló kampány idejére.

Természetesen a répa-vonatok nem mindig érkeznek egyenletesen. Előfordul, hogy torlódnak a szállítmányok. Ilyenkor egyrészüket átirányítják a Cukoripari Trószt 11 kilométerre levő szomszédos üzemébe, *a Selypi Cukorgyárba.* Hatvan és Selyp állomás között emiatt a kampány idején természetesen még a rendszeresnél is szorosabb az együttműködés. *Csik Béla*, Selyp állomásfőnöke látogatásunk idején éppen Hatvan állomáson tartózkodott. *Az ilyen alkalomszerű megbeszélések a kampány kezdete előtt gyakoriak a két főnökség között.* Céljuk, a kölcsönös kisegítés technikai lebonyolításának megbeszélése. Ha ugyanis Hatvanban a kapacitásnál több a feldolgozandó kocsimennyiség, Selypen pedig történetesen kevesebb — és ez elég gyakori eset —, a többletet nyomban átirányítják. Szerencsére ma már ennek a műveletnek csak a technikai lebonyolítása terheli a két állomást, mert a múlttal szemben, amikor a hatvani áruirányító döntött a kocsik átadásáról, tavaly óta már a helyzetet jobban áttekinteni képes központi áruirányítás működik.

Selyp állomáson nyugdíjasok segítenek

Csik Béla szerint Selypen napi 80—90 répás vagon érkezésére számítanak az idei kampányban. *Feldolgozására a szükséges többletlétszámot nyugdíjas vasutasok felvételével teremtik elő.* Régi, bevált gyakorlat ez Selypen. Az idén 54 nyugdíjas vasutas segítségét veszik igénybe, ebből 15—16-ot a gyár foglalkoztat. Ilyen szervezéssel a pihenőidőt is ki tudják adni. Nemcsak Selypről, hanem a szomszédos állomásokról, Kisterenyéről, Salgótarjánból, Hatvanból, Adácsról és máshonnan, már megállapodtak nyugdíjas vasutasokkal, akiknek létszámából fedezik a gyári mérlegelő személyzetet is. Hatvan—Selyp között különben a többletkocsik továbbítását, a gyári mérlegelést, a kocsibeállítást, a kampány tartama alatt külön erre a célra beállított géppel végzik a selypiek.

Szász Ferenc



A MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem fennállásának ötvenéves jubileuma alkalmából rendezett ünnepség elnöksége (Tudósítás az 5. oldalon) (Koppány György felvétele)

ELSŐ FÉLÉVI MUNKÁJÁVAL

A szombathelyi igazgatóság nyerte a Vörös Vándorzászlót

Augusztus 12-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége

A szakszervezet elnöksége legutóbbi ülését augusztus 12-én tartotta. 1976 első félévének eredményei alapján értékelte a vasútigazgatóságok teljesítményeit. A MÁV vezérigazgatójával egyetértésben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a vasutasok szakszervezete központi vezetősége Vörös Vándorzászlaját a *szombathelyi igazgatóságnak* adományozta. A MÁV vezérigazgatója és a vasutasok szakszervezete elnökségének Dicsérő Oklevelét a *szegedi igazgatóság* kapta.

A napirend második pontja a kollektív szerződések megkötésének tapasztalatairól szóló jelentés tárgyalása volt. Az elnökség a jelentést elfogadta. Felkérte a MÁV Vezérigazgatóságot, s megbízta a közgazdasági osztályt, hogy közösen készítsék el a kollektív szerződés egyes szabályainak egyértelmű végrehajtásához szükséges állásfoglalásokat. *Szükségesnek tartja irányelvek kidolgozását a függelék megkötésére felhatalmazott szolgálati főnökségek részére.*

Felhívta a területi bizottságok és a vállalati szakszervezeti tanácsok figyelmét, hogy a kollektív szerződések szabályainak végrehajtásához a gazdasági vezetőknek adjanak segítséget. Ugyanakkor kísérjék figyelemmel és ellenőrizzék azok maradéktalan betartását.

Az alapszervezetek testületi ülésén, 1977 elején, a gazdasági vezetők beszámolói alapján értékeljék a kollektív szerződés szabályainak mikénti érvényesülését, a helyi végrehajtás tapasztalatait.

A vasutasok szakszervezetének feladatai a munkásművelődés és a munkahelyi közművelődés fejlesztésében című előterjesztést, valamint a központi vezetőség, az elnökség, a titkárság és a munkabizottság feladatára, hatáskörére, munkamódszerére vonatkozó javaslatot az elnökség elfogadta. Úgy határozott, hogy mindkettőt a központi vezetőség elé terjeszti jóváhagyásra.

Rendezett, tiszta állomások

A Velencei-tavi Intézőbizottság jó együttműködést alakított ki a vasutasokkal

A Velencei-tó környékén évről évre több ember pihen. Ezért nyáron különösen megnő a vidék vasúti forgalma. Az 1958-ban megalakult *Velencei-tavi Intéző Bizottság* (VIB) rendszeres kapcsolatot tart fenn a budapesti vasútigazgatósággal, mi több *Nemeskéry Ervint*, Gárdony állomásfőnökét tavaly a VIB szakbizottságának tagjai közé választották.

E kapcsolat eredményéről beszélgettünk *dr. Filkey Lajossal*, a VIB főmunkatársával.

— Mi addig semmiféle fejlesztési munkát nem kezdünk el, amíg a vasutasok véleményét meg nem hallgatjuk. Ennek az a magyarázata, hogy a legtöbb ember vasúton érkezik a tóhoz, s ez így lesz a jövőben is. *A MÁV-val való együttműködésre* azonban *nemcsak közvetlenül az utazás miatt van szükség, hanem a környék alakítása, formálása végett is, mert ez sok helyen összefügg a vasúttal.* Így például közösen hoztunk határozatot a vasúti sorompók megszüntetésére, illetve áthelyezésére. A közelmúltban készült el a 26 millió forintos költséggel épített kápolnásnyéki közúti felüljáró. Ezzel lehetővé vált, hogy Velencén megszüntessük a veszélyes vasúti átjárót (sorompót), amelyet Velence-fürdőre helyezünk át. Gárdonyba egy hónapja a régi helyett fénysorompót szereltek fel. A személyi biztonság fokozása érdekében Agárdon akarunk építeni egy gyalogos aluljárót, amely a közút és a vasút alatt halad majd át a tópartig.

— Mi a véleménye a vasúti menetrendről?

— Az az igazság, hogy nyáron zsúfoltak a vonatok, mert kevés áll meg közülük. *Tóth János* vasútigazgató ebben az ügyben is többször járt nálunk és beszélgetett a vezetőséggel a menetrendről. Sajnos a távolsági vonatokat vasútgazdasági szempontból nem lehet megállítani. *Ezért a VIB a jövőben egy olyan autóbuszkörjáratot tervez, amely a Velencei-tó központjába, Gárdonyba hordaná az utasokat Kápolnásnyéktől Dinnyésig.*

— Elégedettek-e a vasutasok munkájával?

— *Tapasztalatom szerint a Velencei-tavi állomások a legtisztábbak, a legrendezettebbek közé tartoznak. Különösen sokat hallat magáról a Béke szocialista brigád, amelynek egyik fő célkitűzése a kulturált utazás biztosítása.* Ez a kollektíva segítette elő a többi között Gárdonyban annak a muzeális gőzmozdonynak a felállítását, amely lassan már a környék egyik keresett látványossága lesz — fejezte be nyilatkozatát *dr. Filkey Lajos.*

S. R.

MISKOLC-TISZAI PÁLYAUDVARON

Lesz miről beszámolni a fiataloknak a közelgő ifjúsági parlamenten

Miskolc-Tiszai pályaudvar azok köze a munkahelyek közé tartozik, ahol a legutóbbi ifjúsági parlament óta változás történt az állomásvezetésben, de új irányítói vannak a szakszervezeti és a KISZ-munkának is. Arra voltunk kíváncsiak, hogy az új vezetői garnitúra hogyan tudja figyelemmel kísérni az 1974. május 8-án megtartott ifjúsági parlament észrevételeit, a fiatalok jogos kívánságai, kérései miképpen váltak és válnak valóra?

Segít a jegyzőkönyv

1974 májusában *Pásztor Zoltán*, akkori állomásfőnök számolt be a fiatalok előtt az ifjúsági törvény helyi végrehajtásáról. Ő jelenleg a miskolci vasútigazgatóság forgalmi osztályának a vezetője, az ifjúsági parlamenten elhangzott kérésekről azóta sem feledkezik meg. *Makó Imre* állomásfőnök szerint most még erőteljesebben megköveteli, hogy a hatáskörébe tartozó vasutas-munkahelyeken törődjenek a fiatalokkal. *Pásztor Zoltánt* ezúttal is meghívják a Tiszai pályaudvar ifjúsági parlamentjére, hogy személyesen is tapasztalja: *1974 óta mit tettek a pályaudvaron a fiatalok élet- és munkakörülményeinek javításáért.*

A legutóbbi ifjúsági parlament jegyzőkönyve sok segítséget ad ahhoz, hogy elemezzék: *miben sikerült eredményt elerni?* Ezért lapozgattuk együtt a már sárguló dokumentumot *Makó Imre* állomásfőnökkel, *Gajó Józseffel*, a szakszervezeti bizottság közgazdasági bizottságának vezetőjével és *Gutassy Béla* bizalmival. A fiatalok észrevételei a munkával, a szociális körülményekkel, a tanulással voltak kapcsolatosak.

Nagy Ferenc, Miskolc-Tiszai pályaudvar I-es KISZ-alapszervezetének titkára azt kifogásolta, hogy a fiatalok gyakran 300 órás távollétre is kényszerülnek akkor, amikor a vállalatok jelentős részénél már bevezették a 44 órás munkahetet. Az állomásfőnök örömmel számolhat be majd az ősszel sorra kerülő parlamenten arról, hogy *1975. január 1-től a Tiszai pályaudvaron is valósággá vált a 44 órás munkahét.* Az igaz, hogy az utazószolgálatnál most is elég sok a túlóra, de azért ezen a területen is lényeges a javulás. Ugyancsak a KISZ-titkár vetette fel, hogy a vezetés nem teszi lehetővé ifjúsági brigádok alakítását. Az új menetrend bevezetése óta a vonatkísérő személyzetnél erre is nyílt lehetőség. Arra is büszkék, hogy kezdeményezői voltak: *dolgozzanak a*

(Folytatás a 3. oldalon.)

Az őszi forgalom küszöbén

Jól szervezett munka Debrecen állomáson

Az év eddig eltelt időszakát céltudatos munka jellemezte *Debrecen* állomáson, ahol még most is tartanak a rekonstrukciós építkezések. Hét hónap alatt 9846 vasúti kocsit raktak meg áruval a debreceni gyárak, üzemek, s a tervezett 111 501 tonnával szemben 124 328 tonnát szállítottak el a vasutasok. *Ez a szállítási terv 11,5 százalékos túlteljesítését jelenti.*

Ha a kocsikihasználási terv szempontjából vizsgáljuk a hét hónap eredményeit, kitűnik, hogy a felkínált árumennyiség elszállításához 1133 kocsival kevesebbet használtak fel Debrecenben. Ezáltal 24 vonatot nem kellett közlekedtetni, illetve *24 nagy teljesítményű mozdony, ugyanennyi vonatkísérő foglalkoztatása vált bizonyos időszakokban fölöslegessé.* Az utazószolgálatot teljesítő dolgozók szabadságolási ütemtervének biztosítását, valamint a túlórák csökkentésének időarányos teljesítését ily módon is elősegítette a jól szervezett munka.

A kocsiforduló idő rövidítéséhez elsősorban a rendezőpályaudvar és a kereskedelmi szolgálat dolgozói járultak hozzá. Eredményeik azt mutatják, hogy minden egyes kocsi, amely január 1. és július 31-e között megfordult Debrecenben, 40 perccel kevesebbet tartózkodott a megengedettnél.

A szakszervezeti szervek feladata:

Minden szinten megismertetni a bizalmiak megnövekedett jogkörét

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnöksége 1976. június 22-én hagyta jóvá azokat az irányelveket, amelyek a szakszervezeti bizalmiak hatáskörére vonatkoznak a szakszervezeti jogok gyakorlásában, valamint meghatározza a bizalmiak és főbizalmiak tanácskozásának szerepét. Az irányelvek kiadása tulajdonképpen a magyar szakszervezetek XXIII. kongresszusa határozatának realizálását jelenti, *ugyanis a kongresszus az egész mozgalom feladatként határozta meg a bizalmiak munkájának továbbfejlesztését, jogaik bővítését,* szerepük és felelősségük erősítését a szakszervezetek előtt álló feladatok végrehajtásában és a szakszervezeti demokrácia erősítésében.

Ismerjük meg az irányelveket

A Vasutasok Szakszervezetének vezető testületei is megvitatták a határozat végrehajtásával kapcsolatos feladatokat. Napjainkban a legfontosabb tennivaló: *a SZOT elnöksége irányelveinek ismertetése.* Ezzel párhuzamosan kell megismerni a gazdasági vezetők, a szakszervezeti aktivisták — a főbizalmiak és bizalmiak —, valamint minden szervezett vasutas véleményét az irányelvekben foglaltakról és azok alkalmazásáról. Mindezek figyelembevételével szakszervezetünk is kidolgozza — a vasút sajátosságait figyelembe véve —, a bizalmi munka továbbfejlesztésével kapcsolatos tennivalókat.

A SZOT elnöksége irányelvei tulajdonképpen meghatározzák a végrehajtással kapcsolatos feladatokat is. Ezzel foglalkozik az irányelvek IV. fejezete. Ennek megfelelően *szakszervezetünk elnöksége — a Vasúti Főosztállyal egyetértésben — megszervezi a bizalmiak szerepének, jogkörének ismertetését a felső-, közép- és alsószintű gazdasági vezetők részére.* Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a MÁV, a GYSEV vezérigazgatója, valamint az Utasellátó Vállalat főigazgatója a szakszervezet elnökségének egyetértésével megszervezi a gazdasági vezetők oktatását. *Először a felső-, majd a közép- és ezután az alsó szinteken dolgozó gazdasági vezetők tanulmányozzák az irányelveket, hogy valamennyien tisztában legyenek azzal, hogy miként kell partnernek tekinteni a bizalmiakat.* A MÁV és a GYSEV vezérigazgatója és az Utasellátó Vállalat főigazgatója felülvizsgálja a gazdasági vezetés jog- és hatáskör rendszerét. Ennek keretében sor kerül a hatáskörök további decentralizálására. A szakszervezeti szervekkel közösen azt is kialakítják, hogy a különböző szinteken dolgozó gazdasági vezetők hogyan tartják a kapcsolatot a bizalmiakkal.

A tanfolyamokon is oktatják

A végrehajtásról szóló fejezet *arról is intézkedik, hogy az elnökségi irányelvet minden alapszervezetben a bizalmiak, főbizalmiak tanácskozásán kell ismertetni.* Szakszervezetünknek is meg kell szervezni a bizalmiak tömeges oktatását, illetve továbbképzését. Rendszeresen biztosítani kell tájékoztatásukat, politikai és szakmai ismereteik gyarapítását. Ehhez el kell juttatni a bizalmiakhoz a különböző szakszervezeti kiadványokat *(Bizalmi tájékoztatókat, a Magyar Vasutast és a Táncsics Kiadó kiadványait.)* A Magyar Vasutasban eddig is rendszeresen tájékozódhattak a bizalmiak arról, hogy a különböző munkahelyeken hogyan dolgoznak a szakszervezeti tisztségviselők. Lapunk a jövőben is rendszeresen bemutat majd olyan bizalmiakat, akik gazdag tapasztalattal rendelkeznek. A gazdasági vezetők pedig arról vallanak majd, hogy mennyivel könnyebb helyes döntéseket hozni abban az esetben, ha a bizalmiak tájékoztatása alapján megismerik a szervezett dolgozók véleményét, javaslatait. Arról is olvashatnak a lap hasábjain, hogy mit jelent a bizalmi észrevételi joga, mi a véleményezési és javaslattételi jog, hogyan érvényesítheti a bizalmi az ellenőrzés jogát, mi a képviseleti és a kifogásolási jog.

Szakszervezetünk arról is gondoskodik, hogy a SZOT irányelveit a tanfolyamokon is feldolgozzák. Többek között *Zamárdiban* — négyszer háromnapos turnusokban — megszervezik a szakszervezeti bizottságok titkárainak oktatását.

Az irányelvek szellemében — a vasút sajátosságait figyelembe véve — szakszervezetünk is szabályozza a bizalmiak és főbizalmiak tanácskozását. Ugyancsak meghatározza a bizalmi munka továbbfejlesztésével, a megnövekedett bizalmi hatáskör gyakorlásával kapcsolatos tennivalókat. *Minderre szakszervezetünk kidolgozza a saját irányelveit és megteszi az intézkedéseket, hogy megtörténjenek a szükséges módosítások az alapszervezetek működési szabályzatában.* Az irányelv kidolgozása során a nagyobb szakszervezeti bizottságok titkáraival a szakszervezet választott vezető tisztségviselői konzultációs jellegű megbeszéléseket tartanak.

Rendkívüli bizalmi tájékoztató

A bizalmi munka új vonásainak jobb megismerése céljából a SZOT elnöksége és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége által készített irányelveket rendkívüli *bizalmi tájékoztatóban* jelentetik meg és megküldik a központi vezetőség tagjainak, a szakszervezeti bizottságoknak, a műhely- (osztály-) bizottságoknak, a főbizalmiaknak, bizalmiaknak és bizalmi helyetteseknek.

Az év végéig minden szakszervezeti alapszervezetben taggyűléseken is megvitatják a SZOT elnökségének és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének irányelveit. Szakszervezetünk elnöksége ezekkel az intézkedésekkel kívánja elérni, hogy minden szervezett vasutas megismerkedjen a szakszervezeti bizalmiak megnövekedett hatáskörével.

(Kőhidi)

Szocialista kollektívához méltóan

A celldömölki *Széchenyi István* ifjúsági brigád 1974-ben alakult és tavaly nyerték el a szocialista címet. A brigád tagjai fékezők, jegyvizsgálók, és vonatvezetők. Programjaikat, vállalásaikat körültekintően szervezik. Ott voltak a közelmúltban Nagycenken rendezett Széchenyi szocialista brigádok első országos találkozóján is. Hat alkalommal vettek már részt a családtagokkal közös kiránduláson és üzemlátogatáson, patronálják a celldömölki öregek napközi otthonát.

A brigád gyakran rendez politikai vitadélutánt is. *Az elmúlt év nyarán az egyik munkatársukat — öttagú családjával együtt — brigádköltségen üdültették.*

AJÁNDÉKMŰSOR FÜRDŐZŐKNEK

Július 23-án a békéscsabai vasutas klubkönyvtár citerazenekara *Gyulán* járt, a Várfürdőben. A nemrégiben átadott új medencéknél ajándékműsort adott a fürdőző vendégeknek. A műsornak nagy sikere volt. A zenekar által előadott sok dalt lelkes tapssal jutalmazta a nagyszámú hazai és külföldi vendég.

Este a vasútállomáson szárnyalt a dal, ahol a vonatra várakozóknak adtak térzenét. Itt is nagy sikere volt a *Serfőző Zoltán* vezette zenekarnak.

Baráti találkozó

Az elmúlt hónapban a KISZ KB meghívására hatszáz fiatal érkezett hazánkba az NDK-ból, az I. magyar—német ifjúsági találkozóra. A német fiatalok egy csoportja július 23-án *Szegedre látogatott.* Közülük harmincat a MÁV KISZ-bizottsága látott vendégül, majd szakmai bemutatót tartottak részükre *Kiskundorozsma* állomáson. A fiatalok megtekintették a modern biztosítóberendezéseket és megismerkedtek az állomás munkájával.

Amatőr filmesek Nagykanizsán

Tizenegy napig volt gazdája a nagykanizsai vasutas Kodály Zoltán Művelődési Ház a megyei amatőr filmesek táborának, amely augusztus 21-én zárta be kapuit. Ez idő alatt kilenc filmet mutattak be a megye üzemeiről, közöttük *Nagykanizsa állomás forgalmi dolgozóinak a munkájáról is.* Ez a film nagy sikert aratott a szakemberek körében. Az ünnepélyes táborozáson *Szabó Balázs* filmesztéta és *Varga Csaba*, a pécsi filmstúdió vezetője tartott szakmai értékelést.

Aranyjelvényes törzsgárdatag

Sokat érő ember Hegyalja kapujában

Szerencs nemcsak közlekedési csomópont, hanem jelentős idegenforgalmi hely is: a Rákóczi-emléktúra egyik állomása. A vonatok ablakán kitekintő, vagy a vonatról leszálló utasok az év minden szakában meggyőződhetnek róla, hogy a parkosított, fásított, az állami ünnepekre külön is nagy gonddal feldíszített állomás *„Hegyalja kapujához"* illően, történelmi és kultúrtörténeti rangjának megfelelő külsővel fogadja látogatóit.

Nagy része van ebben *Vincze József* főellenőrnek, az állomás anyag- és leltárszámadójának, akinek 40 éves szolgálatát az idei vasutasnapon ünnepelte a kollektíva.

Mindig figyelmes, jókedvű ember. Pontos, lelkiismeretes szakvonali munkája mellett is állandóan vannak tervei, elképzelései az állomás szépítése, tisztasága, a dolgozók munkahelyének kulturáltabbá tétele érdekében. A dekorációk — amelyeket alkotmányunk ünnepére is az ő elképzelései szerint valósítottak meg a szerencsi vasutasok — jó ízlésről tanuskodnak. Az ötletek elfogadhatóságához hozzájárul a sok-sok tapasztalaton alapuló tekintély és az ezzel párosuló példamutatás, hiszen Vincze József — azon túl, hogy vasutas családból származik — *végigjárta az igaz emberré válás legnehezebb útjait.* A négy évtized során volt ő vonatkísérő, forgalmi szolgálattevő, kocsiintéző, raktárnok, személy- és árupénztáros, sőt, még állomásfőnök is. Korábban *Rimaszécs, Rozsnyó, Pelsőc, Bánréve* és *Taktaharkány* állomásokon szolgált, majd két évvel ezelőtt lett Szerencs állomás anyag- és leltárszámadója. Az ott dolgozó szocialista brigádnak is értékes, hasznos tagjává vált kezdettől fogva. Az arany törzsgárdajelvény méltó tulajdonosa.

KITÜNTETÉS

a közművelődésben végzett eredményes munkáért

A kulturális miniszter az alkotmány ünnepe alkalmából kitüntetéseket adományozott a közművelődés terén kimagasló eredményt elért kultúrmunkásoknak. A központi ünnepségre a SZOT tanácstermében került sor, ahol *Simó Tibor*, a SZOT Kulturális-, Agitációs és Propaganda Osztályának vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd *Kiss Károly*, a SZOT alelnöke adta át a kitüntetéseket. A kitüntetettek között volt *Gulyás Ferenc*, a vasutas-szakszervezet szegedi, *Kocsis Gyula*, a vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottság kulturális és sportbizottságának vezetői, valamint *Sándor Géza*, a Landler Jenő járműjavító művelődési házának igazgatója.

Gulyás Ferenc, a felszabadulás óta végez kultúrmunkát. Kezdetben mint a színjátszó csoport tagja, majd annak vezetőjeként hosszú éveken át tevékenykedett. 25 évig játszott előbb a szolnoki, később a szentesi fúvószenekarban. 1969-ben került a szegedi területi bizottság kulturális bizottságának élére. Eredményes munkája elismeréséül kapta a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést.

Kocsis Gyula is korán, szinte már gyerekfejjel jegyezte el magát a kultúrával. A felszabadulás után bekapcsolódott az ifjúsági mozgalomba, s munkahelyén, a debreceni járműjavítóban tagja lett a színjátszó csoportnak. Emellett feladatot vállalt az oktatási munkából is. Hosszú évek alatt szerzett tapasztalatai alapján, 1971-ben lett a debreceni területi bizottság kultúrnevelési bizottságának vezetője. Ebben a beosztásban is eredményes munkát végez, amit a *Szocialista Kultúráért* kitüntetés is bizonyít.

Sándor Géza, a Színművészeti Főiskola elvégzése után 13 évig volt a Nemzeti Színház tagja. 1970-ben a színészi pályát felcserélte a Landler Művelődési Ház igazgatói beosztásával. Az új munkaterületen jól kamatoztatja tudását. Eredményes munkájáért *Miniszteri dicséretben* részesült.

KEZDŐDIK AZ ÚJ TANÉV

Felvételt hirdet szakszervezetünk zeneiskolája és képzőművészeti köre

A *Vasutasok Szakszervezete Központi Zeneiskolája (Bp. VII., Rózsa Ferenc utca 22.)* és képzőművészeti köre felvételt hirdet az 1976/77-es tanévre. A képzőművészeti kör festészet, grafika, szobrászat tanszakokra vesz fel tagokat. A tandíj egy évre 400, a vasutasok és családtagjaik részére 200 forint. Jelentkezni lehet szeptember 1-től naponta 15—20 óra között a képzőművészeti kör helységében, *Bp., VII., Népszínház utca 29.*

A zeneiskola az alábbi tanszakokra hirdet felvételt kezdő fokon: zongora, hegedű, harmonika. A tandíj évi 800, illetve a vasutasok és családtagjai részére 400 forint. Haladó fokon zongora, hegedű, ének hangképzés, opera-operett, műdalkorrepetálás. Népzene és tánczene oktatás is indul különböző hangszereken. A tandíj 1400, illetve 900 forint.

A melléktanszakokra — szolfézs-zeneelmélet, zenetörténet, kamarazene, nép- és tánczenei gyakorlatok — augusztus 25-től szeptember 15-ig lehet beiratkozni.

Tagfelvételt hirdet a vasutas-szakszervezet központi énekkara és szimfónikus zenekara is. Mindkettőre szeptember 3-tól *(Bp., VII., Rózsa Ferenc u. 22.)* lehet jelentkezni. Az énekkarba szerdán és pénteken, a zenekarba pedig kedden és pénteken este fél hattól fél nyolcig a próbákon jelentkezhetnek az érdeklődők.

Járható utak

Az elmúlt hetekben több szakszervezeti testületi ülésen oktatáspolitikai feladatokat tűztek napirendre. *A téma tárgyalásánál mindenütt előtérbe került a 8 általánossal nem rendelkező dolgozók helyzete, a beiskolázásukkal kapcsolatos helyi tapasztalatok.* Legutóbb Budapesten az Építési főnökség szakszervezeti bizottsága, Miskolcon a területi bizottság kultúrbizottsága, és Győrött a csomópont mozgalmi és gazdasági vezetői részére, a budapesti területi bizottság kultúrbizottsága tartott megbeszélést. A tanácskozások célja, mindhárom helyen a problémák feltárása, a szervező munka javítására irányuló tennivalók meghatározása volt.

Jó ösztönző módszer

Nem kell véka alá rejteni, hogy egyes gazdasági vezetők részéről, még azon a területen is fellelhető szemléletbeli hiányosság, ahol egyébként szép oktatási eredményekről adhatnak számot. Az ilyen helyeken nemcsak az agitációs propagandamunkát kell fokozni, hanem a szakszervezeti bizottságok ellenőrző jellegű tevékenységét is.

Jól ismert az a probléma, mely szerint az alapműveltség megszerzése önmagában, távlatokban sem biztosít előnyöket. Éppen ezért a tanulmányok folytatására való ösztönzés hangsúlyozott feladatot jelent. Ezzel kapcsolatban helyes módszerről számolt be *Baranyi István*, a miskolci területi bizottság kultúrbizottsága előtt, amikor az igazgatóság oktatási munkájáról adott tájékoztatót. Elmondotta, hogy területükön a dolgozókkal való személyes beszélgetések alkalmával ismertetik a velük kapcsolatos terveket, elképzeléseket is. Konkrétan megbeszélik a különböző szaktanfolyamra való jelentkezés lehetőségeit, valamint azokat a munkaköröket, amelyekben a tanulmányait befejező dolgozót foglalkoztatni tudják. Lényeges, hogy a lehetőségek ismertetése a beiskolázás előtt megtörténjen, mert ez — tapasztalatok szerint — sok esetben inspirál a tanulásra.

A dolgozók ismerjék a kedvezményeket

Az ösztönző módszerek közé tartozik, a tanulással kapcsolatos különböző kedvezmények ismertetése is. A felvilágosító munka során mód nyílik arra, hogy az 1974. évi 45. sz. *Hivatalos Lapban* szabályozott kedvezményekről az érintett dolgozó részletes tájékoztatást kapjon.

A legtöbb baj a munkaidőkedvezmény biztosításánál mutatkozik. A győri csomóponton tartott megbeszélés részvevői — főleg a gazdasági vezetők — elmondották azokat a nehézségeket, amelyek a területi szétszórtság miatt nehezítik a munkaidő-kedvezmény biztosítását. *Főleg a pályafenntartási szakszolgálatnál dolgozók iskolába járása okoz gondot,* akiknek távoli munkahelyük miatt tanítási naponként nem elegendő a „legfeljebb egy óra" munkaidő kedvezmény.

Miután a győri csomóponton is tekintélyes azoknak a száma, akik 8 általános iskolai végzettséggel nem rendelkeznek, a megbeszélés résztvevői helyesen látták: az agitációs és propaganda munka fokozásával egyidőben keresni kell azokat a munkaszervezéssel kapcsolatos lehetőségeket is, amelyek révén könnyebben valósítható meg az oktatási feladatok végrehajtása.

A Budapesti Építési Főnökség szb-ülésén általánosnak is mondható oktatási gondokról számoltak be. *Ide sorolható a munkásszállásokon végzett agitációs propaganda munka fontossága, és — valljuk be őszintén — sok esetben eredménytelensége is.* A tanulástól való elzárkózás nem mindig a rossz szervező munka, az elégtelen felvilágosító tevékenység következménye. Az otthonuktól távol lakó munkásembert nehezebb meggyőzni a tanulás fontosságáról, különösen akkor, ha közvetlen környezetében sem tapasztal hasonló szándékot.

Nagyobb figyelmet a munkásszállásokra

A munkásszállások lakói gyakran cserélődnek. Az új arcok, új emberek mindmeganynyi új feladatot is jelentenek az oktatási munkában.

A kelenföldi munkásszálláson tavaly nem sikerült kihelyezett általános iskolai tagozatot beindítani. *A szakszervezeti bizottság legutóbbi ülésén úgy határozott, hogy az 1976—77-es oktatási évben, megszervezi a dolgozók tanulását.* Ehhez az anyagi és tárgyi feltételek biztosítottak. Az eredményességhez most már türelmes szervező munka, meggyőző érvelés, és a munkásszállások kis közösségeinek összefogása szükséges. **Pálinkás Katalin**

Felhívás szellemi vetélkedőre

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 60. évfordulójának tiszteletére a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium ágazatainak területén tevékenykedő Magyar—Szovjet Baráti Társaság tagcsoportok *„A magyar—szovjet kapcsolatok a Nagy Októberi Szocialista Forradalomtól napjainkig; A közlekedési és hírközlési együttműködés fejlődése"* tárgykörben országos vetélkedőt rendeznek.

A vetélkedőn részt vehetnek a vasúti, hírközlési, gépjármű közlekedési és javítóipari, hajózási, légi közlekedési városi közlekedési és közlekedési építőipari ágazatok intézményei, vállalatai, hivatalai, munkahelyei, szocialista brigádjai, társadalmi szervei, kollektívái, valamint a közlekedési és hírközlési dolgozók körében a vetélkedni szándékozók ez alkalomra alakult csoportjai.

A vetélkedőt két fordulóban bonyolítják le:

Első forduló: a vetélkedő első részét a közlekedési és hírközlési ágazatok a saját területükön országos jelleggel szervezik meg *és 1977. június hó 30-ig bonyolítják le.* Az első ütem győztes csapatai díjazásban részesülnek és közülük a legjobbakat nevezik az ágazatok közötti vetélkedőre.

Második forduló: az ágazatok közötti vetélkedő amelyet *1977. november 7-ig* rendeznek meg.

A győztes csapatok díjazásban részesülnek — a vetélkedő feltételei szerint. A vetélkedővel kapcsolatos szervezési kérdésekben az MSZBT tagcsoportok adnak részletes felvilágosítást.

Nyári kánikula után, őszi forgalom előtt

Számvetés a Hámán Kató Vontatási Főnökségnél

Nyílik-csukódik a várakozónak is használatos beíróhelyiség ajtaja; útra készülő mozdonyvezetők térnek be rövidebb-hosszabb időre. Kitöltik a mozdony teljesítménylapját, de gondolatuk már a masinán, a távolba vezető sínkígyón barangol. Vajon hoz-e eseményt — és ha igen, milyent — a mai szolgálat?

Az időjárás kellemes. Ennek a különben angol párbeszédekbe illő megállapításnak e szabálytalan nyáron oka van: *sokáig tartott a júniusi-júliusi kánikula, és ez utastvasutas egyaránt megviselt.* Figyelmetlenebbekké, fáradékonyabbá, ingerlékennyé váltak az emberek. Vasúton az utas sem lehet figyelmetlen — ám a mozdonyvezető még kevésbé! A koncentrálás legkisebb hiánya is végzetes következményekkel járhat.

A gőzösökön mindig meleg volt

— *Meleg volt, nagyon meleg* — ismeri el a beíró helyiségben tartózkodó *Kormos Ferenc* Diesel-mozdonyvezető —, de hol van ez a meleg a régitől? Ami a gőzösökön volt! Ott a leghidegebb téli napon is elviselhetetlenebb volt a hőség, mint a Dieselen, kánikula idején.

Két társa — *Szalai Géza* és *Kövecsi Mihály* — egyetértően bólogatnak. Igaz, Kövecsi Mihálynak nincsenek személyes tapasztalatai a gőzösökről; fiatalember, 1971-ben került ide, a Hámán Kató Vontatási Főnökséghez mozdonyvezető-gyakornoknak (eredeti szakmája géplakatos); 1973 óta vezérli a szélsebes gépóriásokat. De hogy milyen is a gőzös, mégis tudja: a ma már nyugdíjas édesapja dorogi mozdonyvezető — tőle ered a vasút szeretete.

Kormos Ferenc és Szalai Géza viszont saját emlékeire hagyatkozik. Életpályájukban sok az azonosság: mindketten 1947-ben kerültek a MÁV-hoz (Kormos Ferenc júniusban Vácott, Szalai Géza januárban itt, az egykori Északi Fűtőházban). Voltak salakosok, fűtők, a gőzösökön állomási szolgálatot is teljesítettek —, majd 1970-ben, illetve 1971-ben Diesel-mozdonyvezetői vizsgát tettek.

— *A felvigyázók igyekeztek úgy vezényelni valamenyniünket, hogy elég időnk maradjon a pihenésre* — kanyarodik vissza beszélgetésünk az elmúlt hetek eseményeihez. — *A nyugodt éjszakai alvás rendkívül lényeges az ilyen melegben, még akkor is, ha mi rövid távolságra visszük a vonatokat.* A hideg szódavíz mindenkor rendelkezésünkre állt, jól is esett, és itt, a főnökségen olyan korszerű, fehér-fekete rendszerű öltözőmosdónk, van, amely csábít a naponta akár többszöri zuhanyozásra is.

Szóba kerül a lajosmizsei laktanya is: hosszú évekig okkal volt a panaszáradat egyik célpontja: *Rendetlen szobák, piszkos ágyak várták a megpihenni vágyó vasutasokat. Ma? Kórház sem lehetne tisztább!* — vallják. Az ágyneműt minden ott alvó után — így természetes! — kicserélik, a két-három ágyas szobák barátságosak; jólesik ott pihenőre térni...

Javult a mozdonyok üzemkészsége

Ha a kánikula nem okozott is jelentősebb gondot a Hámán Kató Vontatási Főnökség mozdonyvezetőinek, az esztendő első hét hónapja mégsem volt mentes minden gondtól. Ám e számszerű eredményekről már a főnöki irodában beszélgetünk *Szakos Istvánnal*, a főnökség vezetőjével és *Harkai Imre* üzemgazdásszal. (Úgy mondják: abban, hogy a főnökség területén igen sok a fa, a kisebb ligetekben padok vannak, s az irodákban meganynyi virág tarkállik, a főnöknek — az egykori mozdonyvezetőnek — jelentős szerepe van. Tény: jóleső érzés árasztja el a látogatót, miközben a Tatai utcai bejárattól a főnökségi épület felé tart — az egykori kormos fűtőház ma barátságos-meghitt jellegével hívogat.)

Papír kerül elő, rajta számsorok: a tavalyi és az idei első félév eredményadatai.

— *A villamos mozdonyoknál a tavalyi 84,9 és a tervezett 85 százalékkal szemben 87 százalékos volt az üzemkészség, a Dieseleknél pedig a tervezett 84 százalékot 2,5 százalékkal tetéztük meg* — mondja Szakos István. — *Ez már feszített eredmény, aligha lehet „megfejelni", az üzembiztonság nem tűr meg többet.*

— Legutóbbi, tavaszi beszélgetésünkkor elpanaszolta: sok volt a döccenő a Romániából vásárolt tizenkét M47-es Diesel-hidraulikus-mozdonnyal. Javult-e érdemlegesen a helyzet azóta?

— *A tavaly vásárolt M47-esekkel már nincs különösebb gondunk. Eleinte bajok voltak az irányváltó berendezésekkel, a hűtőberendezésekkel, a hajtóműcsapágyakkal, az indító motorokkal. Például a csapágyak nem bírták a dorogi kanyargós-emelkedő pályán a terhelést. Néha a nyílt pályán is szolgálatképtelenek maradtak...* Időbe telt, amíg a műszaki hibák kiderültek. A mi mozdonylakatosaink és az utazó mozdonyvezetők is tanácstalanok voltak, hiszen nem ismerték ezt a típust. A 7. szakosztály segítségünkre volt: kapcsolatba léptünk a gyártó céggel és annak magyarországi szervizével: *kicserélik a csapágyakat és a gyorsan elromlott alkatrészeket jobb minőségűvel váltják fel.* Egyben a tartalékalkatrész-ellátás is lényegesen javult.

Bevált a CSM-rendszer

Javult — nem javult. Beszélgetésünk során e szópár elő-előjön. Ami a munkaerőhelyzetet illeti — kell-e hangoztatni, már-már hagyomány — nem javult. Az utazó személyzet a tavalyi 586-nál hússzal ismét kevesebb. Több mozdonyvezető otthonához közelebbi, vidéki szolgálati helyre kéri át magát. S ami igencsak bosszantó: *a vizsgára jelentkező fiatalok nem ritkán már a vizsgát követő napon közlik — a fővárosban nagyon drága az albérlet, vagy heteken belül házasodnak és a fiatalasszony szüleihez költöznek... vidékre.* Igaz, ott is a MÁV-ot szolgálják, de a Hámán Kató Főnökség gondjain ez vajmi keveset változtat.

Baleseti helyzetkép? Írhatjuk, hogy javult — de az ellenkezője is igaz. Tavaly fél év alatt 12 személyi sérülés történt, az idén 16 (tehát romlott), a balesetek miatt kiesett munkanapok száma viszont 576-ról 350-re csökkent (tehát javult). Egyértelmű viszont: tárgyi balesetek miatt a tavalyi 28 162 forinttal szemben csupán 18 950 forint a kár.

— Hogyan vált be a villamos mozdonyok vonatvezető nélküli közlekedtetése?

— *A CSM-rendszert, vagyis a „csak mozdonyvezetővel" közlekedő tehervonatokat napok alatt átkeresztelték „csináld magad"-mozgalommá.* A júliusi bemutatkozás sikerülhetett volna lényegesen jobban is. Kétségkívül olyan módszerről van szó, amely ésszerű és Európa számos országában jól bevált — ám, hogy nálunk se legyenek zökkenők, ahhoz a forgalomtól nagyobb segítséget kérünk. Oly rosszul készítették elő a menetokmányokat, hogy a szobi határon — a félig kész okmányokkal — nem engedték át a szerelvényeket. *Előadódott, hogy a vonatok a tiztizenkét órai szolgálat alatt mindössze egy-másfél órát mentek, de átlagosan négy óránál még ma sem több a menettartalom!* Okkal zsörtölődnek emiatt a mozdonyvezetők, hiszen lényegesen alacsonyabb a jövedelmük. Voltaképpen két ember munkáját látják el egy szolgálati idő alatt, *a változó illetményük viszont a korábbi 50—60 forintról 11—25 forintra esett vissza.*

A főnökség a haszonkilométer-tervet csak 95,7 százalékra teljesíthette — ám az ok köztudott: *országszerte kevesebbet szállított a vasút.* Ha nem az ő hibájuk is, mégis nehezíti az Élüzem-szint teljesítését. A Nyugati motorszínben nem csökkent, hanem emelkedett a létszám — több villamos mozdonyt irányítanak ugyanis oda. A mozdonyvezetőknek, a fűtőknek — mintegy 60 vasutasnak — viszont nem a mosdóban, hanem a szerelőcsarnokban tudtak csak helyet biztosítani, ahová ruháikat elhelyezhetik. (S eközben a vontatási főnökség területén a korszerű öltöző-mosdó kihasználtsága 80 százalékos csupán!)

Az őszi forgalomra készítik a gépeket

Immár az őszi forgalomra készülnek. Tüzetesen átvizsgálják a mozdonyok alkatrészeit, még akkor is, ha a Hámán Kató Vontatási Főnökség masinái elsősorban a személyforgalmat segítik. Dehát ősszel is sokan utaznak majd a Dunakanyarba, a Pilis hegyeibe, s a Balaton déli partjai is vonzza még egy ideig a természetkedvező turistákat.

A beíró-helyiségben tartózkodó mozdonyvezetők sem a célelőttiek immár: *Kormos Ferenc* 14 óra 46 perckor indult Esztergomba, *Szalai Géza* 6 perccel később Lajosmizsére és *Kövecsi Mihály* is mozdonyán van immár, hogy 16 óra 56 perckor ugyancsak Lajosmizse felé indítsa szerelvényét. Most mások készülődnek; a vasútnál nincs megállás.

Földes Tamás

MISKOLC-TISZAI PÁLYAUDVARON

Lesz miről beszélni a fiataloknak a közelgő ifjúsági parlamenten

(Folytatás az 1. oldalról.)

tehervonatokon is női vonatvezetők. Azóta női vonatkísérő brigádjaik is vannak. A fiatal lányok, asszonyok tevékenységével elégedett a mozdonyszemélyzet.

Kulturált éjszakai pihenőhely

Tovább lapozunk az 1974-ben felvett jegyzőkönyvben. *Varga Borbála* jegyvizsgáló kérte, hogy szervezzék meg jobban az éjszakai fordás szakaszok elhelyezését Miskolc-Tiszai pályaudvaron. Felvetése nyomán intézkedtek *és ma már a 21 óra után érkező és a hajnali órákban induló szakaszokat kulturált körülmények között pihentetik.*

A legutóbbi parlamenten felvetődött az is, hogy sokat segítene a vasutas-fiatalok helyzetén, ha a budapestihez, a székesfehérvárihoz és a szombathelyihez hasonlóan Miskolcon is megépítenék az albérlők házát. A beszélgetés részvevői elismerik, hogy erre nagy szükség lenne, *de az elmúlt parlament óta csak annyi történt ebben az ügyben, hogy már tárgyaltak egymással a miskolci igazgatóság és a városi tanács illetékesei.* A megoldás azonban még várat magára. Talán az őszi parlamenten arra is választ kapnak a miskolci vasutas-fiatalok, hogy mikor lesz a városukban albérlők háza?

Botka László raktárnok arról beszélt 1974-ben, hogy a fiatalok nem ismerik eléggé az ifjúsági törvényt és ezért a jogaikkal sem tudnak megfelelően élni. Makó Imre állomásfőnök úgy látja, hogy az elmúlt években erősödött a KISZ-szervezet felvilágosító munkája és így alaposabban megismerték a fiatalok az ifjúsági törvényt is.

Kocsitakarítóból jegyvizsgáló

A továbbtanulási lehetőségeket reklamálta *Beregszászi Sándorné*, aki akkor kocsitakarító volt és azóta — mert tanult — jegyvizsgáló lett. *Mező Ferenc* állomásirányító az oktatási rendszer felülvizsgálását javasolta. Az újonnan belépő jegyvizsgálókat például az oktatási főnökségen készítették elő a jegyvizsgáló tanfolyamon. Ez az előkészítés most Miskolc-Tiszai pályaudvaron folyik és az elméleti képzéssel párhuzamosan megoldott a gyakorlati oktatás is.

A tanulással volt kapcsolatos *Henczel Ferenc* személyzeti előadó hozzászólása. Azt kérte a fiataloktól, hogy ne halogassák a tanulást, mert az állomásnak is szüksége van a jól felkészült utánpótlásra.

A legutóbbi parlament időszakában sokan mentek nyugdíjba és kevés fiatal jelentkezett a vasúthoz — mondja *Gajó József.* — A kedvező intézkedések hatására azonban sokat fiatalodott az állomány. *Most az utazószemélyzet 50 százaléka fiatalokból áll.* Az utánpótlás biztosítása viszont továbbra is feladat, mert évente 70—80 vasutas megy nyugdíjba. Jegyvizsgálónak már elég fiatalt kapnak, de kocsirendezőnek, ahol jobban ki vannak téve az időjárás viszontagságainak, és forgalmi szolgálatra, ahol sokat kell tanulni, kevesebbet. *A tanulásra kell tehát elsősorban buzdítani a fiatalokat a legközelebbi parlamenten!*

1974-ben *Várhegyi Judit* érdekes témát vetett fel. Azt javasolta, hogy a főnök beszélgessen el minden fiatal dolgozóval, aki már legalább 6—8 hónapot a munkahelyén eltöltött. Ez hasznos a vezetőnek, mert megismeri az új munkatárs véleményét a vasútról, és az általa betöltött munkakörről, de jó a fiatalnak is, mert közvetlenül a főnökétől tájékozódhat az őt érdeklő témákról.

„Nyitott ajtó"

Makó Imre állomásfőnök elmondta, hogy ő *a „nyitott ajtó" hive.* Naponta sok fiatal felkeresi, de aki nem jut el a főnöki irodáig, azt ő hívja meg egy kis eszmecserére.

Gutassy Béla bizalmi, személyzeti ügyintéző még elmondta: örömmel állapította meg a beszélgetés kapcsán, hogy az elmúlt két és fél esztendőben sokan előléptek azok közül, akik felszólaltak fiatal munkatársaik érdekében a legutóbbi parlamenten. *Várhegyi Judit* például az igazgatóságon dolgozik, *Beregszásziné* kocsitakarítóból jegyvizsgáló lett, *Mező Ferenc* állomásirányító pedig jelenleg vezető mérnök a Tiszai pályaudvaron.

Az ősszel sorra kerülő parlamenten tehát lesz miről számot adni! Az állomásfőnök már előre kéri a fiataloktól, hogy fordítsanak még több időt az önképzésre. Aktív részvételt vár tőlük a termelőmunkában és szeretné, ha a parlamenten minél több hasznos javaslat hangzana el.

Kőhidi László

Debrecenből különvonattal a Szegedi Szabadtéri Játékokra

Augusztus 13-án 800 vasutas és hozzátartozója tekintette meg a Cigánybárót

A debreceni területi bizottság, a vasutas-szakszervezet és a vasútigazgatóság közreműködésével augusztus 13-án nagyszabású kulturális programot szervezett a *Szegedi Szabadtéri Játékokra.* Különvonattal, mintegy nyolcszáz vasutas és családtagja utazott Szegedre, a *Cigánybáró* című operett megtekintésére.

A nagyobb csomópontok szakszervezeti bizottságai ebből az alkalomból *több jutalomjegyet vásároltak a legeredményesebb szocialista brigádok, illetve tisztségviselők részére.* A program lebonyolításába bekapcsolódott a szegedi területi bizottság is. A különvonat utasai részére napközben csoportos városnézést szerveztek, és lehetővé tették a város nevezetességeinek, művészeti értékeinek a megismerését.

Az utazást gondos szervezés előzte meg. A várakozáson felüli érdeklődés miatt a nagyobb csomópontokon: *Debrecenben, Nyiregyházán, Mátészalkán, Püspökladányban* és *Kisújszálláson* szervezési felelősöket jelöltek ki. A szakszervezeti bizottságok kulturális, agitációs és propaganda bizottságai a szolgálati főnökökkel együtt segítették, irányították a szervező munkát.

A *Cigánybáró* nagy kulturális élményt jelentett valamennyi vendégnek. A különvonat nyolcszáz utasa 0 óra 30 perckor indult vissza a szabadtéri játékokról.

Eredményes együttműködés

Dunakeszi állomás vezetői tavaly kötöttek négy évre szóló szerződést a hűtőházzal. Havonta 120—150 speciális hűtőkocsit bocsátanak a hűtőház rendelkezésére. Az együttműködés eredményesnek bizonyult. Az elmúlt évben nem volt olyan áru, amely vagonhiány miatt késett volna.

— A konzervgyár évente 1200 kocsit igényel tőlünk, az együttműködés velük is kifogástalan — mondja *Gyurcsik Mihály* állomásfőnök. — Nyolcvágányos állomásunk újabb rakodóterülettel bővül. Ha elkészül, harmincöt kocsi fér majd el a rakodón. A jövőben szeretnénk szocialista szerződést kötni a járműjavítóval is. Célunk az, hogy a kocsik ne várakozzanak sokat a vágányokon, hanem megérkezésük után azonnal az üzem területére tudjuk vontatni. Így kisebb a kocsirongálás veszélye is.

Táblák a Déliben

A Déli pályaudvaron láttam két nagy táblát. fehér alapon piros betűkkel. Lehet azonban, hogy több ilyen *Felhívás* is van a pályaudvaron, amelyek a vágányok számozásáról tájékoztatják az utazóközönséget.

Hiba, szerintem bosszantó hiba, hogy a *Vérmező* szót kis kezdőbetűvel írták, s az ő betűn is rövid az ékezet. Ha a Déliben megforduló tízezrek közül ezt még senki nem tette szóvá, én most helyettük is megteszem. *Nyelvünk védelmében* és a Vérmezőn kivégzett magyar *jakobinusok* iránti tiszteletünk jegyében.

B. K.

MEGJEGYEZZÜK

A jegyváltás kálváriája

A vasút által az utasoknak nyújtott szolgáltatás — annak színvonala — általában nem anyagi ráfordításon, hanem a munka szervezésén, a vasúti alkalmazottak rátermettségén, szolgálatkészségén múlik. Ezt példázza többek között az a levél, amelyben S. L. írta meg szerkesztőségünknek egy jegyváltás történetét.

A levélíró augusztus 7-én, *szombat* reggel 6 óra 30 perckor azzal a szándékkal állt sorba a *Keleti pályaudvar* nemzetközi pénztáránál, hogy három vasúti jegyet váltson az augusztus 9-én, 7.30-kor induló *Pannónia Expresszre*, Subotican át Novi-Sadig. Háromnegyed 8-kor még nem került rá a sor, ezért dolgavégezetlenül távozott, hiszen munkába kellett mennie. Aznap délben 12 óra 45-kor megjelent a MÁV *Népköztársaság úti reprezentatív nemzetközi jegypénztáránál.* Kiállította a jegyigénylési nyomtatványokat, oda-vissza útra szólóan, *hat példányban.* Ezután — 13 óra 55 perckor — végre odakerült a pénztárhoz. A kolléganő ekkor tudtára adta, hogy a három jegyet — egy teljesárút és kettőt a FIP-igazolványra — *csak a jövő hét szerdájára képes elkésziteni*, mert neki most, 15 órakor lejár a munkaideje.

S. L. az utazást nem halaszthatta el, mire a pénztárosnő azt ajánlotta, hogy menjen át a Nyugati pályaudvar nemzetközi pénztárához. Még arra is vállalkozott, hogy telefonon tisztázza, kiadhatja-e ő a helyjegyeket a Pannónia Expresszre. A telefonálgatás végén kijelentette: *„A Pannóniára már nincs helyjegy, de az aznapi más vonatokra még tudok adni, ha igényli."* Az utas vásárolt a felajánlott „maradékból".

A Nyugati nemzetközi pénztáránál sem volt szerencséje. Közölték vele, hogy — mivel a vonatja a Keletiből indul — menjen a Keletibe jegyet váltani. Esetleg az IBUSZ-hoz, a Nyugatiban.

Az IBUSZ-nál a MÁV pénztáraihoz utasították, mondván, hogy FIP-igazolványra ők nem adnak jegyet.

Este 19 óra 20-kor egyetlen nemzetközi pénztár működött a Keletiben, amikor utasunk ismét sorba állt. Háromnegyed 10 előtt öt perccel (21.40-kor) végre a pénztárosnő színe elé jutott. A kolléganő át is vette az igénylést, valamint a jegyek ellenértékét, sőt a Népköztársaság útján váltott helyjegyeket is kicserélte a kívánt vonatra. A feltétel csupán az volt, hogy az utas másnap reggel 5 óra és fél 8 között jelentkezzen a menetjegyekért.

Ha nem is fél 8-ra, de fél 9-re ismét a pénztárhoz került. Ekkor egy másik pénztárosnő fogadta, s ki is adta az elkészített jegyeket, meg a leadott három útlevelet — *a helyjegyek árának ismételt kiftzetése ellenében.* (Más kérdés, hogy később a megadott telefonszámon közölték az utassal: *„Tévedés történt, a helyjegyekért csakugyan nem kellett volna újra fizetni".*

A viszontagságos jegyváltás után kézenfekvő a tanulság. Nemzetközi pénztárainkban feltétlenül *javítani kell a szolgáltatás színvonalát*, hogy kevesebbet bosszankodjanak az utasok.

S. L.-nek — főként ennyi keserűség után — abban is igaza van, hogy *megkérdezése nélkül* miért számítanak fel jegyenként 10 forintos biztosítási díjat, ami az ő esetében a viteldíjként fizetett összeg 50 százalékát teszi ki.

Dr. S. L.

Javaslatok és válaszok II.

Mit, miért nem vettek figyelembe a kollektív szerződés szabályainak kialakításánál?

Az alábbiakban folytatjuk a kollektív szerződés vitájában elhangzott, de a szabályok kialakításánál figyelmen kívül hagyott javaslatok és az azokra adott válaszok közlését.

JAVASLAT: A gyakorlati idő számításánál a más vállalatnál hasonló munkakörben eltöltött időt teljes mértékben vegyük figyelembe.

VÁLASZ: a kollektív szerződés 43. §-ának b. pontja kimondja, hogy fele mértékben lehet csak számításba venni a más vállalatnál a hasonló munkakörben eltöltött időt, kivéve az ügyviteli munkaköröket. Ez a szabályozás a tényleges szakmai gyakorlat elismerését szolgálja. *A más vállalatnál eltöltött időből szakmai gyakorlatként csak az azonos munkakörökben eltöltött időt tudjuk figyelembe venni.* A javaslat szerint széles körű kiterjesztése nem volna célszerű.

JAVASLAT: Forduló állomáson, vontatási főnökségen a szolgálati órán felüli idő szolgálati óránként, a laktanyában eltöltött idő az alapbér 50 százalékával kerüljön díjazásra.

VÁLASZ: Különbséget kell tenni a tényleges munka díjazása és a nem munkavégzéssel eltöltött, inproduktív idők díjazása között. További különbséget kell tenni a díjazás mértéke között, amikor az inproduktív időt a dolgozó nem laktanyában tölti el. *Ezért nem lehet egy nevezőre hozni a laktanyában és az ezen kívül eltöltött idő díjazását.* (Ha laktanyai elhelyezést nem biztosítanak, akkor az alapbér 50 százalékát, ha ilyen elhelyezést biztosítanak, akkor pedig óránként 1 Ft díjazást kell elszámolni.)

Mindezek figyelembe vételével a javaslat nem valósítható meg.

JAVASLAT: A pénzkezelési pótlékot emeljük fel és terjesszük ki a munkabért fizető dolgozókra is.

VÁLASZ: A pénzkezelési pótlékot a közelmúltban emeltük fel, további emelésére ez idő szerint nincs lehetőségünk, de nem is tartjuk indokoltnak.

Munkabért fizető dolgozókra való kiterjesztését a vonatkozó jogszabály nem teszi lehetővé.

JAVASLAT: Különböző bérpótlékot, munkahelyi stb. kiterjesztését javasolják.

VÁLASZ: A bérpótlékok évek hosszú során a kívánatosnál nagyobb mértéket öltöttek. *Nem célszerű további kiterjesztésük.* Távlatban felülvizsgálásukat és csökkentésüket tartjuk szükségesnek. Természetesen egyidejűleg az alapbér ösztönző szerepét növelnünk kell.

JAVASLAT: Minőségi lakáscserékhez is adjunk kölcsönt.

VÁLASZ: Ennek jogszabályi akadálya van, ugyanis a 26/1971 ÉVM—MüM—PM sz. rendelet értelmében ilyen célra nem lehet kölcsönt folyósítani.

JAVASLAT: A szombat, vasárnapi munkára vezessünk be pótlékot.

VÁLASZ: Korábban valóban terveztük ennek bevezetését. Jelenlegi anyagi lehetőségünk azonban egyelőre ezt nem teszik lehetővé. Bértömegünkből ez jelentős összeget vonna el és nem tudnánk megvalósítani bérfejlesztési célkitűzéseinket.

JAVASLAT: A kollektív szerződés 9. sz. mellékletének 3. pontja szerint az év végi részesedésre való jogosultság szempontjából a dolgozó egy-folytában 30 naptári napot meg nem haladó betegállományban töltött idejét munkában töltött időnek kell tekinteni. *Ez a rendelkezés sérelmes azoknak a dolgozóknak, akik 30 napnál hosszabb ideig vannak betegállományban.*

VÁLASZ: A kollektív szerződés hivatkozott rendelkezése összhangban van a vonatkozó [17/1975. (VI. 14.) Mt. sz. rend.] jogszabállyal. A megszakítás nélkül 30 napot meg nem haladó keresőképtelenség időtartamát az év végi részesedés szempontjából olyannak kell tekinteni, mintha a dolgozó ez idő alatt is munkát végzett volna.

A hivatkozott jogszabály alapján a 30 napot meghaladó betegállományban töltött időt a kétszeres kifizetés elkerülése céljából kellett kizárni. Ugyanis figyelembe kell venni, hogy év végi részesedés és jutalom után — egyéni átlagkereset után — a 17/1975. (VI. 14.) Mt. számú rendelet 27. §-ának rendelkezése szerint *táppénzt folyósítanak, ha a dolgozó keresőképtelensége megszakítás nélkül 30 napnál hosszabb ideig tart.* Ez tehát magában foglalja a megelőző évben folyósított év végi részesedést is.

JAVASLAT: Az utazó szolgálatos dolgozók teljesítménybérüket ne a menetrend szerinti menettartamra kapják, hanem a megtett kilométerre, vagy a tényleges órákra.

VÁLASZ: Ilyen bérezési rendszer már korábban volt, azonban a gyakorlatban nem vált be. Az utazó személyzetnél sajátos bérezés érvényesül, egyrészt szerepe van az időbérnek, másrészt a teljesítménybérnek, alapbérük időbér, amely független a végzett teljesítménytől. Teljesítménybérüket a menetrend szerinti menettartamra alapoztuk, hogy ezzel is ösztönözzük egyik alapvető mutatónkat a menetrend szerinti közlekedést.

Igaz, hogy ez nem kifejezetten az utazó személyzettől függ, hanem több szolgálati ág, *illetőleg a végrehajtó szolgálat lebonyolításában részt vevő dolgozók együttműködésének eredményeként jelentkezik.* Ebben azonban nagy szerepe van az utazó személyzetnek is. Ezt az alapvető elvet, ez idő szerint — amíg ennél jobbat nem találunk — nem kívánjuk feladni.

JAVASLAT: A vezető jegyvizsgáló — hasonlóan a CSM-es mozdonyvezetőhöz — a vonatvezető és a jegyvizsgáló bérét kapja meg.

VÁLASZ: A csak mozdonyvezetővel közlekedő vonatoknál a mozdonyvezetőknél — rendkívüli felelősségüket figyelembe véve — alkalmazott plusz bérezést nem kívánjuk szélesebb körre kiterjeszteni.

JAVASLAT: Az üzemek részéről (MÁV Fatelítő Üzem stb.) felmerült, hogy a második és harmadik műszaki pótlék bevezetésére a kollektív szerződés adjon rendelkezést, illetőleg felhatalmazást.

VÁLASZ: A javaslatot hasznosnak és megvalósíthatónak tartjuk, ehhez azonban megfelelő anyagi fedezetet kell megteremteni, megvalósítására tehát később visszatérünk.

(Folytatjuk)

NESZMÉLY ÉS SÜTTŐ KÖZÖTT

Szembe menesztettek két tehervonatot

A mozdonyszemélyzet éberségén múlott, hogy nem történt baleset

Június 22-én *Süttő* és *Neszmély* állomások között a 3594-es és a 3591-es számú tehervonatokat szembe menesztették egymással. Az egyvágányú pálya ellenmenetet kizáró biztosítóberendezéssel, állomástávolságú közlekedésre van berendezve. *Az eseménynek szerencsére nem lett következménye, mert a 3594. sz. vonat mozdonyfűtője és a 3591 sz. vonat mozdonyvezetője időben észlelte a veszélyt,* és a megállásra tett azonnali intézkedés nyomán a két vonat egymástól harminc méter távolságban megállt. Éberségükkel súlyos közlekedési balesetet hárítottak el, ezért a budapesti igazgatóság vezetője mindkét dolgozót dicséretben és pénzjutalomban részesítette. A vonatveszélyeztetés vizsgálata során rekonstruálták a történteket. Tanulságként közöljük a részleteket.

MENETENGEDÉLY NÉLKÜL

Süttő állomás forgalmi szolgálattevője június 22-én menetengedélyt kért Neszmély állomás forgalmistájától a 3594-es számú vonat részére. Utána állította a kijárati vágányútban fekvő váltókat, majd a kijárati jelzőt szabadra akarta állítani. Ám azon a továbbhaladást engedélyező jelzési kép nem jelent meg. A forgalmista ekkor tavbeszélőn tájékoztatta Neszmély állomás forgalmi szolgálattevőjét a sikertelen jelzőállításról, majd egy újabb kísérletet tett. Sajnos ez sem járt eredménnyel. Úból tájékoztatta Neszmély állomás forgalmistáját, hogy a berendezés üzemképtelensége miatt írásbeli rendelkezést állít ki a vonatszemélyzet részére. *„A kijárati jelző nem kezelhető, mellette kézijelzést nem adnak"* írásbeli rendelkezéssel hatalmazta fel a vonat személyzetét az állomásról történő kihaladásra.

A vonat kihaladása után a szolgálattevő távbeszélőn közölte Neszmély állomás forgalmistájával a 3594-es sz. vonat indulási idejét, amire azt a választ kapta, hogy ő is elmenesztette a 3591 számú vonatot Süttő állomás felé.

Neszmély állomás szolgálattevője a biztosító-berendezésen nem adott hozzájárulást Süttő állomás szolgálattevőjének a 3494-es számú vonat indítására. Ezt azzal indokolta, hogy útban volt állomása felé a 3591-es késett tehervonat. Amikor Neszmély állomásra ez behaladt, a forgalmi szolgálattevő már a kiállított írásbeli rendelkezéssel várta a vonatot, és ő is a „kijárati jelző nem kezelhető, mellette kézijelzést nem adnak" szöveggel hatalmazta fel a 3591-es számú vonat személyzetét az állomásból történő kihaladásra. A szolgálattevő — mivel tudott Süttő állomás szolgálattevőjének sikertelen jelzőállítási kísérleteiről — *meg sem próbálta saját biztosítóberendezését kezelni.* A vonatot úgy indította, hogy menetengedélyt sem kért részére.

A BERENDEZÉS HIBÁTLAN VOLT

Megállapítható tehát, hogy Süttő állomás szolgálattevője a biztosítóberendezésen adott hozzájárulás nélkül akarta a 3594-es vonatnak a kijárati vágányutat felépíteni. Mivel ez a kísérlete sikertelen maradt, a biztosítóberendezést üzemképtelennek nyilvánította *és írásbeli rendelkezéssel hatalmazta fel a vonat személyzetét az állomásból történő kihaladásra.* A szolgálattevő a kijárati vágányút felépítése előtt nem győződött meg arról, hogy a biztosítóberendezésen van-e hozzájárulás a vonat indításához. Enélkül tette a sikertelen jelzőállításokat, és ennek alapján nyilvánította üzemképtelennek a berendezést. Pedig az kifogástalanul működött — csak éppen nem kezelték! A forgalmista szolgálatát ezután is szabálytalanul látta el, mert nem kereste a hiba okát, továbbá, ha a berendezést üzemképtelennek nyilvánította, *a menetengedély kérését meg kellett volna ismételnie még az írásbeli rendelkezés kézbesítése előtt.* Ebbe a harmadik személyt, a tanút is be kellett volna vonnia.

Neszmély állomás forgalmi szolgálattevője a 3591-es vonat indítása előtt — mivel tudott a Süttő állomáson történt sikertelen jelzőállításokról — *megsem próbálta a biztosítóberendezését kezelni.* Tudomásul vette Süttő állomás forgalmi szolgálattevőjének közlését és nem kereste a hiba okát. A vonatot menetengedély nélkül indította el az állomásról, anélkül, hogy távbeszélőn, vagy a biztosítóberendezésen hozzájárulást kapott volna. Amikor Süttő állomás szolgálattevője a sikertelen jelzőállítási kísérleteit közölte, nem érdeklődött, hogy miért akarja a kijárati jelzőt szabadra állítani, hiszen a biztosítóberendezésen nem adott hozzájárulást a vonat indításához.

FELELŐTLENÜL CSELEKEDTEK

A két állomás forgalmi szolgálattevője figyelmetlen, felelőtlen munkájával súlyos veszélyhelyzetet idézett elő. *A jól működő, védelmet és biztonságot nyújtó biztosítóberendezést üzemképtelennek nyilvánították, holott azt csak kezelni kellett volna!*

Az ismertetett eseménynek az a tanulsága, hogy hiába áll rendelkezésre az üzemképes biztosítóberendezés, ha azt nem kezelik, és ezenkívül még a legelemibb biztonsági szabályokat is figyelmen kívül hagyják. A veszélyhelyzetet előidéző szolgálattevőket szigorúan megbüntették.

Szendrődi János

Véradók a járműjavítóban

A szombathelyi járműjavítóban már hagyományai vannak a véradásnak. Az elmúlt hónapban rendezett térítésmentes véradónapon *201-en adtak vért.* A többszörös véradók az arany, ezüst és bronz fokozatú kitüntetéseken kívül jutalmat is kapnak. Rendszeresen szerveznek véradótalálkozókat is. Legutóbb, július 23-án rendeztek hasonlót, amelyen száz véradó vett részt és hallgatta meg *dr. István Lajos* főorvos egészségügyi előadását. Utána a vöröskeresztes szervezet vendégül látta a résztvevőket.

A miskolci járműjavítóban eredményesen működik az MSZBT-tagcsoport

A miskolci járműjavító MSZBT-tagcsoportjának elnöksége a közelmúltban számvetést készített működésük eddigi eredményeiről és kapcsolatairól. A miskolciak a moszkvai testvérüzemmel 1968-ban vették fel a kapcsolatot. Az utóbbi öt év alatt 33 szovjet, illetve magyar vasutas tett cserelátogatást. Az idén — szeptember 2-án — *a miskolci üzemből 23 tagú csoport utazik Kijev—Moszkva—Leningrád megtekintésére.*

A tagcsoport programjában öt év alatt tizenkét önálló kiállítás szerepelt, amelyeket mintegy hatezer látogató tekintett meg. A kiállítási anyagok egy része elkerült például a DIMÁVAG-ba, a Pamutfonóipari Vállalathoz, az Ózdi Kohászati Üzemekhez és a Borsodi Vegyi Kombináthoz. Az egyiket pedig Leninvárosnak ajándékozták.

Szovjetunió eredményeit, lakóinak életét az üzemben eddig nyolcszáz fényképen és tablón mutatták be. A *Szovjetunió* és a *Fáklya* című folyóiratokat 165-en rendelték meg. Két szocialista brigád pedig rendszeres kapcsolatot tart a moszkvai rádió levelező rovatával. Jelenleg készülnek a közlekedési tárcán belül indított MSZBT-tagcsoportok közötti szellemi vetélkedőre.

Pál István

SOMOSKŐÚJFALU

Szociális helyiség a vonatkísérőknek

Somoskőújfalu határállomáson a vonatkísérőknek eddig nem volt pihenő- és szociális helyiségük. A közelmúltban ezt a gondot szüntették meg a salgótarjáni VII-es pályamesteri szakasz dolgozói, akik átalakították Somoskőújfalu állomáson a Salgótarjánba költözött VIII-as pályamesteri szakasz helyiségeit. *A vonatkísérőknek rövid idő alatt átadták az egészséges pihenőt, öltözőt, mosdót, fürdőt és étkezőhelyiséget.* Az átalakítást a VII-es pályamesteri szakasz dolgozói rövid idő alatt végezték el.

Eszperantó világkongresszus Athénben

Dr. Ferenczy Imre győri üzemorvost ismét megválasztották az UMEA titkárává

Augusztus első hetében a görög fővárosban rendezték meg a 61. eszperantó világkongresszust, amelyen negyven országból mintegy 1200 küldött vett részt. Hazánkból húsztagú csoport utazott Athénbe. Köztük volt *dr. Ferenczy Imre*, a győri csomópont vasút-üzemorvosa is, aki a világkongresszus munkájáról az alábbiakat mondotta:

— *A szakmák, a különböző körök képviselői külön munkaülésen találkoztak és cserélték ki tapasztalataikat.* Jogászok, orvosok, vasutasok, filatelisták, zenebarátok és számos más foglalkozási ág, illetve hobby képviselői jöttek össze. Az *Eszperantista Orvosok Világszövetsége — Universala Medicina Esperanto-Asocio, UMEA* — értekezletén értékeltük múlt évi munkánkat. A résztvevők elismeréssel szóltak a magyar eszperantista orvosok és egészségügyi dolgozók tevékenységéről, valamint a Vasútegészségügy című tudományos folyóirat eszperantó nyelvű összefoglaló anyagáról.

— Mit tervez az UMEA a következő években?

— Rendszeresen megjelentetjük folyóiratunkat, a *Medicina Internacia Revuo-t*, most készítjük az orvosi szakszótárt. A jövő év nyarán Krakkóban megrendezzük a szocialista országok eszperantista konferenciáját.

— Hazai tervek?

— A Budapesti László kórházban és a hódmezővásárhelyi kórházban már működik szakcsoport. *Kórházainkban, egészségügyi intézeteinkben szeretnénk újabb csoportokat, nyelvtanfolyamokat szervezni.* A jövő év márciusában Budapesten tudományos előadássorozatot rendezünk külföldi előadókkal, a nyáron pedig a dél-magyarországi Mártélyon egyhetes találkozót szervezünk hazai és külföldi eszperantista egészségügyi dolgozók számára.

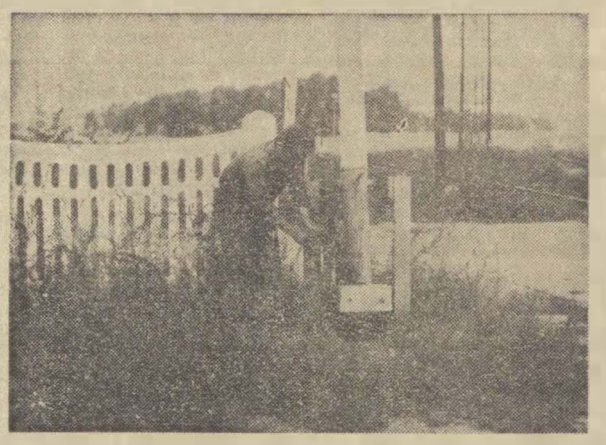
— Mikor és hol találkoznak legközelebb a világ eszperantistái?

— *1977 nyarán Izland fővárosában, Reykjavikban rendezik meg az eszperantó világkongresszust, 1978-ban pedig a bolgár tengerparton, Várnában. Az utána következő években Svájc, Brazília és Egyiptom várja a világ eszperantistáit.*

Dr. Ferenczy Imre üzemorvos 1972. óta tölti be az UMEA európai titkári tisztét. A korábbi években a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (Internacia Fervojista Esperanto Federacio) ifjúsági tagozatát vezette — eredményesen.

N. I.

A SOROMPÓSZERELŐ



A harkányi toronyóra tizenegyet mutat. Az állomásra érkező vonatról sok utas száll le. A zöldövezetben épült szállodák és vállalati üdülők felé igyekeznek, ahol a világhírű gyógyvízű strand is van. *Balló Béla* sorompószerelő már reggel óta dolgozik a tűző napon.

— *Ma szertnék itt végezni, hogy holnap Siklóson kezdhessem a munkát* — mondja a pécsi II-es számú pályamesteri szakasz dolgozója, miközben megtörli izzadságtól gyöngyöző homlokát. — *A mi munkánk sok vándorlással jár. Ma itt, holnap ott. Pécs—Beremend, Pécs—Barcs, Középrigóc—Sellye, valamint Harkány—Szentlőrinc szakaszon végzek fenntartási munkát már csaknem hét éve.* Huszonöt éve vagyok a MÁV-nál. Nagydobszán lakom. Minden nap hajnali félnégykor kelek és este nyolc óra mire ismét hazaérek. Eddig *Sárközi Ferenccel* együtt dolgoztam, de ő a közelmúltban átkerült a szekszárdi főnökséghez. Azóta egyedül vagyok. Még étkezésre is alig jut időm ...

— Senki sem segít a munkában?

— *Vezeték, huzal, láncszakadás esetén Pengősi József pályamester kérésemre mindig ad segítséget.*

— Mi volt ma a feladata?

— Az elmúlt napok nagy esőzései miatt ma különösen sok dolgom volt. Fel kellett bontanom a víz és iszap által elöntött csatornákat, aknákat, hogy kitisztíthassam. Most éppen a csigák, láncok, sorompómotorok vizsgálatát végzem, s kicserélem a hibás alkatrészeket. Holnap már egy másik állomáson kezdem a munkát. A sorompóknak mindenütt biztonságosan kell üzemelni ...

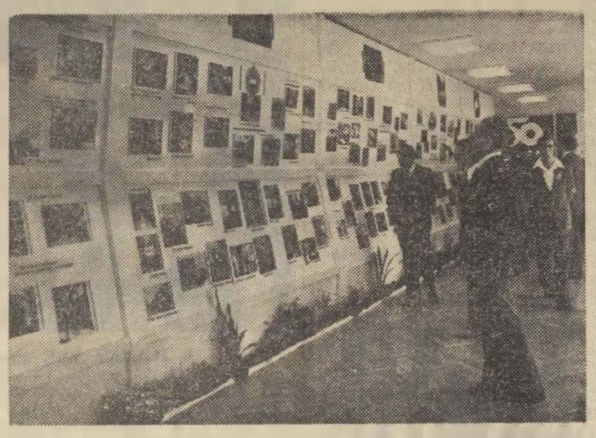
(Kesztyűs)

Ötvenéves a vasúti személyszállítás bázisa

Dunakeszin nagyszabású ünnepségen emlékeztek meg a járműjavító félévszázados jubileumáról

Dunakeszin augusztus 20-a az idén nemcsak az alkotmány, az új kenyér fogalmával ötvöződött egybe, hanem a járműjavító üzem 50 éves fennállásával is.

A zászlóerdőbe öltözött üzemmel együtt ünnepelt augusztus 19-én az egész nagyközség lakossága, hisz legtöbbjük az üzem dolgozója. A reggeltől délutánig tartó rendezvénysorozat a művelődési központban kezdődött: *fél 10-kor az ifjúsági klubban nyitották meg az üzemtörténeti kiállítást.* Az 1926-tól napjainkig eltelt időszakot bemutató ipari-közlekedési tárlaton fényképek. dokumentumok illusztrálták az üzem fejlődését, megörökítve az első itt készült pullmankocsikat, az első szerelvény futópróbáját, a régi műhelyekben gyártott favázas kocsiszekrényeket. Majd a háborús évek fotóin látható a kórteremnek berendezett csarnok.



Már a megnyitás napján sokan tekintették meg az üzemtörténeti kiállítást
(Koppány György felvétele)

Egymást váltják a korszakok

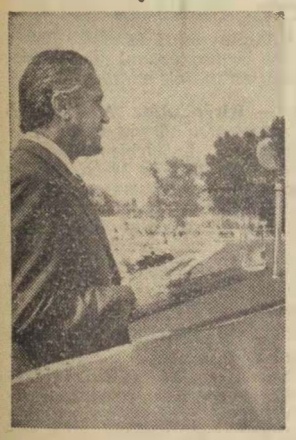
A felszabadulás előtti hetekben a munkásoknak sikerült megmenteni az üzem gépeit, s így az 1945. január 29-én készült képek már az élet megindulásáról tanúskodnak: *helyreállítják a sérült vágányhálózatot.* Peregnek az események: egymást váltják a korszakok 1945. májusában megszületik a jelszó: *„Arccal a vasút felé!"*. Az ötvenes években HÉV, BSZKRT motor és pótkocsikat, büfé- és hálókocsikat gyárt az üzem. A kiteljesedést a Bah típusú négytengelyes személykocsi gyártása jelenti, amelyből 15 év alatt 1800-at adtak át a forgalomnak.

Az utóbbi évtizedekben erőteljesen megváltozik az üzem arculata: felépül a B-csarnok, korszerűsödnek a műhelyek, bevezetik a szalagszerű gyártást. A kocsiszekrénygyártás európai színvonalú. Dunakeszi a személyszállítás fontos bázisává nőtt fel, a MÁV négytengelyes kocsiállományának 70 százalékán az üzem gyártási táblája láthatjuk. A kiállítás híven tükrözi a megváltozott szociális körülményeket: *bemutatja az új ötvöző, mosdót, üzemi konyhát, munkásszállót, óvodát, ipari tanuló kollégiumot.* Végül a járműjavító területét teljesen átfogó makett érzékelteti, hogy a félmilliárdos rekonstrukció megvalósulásával milyen lesz az üzem a hetvenes évek végén.

A kiállítás megnyitása után tömegesen érkeztek a sportpálya elé a zászlókkal, táblákkal felvonuló dolgozók: osztályonként, gyárrészlegenként csoportosulva haladtak el a tribün előtt. Több mint száz szocialista brigád 1570 tagja képviseltette magát az ünnepségen. Ötletes, óvodai hangulatot idéző bábukat hoztak magukkal a bölcsőde és az óvoda fehérköpenyes dolgozói. Az üzem fúvószenekara szünet nélkül játszotta a pattogó ritmusú indulókat.

A pálya zöld gyepén állították fel az elnöki emelvényt, mellette külön helyet jelöltek ki az „üzemalapítóknak", az 1926-os esztendőtől itt dolgozó, ma már nyugdíjas kortársaknak, akiket úttörők és ifjúgárdisták piros szegfűcsokrokkal köszöntöttek.

Urbán Lajos miniszterhelyettes ünnepi beszéde



A Himnusz felcsendülésével, majd Benjámin László: *Tavasz Magyarországon* című versével, melyet *Egressy István* adott elő, kezdődött az ünnepség.

Bakó Károly, az üzem igazgatója a vendégek sorában üdvözölte *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi minisztert, *Urbán Lajos* miniszterhelyettest, a MÁV vezérigazgatóját, *Gulyás Jánost*, a Vasutasok Szakszervezetének titkárát, *Balogh Lászlót*, az MSZMP Pest megyei Bizottságának titkárát, *Barát Endrét*, a váci járási pártbizottság első titkárát, *Jámbor Miklóst*, az SZMT vezető titkárát, továbbá a megyei, járási és nagyközségi párt-, állami, társadalmi vezetőket, a hazai és külföldi testvérüzemek képviselőit.

Az igazgató köszöntő szavai után *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében megemlékezett a fokozatosan fejlődő üzem összekovácsolódott kollektívájának fáradságos, de sikerekben gazdag útjáról:

— A Budapest—Vác vasútvonal megnyitása után 80 esztendővel, 1926-ban alapították és helyezték üzembe Dunakeszin az akkori Pullmanrendszerű, négytengelyű személykocsik MÁV javítóüzemét, 660 dolgozóval. A mai jubileumi évforduló az üzem életén kívül nagy jelentőségű az egész magyar közlekedés, a Magyar Államvasutak fejlődésének történetében is — mondotta.

Visszapergetve az éveket, a járműjavító hősi korszakaként jelölte meg a közvetlenül a felszabadulás utáni időszakot. Akkor a népgazdaság vérkeringését jelentő közlekedés újjáépítési feladataiból *nagy rész hárult a dunakeszieknek*, mivel a MÁV személykocsiparkjának 60 százalékát elhurcolták, s az országban maradtaknak is 56 százaléka megsemmisült. Ilyen körülmények között kellett megteremteni az alapvető személyszállítást a magyar vasúton. Ezt vállalták a dunakeszi üzem dolgozói is. Később a javítási feladatok mellett új profilt kapott az üzem: megkezdték a négytengelyes kocsik gyártását is.

— Ma, 25 év távlatából megállapíthatjuk, hogy a kettős tevékenység nélkül a MÁV jelenlegi személykocsiállománya nehezen alakulhatott volna ki — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. — *Ez idő alatt 2635 járművet gyártottak itt, köztük speciális hálóés büfékocsik, sőt, műszaki célt szolgáló, vizsgálatokat, méréseket és más funkciót ellátó kocsik is készültek.*

1980-ra a kapacitás 90 százalékát a személykocsik javítása köti le

A vezérigazgató említést tett a hetvenes évekre jellemző folyamatról: A gyártási és javítási arányok megváltozásáról, *miszerint 1980-ra az üzem kapacitásának 90 százalékát a javítás köti majd le.* Így kívánja a MÁV kocsiparkjának gazdaságos fenntartása.

— A jelentős termelési és fejlesztési eredményekhez a párt, a szakszervezet és a KISZ összehangolt segítségére is szükség volt — hangsúlyozta, majd elismerően szólt az üzem kommunistáinak élenjáró munkájáról, s a különböző versenymozgalmakban jeleskedő szocialista brigádokról, ifjúmunkásokról.

Végül körvonalazta az V. ötéves tervben az üzemre váró feladatokat, melyek megvalósítását biztosítottnak látja, mivel olyan kollektívára számíthat a népgazdaság, amely négy alkalommal nyerte el a Minisztertanács és a SZOT Vándorzászlaját és nyolc alkalommal tűzhették ki az üzem homlokzatára a kitüntető Élüzem címet.

Az ünnepi beszéd után *Rödönyi Károly* miniszter és *Urbán Lajos* miniszterhelyettes kitüntetéseket adott át, az üzem vezetője, *Bakó Károly* pedig a Kiváló dolgozó jelvényt és oklevelet nyújtotta át ötven dolgozónak.

Göndics Lajos, az Alagi Állami Tangazdaság igazgatója az ipari és mezőgazdasági munkásság szoros összetartozását, barátságát fejezte ki. Hagyományos jelképként ez alkalomból új búzából sült kenyérrel ajándékozta meg a minisztert.

Az Internacionálé elhangzása után látványos kultúrműsor és tornabemutató szórakoztatta az ünnepelteket.

Horváth Anita

KITÜNTETÉSEK

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem fennállásának 50. éves évfordulója alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkája elismeréséül — a

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: *Márkus Klára* villanyhegesztőt.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: *Reisz Ödön* termelésirányítót.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: *Módos Ferenc* munkavédelmi megbízottat.

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesítette: *Garamszegi Károly* meóst, *Gábor József* lakatos brigádvezetőt.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesítette: *Arman Ede* villanyszerelőt, *Kurucz János* gőzfűtési lakatost, *Kertész Károlyné* műszaki ügyintézőt.

ORSZÁGOS TALÁLKOZÓ

Kilenc vasutas fúvószenekar mutatkozott be Dunakeszin

Augusztus 14-én — a dunakeszi járműjavító fennállásának 50 éves évfordulója alkalmából — első ízben rendezték meg a vasutas fúvószenekarok országos találkozóját. A rendezvénysorozat délután kezdődött. Az ipari tanuló kollégium előcsarnokában közlekedési bélyegkiállítás nyílt, amelyen 19 felnőtt és 4 ifjúsági bélyeggyűjtő mutatta be közlekedéstörténeti gyűjteményének legértékesebb darabjait. A legeredményesebb kiállítók *Szekeres Sándor, Szekeres László és Szendrei Sándor*, a dunakeszi művelődési központ bélyeggyűjtő szakkörének tagjai voltak, akik egyébként oroszlánrészt vállaltak a kiállítás megrendezéséből is.

A vasutas fúvószenekarok első országos találkozóját délután 15 órakor *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára nyitotta meg. Beszédében hangsúlyozta, hogy az amatőr művészeti mozgalom fellendítése érdekében került sor a találkozó megrendezésére.

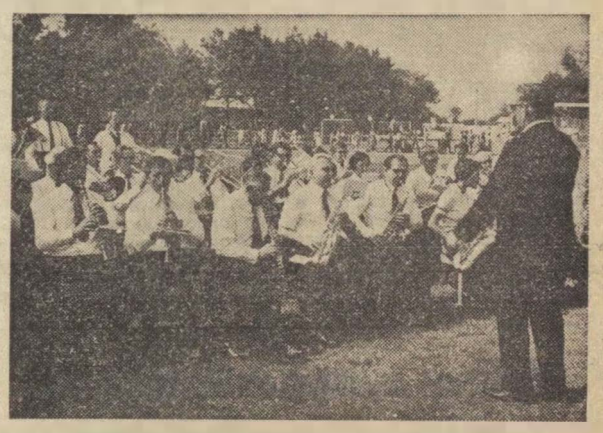
Beszéde után elsőnek a kiskőrösi vasutas úttörő fúvószenekar mutatkozott be. A gyerekek már megjelenésükkel kiváltották a közönség tapsát. Ezután a kiskunhalasiak következtek, őket a szombathelyi zenekar követte. A délutáni műsort a nyíregyházi zenekar zárta.

Az esti műsort a pécsiek műsora vezette be, ezután a szegedi, a békéscsabai, a miskolci és záróműsorként a dunakeszi zenekar következett. Egymás után hangzottak fel *Liszt, Kodály, Farkas Ferenc, Farkas Antal, Strauss, Stolcz, Kéhler* műveinek fúvószenekari feldolgozásai. A langyos nyári estében a közönség hangulata mind forróbbá vált, amit legjobban a fel-felhangzó tapsorkán bizonyított. Ismétlésekre azért nem kerülhetett sor, ment minden zenekarnak csak 30 perc állt rendelkezésére.

Másnap délelőtt a zenekarok teljesítményének értékelésére került sor, amelyen a karnagyok és a zenekari vezetők vettek részt. A zsüri három tagja *Marosvölgyi Károly, Somlai Ferenc* és *Sellei Gyula* elismerésüket fejezték ki a találkozó megrendezéséért, példaként állítva azt más szakmák elé. A zenekarok teljesítményét egyenként értékelték. Munkájukat a kisebb hibák, hiányosságok feltárása mellett a jóindulatú segítőkészség, tanácsadás jellemezte. A zsűrivel minden karnagy egyetértett, ami egyben a zsűri jó munkáját is jelenti.

Az értékelés alatt a zenekarok Fóton, a gödi fészkekben, valamint Dunakeszi több pontján térzenével szórakoztatták a lakosságot.

T. B.



A Dunakeszi járműjavító fúvószenekara a közönséget szórakoztatja

ALAPÍTÓ TAGOK

Vendégségben az üzemben

Emlékeznek
a Dunakeszi MÁV Járműjavító első munkásai

— Száz címet kutattunk fel a poros iratok között. A pincétől a padlásig felforgattuk az irattárat az 1926. évi ügyiratokért, létszámkimutatásokért, kerestük az 50 évvel ezelőtt itt dolgozók névsorát. Jubilál az üzemünk, s ez alkalomból az „alapító tagokat", a gyár első munkatársait meghívtuk a találkozóra. Ötvenöten válaszoltak levelünkre...

Szűcs Istvánné munkaügyi előadóval a dunakeszi járműjavító üzem kapujában várakozunk az érkezőkre, attól tartva, hogy a borongós, esőrehajló időben kevesen jönnek majd el az augusztus 17-i találkozóra.

De mind az ötvenöt eljött. Szikár, ősz hajú férfiak, hajlott hátú öregemberek, lassú, óvatos léptű hetvenévesek.

„Nézd, itt a Károlyi Marci is, ott meg a birkózóbajnok... Te a feleségedet is elhoztad?" — Kedélyesen egymás vállára csapnak, szemükben fiatalos fény villan, mint azokon a reggeleken, amikor az olajos műhelyekben üdvözölték egymást.

— Negyedóra múlva indulunk Királyrétre! — hangzik a gyülekezőkhöz a figyelmeztetés. Míg beszállnak az Ikarusba, kihasználom a pár percet, s megkérem elevenítsék fel az ötven esztendővel ezelőtti napokat.

Kigyóssy István: — Apám, aki a forgalomnál dolgozott, csak protekcióval tudott bejuttatni a gyárba. Asztalos voltam, egészen 1966 szeptemberéig, amikor nyugdíjaztak. Fiatal koromban elvégeztem a zeneiskolát, így tagja lehettem a zenekarnak. Legszebb emlékeim ehhez fűződnek, a mai napig is játszom, vadászkürtös vagyok.

Cseténvi Ferenc: — Harmincnyolc filléres órabérrel kezdtem az asztalosműhelyben. Apám hadirokkantként itt volt éjjeliőr. A D-pavilonban ahol most az öltöző van, ott húztuk meg magunkat a pincelakásban. *Azt a munkát, amit akkor kellett végezni, ma miniszteri fizetéssel se vállalná egy fiatal.* Nagy, háromkilós gyaluval abrihtoltuk a tölgyfagerendákat, a kocsiszekrények oldalát. Egy millimétert sem tévedhettünk, mert jött a lakatos művezető kétméteres vonalzójával, s szigorúen ellenőrizte a munkánkat. Abban az időben fából készültek a személykocsik is.

Sövényházi Pál: — En fél-lakatos voltam 33 évig, de most sem hagyom el magamat. Kicsi a bors, de ha össze is szárad, az erejét nem veszti el. 75 éves vagyok, a Gyümölcs- és Főzelékkonzerv Gyárban ma is vállalkozom időszakos munkára.

Békési Károly: — 1926 szeptember 13-án léptem be, még ma is emlékszem, péntek volt. Kovács mesterséget tanultam, s én voltam a faluban a legerősebb legény, talán még itt is.



Az üzem alapítótagjai az ünnepségen
(Koppány György felvétele)

Nagy Sándor: — Ma 75 éves vagyok. 1923-ban és 1927-ben országos birkózóbajnok voltam. Kocsifényező és kárpitos segédként dolgoztam akkor...

Schneider Pál: — Legmaradandóbb emlékem az illegális mozgalomhoz kapcsolódik, amikor vörössegélyre gyűjtöttünk, agitáltunk a vasutas munkások lakbérének leszállításáért. Ezért büntetésből át is helyeztek egy hónapra Szombathelyre...

Vályi József üzemlakatos, *Várnai Károly* az egykori villanyszerelőből lett termelési osztályvezető helyettes, *Zsiday István* számosztályvezető, *Bessenyői József* lakatos... kifogyhatatlanok az emlékekből, de az autóbusz motorja sürgetően felzúg. Indulás Királyrétre, ahol az idős nyugdíjas munkásokat úttörők várják dallal, virágcsokorral, s elkísérik őket az erdei sétára, megmutatják az úttörő vasutat, amelyen a Dunakeszi Járműjavítóban készült vonatok futnak.

Az egésznapos program délben, az üzemi ebédlőben folytatódott, majd az egykori munkahelyeiket keresték fel, s nem győztek csodálkozni, hogy mennyire megváltozott, milyen sokat fejlődött itt minden. Négy órakor kézilabdamérkőzésen szurkoltak az üzemi csapatnak, hatkor a vízisport-telepen fővárosi színészek szórakoztatták őket örökzöld dallamokkal, ötven év humoros kabarémusorával. Este nyolckor a fúvószenekar és az énekkar adott hangversenyt tiszteletükre.

Az ötvenöt idős ember késő este térhetett haza, fáradtan, de életük egyik legszebb emlékével.

H. A.

Ötvenéves a Dunakeszi VSE

Ünnepi közgyűlés — Kitüntetések a jubileum alkalmából

Alapítótagok emlékeznek

A Dunakeszi Vasutas SE augusztus 18-án ünnepelte megalakulásának 50. éves jubileumát. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepi közgyűlésen megjelent *Gulyás János*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Várfi Ferenc*, az OTSH osztályvezetője, *Barna József*, a Pest megyei sportbizottság elnöke és *Bakó Károly*, a járműjavító igazgatója. Az ünnepség résztvevőit *Hoffmann Károly*, az egyesület elnöke köszöntötte, majd *Gulyás János* méltatta az eltelt ötven év eredményeit.

A fél évszázados jubileum alkalmából jutalmazásokra is sor került. A Népköztársasági Sport Érdemérem bronz fokozatával tüntették ki *Gács Lászlót*, a labdarúgó-szakosztály vezetőjét. Ezek után átadták a Testnevelés és Sport Kiváló Dolgozója kitüntetést, valamint az öt évtized alatt végzett eredményes munkáért az emlékplaketteket.

★

Az ünnepi közgyűlés után alapítótagokkal beszélgettünk. *Rozsnyai Oszkár, Várkonyi János, Bakács Károly, Péterfalvi József*, és *Horváth Gyula* egykori labdarúgók elevenítették fel az öt évtized eseményeit. Rozsnyai Oszkár 71 éves.

— *1913-ban kerültem Dunakeszire* — mondja. — *Először a gyár helyén működő Hadikórház SC labdarúgója lettem*, majd az Alagi SC és a Dunakeszi SE csapatában játszottam, amely 1926 nyarán alakult meg. A tizenegy labdarúgót nyolc egyesületből válogatták. A mai pályát 1928. március 25-én avattuk fel. A gödöllői IK ellen játszottunk akkor és 10:1-re győztünk. *Abban az évben nyertük el a Corinthian díjat is*, ami 35 év alatt rajtunk kívül csak egy vidéki csapatnak sikerült. A döntőt az FTC-pályán játszottuk és 3:1-re győztünk a Rákosi AC ellen. A második világháború után gyorsan megerősödtünk, sokszor gyalog mentünk Újpestre játszani, olyan lelkesek voltunk.

— Mikor mondott búcsút a labdarúgásnak?

— 1947-ben. Tizenegy éve mentem nyugdíjba, és ez a mai találkozás olyan volt mint egy szép álom.

A 88 éves *Horváth Gyula* az egyesület első edzője volt. Ma a Budapesti Labdarúgó Szövetségben dolgozik. A 72 éves *Várkonyi (Wéber) János* pedig a Törekvésből jött Dunakeszire játszani.

— *Jobboldali középpályás poszton szerepeltem 1926-tól 1933-ig* — magyarázza. — *Nekem a labdarúgás „aranykorszaka" jutott. Hétszer voltam válogatott.* A Testnevelési Főiskolán edzői vizsgát tettem. Tíz éven át voltam aktív társadalmi edző. A legszebb emlékeim között őrzöm az 1939-es mérkőzést, amikor az FTC ellen játszottunk és 4:3-ra nyertünk. Az edzői pályafutásom alatt találkoztam *Jeszmás György* labdarúgóval is, aki példaképe volt az ideális sportolónak. Ma ő az úttörők edzője. Én 1947-ben fejeztem be sportpályafutásomat. Lajos bátyám is a labdarúgással foglalkozott, játszott a magyar válogatottban. A lányom, Zsuzsa az ötvenes években országos ifjúsági gátfutóbajnok volt.

Solymosi László



SPORTKAPCSOLATOK

a magyar—szovjet barátság jegyében



A Haladás VSE győztes röplabdacsapata

A Mari Szovjet Autonom Köztársaságból már jártak labdarúgók Szombathelyen és a Haladás is eljutott a 2900 km-re fekvő *Joskar Olaba*, 1974. decemberében a Haladás VSE női röplabda csapata utazott a távoli testvérterület fővárosába.

Csaknem két év telt el azóta, hogy a szovjet röplabdás lányok viszonozták a vendéglátást. A Joskar Ola-i Rádiómechanikai Technikum női röplabda csapatát *Borisz Grigorjevics*, a kerületi pártbizottság titkára és *Gavilov Vlagyimir Mihajlovics*, a Mari ASZSZSZK Minisztertanácsa mellett működő sportbizottság elnöke vezette.

Szombathelyen *Szanati Anna*, a pártbizottság titkára és *Nagy János*, az MTSH elnöke fogadta a sportküldöttséget. Másnap *Vámos József*, a megyei tanács elnökhelyettese adott fogadást a szovjet sportküldöttség vezetői tiszteletére. A harmadik napon pedig a szovjet lányok, a Haladás VSE és a Spartacus Styl női röplabda csapatai körmérkőzést vívtak a *Safranko úti* sportcsarnokban. Először a Haladás mérkőzött a szovjet együttessel és biztosan nyert. Ezután a helyi rangadó következett, amelyen szintén a vasutascsapat bizonyult jobbnak. Befejezésül a Joskar Ola—Spartacus Styl mérkőzést rendezték meg, amely a vendégek győzelmével ért véget.

A városi sportfelügyelőség által felajánlott szép kivitelű serleget a *Haladás nyerte el*. A Joskar Ola együttese pedig egy új *Gála mérkőzéslabdát* kapott jutalmul, míg a szovjet csapat részéről a Spartacus Styl edzőjét lepték meg egy plakettel.

Bár a két testvéregyesület között elég nagy a távolság, mégis ez a találkozó is bizonyította, hogy a népeink közötti barátság, amelyhez nagyon sokszor hozzájárul a sportkapcsolatok ápolása is, eredményesen fejlődik. A korábbi hetekben már különböző küldöttségek érkeztek Szombathelyre, de a sportkapcsolat ápolása révén még talán közelebb került egymáshoz a két testvérterület, mint ahogy ezt a Haladás VSE vezetői is igyekeztek minden vonalon bizonyítani.

Kiss Antal

ÜZEMI BAJNOKSÁG

Országos döntők Szolnokon és Dunakeszin

Asztaliteniszben budapesti, kispályás labdarúgásban vidéki sikerek születtek

Több mint négyszázhúsz labdarúgó és csaknem kétszázötven asztalitenisz csapat képviseletében, a legjobbak részvételével került megrendezésre az üzemi kispályás labdarúgó- és asztalitenisz-bajnokság országos döntője.

A területek reprezentánsai először *Szolnokon* találkoztak, ahol a kaucsuk-labda szerelmesei augusztus 12—15-ig hárfom napon keresztül látványos mérkőzésekkel, forró légkörben küzdöttek az értékes díjakért. A hat területi bizottság válogatottja mellett először vett részt a küzdelemben *a Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsának csapata*. Az újoncokra általában jellemző elfogódottság játékukban egyáltalán nem látszott meg. Sőt, némi meglepetésre, de teljesen megérdemelten, a férfi és női csapatversenyben egyaránt maguk mögé utasították a mezőnyt.

A területek reprezentánsai előszor *Szolnokon* találkoztak, ahol a kaucsuk-labda szerelmesei augusztus 12—15-ig három napon keresztül látványos mérkőzésekkel, forró légkörben küzdöttek az értékes díjakért. A hat területi bizottság válogatottja mellett először vett részt a küzdelemben *a Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsának csapata*. Az újoncokra általában jellemző elfogódottság játékukban egyáltalán nem látszott meg. Sőt, némi meglepetésre, de teljesen megérdemelten, a férfi és női csapatversenyben egyaránt maguk mögé utasították a mezőnyt.

Az egyéni versenyek során érezhetően fokozódott az izgalom. Az elmúlt évek bajnokai és helyezettjei érezték csak igazán, hogy mennyire kiegyensúlyozott lett a mezőny. *A meglepetések itt sem maradtak el* és végül valóban a jelenlegi legjobbak vehették át a győzteseknek járó tiszteletdíjakat.

Az idei országos döntőn először került megrendezésre a párosok küzdelme. A párok összeállítása előre jelezte, hogy az első helyezésekért a budapesti és a szombathelyi párosok vívnak majd óriási küzdelmet.

Végül a szombathelyiek, vigasztalódva a csapatversenyek során elszenvedett vereségért, *mindkét párost veretlenül megnyerték. Eredmények:*

Női csapat: 1. Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa, 2. Budapest, 3. Szombathely, 4. Szeged, 5. Pécs, 6. Debrecen.

Férfi csapat: 1. BKHI Szakszervezeti Tanácsa, 2. Szombathely, 3. Budapest, 4. Szeged, 5. Debrecen, 6. Pécs.

Női egyéni: 1. Németh Istvánné (Szombathely), 2. Fogarasi Ilona (BKHI Sz. T.), 3. Rádóczi Lászlóné (Szeged) és Horváth Elemérné (Budapest).

Férfi egyéni: 1. Szabó Gábor (Debrecen), 2. Kilyénfalvi Béla (BKHI Sz. T.), 3. Bors Pál (Budapest) és Vörös Gyula (Szeged).

Női páros: 1. Szombathely, 2. Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa, 3. Budapest.

Férfi páros: 1. Szombathely, 2. Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsa, 3. Budapest.

A labdarúgás hívei Dunakeszire kaptak meghívót, ahol egy héttel az asztalitenisz döntők után, a hat területi bizottság és a GySEV Igazgatóság legjobbjai mérték össze tudásukat. *A döntő eseményei szorosan beilleszkedtek abba a nagyszabású sport- és kulturális programba, amelyet Dunakeszin az egyesület és az üzem fennállásának 50. éves jubileumára szerveztek.* A mérkőzések ugyanazon időben egyszerre három pályán zajlottak, igazi csemegét kínálva az ünneplő házigazdáknak.

A jól felkészült és kiegyensúlyozott csapatok küzdelmére misem jellemzőbb, mint az, hogy a középmezőny helyezéseit, a szabályok adta sok lehetőség ellenére csak sorsolással lehetett eldönteni.

A versenyt végül is az egyenletesen, jó teljesítményt nyújtó *Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem* csapata nyerte. Egyetlen pont különbséggel szorult a második helyre a GySEV Igazagtóság csapta. Harmadik a szombathelyi járműjavító, negyedik a debreceni vontatási főnökség, ötödik a nagykanizsai vontatási főnökség, hatodik a Budapesti Távközlő és Biztosító berendezési Építési Főnökség, hetedik Szentes állomás csapata lett.

A torna legjobb kapusa, Orosházi István, legeredményesebb játékosa *Nemes Mihály*, mindketten a debreceni vontatási főnökség csapatának tagjai voltak.

A Vasutasok Szakszervezete által alapított vándorkupákat a Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsánál, illetve a Miskolci Területi Bizottságnál, míg a GySEV Igazgatóság által felajánlott kupát az összesített eredmények alapján a szombathelyi területi bizottságnál őrzik egy évig.

Székely György

Vasutas olimpikonok fogadása

A montreali olimpián részt vett vasutas sportolók tiszteletére a MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet elnöksége 1976. augusztus 17-én, hétfő délután fogadást adott a szakszervezet Benczúr utcai székházában. A fogadáson megjelent *Koszorus Ferenc* főtitkár, *Oroszváry László*, MÁV vezérigazgató-helyettes, *Gulyás János* és *Molnár György* titkárok.

A vezérigazgatóság és a szakszervezet elnöksége nevében *Molnár György* titkár köszöntötte a vendégeket, majd rövid beszéde után jutalmakat adott át a sportolóknak és a sportvezetőknek.



Molnár György titkár méltatja a vasutas sportolók olimpiai szereplését



Dr. Fenyvesi Csaba versenyzőtársai nevében megköszöni a vendéglátást és a jutalmakat

(Gyergyói János felvételei)

Jól szerepeltek a Váci VSE motorcsónak-versenyzői Szegeden

Augusztus 14-én és 15-én Szegeden rendezték meg a nemzetközi és egyben országos motorcsónak bajnokságot. A sok ezer néző előtt lebonyolított versenyen jól szerepeltek a váci vasutas sportegyesület versenyzői. *Dr. Kovács Ferenc*, a 700 kcm-es kategóriában, nagy küzdelemben — a nemzetközileg is elismert — jugoszláv és olasz versenyzők után harmadiknak ért célba. A magyar bajnokság döntőjében pedig az első helyet szerezte meg. *Takács Imre* ugyanebben a kategóriában a harmadik lett.

A jó sportteljesítmények alapján várható, hogy az ez év szeptemberében Olaszországban megrendezésre kerülő 700 kcm-es sporthajók bajnokságán dr. Kovács Ferenc és Takács Imre is indulhat. A *Magyar Motórcsónak Szövetség* elnökségétől a váci vasutas sportegyesület kapta meg annak a jogát, hogy Olaszországban a magyar színeket képviselje.

Lakáscsere

— **Komáromi két szoba komfortos** szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Magasabb komfortfokozat esetén különbözetet — megegyezéssel — fizetek. Levélcím: Szöllősiné, 2900 Komárom Rákóczi rkp. 8. fszt.

— **A MÁV Igazgatóság épületében** levő 43 négyzetméteres bérlakásomat elcserélném MÁV-dolgozóval, tanácsira. Lakótelepi esetén megegyezéssel (fürdőszoba fontos). Érdeklődni levélben lehet: 1087 Bp., Kerepesi út 1. VII. ép. II. em 27. Szabadosné.

— **Elcserélném a MÁV Kórház** mellett levő kettő szoba, konyha, előszoba, fürdőszobás, olcsó bérű MÁV-bérlakásomat két és fél vagy három szoba összkomfortos tanácsi lakásra, csak vasutas dolgozóval. A csere költségeit térítem. Levélcím: Havay Sándor, 1062 Budapest, Rudas László u. 95. Telefon: 311—266, 18 óra után.

A szerkesztőség üzeni

Pál István, Sepsi Gyula, Miskolc; Szűcs Ferenc, Hatvan; Borsits Istvánné, Szombathely; Pintér Lajos, Vácrátót; Németh Pál, Szerencs; Várfalvi Gyula, Nagykanizsa: Kovács János, Orosháza; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szalay Gézáné, Pusztaszabolcs: Németh Ferenc, Baja; Borkuti András, Olaszliszka; Balogh Istvánné, Tar; Gebula Gábor, Kunszentmárton; Ladányi Pál, Mezőtúr; id. Pánti Lajos, Karcag; Szűcs Ferenc, Hatvan; Murányi Tibor, Bánréve; Rónaszéki Istvánné, Hegyeshalom: **levelüket illetékes helyre továbbítottuk.**

HÍREK

— **Norvég vendég a kiállításon.** Győrött a vasutasok Arany János Művelődési Házának nagytermében az alkotmány ünnepe tiszteletére reprezentatív kiállítást rendeztek a szakkörök alkotásaiból. A kiállítást augusztus 16-án Vincze Sándor, a csomopont pártbizottságának a titkára nyitotta meg. Másnap a kiállítást megtekintette Egil Halvorsen, a hazánkban tartózkodott norvég vasutas-szakszervezet főtitkára is, aki a látottakról elismerően nyilatkozott.

Felhívás

A *MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőnöksége* felvételt hirdet az 1976. szeptember 16-án induló úttörővasutas és postás tanfolyamra. Jelentkezhetnek a budapesti és Budapest környéki úttörő pajtások, akik az általános iskola IV., V. és VI. osztályos tanulói. Tanulmányi eredményük legalább 4-es átlagú, egészségi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek és az iskola úttörőcsapata erre a kitüntetésre javasolja.

A felvétel ideje és helye: *1976. szeptember 1—12. között naponta 9—18 óráig* az Úttörővasút Üzemfőnökségén Hűvösvölgyben. Felvilágosítás: *üzemi telefonon 52—74/3.* Városi telefonon: *167—621.* Felvételi lapot a főnökség kívánságra küld. Vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

— **Új bisztrók.** Az Utasellátó Vállalat korszerű bisztrót nyitott augusztus 17-én Szolnok, augusztus 18-án pedig Berettyóújfalu új autóbuszpályaudvarain. Az új bisztrókban frissensültek, hidegkonyhai és cukrászipari termékek, valamint üdítő és egyéb italok bő választékával gondoskodnak az utasok ellátásáról.

— **Kirándulás.** A miskolci vontatási főnökség szakszervezetének kultúrbizottsága augusztus 13-án és 14-én kirándulást szervezett a szegedi szabadtéri játékokra. A két nap alatt a dolgozók és családtagjaik megismerkedtek Szeged nevezetességeivel és megtekintették a Cigánybáró című operettet.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A miskolci járműjavítóban a szocialista brigádvezetők és műszaki vezetők részvételével tanácskozásokat tartottak, amelyeken az első félév termelési eredményeiről számoltak be. Fontos téma volt ezen kívül az anyaggazdálkodás, amelyről sok brigádvezető mondta el véleményét, javaslatát. Szó volt a munkásvédelem érdekében tett intézkedésekről is.

— **Egy nap a városért.** Orosháza állomás dolgozói már harmadszor vesznek részt az „Egy nap a városunkért" mozgalomban, amelynek keretében egynapi munkabérükkel járultak hozzá a lakóhelyükön épülő új óvoda költségeihez. A városi tanács csekkszámlájára eddig 56 ezer forintot fizettek be. A város vezetői ezért elismerésüket fejezték ki az állomás dolgozóinak.

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—672.
Üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 418 — 11 889
76—3258 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. SZEPTEMBER 15.

AUGUSZTUSI GYORSMÉRLEG:

A vasút 27,4 millió utast és 11 millió 110 ezer tonna árut szállított

A negyedik negyedévben tovább kell javítani a teherkocsik és a vontató járművek gazdaságos kihasználását

A vasút augusztusban *27,4 millió utast szállított*, amely a bázist alapul véve 96,3, a tervhez viszonyítva pedig 96,1 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer teljesítmény a bázisban elértnél 3,7 százalékkal, a tervezettnél pedig 3,3 százalékkal kevesebb. A személyszállítás augusztusi minőségét reprezentáló menetrendszerűség és késési idő is lényegesen javult, amit jól tükröz, hogy az előbbi a bázisbeli 94,8%-ról 96 százalékra nőtt, az utóbbi pedig több mint 25 százalékkal csökkent.

Az áruszállítás volumenét a bázisidőszakhoz viszonyítva erőteljesen emelkedő tendencia jellemezte. *Az elszállított 11 millió 110 ezer tonna közel 5 százalékkal volt több mint 1975 azonos időszakában.* Ennek ellenére a terv felső határának időarányos részét — mivel attól 1,4 százalékkal elmaradt — a vasút augusztusban sem tudta teljesíteni.

A bázisidőszakhoz viszonyított forgalomnövekedés elsősorban a belföldi és exportszállításokat jellemezte, ahol az elszállított árumennyiség 6 illetve 29,6 százalékkal emelkedett. A tranzitszállítások mennyisége ennél mérsékletebben, 1,7 százalékkal nőtt, az importküldemények volumenénél pedig 6,3 százalékos csökkenés következett be.

A tervhez viszonyítva a belföldi és export áruknál túlteljesítés, az import és tranzit áruknál pedig nagymértékű lemaradás jellemezte az augusztusi áruszállítás mennyiségét.

A fontosabb áruféleségek közül kőből 15,7, kavicsból 43,1, cementből 10,4, cementgyártmányokból 9,5, műtrágyából 12,6 százalékkal többet, mészből és tüzifából viszont 8,7, illetve 17,9 százalékkal kevesebbet szállított a vasút, mint a bázisidőszakban.

Az árutonnakilométer teljesítmény a bázishoz képest 1,1 százalékkal nőtt, a tervezettnél azonban, egyrészt a volumennél mutatkozó lemaradás, másrészt pedig az átlagos szállítási távolság csökkenése következtében 3,7 százalékkal kevesebb.

Az áruszállítási minőségre utaló adatok nagy része kedvezően alakult. Így például *az időre ki nem állított teherkocsik száma a bázishoz viszonyítva több mint 50, a gépervárások száma 31,9, a vonatácsorgási esetek mennyisége 43,3, a vonatfelosztások száma pedig közel 75 százalékkal csökkent.*

A kocsigazdálkodást illetően kedvező, hogy a teherkocsik statikus terhelése a berakásnál 5,7 százalékkal magasabb, az idegen teherkocsik átlagos tartózkodási ideje pedig 7,5 százalékkal alacsonyabb volt a bázisnál.

A korszerű tehervonati mozdonyok napi haszonkilométerben kifejezett termelékenysége *a villamos vontatásnál 2,5 százalékkal javult, a nagyteljesítményű Diesel-mozdonyoknál viszont 2,8 százalékkal csökkent a bázisidőszakhoz viszonyítva.* A Diesel-mozdonyoknál mutatkozó termelékenységromlás a vonóerőgazdálkodás sürgős megjavítására hívja fel az illetékes dolgozók figyelmét. Emellett természetesen nagyobb gondot kell fordítani a mozdonyok által felhasznált üzemanyag fajlagos értékeinek csökkentésére is.

Az év hátralevő részében a szállítási igények erőteljes emelkedésével kell számolni, különösen a belföldi és az export forgalom vonatkozásában. Az igények kielégítésének biztosítása érdekében *fokozni kell a teherkocsik és a vontató járművek kihasználását.* A teherkocsigazdálkodás javítása érdekében elsősorban a statikus terhelés növelését, valamint a kocsiforduló idő maximális szintre történő csökkentését kell szorgalmazni. Ez utóbbi a rakodási idők jobb kihasználásával, a kiszolgáló menetek növelésével, a gépervárások és vonatácsorgások további csökkentésével, a rendezőpályaudvari munka gyorsításával és nem utolsósorban a nagy pályaudvarok és vámhatárállomások előtti torlódások megakadályozásával érhető el, míg a vontatójármű gazdálkodás hatékonyságának növelése a fordulók betartásával, a személyzetvezénylés korszerűsítésével, valamint a vonatok terhelésének növelésével biztosítható.

Naponta 21 ezer ülőhely az „R"-betűs vonatokon

Bővítik a Központi Helyelosztó Irodát

A Keleti pályaudvar érkezési oldalának első emeletén működik a *Központi Helyjegyelosztó Iroda.* Az itt folyó munkára jellemző, hogy a naponta közlekedő 17 „R"-betűs vonaton 21 ezer ülőhely van, s ennyi helyjegyet a szükségletek szerint szétosztani egyáltalán nem könnyű. Ezenkívül az iroda dolgozói tartják a kapcsolatot a nemzetközi helyelosztó irodával, hogy közreműködjenek 35 külföldi expressz- és gyorsvonat napi 18 ezer ülőhelyének kijelölésében, a helyjegyek szétosztásában. Erről a munkáról beszélgettünk *Fülöp Lajossal*, a budapesti igazgatóság forgalmi osztályvezetőjével.

— Mindig elkelnek a helyjegyek?

— Ez bizony sok mindentől függ. Az utasok ülőhely iránti igénye teljesen rapszodikusan nyilvánul meg, *hiszen a napi kihasználtság általában 50—90 százalék között ingadozik,* figyelembe véve a 60 napos előreváltás lehetőségét is.

— Miért sok a panasz a helyjegyek úgynevezett kettős kiadása miatt?

— A helyjegyek elosztása nálunk még nem géppel történik. Külföldön is csak a Frankfurt am Mainban levő központhoz kapcsolódó Walter-készülék enyhít valamit ezen a gondon, de még ott is előfordulnak tévedések. *A legtöbb hibát az okozza, hogy az utazóközönség nem tájékozódik az utazás megkezdése előtt, és rosszul vált menet-, illetve helyjegyet.* Nálunk történetesen gyakran az a hiba forrása, hogy a helyjegyek elosztásával kapcsolatos telefonbeszélgetés közben nagy az elhallás veszélye. A központban is nagy a zsúfoltság, s az egyidejű beszélgetések részvevői zavarják egymást. Így könnyen előfordulnak téves rendelkezések.

— Mit lehet tenni ez ellen?

— Vannak rá határozott terveink. Sőt: éppen a hibalehetőségek csökkentése érdekében *most folyik a Központi Helyjegyelosztó Iroda bővítése,* s az új helyiségek telefonjainak felszerelése. Ez még nem jelent gépesítést, de később arra is sor kerül. Tervünk az, hogy kapcsolódunk majd a nyugat-európai és más helyjegyelosztó központokhoz, s ezzel párhuzamosan a belföldi elosztást is modern gépekre bízzuk, amelyek gyorsítják a munkát és kizárják az emberi tévedést. Addig is persze, szeretnénk, ha kevesebb panaszra lenne okuk az utasoknak...

Francia vasúti filmnap a Technika Házában

A Közlekedéstudományi Egyesület és a *Budapesti Francia Műszaki és Tudományos Tájékoztatási Központ* szeptember 3-án, pénteken francia vasúti filmnapot rendezett a Technika Házában.

A filmbemutatót *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint *Raymond Bressier*, Franciaország budapesti nagykövete nyitotta meg. Az immár hagyományos filmbemutatót a vasút- és a társközlekedési ágazatok szakembereinek népes csoportja tekintette meg.

EGY ÉVEN BELÜL MÁSODSZOR

Átadták a vörös vándorzászlót a szombathelyi vasútigazgatóságnak

A vasútigazgatóságok első félévi munkája, illetőleg a központilag meghatározott célkitűzések teljesítése alapján, a szombathelyi igazgatóság 106,7 százalékos összesített eredményével elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének *vörös vándorzászlaját.*

A vándorzászló ünnepélyes átadására szeptember 3-án került sor Szombathelyen, a *Városi Ifjúsági Ház* színháztermében. Részt vett az ünnepségen és az elnökségben foglalt helyet *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Czirák Ferenc*, az MSZMP Vas megyei Bizottságának titkára, *dr. Bors Zoltán*, a megyei tanács elnökhelyettese, *Horváth Miklós*, a városi pártbizottság első titkára, *Gyurácz János*, a városi tanács elnöke és *Magyar Gyula*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető titkára.

Az ünnepséget *Auguszt János*, a vasutas-szakszervezet szombathelyi területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *dr. Horváth Lajos*, az igazgatóság vezetője számolt be az első félévi eredményekről és azokról az erőfeszítésekről, amelyek ismét sikerhez vezettek. A szombathelyiek ugyanis egy évvel ezelőtt is elsők voltak, de a második félév, illetve az 1975. évi összesített eredmények alapján a debreceni igazgatósághoz került a vándorzászló.



Koszorus Ferenc főtitkár és Szabó Béla vezérigazgató-helyettes átadja a vándorzászlót dr. Horváth Lajos igazgatónak és Auguszt Jánosnak, a területi bizottság titkárának (Tóth Imre felvétele)

Most, hogy a nyugat-dunántúli vasutasok ismét bizonyítottak, s első helyezésükhöz nem fért kétség, *Varga Imre*, a debreceni igazgatóság vezetője és *Volosinovszki János*, a debreceni területi bizottság titkára személyesen vitték el Szombathelyre a vándorzászlót.

Köztudott, hogy a vasút az első félévben *63 millió 920 ezer tonna árut szállított*, amely a tervezettnél és 1.6 százalékkal maradt el a bázis időszakban elért eredménytől. Az is ismert, hogy a lemaradás nem a vasút hibájából történt, hanem azért, mert a szállítható felek 2.2 millió tonnával kevesebb árut adtak fel fuvarozásra, mint tavaly. Nos, a szombathelyiek az áruszállításban ennek ellenére is jó eredményeket értek el, hiszen a tervet 100.6 százalékra teljesítették. Ami pedig a kocsigazdálkodást illeti, *104.91 százalékos teljesítményükkel a hat igazgatóság közül a legjobb eredményt értél el. Méghozzá úgy, hogy a központi kocsikiegyenlítési igényeket is rendszeresen kielégítették!*

Az igazgatóság egyébként a célkitűzéseket valamennyi mutatónál túlteljesítette. A 100 elegytonnakilométerre eső fajlagos önköltséget például 6.4, a fajlagos üzemanyag- és energiaköltséget 1,7 százalékkal csökkentette. Az átlagosnál jobb az igazgatóság területén a tehervonati mozdonyok kihasználása és a korszerű mozdonyok üzemkészsége.

Dr. Horváth Lajos beszámolójából csak néhány számot, a legfontosabbakat ragadtuk ki, mintegy bizonyosságául annak, hogy céltudatos gazdálkodással, az eszközök jobb kihasználásával, a takarékosság érvényesítésével lehet igazán kimagasló eredményeket elérni.

Szabó Béla vezérigazgató-helyettes is kitért erre ünnepi beszédében. Ezeket mondotta:

— A szombathelyi vasútigazgatóság dolgozói első félévi munkájukkal bebizonyították, hogy nagyonis reális a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusán megfogalmazott követelmény: *a szállítási feladatokat nem mindenáron kell teljesíteni, hanem úgy, hogy a gazdaságosság és a takarékosság követelményei is érvényesüljenek.*

Beszéde további részében arra hívta fel a szombathelyiek figyelmét, hogy a siker senkit se tegyen elbizakodottá, mert ami ma elég az első helyezéshez, az lehet, sőt, biztos, hogy holnap kevés lesz, majd így folytatta:

— *Úgy vélem, hogy ez az ünnepség a versenyben legjobb eredményt elértek kimagasló munkájának elismerése, egyben a vasutasság egésze által végzett munka elismerését is jelenti.* Sokszor elmondtuk — ez így is van —, hogy a vasút olyan üzem, amelynek kerítése az országhatár. Olyan egységes hálózat, amelynek bármely pontján, bármely körzetében végzett jó vagy kevésbé jó munka hatását az egész hálózat megérzi. Ne feledjük: *a legjobbak eredményéhez is hozzájárul azoknak a munkája, akik esetleg néhány százalékkal elmaradnak a legjobbaktól. Ezért engedjék meg, hogy ezt az alkalmat is felhasználjam arra, hogy köszönetemet és elismerésemet fejezzem ki minden vasutasnak az év eddig eltelt részében végzett eredményes munkájáért.*

Ezután a vasút előtt álló feladatokról beszélt a vezérigazgató-helyettes. Elmondotta, hogy az év hátralevő részében, *vagyis négy hónap alatt mintegy 46 millió tonna áru*

(Folytatás az 5. oldalon.)

Vonat helyett autóbusz

Pécs és Harkány között megszűnt a vonatforgalom

Augusztus 31-én 23 óra 43 perckor befutott a harkányi pályaudvarra a Pécs felől érkező utolsó vonat. Ezzel megszűnt az 1913. július 17-én avatott vasútvonal. *Az utasokat ezentúl 25 sárga panorámaautóbusz, az árut pedig hét Skoda teherautó szállítja Pécstől Harkányig és vissza.* A MÁV mintegy hétmillió forintot fizetett rá évente a kis forgalmú vonal fenntartására.

Nyolc esztendeje született kormányhatározat arról, hogy meg kell szüntetni a kis forgalmú, gazdaságtalan vasútvonalakat, s ezeken a helyeken a szállítást közutakon, autókkal kell megoldani. 897 kilométer normál és 1030 kilométer keskeny nyomtávú vonal megszüntetését irányozták elő 1980-ig. *Ebből 1975 végéig 350 kilométer normál és 765 kilométer keskeny nyomtávú vonal szűnt meg.*

Az idén megszüntették a nyolc kilométeres *Tokod—Sárisáp* szakaszt, s az év utolsó napján áll le a vasúti forgalom, s indul meg az autóbuszjárat *Kaposvár* és *Szigetvár* között (54 kilométer), továbbá Nagyatádtól Barcsig (39 kilométer), valamint Sárospataktól Zemplénagárdig (51 kilométer). A kormányprogramot 1980-ig pontosan végrehajtják.

HATÁRFORGALMI VERSENY

Rajka határállomás dolgozói nyolcadszor nyerték el a vándorzászlót

Rajkán, a közös magyar—csehszlovák határállomáson augusztus 27-én ünnepélyes külsőségek között adták át a vándorzászlót, amelyet az 1976. első félévi eredmények alapján Rajka állomás dolgozói nyertek. Megjelent az ünnepségen *Peczár István*, a budapesti területi bizottság titkárhelyettese és *Miroslav Barcsák*, a Csehszlovák Vasutak keleti igazgatóságának helyettes vezetője is.

Kassai Zoltán állomásfőnök mondott ünnepi beszédet. Elmondotta többek között, hogy Rajkán a MÁV—CSD között 1961-ben indult meg a szocialista munkaverseny, amely az évek során nagyon eredményesnek bizonyult. Növekedett az üzemváltó állomás kihasználása, egyre több vonat közlekedik. 1971 első félévében még 8/8 vonat közlekedtetése volt a cél. Jelenleg ez a szám a kétszeresére emelkedett. Ezt a teljesítményt a szocialista kollektívák versenye nélkül nehéz lenne elképzelni.

A magyar vasutasok nyolcadszor nyerték el a vándorzászlót, amit az ünnepségen *Peczár István* adott át *Kassai Zoltán* állomásfőnöknek.

SOPRON

Megnyílt a GYSEV Lokomotív irodája

A GYSEV az utóbbi években nagy gondot fordít a szolgáltatások színvonalának emelésére. A Lövérekben létesített *Lokomotiv Szálló* a hozzátartozó éttermekkel a soproniaknak is kedvelt szórakozóhelye. A korszerűsített utasellátó egységek, vasúti kisvendéglők is látogatottak.

Most újabb szolgáltatással bővült a GYSEV hálózata. Sopron belvárosában szeptember 6-án megnyílt a *Lokomotív utazási iroda*, amely valamennyi idegenforgalmi szolgáltatással foglalkozik. Célul tűzték ki a magyar—osztrák határmenti idegenforgalom fellendítését is.

ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ:

A bizalmiakra épül a szakszervezeti munka

A magyar szakszervezetek XXIII. kongreszusa az egész mozgalom fontos feladataként határozta meg a bizalmiak munkájának továbbfejlesztését, jogaik bővítését, szerepük és felelősségük erősítését a szakszervezetek előtt álló feladatok végrehajtásában és a szakszervezeti demokrácia erősítésében. A Miniszertanács is foglalkozott a bizalmiakkal és az alábbiakkal kiegészítette a *Munka Törvénykönyve* végrehajtásáról szóló korábbi rendeletét:

„A szakszervezetek egyetértése szükséges a dolgozó személyi alapbérének megállapítása, miniszteri vagy magasabb szintű kitüntetésekre vonatkozó javaslattétel, valamint jutalmazása, fizetett rendkívüli szabadságban vagy jutalomszabadságban részesítése, részére vállalati lakás vagy lakástámogatás, valamint szociális juttatás adása esetében. A vállalat szakszervezeti szerve ezt a jogát a szakszervezeti bizalmi útján gyakorolja."

A káderutánpótlás legfőbb tartalékai

Az intézkedések nyomán milyen mértékben növekedett a bizalmiak jogköre, valóban beleszólhatnak-e a dolgozókat érintő ügyek intézésébe? Erre a kérdésre kerestük a választ a MÁV Északi Járműjavító Üzemben. Beszélgettünk *Cseh Gyulával*, aki a villamosszigetelő csoport szakszervezeti bizalmija és *Kecskés Kálmánnal*, a kommutátorjavító részleg helyettesével. Egyébként a bizalmiak és helyetteseik jelentős káderutánpótlási tartalékot képeznek a vezető szakszervezeti szervek részére.

— *Műhelybizottsági titkárunk tanfolyamon vett részt, ahol megismertették vele a bizalmimunkával kapcsolatos új elvárásokat* — kezdi a beszélgetést *Cseh Gyula*. — Ezt a műhelybizottság ülése követte, ahol részleteiben is megvitatták, hogy miben áll a bizalmi jogkör szélesítése. Nem ért bennünket váratlanul a műhelybizottság titkárának ismertetője, mert valamennyien figyelemmel kísértük a szakszervezetek XXIII. kongresszusának eseményeit.

— Mit várnak a megnövekedett jogkörtől?

— *Mindenekelőtt az üzemi demokrácia kiszélesítését. A bizalmiak munkájának előtérbe helyezése azt is jelenti, hogy a közösség észrevételei, igényei jobban érvényesülnek.* Ezáltal jobb lesz a munkahelyi közérzet. A vezetők is több információhoz jutnak, ha jobban odafigyelnek a bizalmiak véleményére és ez hozzásegítheti őket a helyes döntések meghozatalához. Ugyanezen a csatornán áramlanak vissza azok az információk is, amelyeket a vezetők kívánnak minden dolgozó számára ismertté tenni. *A megnövekedett feladatok és jogkörök birtokában kijelenthetem, hogy nálunk a bizalmi megszűnt csak bélyegárusító lenni.*

A vezetőkkel közösen könnyebb a döntés

Figyelembe veszik-e a véleményét?

— *Igen! Mindig véleményt nyilvánítok akkor, amikor bérügyekről, kitüntetések elosztásáról, segélyekről, jutalmakról esik szó.*

— Kivel beszéli meg mindezt?

— *A csoportvezetővel és a művezetővel.*

— Előfordult-e már, hogy valamilyen kérdésben szembe került a munkahelyi vezetőivel?

— *Vitáink voltak, de mindig sikerült egységes álláspontra jutni. Azért van ez így, mert ők is és én is jól ismerem a munkatársaimat.* Az emberek ismeretében nem nehéz igazságos döntéseket hozni.

Az üzemi demokrácia akkor teljes, ha a szakszervezeti csoport tagjainak is beleszólásuk van az eldöntendő ügyekbe. Mielőtt a munkahelyi vezetőkkel tárgyalásokat kezd a bérekről, jutalmazásról, az üdülőbeutalók elosztásáról, kikéri-e a munkatársak véleményét?

— *Eddig nem, de a műhelybizottsági ülésen úgy döntöttünk, hogy a jövőben ez a véleménykérés sem maradhat el, mert csak így beszélhetünk valóban az üzemi demokrácia teljességéről.*

A jó bizalmi figyelme mindenre kiterjed

A bizalmihelyettessel, *Kecskés Kálmánnal* a bizalmimunka más területeiről — többek között a munkavédelemről, érdekvédelemről, és az újítások bevezetéséről — beszélgettünk.

— A mi munkahelyünkön egészségre ártalmas vegyi anyagokkal, műgyantával dolgozunk, de a forrasztásoknál az ólomártalom is fellép. *Ezért műhelyünkben sokat foglalkozunk munkavédelemmel. Javaslatokat teszünk elszívó berendezések felszerelésére és figyelemmel kísérjük azt is, hogy a munkások időben megkapják-e a védőfelszerelést.* Akik közvetlenül a műgyantával dolgoznak, vagy forrasztanak, heti 42 órát dolgoznak. Szeretnénk, ha ezek az egészségre különösen ártalmas anyagok minél kevesebb munkatársunk szervezetét károsítanák, ezért a szakszervezet azzal a javaslattal él, hogy amennyiben az üzemi és a népgazdasági lehetőségek ezt megengedik, a heti munkaidőt tovább csökkentsék. Itt jegyzem meg, hogy azok, akik nem közvetlenül dolgoznak az egészségre ártalmas anyagokkal, de ugyanazt a károsító — mérgezett — levegőt szívják, *10 százalékos egészségügyi pótlékot kapnak.* A szakszervezeti bizalmiak azt is figyelemmel kísérik, ha valaki ebből az üzemrészből más munkahelyre kerül — de hosszú távon az egészségre ártalmas környezetben dolgozott — *ne csökkenjen a fizetése.*

Az üzemrészben sokan újítanak. Most is előkészületben van 2—3 olyan újítási javaslat, amelynek elfogadása és bevezetése után tőkés valutát lehet megtakarítani a népgazdaságnak.

Az újítások sorsát is figyelemmel kísérik

— Mit tesz a bizalmi annak érdekében, hogy a hasznot hozó újítások bevezetésre kerüljenek?

— Munkatársaim újítási javaslatait ismerem. Amikor az üzemrész vezetőivel tanácskozunk, mindig napirenden szerepel, hogy mi lesz az újítási javaslatok sorsa. A mielőbbi bevezetés, népgazdasági, üzemi és egyéni érdek. *Az újítások bevezetésével nekünk bizalmiaknak azért kell foglalkozni, mert ez is érdekvédelmi feladat.*

Az Északi Járműjavítóban szerzett tapasztalatok kedvezőek. A bizalmiak többsége tárgyalóképes, higgadt, de ugyanakkor bátor is. Mernek igent, vagy ha kell: *nemet mondani.* Ha a munkájuk, a figyelmük arra is kiterjed, hogy minden kérdésben ők is kikérjék dolgozótársaik, a szakszervezeti csoport véleményét, akkor még eredményesebben betölthetik szakszervezeti tisztségüket.

Kőhidi László

NAPIRENDEN

a miskolci területi bizottság információs tevékenysége

A Vasutasok Szakszervezete miskolci területi bizottsága augusztus 27-én *Berente* állomáson kibővített ülést tartott. Az ülésen meghívottként részt vettek Berente állomás gazdasági és mozgalmi vezetői, a műhelybizottságok titkárai, valamint bizalmiak és szocialista brigádvezetők. Az értekezleten az információs munkával kapcsolatos tapasztalatokat és Berente állomás szakszervezeti bizottsága munkájának értékelését tűzték napirendre.

Az információs tevékenységről szóló jelentést *Tóth Antal*, a területi bizottság kultúrbizottságának vezetője terjesztette a testület elé. A tapasztalatok összegezéséből kitűnt, hogy a politikai tisztánlátást, szakmai ismereteket és nagyfokú felelősséget igénylő információs munka, a SZOT-határozat szellemében, jól segíti a dolgozók jelzéseinek feltárását. Az elért eredményeken túlmenően azonban további feladatok megoldása is szükséges. *Arra kell törekedni, hogy az információs jelentések mindenkor a reális közhangulatot, a véleményeket tükrözzék, s a jelzések összegyűjtése ne egy ember feladata legyen.*

A hozzászólók többnyire arról beszéltek, hogy a felvetett problémákat nem mindig követi megfelelő intézkedés, és több esetben hiányzik a gyors, sokoldalú tájékoztatás is. A testület ezzel kapcsolatban így foglalt állást: *nem fordulhat elő, hogy a dolgozók észrevételeire ne reagáljanak.* A tájékoztatást a munkahelyeken széles körben kell végezni. Ez azért fontos, hogy a felsőbb szintű döntésekről, indoklásukról a munkahelyek közösségi viszontinformációt kapjanak.

Zombori Lajos, a területi bizottság titkára zárszavában hangsúlyozta, hogy a hangulati elemek feldolgozása, a problémák intézése közös feladat. *Éppen ezért a szakszervezet információit a gazdasági vezetésnek is állandóan figyelemmel kell kísérni*, a tájékozódás és a szükséges intézkedések gyors megtétele céljából. Javasolta: az információs albizottság fokozza segítő, ellenőrző tevékenységét a SZOT-határozat végrehajtása, a dolgozók tájékoztatása, valamint a jelentések tartalmi színvonalának növelése érdekében. Felhívta a figyelmet arra, hogy az alapszervezetek cselekedjenek határozottan és gyorsan a dolgozók érdekében.

Berente állomás szakszervezeti bizottságának munkáját a területi bizottság jónak értékelte. A TB-titkár elismerően szólt azokról az eredményekről, amelyeket a szakszervezeti bizottság áldozatos munkával elért.

(Pálinkás)

Szellemi vetélkedő

A *miskolci járműjavító* szakszervezeti és KISZ-bizottsága — közel nyolcvan szocialista brigád részvételével — szeptemberben szellemi vetélkedőt indít, *amely öt hónapig tart.* A témaköröket úgy választották meg, hogy azok minden hónapban más és más téma megismerésére adjanak lehetőséget. Októberben például a munkásvédelem és a balesetek megelőzése, novemberben a műszaki és kulturális ismeretek, decemberben a sport és a honvédelem, januárban a közel 120 éves járműjavító történelmének ismerete, februárban pedig szakszervezeti és politika kérdések kerülnek napirendre.

A döntőt márciusban a teljes anyagból rendezik és az első öt helyezett között összesen 8400 forint jutalmat osztanak ki.

Miskolci járműjavító:

Kalló István országgyűlési képviselő választói között az üzem KISZ-klubjában



Kalló István országgyűlési képviselő (középen) beszámolóját tartja (Kaposvári Konrád felvétele)

Augusztus 25-én a miskolci járműjavító KISZ-klubjában szocialista brigádvezetők, valamint az üzem társadalmi és gazdasági vezetői találkoztak *Kalló István* országgyűlési képviselőivel, aki beszámolt a város III-as választási körzetének közlekedési és vasúti vonatkozású gondjairól, terveiről.

Szeptemberben az országgyűlés Budapest és öt kiemelt város közlekedési helyzetét tárgyalja majd. A beszélgetés során *szóba került a Tiszai pályaudvar fejlesztési terve* és a város közlekedésének javítása. A jelenlevők beszámoltak az üzem ipari és kulturális fejlődésének tapasztalatairól, majd Kalló István kérdésekre válaszolt.

Szeptember 18-án kezdi munkáját a Hazafias Népfront VI. kongresszusa

Szeptember 18-án és 19-én tartja *VI. kongresszusát a Hazafias Népfront.* A kongresszusi küldötteket — akik között több vasutas is szószólója lesz majd egy-egy terület közügyeinek — már hetekkel ezelőtt megválasztották.

A Hazafias Népfront-mozgalomban a szakszervezetek is részt vesznek. Üzemi szakszervezeti javaslat alapján választották a Népfront különböző szervezeteiben a munkásokat, dolgozókat. Ez is erősíti azokat a közvetlen szálakat és kapcsolatokat, amelyek a szakszervezetek és a népfrontmozgalom között kialakultak. Akiket a népfront tisztségeibe választottak, a szakszervezetek iskoláin részesítik képzésben, hogy jártasabbak legyenek a szocialista demokratizmus fejlesztésében, a társadalmi erők cselekvésre készítésében. *A népfront főmain eredményesebben lehet segíteni a széles körű társadalmi felelősség kialakítását is.*

A Hazafias Népfront VI. kongresszusán részt vevő valamennyi vasutas küldöttnek eredményes munkát, sok sikert kívánunk!

A megérdemelt pihenés következik

Kedves ünnepségre jöttek össze a közelmúltban Békéscsaba állomás kereskedelmi szakszolgálatának dolgozói. Ez alkalommal búcsúztatták el *dr. Kovács Lóránd* főtanácsost, feladási árupénztárost, aki 34 évi vasúti szolgálat után nyugdíjba ment.

Dr. Kovács Lóránd több mint feladási árupénztáros. A hosszú gyakorlat alatt megszerzett szaktudásáért, szorgalmáért és, segítőkészségéért nemcsak kollégái, hanem a fuvaroztató vállalatok dolgozói is szerették. Munkája során jó kapcsolatot alakított ki a vállalatokkal, hasznos tanácsokkal, útmutatásokkal segítette az eredményes együttműködést. Szakvonali munkája mellett mint a *„Munkácsy"* szocialista brigád vezetője is igen értékes tevékenységet fejtett ki.

Egy szb-titkár portréja

Amikor Balatonszentgyörgy állomás főnökét, *dr. Simon Istvánt*, a közel kilencventagú kollektíva szakszervezeti életéről faggattam, ő elsőnek *Papp József* szb-titkár nevét említette, akinek nagy szerepe volt a jó munkahelyi közérzet megvalósításában.

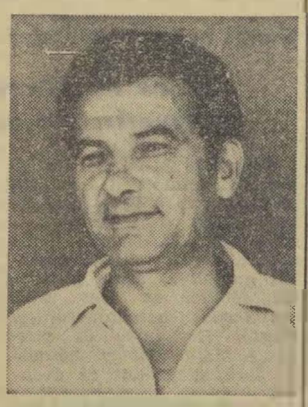
Papp József kocsirendező. Munkások között él évtizedek óta. Szorgalma, szakmai tudása jó példa az állomáson. Élen jár a társadalmi munkák szervezésében.

— *Jelenleg öt szocialista brigádunk van* — mondja az állomásfőnök. — *Irányításukat Papp József végzi.* Minden évben jobb eredményeket érnek el, fejlődik a közéleti tevékenységük is. Részt vesznek óvodák, bölcsődék újjáépítésében, bővítésében és legutóbb ők követték ki a község Petőfi utcáját.

— *1954-ben kerültem a vasúthoz* — emlékezik a kezdés éveire az szb-titkár. — *Itt, Balatonszentgyörgyön, kezdtem a munkát. Akkor tulajdonképpen még nem sokat tudtam a vasútról. Gondoltam, megpróbálom és nem bántam meg. 1957-ben már bizalminak választottak a munkatársaim.* Nagyon igyekeztem, hogy ne csalódjanak bennem. 1969-től vagyok a szakszervezeti bizottság titkára. Ma is emlékszem arra, amikor megválasztásom után valaki megkérdezte tőlem: — *Most persze meg akarod váltani a világot?*

— Nem, csak azt akarom megváltoztatni itt nálunk, ami rossz — válaszoltam.

Terve a munkatársak, a szocialista brigádok segítségével sikerült. Évek óta nincs létszámhiányuk, gazdasági feladataikat teljesítik. Az idén tizenhárom dolgozójuk kapott jutalomszabadságot. Gondoskadnak az utánpótlásról is. Évente öt új dolgozót képeznek ki. Amikor sürgős segítségre van szükség, számíthatnak a nyugdíjasokra is. Közéjük tartozik *Kovács Endréné* és *Horváth Lászlóné* személypénztáros, valamint *Herczeg Zoltánné* távgépíró-kezelő is. Szerencsére nincs sok gond a táppénzesekkel sem, mert kevés a beteg. Ez elsősorban *dr. Kiszling Mátyás* ellenőrző főorvosnak köszönhető, aki vérbeli vasutasnak vallja magát, mert az édesapja is vasútorvos volt.



Papp József 45 éves. Fáradhatatlan, energikus ember. Több éve tanácstag. Szabad idejében sokat olvas, tanul. Azok közé tartozik, aki szereti a munkáját, a vasutat...

(Kesztyüs)

Ideje megérteni:

A bizalmi szavának súlya van

Most már törvény is előírja, hogy a munkahelyi vezetőknek tiszteletben kell tartaniok a szakszervezeti bizalmiak megnövekedett jog- és hatáskörét. *Csurgó Bélánét*, a Gárdony állomáshoz tartozó Agárd önálló elszámolású megállóhely egyik pénztárosát munkatársai két évvel ezelőtt választották bizalminak. Fiatal vasutas, de 1970 óta — miután felvették a MAV-hoz — nagy igyekezettel szerezte meg a szakvizsgákat. Előbb többnyire csak a szülési szabadságon levő kolléganőit helyettesítette, de később a gárdonyi állomásfőnökség nyugodtan rá merte bízni az agárdi pénztárt.

— *Molnár Istvánnéval váltjuk egymást* — mondja a munkájáról. — *Itt dolgozik még a három sorompókezelő: Szabó János, Szabó Erzsébet és Kiss József, ezenkívül nyáron kisegít bennünket a málházói teendők elvégzésével két nyugdíjas, Steiger János és Biró József. Valamennyien szakszervezeti tagok vagyunk...*

— Kikérik-e, igénylik-e a bizalmi véleményét a jog- és hatáskörét érintő ügyekben?

— *Előfordul, de nem mindig. Azt például a két év alatt még soha nem kérdezte meg senki, hogy a csoportomba tartozó vasutasok közül ki érdemelne jutalmat.* A bizalmi pedig elsősorban arra való, hogy a dolgozótársait érintő minden fontosabb kérdésben kikérjék a véleményét, s a javaslatot figyelembe véve döntsenek...

Javaslata most is lenne. A Velencei-tó mentén fekvő szolgálati helyekre gyakran bekopogtatnak a külföldi turisták, főképpen a csehszlovákok, németek. A kért információ azonban a nyelvismeret hiányában rendszerint elmarad. A bizalmi javaslata az, *hogy jó lenne német nyelvtanfolyamot szervezni ebben az idegenforgalmi központban a vasutasoknak.*

Közérdekű igény az is, hogy a megálló peronját pormentesítsék. Nagyon sok az áthaladó, megállás nélkül elrobogó vonat, *s elhaladásuk közben akkora porfelhő kerekedik, hogy a várakozó utasok hirtelen semmit nem látnak.* Félő, hogy egymást véletlenül a kerekek alá taszítják. A nagy tömegben gyakran a sorompókezelők is alig tudnak a sorompóhoz kijutni. Orvoslásra várna továbbá az a panasz, *hogy ne csak egyetlen szemétgyűjtő kukája legyen a nagyforgalmú helynek*, tekintve, hogy szemétszállítás hetenként csak egyszer van. Az irodák, várótermek takarítására is csupán heti egy alkalommal jön egy takarítónő, s a sok szemét láttán többnyire fejüket csóválják az utasok.

Lám, a bizalmi észrevételei fölött ez alkalommal sem lehet egyszerűen átsiklani. Már csak azért sem, mert egyikmásik ügyben könnyen és gyorsan intézkedhet az állomásfőnökség.

Kesztyüs Ferenc

AZ ÉV VÉGÉIG

Új társadalmi vezetőséget választanak a művelődési klubok és intézmények

a technikumban és az oktatási központokban

A SZOT titkárságának 1976. június 7-i határozata értelmében az év végéig meg kell tartani a művelődési központok, művelődési házak, klubkönyvtárak, szakszervezeti klubok *társadalmi vezetőségeinek újjáválasztását.* Azokban az intézményekben, amelyek önálló költségvetéssel rendelkeznek, számvizsgáló bizottságot is kell választani. A választások során a tartós közösségek (művészeti csoportok, klubok, szakkörök, stb.) vezetőségeit szintén újjá kell választani. Olyan művelődési intézményekben, ahol egy éven belül volt társadalmi vezetőségválasztás, nem kell újabb választást tartani.

A választások lebonyolítása nem egyszerű technikai feladat. *Politikai jelentősége van.* Éppen *ezért* olyan felelősséggel kell kezelni, mint az alapszervezeti választásokat.

Az a cél, hogy a művelődési intézményekben is jobban érvényesüljön a vezetés demokratizmusa, erősödjön a munkásosztály vezető szerepe.

A választásokon ismertetni és népszerűsíteni kell a párt XI., a szakszervezetek XXIII., és a Vasutasok Szakszervezete IX. kongresszusának határozatait. Ismertetni kell a vasút V. ötéves tervének főbb szempontjait. A közművelődésért felelős helyi gazdasági, társadalmi és tömegszervezeti vezetőket fokozottabban be kell vonni a munkába.

A társadalmi vezetőségválasztásokon be kell számolni az elmúlt négy év munkájáról, számot kell adni az eredményekről, és őszintén fel kell tárni a hiányosságokat.

A beszámoló jelentést a művelődési intézmény vezetőjének a társadalmi vezetőség elnökével közösen kell elkészíteni. Ezután vezetőségi ülésen kell ismertetni és megvitatni, majd a működtető szakszervezeti bizottságnak benyújtani jóváhagyásra.

A működtető szakszervezeti bizottságok felelőssége rendkívül nagy a választások lebonyolításával kapcsolatban. *Azontúl, hogy jóváhagyják a beszámoló jelentést, nekik kell jóváhagyni a választásra kerülő társadalmi vezetőség létszámát, a választás programját, a helyi párt, állami, gazdasági és társadalmi szervekkel egyetértésben a jelöltek névsorát és a vezetőségválasztásra meghívottak körét.* A jelöltekkel el kell beszélgetni és arra kérni őket, hogy megbízatásukat pártmegbízatásként, KISZ-munkaként, szocialista brigádvállalásként fogadják el.

A jelöltek kiválasztásánál fő szempontok: *a politikai tisztánlátás, megbízhatóság, megfelelő aktivitás, kellő műveltség, és a közművelődéssel kapcsolatos ismeretek.* A számvizsgáló bizottság jelöltjeinél fontos a megfelelő pénzügyi ismeretek birtoklása.

A működtető szerv kötelessége továbbá biztosítani a választás nyilvánosságát és ellenőrzését, valamint a választás során felmerülő javaslatok és észrevételek megválaszolását.

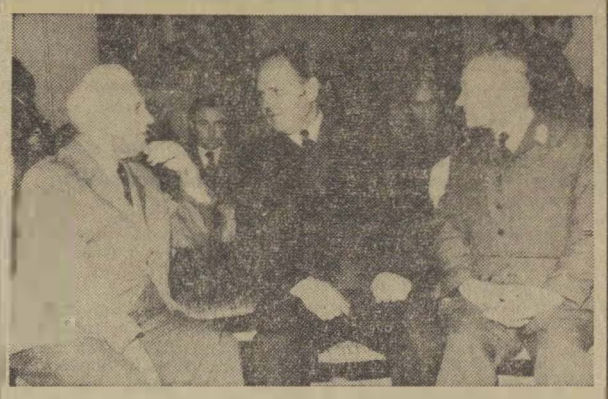
A választásokat, elsőnek a tartós közösségekben, október 15-ig kell megtartani. Ott kell megválasztani — a vezetőség tagjain kívül — a társadalmi vezetőségválasztás küldötteit is, a tartós közösség létszámának megfelelően. *A választásért, a beszámoló elkészítéséért, annak jóváhagyásáért a művelődési intézmény igazgatója, illetve vezetője a felelős.* A beszámoló a gyakorlati munkáról adott számadás mellett tartalmazzon jelentést arról is, hogy mit tettek a politikai nevelés érdekében.

A tartós közösségek vezetőségválasztása a társadalmi vezetőségválasztás főpróbája. Eredményességétől nagyban függ a vezetőségválasztás sikere. A művelődési intézmények igazgatóinak, vezetőinek, munkatársainak ez az elkövetkező hónapok egyik legfontosabb feladata. A működtető szakszervezeti bizottságok is tekintsék ezt a munkát súlyponti feladatnak.

Tóbiás Béla

HOZZÁÉRTŐ VEZETÉS

Sokszínű, kulturális élet az egri csomópont klubjában



A megyei művelődési házzal közösen rendezett sajtótájékoztató résztvevői a vasutasklubban

Aki *Eger* állomáson a vonatról leszáll, óhatatlanul szembe találja magát a vasutasok klubjával. Egyszerű küsejű, földszintes, nem hivalkodó épület ez, amelyen kívülről a felületes szemlélő az életnek apró jeleit fedezheti fel.

Ez azonban csak a látszat. A szerény külső mögött ugyanis tartalmas és mozgalmas belső élet rejlik. Szervezői, irányítói emberek, akiknek — bár munkájukkal hangos szóval nem kérkednek — *cselekvő hétköznapjaik eredményeire mégis oda kell figyelni.*

Három szakszolgálat dolgozói látogatják a klubot. A forgalmi, vontatási és pályafenntartási munkákat ellátó többszáz vasutas zöme szocialista brigádokban dolgozik, s a közös munka egyúttal elősegíti a közös művelődést, szórakozást is.

Szocialista módon dolgozni, tanulni, élni — hangzik a hármas jelszó és Eger állomás klubja ezek teljesítéséhez nyújt segítséget. No, persze nem személytelenül, hiszen *Nagy Károly* szb-titkár és *Nováki Tivadar* klubvezető áldozatos és hozzáértő szervező munkája nélkül ugyancsak kevés sikerről lehetne számot adni.

Az egri csomóponton dolgozó vasutasok művelődésének irányítása azonban, szerencsére jó kezekben van. Ennek bizonyítéka a különböző klubok, szakkörök működtetése, vetélkedők, előadások, kiállítások eredményes lebonyolítása, nyelvtanfolyam szervezése, a rendszeres olvasók létszámának növelése, egyszóval a tanulni, művelődni vágyók igényeinek megfelelő kielégítése.

A klub sokszínű, kulturális tevékenységéről csak elismerően lehet szólni. S ha már a teljes munkát dicsérettel illettük, külön is példaként említhetjük a könyvtári tevékenységet.

A könyvtár határkörzete *Maklártól Királd* állomásig terjed. A viszonylag kis alapterületű góckönyvtár mellett, a nagyobb munkahelyeken *több letéti könyvtár is biztosítja a dolgozók olvasó igényeinek kielégítését.*

A rendszeres könyvolvasók elsősorban szocialista brigádtagok, akik számára a klubvezetőség szorgalmazza az olvasott művek élményének közös megbeszéléseit is. Az elmúlt esztendőben például *tizenegy brigádmegbeszélésen került sor egy-egy könyv tartalmának ismertetésére, értékelésére.*

A könyvtár fontos szerepet tölt be a tanulás segítésében is. Nyilvántartja a továbbtanulókat és — alapfoktól a felső fokig — biztosítja számukra, nemcsak a kötelező, hanem az ajánlott irodalmat is.

Az olvasók mellett jó kapcsolatot tart a *Megyei Levéltárral*, ahonnan különböző brigádvetélkedőkhöz igényel közlekedési, helytörténeti anyagokat. S bár a könyvtári órák szabályozottak, az elmúlt évben a pályafenntartási főnökségeknél létesített letéti könyvtár a hivatalos órák után is az olvasók rendelkezésére állt. Így vált lehetségessé, hogy a pályafenntartás területén dolgozó *két szocialista brigád tavaly összesen 182 darab könyvet olvasott el.*

Eger állomás művelődési klubja nem rendkívüli dolgokat valósít meg. Hétköznapi munkát végez, csendben, észrevétlenül. Ezt a munkát azonban a helyes látásmód, a tenniakarás és a közművelődési párthatározatnak megfelelő cselekvés fémjelzi.

Pálinkás Katalin

Ki mit tud?

Még lehet jelentkezni

A *Ki mit tud* vetélkedők népszerűsége késztette a társadalmi szerveket arra, hogy immár hatodszorra is meghirdessék a játékos ismeretterjesztésnek ezt a kedvelt formáját. A tizenöt évvel ezelőtti vetélkedő győzteseinek nem egy tagja ma már népszerű művész, bűvész, előadó.

Tizenöt év után újra elindulhatnak a tehetséget érző fiatalok a különböző művészeti és egyéb kategóriákban, hogy bizonyítsák tudásukat. *A fiatal vasutasok között is kedveltté vált a Ki mit tud,* s nem egy esetben a versenyek időszakán túl is rendeznek ilyen természetű vetélkedőket helyi viszonylatban a művelődési intézmények.

Újra itt van tehát az alkalom, hogy a helyi vetélkedőkön szerzett tapasztalatokat gyümölcsöztessék fiataljaink. Az 1976—77 évi Ki mit tud vetélkedő országos versenysorozata rövidesen megkezdődik, s ezzel megteremtik a kiíró szervek a tehetség, a tudás bizonyításának lehetőségét.

A vetélkedőre *14 éves kortól 26 éves korig* bárki nevezhet. Bábjátékban 14 éven aluliak is részt vehetnek.

Jelentkezni csak amatőröknek lehet és csak azoknak, akik az eddigi Ki mit tud vetélkedőkön nem kerültek a televízió képernyőjére. Nevezhetnek továbbá úgynevezett „alkalmi társulások" is.

A jelentkezésre a központi szervek által kibocsátott nevezési lap szolgál, amelyet a helyi művelődési otthonoknál, KISZ-alapszervezeteknél, Budapesten a kerületi tanácsok művelődési osztályain, illetve a kerületi KISZ-bizottságokon lehet igényelni. Ugyanitt beszerezhetők az *Útmutatók* és a versenyzésre való felhívások is. A nevezési lapokat kitöltve oda kell visszajuttatni, ahonnan azt kérték. Nevezési határidő: *szeptember 25.*

A megyei bemutatókat 1976. október 15. és december 15. között kell lebonyolítani. Az országos válogató 1976. december 27-től, 1977. január 8-ig tart. Az elő- és középdöntőket a televízió 1977. január 27—március 24. között egyenes adásban közvetíti. A döntőre 1977 áprilisában kerül sor, felszabadulásunk 32. évfordulójának tiszteletére.

T. B.

Honismereti akadémia Nyíregyházán

A mozgalom célja: a múlt megismerése, a hagyományok ápolása

„... a hazafit túlbizottságtól szinte mint ön ereje nem ismeréséből származó elcsüggedéstől egyformán megóvni egyedül a honismeret képes ..."
(Fényes Elek)

Az idén július 26—31-ig rendezték meg Nyíregyházán a Bessenyei György Tanárképző Főiskolán a *IV. Országos Honismereti Akadémiát,* amelyen mint művészeti propagandista vettem részt a Vasutasok Szakszervezete debreceni területi bizottságának képviseletében.

Az akadémia — a honismereti mozgalom továbbképzési rendszerének legmagasabb fóruma — gazdag programmal várta hallgatóit. A hat nap alatt előadások hangzottak el a mozgalom módszertani problémáiról, nyelvművelési, néprajzi, irodalmi kérdésekről, valamint — mivel a Rákóczi-évforduló jegyében zajlott le — *II. Rákóczi Ferenc* koráról és a szabadságharc kutatásáról, a kutatások eredményeiről, a hagyományok továbbéléséről.

A résztvevők egész napos kiránduláson ismerkedhettek Szabolcs-Szatmár megye nevezetességeivel. Jártunk *Vaján, Vásárosnaményban, Tákoson, Csarodán, Tarpán, Nyíregyházán,* megnéztük a múzeumokat, templomokat, tájházakat. Felkeresték a gergelyugornyai általános- és középiskolai honismereti táborokat, megismerkedtünk munkájukkal, tanácsokat adtunk nekik a további kutatásaikhoz. Szabad fórumon mondtuk el az egyes területeken dolgozók gondjait, a honismereti munka további fejlesztésének lehetőségeit, javaslataikat. Beszámoló hangzott el a II. országos honismereti konferenciáról, határozatairól. Ismertetésre került a honismereti továbbképzés rendszerének terve.

Az akadémia előadásait neves tudósok, akadémikusok, a honismereti mozgalom vezetői, múzeumok igazgatói tartották. Az előadók végig együtt dolgoztak a hallgatókkal, s a szünetekben hasznos beszélgetések, viták folytak.

A honismereti mozgalom feladata, hogy segítse a szülőföld, a lakó-, illetve a munkahely iránt szinte minden emberben meglevő kötődést, ragaszkodást, érdeklődést. Kialakítható tömegpolitikai-közművelődési tevékenység a helyi kötődés, a nemzeti önismeret, a szocialista tudat elmélyítésére, a közös kultúra haladó hagyományainak ápolására, az alkotó hazafiság és nemzetköziség érzésének fejlesztésére. *A szakszervezeti művelődési házak, klubok keretében a gyárak, üzemek egy részében már működnek helytörténeti és üzemtörténeti csoportok, amelyek írják a munkahely történetét, gyűjtik, helyreállítják a múlt tárgyi emlékeit, feljegyzik a munkáshagyományok fellelhető adatait.* A honismereti mozgalomnak részesei a munkásdalkörök, színjátszó együttesek, egyéb művészeti csoportok.

A debreceni igazgatóság területén a honismereti munkának nincs múltja. Pedig üzemtörténeti kutatómunkát ott is lehetne végezni. Nagyon sok olyan idős, nyugdíjas vasutas van, akik értékes adatokat tudnának adni a vasút egykori munkájáról. *A szocialista brigádok naplóinak írására is nagyobb hangsúlyt kell fektetni.* Ennek a jövő szempontjából van nagy jelentősége.

Nem tudományos szintű kutatómunkát kíván a mozgalom, ez a tudósok feladata. *Saját területünk, környezetünk megismerése a cél, minden területen más és más módon.* Hiszen olyan mozgalom ez, amelynek úttörőktől az idősebb munkásokig, parasztokig tagja, részese lehet mindenki. A múlt megismerése, a hagyományok ápolása a cél. Miért? *Ady Endre* szavai szépen magyarázzák: *„Az az igazi ember, aki a jelenben a múltat és a jövendőt szereti."*

A szakszervezetek kulturális, nevelőmunkájához nagyon sok segítséget, ötletet adott ez a rendezvény.

Hangyál Zsuzsanna

Hamlet-expressz a III-as vágányon

Ha azt mondom: metró, mire gondolok ma? Elsősorban a sebességre. Arra, hogy a szerelvények expresszsebességgel robognak a föld alatt. Meg a lassúságra. Arra, hogy az autóbuszok, személygépkocsik csigalassúsággal araszolnak a metróépítés miatt a főváros több útvonalán.

Ha azt mondtam: metró, mire gondoltam hozzávetőleg egy évtizede? A zenére. Az első magyar beat-zenekarra. Ám azóta az a Metró megszűnt (manapság a honi beatvilágban Skorpiók, Nautilusok, Syconorok divnak), az első földalatti metrót pedig alig több mint három hónap múlva a második követi. Azért — érdekes módon — a zene és a közlekedés kapcsolata megmaradt: ma is van Expressz-együttes, meg M7-es, sőt Lokomotív is.

Nem mernék tudományos értekezést írni arról, hogy ki szerzette (és melyik szerzőtárs melódiáiból) az első közlekedési slágert, de tény, mi tény: már a klaszikus operettek korában is dalolta primadonna, meg bonviván, hogy „Hálókupé, hálókupé"... s eközben a vonat robogott. Aztán jött a „Jön a lux-, jön a lux-, jön a luxusvonat, / Fogd a cso-, fogd a cso-, fogd a csomagomat!" mondta a táncoskomikus meg szubrett, és talán még ma is fogják, ha meg nem haltak, vagy el nem engedték. Nagymamának nagypapa azt dúdolta, hogy „Éjjel az omnibusz tetején, emlékszel kicsikém, de csuda volt"; apáink korában úgy szólt a dal, hogy „Negyvenhatos sárga villamoson rohanok a babámhoz". Aztán a „Troli-trolibuszra vártam én, / Jött is gyorsan, könnyedén", arról nem is szólva, hogy ugye „Hegyek között, völgyek között zakatol a vonat"...

A közlekedés és a zene valamilyen formában mindig is kapcsolatban állt egymással, s nemcsak azért, mert mindenki közlekedik és valamilyen zenét mindenki hallgat. E kapcsolat — némi leleménnyel — még szorosabbá válhat. Noha villamosokon, autóbuszokon, vasúti fülkékben ma még tilos táskarádiót, vagy táskamagnót hallgatni (legalábbis elvileg) — a vizeken már megvalósult a két műfaj békés egymás mellett élése. Mind a Dunán, mind a Balatonon e tovatűnt nyáron is népszerűek voltak a zenés sétahajók, amelyeken a fiatalok a zenehallgatás mellett táncra perdülhettek. Igaz, a pesti 6-os villamoson, vagy a 12-es buszon ma még nehéz lenne rock and roll-ozni, de a tömegkultúra további térhódításával és a tömegközlekedés áhított javulásával párhuzamosan elképzelhetőnek tartom, hogy előbb-utóbb Mozart-muzsika nyugtatja a felborzolt kedélyeket, s amikor az aluljáró-építkezések miatt terelő útvonalon kanyarog a busz, Strauss-keringő andalítja a hepe-hupákon billenőket.

Az utóbbi évtizedben sokat fejlődött a honi vasúti közlekedés: helyjegyes expresszek röpítik szélsebesen az utasokat nagyvárostól nagyvárosig — miért ne lehetne a két és fél, három órás utakat is a közművelődési szolgálatába állítani? Ha például Pestről Nyíregyháza felé menet előadnák a Hamlet operaváltozatát, Polonius már Füzesabonynál törvégen végezhetné, Ophélia Nyékládházánál fulladhatna a folyóba, Hamlet Laertest Görögszállásnál, Claudiust, a trónbitorlót pedig Füzesbokornál döfhetné le, s mire a Tokaj-expressz Nyíregyházára ér, kihalhatna az egész dán királyi család, finálé, végállomás, kiszállni! Ha e javaslat megvalósul, a Tokaj-expresszt akár Hamlet-expresszé keresztelhetnénk át... A repülőgépeknek kétféle programot ajánlok: egyfelvonásos vigoperát menetrend szerinti utazás esetére, vagy a Wagner-trilógiát gépeltérítés idejére.

S ha képzelgéseimnek megfelelően a „legyen a zene mindenkié" mozgalom teret hódít a közlekedésben is, kettős sikert aratunk. Műveltebbek leszünk (nem megvetendő szempont), és sajátos módon működünk közre a kulturált közlekedés megteremtésében.

„Kedves bakter úr, / a sorompót nyissa fel!"...

F. T.

LANDLER MŰVELŐDÉSI HÁZ:

Pezsgő élet a szocialista brigádklubban

A szocialista brigádok klubja 1972-ben alakult meg a *Landler Jenő Művelődési Házban.* A kezdeti sikertelenség után gyorsan megtalálta a művelődési ház és a klub vezetősége, hogyan lehet a 183 brigád többségét érdekeltté tenni a programok tervezésében, illetve szervezésében.

Előbb az arany-, ezüst- és bronzérmes brigádokat, majd a többieket is felkérték egy-egy összejövetel megrendezésére, egyúttal a klubvendégek kiválasztására. Ők pedig szinte presztizs-kérdésként fogták fel, hogy melyik brigád összejövetele sikerül jobban. A klub vendége volt azóta többek között *Sarlós István, Pálfy József, Bernáth László, Vitray Tamás, Avar István, Alfonzo Hofi Géza, Szuhay Balázs stb.* A közéleti személyiségek, illetve művészek — kivétel nélkül — örömmel tettek eleget a meghívásnak, s a kötetlen beszélgetések, élménybeszámolók műsorok rendszerint azzal végződtek, hogy a részvevők tiszteletbeli brigádtaggá választották a klub vendégét. Még az ajándékként készített emléktárgyakat sem a művelődési ház igazgatója adta át — mint sok más helyen —, hanem a brigádvezetők, akik a klubnapot megnyitották és levezették.

Ahol igazi klubélet megteremtése a cél, *és ahol a mintegy 2000 dolgozó 60 százaléka bejáró,* ott nem is lehet másképp. A brigádklub valóban a szocialista brigádoké.

KÉT ÉS FÉL ÉV UTÁN

Miről számol be az igazgató?

Ifjúsági parlamentre készülnek a debreceni járműjavítóban

Két és fél évvel ezelőtt — 1974. március 25-én — ülésezett a debreceni járműjavító fiataljainak fóruma, ahol az üzem igazgatója, *Gál József* adott számot az ifjúsági törvény helyi végrehajtásáról. Az igazgatói referátumhoz *Korponai Lajos*, a szakszervezeti bizottság titkára fűzött kiegészítő gondolatokat. Ezt követően a fiatalok kérései, javaslatai hangzottak el. Élénk vita alakult ki arról, hogyan lehetne még ésszerűbbé, hatékonyabbá tenni a munkát, mit lehetne annak érdekében tenni, hogy többet tudjanak a fiatalok, hogyan lehetne kulturáltabban eltölteni a szabad időt?

A létszám egyharmada 30 éven aluli

A felsőbb szakszervezeti szervek képviselői jónak, hasznosnak értékelték akkor a fiatalok parlamentjét. Most azért kerestük fel a járműjavítót, hogy elemezzük: *mi vált valóra a sok hasznos ötletből, javaslatból két és fél év alatt? Miről számol majd be az igazgató a nevemberben sorrakerülő parlamenten?* Ezekről a kérdésekről váltottunk szót *Gál József* igazgatóval, *Korponai Lajossal*, a szakszervezeti bizottság titkárával és *Nagy Lászlóval*, a szakszervezeti bizottság közgazdasági felelősével.

— *A fiatalok gondjairól beszélni azért is izgalmas dolog, mert üzemünk dolgozóinak csaknem egyharmada 30 éven aluli és közülük 300-an tagjai a Kommunista Ifjúsági Szövetségnek* — kezdte mondanivalóját Gál József. — Szívesen gondolok vissza a legutóbbi parlamentre, mert azon a fiatalok nem álltak elő követelésekkel, nem kértek jobb fizetést. *Javaslataik, észrevételeik elsősorban a munkával, a munkaszervezéssel, a jobb anyagellátással voltak kapcsolatosak.* Megjegyzéseik nyomán minden évben tervet dolgozunk ki arra, hogy miképpen lehet ésszerűbben szervezni a munkát. Lényegesen javult a munkaszervezés és ide tartozik az a javaslat is — szintén a parlamenten hangzott el —, *hogy a korszerű anyagmozgatáshoz nélkülözhetetlen a jó minőségű úthálózat. Figyelembe vettük a fiatalok javaslatát és az 1974. évi 400 ezer forinttal szemben tavaly 800 ezer, az idén pedig 1 millió 200 ezer forintot fordítottunk a járműjavító belső úthálózatának javítására.* Ennél sokkal nehezebb az anyagellátás rendszeres biztosítása. A novemberben sorrakerülő parlamenten sajnos azt kell jelentenem fiatal dolgozóink képviselőinek, hogy — bár az üzemben fokoztuk az alkatrészgyártást — továbbra is akadozik az anyagellátás. *Az elmúlt időszakban többször „hiánycikk" volt a festék, és a kötőelemeket is csak az üzemben tudtuk előállítani „kisipari" módszerekkel.*

Azonos munkáért azonos bért

Beszélgetés közben szó esett a munkások megbecsüléséről. Erről *Korponai Lajos* a következőket mondta:

— A fizetésükkel elégedettek a fiatalok. Üzemünkben egyre jobban érvényre jut — a törzsgárda megbecsülése mellett — *„az azonos munkáért azonos bért"* elve. Nincs baj tehát a fiatalok fizetésével. Mégis akadnak azért „szerencselovagok", akik kezükbe veszik a vándorbotot és máshol keresnek boldogulást. A legutóbbi parlamenten ezekkel szemben maguk a fiatalok léptek fel és azt kérték az üzem vezetőitől, hogy ne vegyék fel azokat, akik évente többször munkahelyet cserélnek. Ennek a kérésnek a vezetés eleget tett. Érdemes szólni ennek kapcsán arról, hogy a „vándormadarak" gyakran visszatérnek. Mint elmondják, azért, mert máshol lehet, hogy korszerűbb a gyár és kevesebb a balesetveszély, mint a járműjavító öreg műhelyeiben, *de ugyanakkor hiányzik az „emberi hang", a vezetők és az idősebb munkatársak törődése a fiatalok ügyes-bajos dolgaival.* A „járműben" nemcsak lehet, hanem el is várják a vezetők, hogy a fiatalok beleszóljanak az üzem ügyeinek intézésébe.

— *Arra buzdítjuk a fiatalokat, hogy minél többen vállalkozzanak az általános iskolai tanulmányok befejezésére* — vette át a szót az igazgató. — *Kihelyezett osztályokban tanulhatnak, és a költségeket az üzem fedezi.* Évente 28—30 dolgozó fejezi be így az általános iskolai tanulmányokat, de az a baj, hogy „újratermelődik" a VIII osztállyal nem rendelkezők „tábora", mert a munkaerőhiány miatt arra kényszerül az üzem, hogy általános iskolai végzettség nélkül is felvegyen munkásokat. A legutóbbi parlamenten azt is kérték a fiatalok, hogy a felvételt kössék az általános iskolai végzettséghez, de ezt a kérést az említett ok miatt nem sikerült teljesíteni. Örömünkre szolgál viszont, hogy 59-en járnak szakközépiskolába és a Miskolci Nehézipari Műszaki Egyetemen is van az üzemnek két ösztöndíjasa.

Amire joggal büszke az egész kollektíva

Amikor megérkeztem a járműjavítóba, *Nagy László* kalauzolt. Büszkén mutatta meg a korszerű művelődési házat, az izlésesen berendezett ifjúsági klubot, *amelyre az üzem 200 ezer forintot költött és ehhez járult a fiatalok 50 ezer forint értékű társadalmi munkája.* A könyvtárban 24 ezer műszaki és szépirodalmi mű, valamint több mint száz újság és folyóirat várja az olvasókat.

Van lehetőség a sportolásra is! Sportpályát építettek az üzem területén, ahol lehet kézilabdázni és focizni is. Ezt a legutóbbi ifjúsági parlamenten kérték az ifik. *Azóta hogy elkészült a létesítmény, ott rendezik a KISZ alapszervezetek közötti bajnokságokat.* A pályaépítésnél az idősebbek is ott voltak és szívesen rúgják a labdát, együtt a fiatalokkal. Fellendült a sportolás már csak azért is, mert a sporttámogatást az üzem az évi 10—12 ezer forintról 45 ezerre emelte. *A szakszervezet kezdeményezésére a sportra szánt összeget nem aprózzák szét, hanem a KISZ- és a szakszervezeti bizottság javaslata alapján használják fel.*

Sok mindenről szó lesz a beszámolóban

A beszélgetés résztvevői egymás szavába vágva szóltak arról, hogy — *a vasút járműjavítói közül elsőnek — megoldották az öltözők és mosdók korszerűsítését, valamint az üzemi konyha fejlesztését.* Ez utóbbiban 1200—1300 dolgozó számára főznek ebédet. Három menü közül lehet választani és mindez 6 forint 40 fillérbe kerül. Most bővítik — elsősorban a fiatalok kérésére — az óvodát. *Az eddig 100 személyes intézmény egy újabb, 50 gyermek elhelyezésére alkalmas szárnnyal bővül.*

A legutóbbi parlamenten a legélesebben a lakásgondok megoldása merült fel. *Lakásépítéshez eddig a debreceni igazgatóság keretéből kaptak évente mintegy 350 ezer forintot és ebből járultak hozzá az építkezésekhez.* Most az új kollektív szerződés lehetőséget nyújt arra, hogy saját keretet is képezhetnek. Elismeréssel szóltak arról is, hogy a városi tanács méltányosan kezeli a régi munkásmozgalmi hagyományokkal rendelkező vasutas üzem dolgozóinak lakásigényeit. Természetesen állami lakást azok kapnak, akik élen járnak a munkában, nagycsaládosak és figyelembe veszik a kiutalásnál a szociális körülményeket is.

— A felsoroltakon kívül még miről beszélnek a novemberben sorra kerülő ifjúsági parlamenten?

— *Feltétlenül beszélünk a munkaidő jobb kihasználásáról, arról, hogy mit tehetnek a fiatalok a munkatermelékenység növelése érdekében.* Szólunk továbbá arról, hogy legyenek figyelmesebbek munka közben, mert a járműjavítóban a balesetet szenvedetteknek a fele fiatal. Szeretnénk, ha az a 70—80 fiatal is elvégezné a nyolc általánost, akinek ez hiányzik. Beszélünk az ifjúsági versenymozgalmakról, a lakatos szakmában, már csak azért is, mert az idén is a mi üzemünk két fiatal szakmunkása szerezte meg a megyei versenyen az első két helyet.

(Kőhidi)

Két Dózsa brigád barátsága

A Budapest Nyugati pályaudvar pénztárfőnöksége *Dózsa Györgyről* elnevezett szocialista brigádjának tevékenysége nem ismeretlen olvasóink előtt. Az 1962-ben alakult közösség szakmai és társadalmi munkájáról többször olvashattak már lapunkban elismerő sorokat. Annak idején például az egész magyar sajtót bejárta a kis *Kovács Laci* esetének a híre. A Nyugatiban elhagyottan sirdogáló nyolcéves kisfiút, akinek anyja disszidált, a Dózsa György brigád vette pártfogásba, elhelyezte nevelőotthonban majd tíz éven át maga is részt vett nevelésében, ellátásában. Végül pedig a Vöröskereszt útján megkerestették az Amerikában élő anyját és hozzásegítették a gyereket, hogy utána mehessen.

Új kezdeményezés

Most abból az alkalomból kerestük fel a brigádot, hogy hírét vettük: *újabb jó kezdeményezéssel bővítette névadója, a nagy forradalmi parasztvezér kultuszának ápolását.* Nem újkeletű ugyan, hogy megemlékeznek az 1514-es parasztháború történelmi tettének dicső mozzanatairól. 1972-ben, az országos Dózsa-ünnepségek alkalmából elsők s egyetlenek voltak a vasutas brigádok között abban, hogy ünnepélyesen felvonultak a budapesti Várhegy alatti Dózsa szoborhoz és megkoszorúzták az emlékművet. 1974-ben Mezőtúrra utaztak le és az ottani Dózsa szobor talapzatán helyezték el koszorúikat, a névadóra emlékező szavak kísértében. Az idén brigádvállalásukba belefoglalták, hogy intézményesítik a koszorúzásokat, olymódon, hogy összeírják, az ország mely vasúti szolgálati helyein vannak Dózsa brigádok, illetve emlékművek, és évről évre egy-egy ilyen más városbeli brigáddal közösen, annak a szolgálati helyén levő szobornál rendeznek koszorúzást, esetleg Budapestre invitálják őket közös Dózsa-ünnepségre.

Így került sor ez év június 12-én arra, *hogy felvették a kapcsolatot Cegléd állomás vonatkísérőkből álló Dózsa György szocialista brigádjával és koszorúzási ünnepséget rendeztek a ceglédi hajdani piactéren levő Dózsa szobornál, azon a helyen, ahol 1514-ben Dózsa híres kiáltványban foglalta össze a parasztháború antifeudális programját.* A pénztárfőnökségi Dózsa brigád teljes létszámmal vonult ki a közös ünnepségre *Németh Józsefné* brigádvezetővel az élen. Elkísérte őket *Csercsics Józsefné* pénztárfőnök, a brigád patronálója is. A ceglédi testvérbrigád tagjai *Hoffelner Nándor* brigádvezető sorakoztatta fel az emlékműnél.

Meghitt találkozások

A szép együttes demonstrációból tartós barátság lett. A ceglédiek az ünnepség után a vasutas művelődési házban vendégül látták a Nyugatibeli dolgozókat, *majd hosszan elbeszélgettek közös dolgaikról, mindenkit érdeklő vasutas problémákról,* beszámoltak egymásnak társadalmi munkájukról, a tanulásról, meg arról, miként igyekeznek szakmai munkájukat, állandóan javítani, a brigádéletet pedig gazdagítani, színesíteni. Pénztári, illetve vonatkísérő brigádról lévén szó, sokat beszéltek helyjegykiadási kérdésekről is. Ennek során a pénztári brigád különösen arra kérte a testvérbrigád tagjait, hogy a helyjegyes vonatjaikon felszabaduló helyeket azonnal jelentsék, mert a létszámhiánnyal küzdő Nyugati pénztáraknak ezzel nagy segítségére lehetnek. A ceglédiek is elmondták a maguk tapasztalatait a helykiadás hiányosságairól, *így aztán a baráti összejövetel hasznos tapasztalatcserévé szélesedett.*

A két Dózsa brigád annyira összebarátkozott, hogy a Nyugati-beliek nem is késtek sokát a vendéglátás viszonzásával. Az alkotmány ünnepe alkalmából, augusztus 24-én ők hívták meg fehér asztalhoz a ceglédieket. Ezen a találkozón ott voltak *Koszorus Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője, a területi bizottság képviselője és az állomás vezetői is. Az együttlét alkalmával a ceglédihez hasonló eszmecsere bontakozott ki. A pénztári brigád felhasználta a bensőséges összejövetelt arra is, hogy itt búcsúztassa el most nyugalomba vonult tagját, *Varsányi Jenőnét.* Utána elvitték a ceglédi vendégeket a Párttörténeti Múzeum megtekintésére és városnézésre.

Vállalásaikat mindig példásan teljesítik

Talán mondani sem kell, hogy a jelenleg hét tagú négyszeres aranykoszorús, s a kétszeres MÁV Kiváló brigádja címmel kitüntetett Dózsa brigádnak (annak idején tizenhárman kezdték, a nyugdíjazások, elhelyezések azonban megritkították soraikat és a munkaerőhiányos helyzetben még nem sikerült feltölteni a létszámot) *nem a Dózsa kultusz ápolása az egyetlen tevékenysége.* Szakmai munkájukon, a sok szolgálaton kívül, ami majdnem a végsőkig terheli őket, van erejük vállalásaik teljesítésére is. *Így kivétel nélkül mindegyikőjüknek van szakszervezeti funkciója,* a Nyugati pályaudvari szakszervezeti bizottságban, s valamennyien nyelvtanulással képezik tovább magukat, szakszervezeti oktatásokon vesznek részt. A kommunista műszakokról sem hiányoznak, betegség, szabadság esetén önfeláldozó összefogással sohasem vonják ki magukat a helyettesítésből. Ugyancsak híven teljesítik azt a vállalásukat is, hogy részt vesznek a csomóponti könyvtár időnkénti rendezésében, felszólítást írnak azoknak, akik nem viszik vissza idejére a kölcsönzött könyvet. Évi 12 órát töltenek el ezzel a szabad idejük terhére. *A nehéz pénztári szolgálat mellett még arra is szakítanak időt, hogy közös látogatásokat szervezzenek.* Leginkább szívügyük a Fővárosi Tanács Mozgássajátító Általános Iskolája Mexikói úti nevelőotthonának patronálása. Önkéntes befizetésekkel pénzalapot létesítettek, ebből alkalmanként megajándékozzák az otthon kis lakóit.

Állandóan úton vannak

Cegléden nem könnyű értesülést szerezni a vonatkísérő Dózsa brigádról, mert tagjai állandóan úton vannak, vagy jól megérdemelt pihenőjüket töltik szolgálati helyüktől távoli otthonukban. Így aztán ritkán lehet velük találkozni. *Hernádi István* szb-titkár azonban jól ismeri az egész brigád munkáját és szívesen beszél tevékenységéről. A többségben idősebb vasutasokból álló kollektíva négyszer ért már el ezüst fokozatot és például szolgálati munkáján kívül, nagy leterheltsége mellett a társadalmi munkában is állandóan részt vesz. Legutóbb a művelődési ház gázbevezetésének előkészítésében segítettek, de a többi közös megmozdulásokra is áldoznak szabad idejükből. A nyolc általános iskolai végzettséget az is megszerezte, akinek hiányzott, szakszervezeti oktatásra valamennyien járnak, és gyakran megjelennek a művelődési ház rendezvényein. A brigád tagjainak közösségi szelleme példamutató. *Különösen nagy hatással volt rájuk a Nyugati pályaudvar Dózsa brigádjával való kapcsolatfelvétel élménye.* Amint az szb-titkár mondta, érezhetően megerősítette őket vasutas öntudatukban és abban a vállalásukban, hogy kis közösségükben továbbra is szocialista módon élnek és dolgoznak.

(Szász)

Milyen messze van egymástól az igazgató és az ügyintéző asztala?

Kötetlen beszélgetés a fiatal vasutasokat érintő kérdésekről

A budapesti igazgatóság KISZ-bizottsága kezdeményezésére *Tóth János* vasútigazgató kötetlen beszélgetést folytatott az ifjúsági szervezet 40 aktivistájával, akik az igazgatóságnál, illetve a számviteli főnökségen, a MÁV-közönségszolgálatnál, a rakodási főnökségnél, illetve a rákospalotai és a Benczur utcai óvodában dolgozó KISZ-tagságot képviselték ezen a találkozón. A munkakört tekintve, mérnökök, jogászok, közgazdászok, technikusok, gépírók, óvónők, számfejtők és ügyintézők egyaránt voltak az eszmecsere résztvevői között.

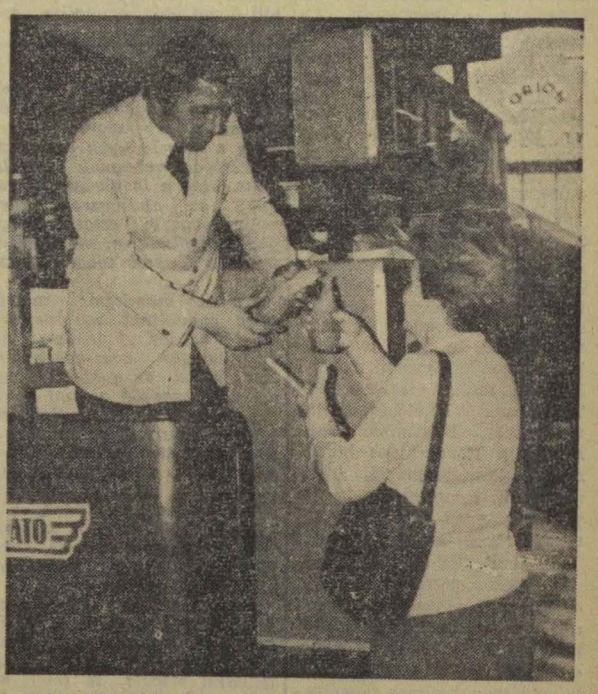
A fiatalokat leginkább érdeklő témákra következtethetünk a kérdésekből. Többek között megkérdezték az ifjúsági szervezet aktivistái, hogy az igazgatóság vezetősége milyen ösztönzési formák bevezetését tervezi az ifjú szakemberek továbbtanulásával kapcsolatban. Elhangzott kérdésként az is, hogy az igazgató véleménye szerint van-e összefüggés a végzettségnek nem megfelelő munkakörök és a kilépések között? Volt, aki a létszámstop érvényesüléséről érdeklődött, mások azt tudakolták, hogy a munka- és üzemszervezéshez miként nyújthatnak több segítséget a fiatalok. Nem kevésbé foglalkoztatta a résztvevőket az a gondolat, hogy az 1974-ben megtartott *ifjúsági parlament óta hogyan alakult az igazgatói dicséretben, illetve a kiváló dolgozó kitüntetésben részesült fiatal vasutasok száma, és hogyan aránylik ez a létszámukhoz.*

Választ kértek a fiatalok arra is, hogy a *Kiváló ifjú mérnök, közgazdász, technikus* címre pályázók szakdolgozatait ,illetve pályaműveit hasznosítják-e a szakszolgálatok. Ezúttal sem maradtak el az élet- és munkakörülmények várható alakulására vonatkozó kérdések, amelyek közül többet így és ehhez hasonlóan tettek fel az igazgatóság vezetőjének: *„Hogyan érvényesül az ifjúsági törvény a fiatal házasok lakásgondjainak megoldásánál?" „Növekszik-e a fiatalok lakáshoz jutásának esélye?" stb.*

Hosszú oldalakat töltene meg egy olyan cikk, amelyben a vasútigazgató részletes, a jelenlevők által elfogadott válaszait is ismertetnénk, hogy eltekintünk tőle, annak csak az az oka, hogy a közös gondokról, problémákról, mostanában számos más fórumon, elsősorban az újra felelevenített ifjúsági parlamenteken is sok szó esik. Az azonban egyértelműen megállapítható volt ezen a találkozón is, *hogy kölcsönös a bizalom, mind a fiatalok, mind a vasút vezetősége részéről, s ebben a légkörben adott a lehetőség az érvényesüléshez, az ifjúságpolitikai célok eléréséhez.* Ugyanezt a gondolatot Pánczél Györgyné, az egyik felszólaló így fejezte ki: *„Messze van egymástól az igazgató és az ügyintéző asztala, de most láthatjuk, hogy a problémáink milyen közeliek..."*

A több órán át tartó kötetlen eszmecserét még kötetlenebb baráti beszélgetés követte. Ekkor is a fiatalság és a vasút törekvése maradt a fő téma, de ekkor már szót kérek az idősebb generációt képviselő vezetők is, hogy fiatal korukra és a háború után újraéledő vasútra emlékezzenek. A beszélgetés jó hangulatban, a kölcsönös megbecsülés jegyében, a késő esti órákig tartott.

Büfé-peronkocsi a Keletiben



Az Utasellátó Vállalat az utasok nagyobb kényelme érdekében Budapest-Keleti pályaudvaron emeltszintű, akkumulátorral működő büfé peronkocsit rendszeresített. Előnye, hogy a vásárolt büféáru a vasúti kocsi ablakán át is beadható

Átadták a vörös vándorzászlót a szombathelyi vasútigazgatóságnak

(Folytatás az 1. oldalról.)

elszállítása vár a vasútra. Ez nem kis feladatot jelent, főképpen akkor, ha számításba vesszük az időjárást, az őszi esőzéseket, a tél eleji ködöt és fagyot. *Körültekintő, tegyelmezett, balesetmentes munkára van szükség, ha azt akarjuk, hogy minden feladott áru gyorsan és biztonságosan eljusson rendeltetési helyére.* Márpedig valamennyien erre törekszünk.

A vezérigazgató-helyettes beszéde után *Koszorus Ferenc* főtitkár, a központi vezetőség és a maga nevében elismerését fejezte ki a versenyben első helyezést elért szombathelyi igazgatóság kollektívájának és kérte, hogy folytassák a versenyt, ha lehet még nagyobb lendülettel, mert az őszi hónapokban nagy munka vár a vasútra.

Ezután *Varga Imre*, a debreceni igazgatóság vezetője, majd *dr. Bors Zoltán*, a megyei tanács elnökhelyettese gratulált a szombathelyi igazgatóság vezetőinek, valamennyi dolgozójának a vörös vándorzászló elnyerése alkalmából.

A beszédek elhangzása után az adományozó szervek képviselői, *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Koszorus Ferenc* főtitkár átadták a vándorzászlót az igazgatóság vezetőjének. Ezt követően pedig *Kiváló dolgozó* kitüntetésben és pénzjutalomban részesítették az arra érdemes vasutasokat, gazdasági és mozgalmi vezetőket.

Visi Ferenc

Egy dicsérő oklevél és ami mögötte van

A szegedi igazgatóságnál az országos átlagnál jobb az eszköz-, a költség- és az energiafelhasználás

A szegedi igazgatóság dolgozói az első félévben elért eredményeik alapján a második helyen végeztek a vasútigazgatóságok versenyében. Ezzel elnyerték a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége *„dicsérő oklevél"* elismerését, a velejáró négyszázezer forint pénzjutalommal.

A kitüntetés átadására augusztus 31-én Szegeden, a Tisza Szálló koncerttermében tartott ünnepségen került sor. Az ünnepségen részt vett és az elnökségben foglalt helyet *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes, *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, *Török József*, az MSZMP Szeged városi bizottságának első titkára, *Horváth Gyula*, a Csongrád megyei pártbizottság munkatársa, *dr. Ágoston József*, a Szakszervezet Csongrád megyei Tanácsának vezető titkára, *Prágai Tibor*, a Szeged városi tanács elnökhelyettese, továbbá a fuvarozható vállalatok, intézmények képviselői.

Az ünnepséget *Acsai Mihály*, a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Kiss Károly*, a vasútigazgatóság vezetője tett jelentést az első félévi munkáról. Bevezetőjében elmondotta, hogy az igazgatóság dolgozói megértették, hogy a MÁV soron levő feladatait csak az üzem- és munkaszervezés céltudatos javításával, ésszerű takarékossággal, jobb munkafegyelemmel, nagyobb tervszerűséggel és következetes célratörő munkával lehet végrehajtani.

A szegedi vasútigazgatóság összesített eredménye az első félévben 106 százalék volt. Személyszállítási tervüket 97,3 százalékra teljesítették, ezzel egyidőben tovább nőtt a személyszállítás kulturáltsága, több szolgáltatást élvezhettek az utasok. A személyszállító vonatok 98,4 százaléka menetrend szerint közlekedett, csökkent a zsúfoltság, nőtt az átlagos utazási sebesség, valamint új expresszvonatokat vezettek be: *Budapest—Szeged* és *Budapest—Békéscsaba—Gyula* viszonylatokban. Valamennyi településen megteremtették a feltételeket a szerelvények naponkénti nagytisztításának.

Az áruszállítási igényeket, több mint 4,7 millió tonna áru elszállításával maradéktalanul kielégítették. Az igazgatóság területén egyre inkább tért hódítanak a korszerű fuvarozási módok, a szállítótartályos forgalom 16 és fél százalékkal, a csere-rakodólapos forgalom 3,4 százalékkal, az irányvonatokkal történő árutovábbítás 15 százalékkal növekedett. Az idegen kocsik körültekintő felhasználásával pedig hozzájárultak devizamérlegünk javításához.

Igen kedvezően alakult — az országos átlagnál jobb — az eszközfelhasználás, a költség- és energiagazdálkodás. Nőtt a tehervonatok átlagos terhelése, a mozdonyok napi hasznos futása. Javult a járművek műszaki állapota, üzemkészsége.

A vasútigazgatóság üzemés munkaszervezési tevékenységei közül legfontosabb az üzemvitel korszerűsítése. Az év elejétől a szolnok—békéscsabai, majd augusztus 5-től a cegléd—szegedi vonalon is bevezették *a „csak mozdonyvezetővel"* való közlekedést. Ezzel a 600-as vonalon 33 vonatvezető szabadult fel, akiket más munkaterületre csoportosítottak át.

Sokat tettek a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javításáért. Az igazgatóság területén több szociális létesítményt építettek az utóbbi időben. Jelenleg *Szentesen, Makón* és *Kiskunfélegyházán* épül hasonló létesítmény. A munkások szállítását újabb autóbuszok beszerzésével segítették. Javították az egészségügyi ellátást, a munkásszállások és laktanyák felszerelését.

Az igazgatóság vezetőjének jelentése után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes elismerését fejezte ki a szegedi igazgatóság kollektívájának. Kérte, hogy további jó munkájukkal segítsék a MÁV őszi forgalmi feladatainak sikeres megvalósítását, különös tekintettel a cukorrépa és a répaszelet fuvarozására. E feladatok megvalósításához kívánt a szegedi vasutasoknak sok sikert.

Koszorus Ferenc főtitkár a vasutas-szakszervezet elnöksége üdvözletét tolmácsolta a szegedieknek, majd Szabó Béla vezérigazgató-helyettessel együtt átadta a dicsérő oklevelet *Kiss Károlynak*, és *Acsai Mihálynak*.

Török József, az MSZMP Szeged városi bizottságának első titkára a megyei és a városi pártbizottság, valamint a városi tanács nevében köszöntötte az igagatóság dolgozóit.

Az ünnepség színvonalas kultúrműsorral ért véget.

Gellért József

Köszönő távirat a gondoskodásért

Nagybátony állomás forgalmi szocialista brigádja tűzifát vásárolt, amit *Szilas István* mátraverebélyi lakására szállított. Szilas István több évtizedig volt Nagybátony állomás kocsirendezője és váltókezelője. 1973-tól azonban rokkantsági nyugdíjban van. A brigád többször segített már egykori munkatársuknak, aki a legutóbbi gondoskodásukért dísztáviratban mondott köszönetet.

Várják a kezdési engedélyt

A felsővezeték-építők felkészültek a kelebiai fővonal villamosítására

Befejezés előtt a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség új üzemépülete

A negyedik ötéves terv nagy munkái, a szajoli, a lökösházi, az ujszász-hatvani vonal villamosítása után, az ötödik ötéves terv kezdetén átmenetileg „békésebb" időszak köszöntött a *MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* dolgozóira. Hiszen köztudomású: *az idén, az év első felében készültek el a Hegyeshalom határállomás felsővezeték rendszerének teljes átépítésével, hogy alkalmassá tegyék az osztrák és a magyar rendszer közötti feszültségkülönbséget a két rendszer összekapcsolására.* Az állomás egész térvilágítását is ők szerelték át, nem beszélve arról, hogy a két rendszer összekapcsolásához szükséges távvezérlési automatika kábeleit is a főnökség dolgozói fektették le, mégpedig úgy, hogy a terveket nem kapták meg hozzá idejében.

Nem csekély teljesítmény volt ez. *Csárádi János*, a főnökség vezetője és *Mikus János* szb-titkár, a III. számú építésvezetőség művezetője, ma is izgalommal emlékezik arra az aktívaértekezletre, amelyre márciusban hívták össze a szocialista brigádokat és amelyen közösen megállapították: *az 50 kilométernyi kábel lefektetését csak úgy lehet elvégezni, ha kommunista műszakokat tartanak.* Meg is szervezték a négy kommunista műszakot, amelyen a főnökkel az élen mindenki kint volt kábelt fektetni, még a Vasúti Főosztály 7. szakosztályáról is kaptak segítséget önként jelentkező fiataloktól.

Ezzel párhuzamosan, a hegyeshalmi vonalon *Budaörs—Bicske* között, ahol vonalátkelyezés történt, vagy a pályaépítés más okból tette szükségessé, új villamos felsővezetéket építettek. *És hogy milyen gyorsan, arra jellemző: amikor szükségessé vált a Tatabánya—Almasfüzitő közti bal vágány átépítése, két hét alatt házilag megtervezték a felsővezetéket, utána pedig hat nap alatt lebontották a régit és fel is építették a 9 kilométeres szakaszon az újat.*

Ilyen és ehhez hasonló bravúros teljesítményekkel egyformán kitüntette magát valamennyi brigád, de különösen a Kandó Kálmán műszaki brigád, *Rónai András* vezetésével, a *Gregus Sándor* vezette Ságvári Endre szerelőbrigád, a *Szilágyi Lajos* brigádvezető irányításával dolgozó Petőfi oszlopállító brigád, a szerelőkből álló másik Kandó brigád, amelynek *Papp Antal* a vezetője, az ugyancsak szerelőkből álló kollektíva, a Bláthy Ottó brigád, *Biró Gusztáv* vezetésével, s a *Maldrik Péterné* irányításával dolgozó Április 4. műhelyi brigád.



Villamos felsővezeték-szerelők munka közben

Miközben a brigádokat még ezek a munkák foglalkoztatták, már a vezetők a következő nagy feladatra gondoltak. Úgy számították, hogy a második félévben az eredeti program szerint hozzákezdhetnek a 160 kilométeres kelebiai vonal villamosításához. A program kiadása azonban átdolgozás miatt pillanatnyilag késik. A július második felében megtartott termelési tanácskozáson szóvá is tették a dolgozók: *mi lesz a kelebiai munkával?* A brigádvezetői értekezleten is ez volt a téma.

Azt éppen nem lehet mondani, hogy nyugtalankodnak a késedelmes kezdés miatt, de mivel megszokták a folyamatos, ütemes munkát, ehhez szeretnék magukat tartani most is. A vezetőség mindenesetre közölte, a felszólalókkal, hogy a főnökség a maga részéről minden előkészületet megtett és valamennyi előfeltételt megteremtett a júliusi kezdéshez. Ráadásul kivételesen olyan szerencsés helyzetbe kerültek, amire a múltban nem mindig volt példa: *a MÁVTI már ezt megelőzőleg átadta az erre az évre előirányzott kelebiai munkákra a kiviteli tervdokumentációt.*

Az építkezés megkezdéséhez minden anyagot beszereztek. A főnökség rákosi telepén 13 millió forint értékben jó ideje raktáron van nagy mennyiségű cement, vezetéktartó oszlop, vörösréz huzal, hengerelt acéláru és minden egyéb, ami kell. *Kunszentmiklós-Tasson*, ahol a vonalvillamosítás fő építési bázisa lesz, megkezdték a felvonulási előkészületeket és megtették a szervezési intézkedéseket. Nagyon bíznak benne, hogy a programmódosítás már nem tart soká és rövidesen megkapják a kezdési engedélyt.

Egyébként a főnökség rákosi telepén, a *Jászberényi úton*, építészetileg már teljesen elkészült az új üzemépület. A modern vonalvezetésű, háromemeletes székházban csupán a szerelési, festési munkák vannak még hátra, s előreláthatólag hamarosan beköltözhetővé válik az épület.

Régi hiányt pótol az új épület, *a főnökség végre felszámolhatja az ósdi barakokból álló kőbánya-felsői telepét.* A tágas, szép új központi létesítmény méltó helyet ad a főnökségnek irányítási munkájához.

Szász Ferenc

Magasabbak a követelmények

Új alapokra helyezték a versenyt Dunaújváros állomáson

Feladatainak döntő részét a kiváló szinteket meghaladó eredményekkel teljesítette az első félévben *Dunaújváros* állomás. Tették ezt annak ellenére, hogy az örvendetesen gyarapodó, iparát tekintve is szüntelenül fejlődő szocialista városunkban igazán nem könnyű a vasutasok dolga. Szállítási feladataik szüntelenül növekednek, míg a végrehajtáshoz szükséges helyi adottságok ma is ott „topognak" valahol az 50-es évek derekánál. *(Ma is kézi állítású váltókkal dolgoznak, s bizony nagyon várják az ígért két vágányos állomásbővítést!)* Az állomás jelentőségére utalva érdemes megjegyezni, hogy áruszállításuk volumene ma már meghaladja a pécsi igazgatóság összteljesítményének 20 százalékát.

Több irányvonatot indítanak

A személyvonati menetrendszerűségben 98,6 százalékot értek el. Kocsitakarítóik szorgalmasan dolgoztak, így nem volt, nem is lehetett panasz a személyvonatok tisztaságára. A tehervonatok menetrendszerű indításában előírt 68 százalék helyett 70,77 százalékot teljesítettek. Jól szervezett munkával a vonatközlekedési terv előirányzott 64 százalékánál is jobbat. 65,55 százalékot értek el. *A tervezettnél jóval több 1500 tonnás tehervonat összeállításával 100 százalék helyett 101,9 százalékra teljesítették a tehervonatok átlagos terhelési előirányzatát.* Tekintélyes számú irányvonat indításával is hozzájárultak a pécsi igazgatóság még hatékonyabb munkájához. Ebben a tekintetben júliusban érték el az idei legjobb eredményüket: *128 irányvonatot indítottak.*

Koch István állomásfőnök és helyettese, *Takács Imre*, akikkel együtt értékeltük az eredményeket, arról is szóltak, hol szorít még a cipő Dunaújvárosban ...

— Néhány versenytényezőt tekintve még lemaradásban vagyunk, de hangsúlyozni szeretném, hogy egyik sem rajtunk múlott — jegyezte meg Takács Imre. — Az elszállított árutonnát tekintve például azért nem tudtuk teljesíteni az első félévi tervet, *mert a kedvezőtlen vízállás miatt kevesebb vasércet hoztak az uszályok a dunaújvárosi kikötőbe.* Az év végéig azonban feltétlenül leszállításra kerül a tervezett vasérc teljes mennyisége.

Megszűnt a létszámhiány, kevesebb a túlóra

— A korszerű mozdonyforduló előírását 90 helyett csak 76 százalékra teljesíthette állomásunk — vette át a szót Koch István —, *mert az itteni fűtőháznál nincsenek Dieselek, csak az érkező géppel tudunk vonatot küldeni ...*

Az év hátralevő részében nagy erőfeszítéseket tesznek a dunaújvárosi vasutasok, hogy vállalásuk minden pontja minőségi munkával teljesüljön. Több vonatkozásban rendelkeznek is az ehhez szükséges előfeltételekkel.

— Nagyon kedvezően hatott állomásunkra — mondotta az állomásfőnök-helyettes —, hogy tavaly október óta *munkahelyi pótlékot kapnak a nálunk dolgozó kocsirendezők, váltókezelők, forgalmi szolgálattevők és egyéb közvetlen forgalmi munkakörökben dolgozók.* Sikerült a létszámunkat feltölteni és megszüntettük a korábbi nagy arányú túlórázást. Januárban már a 14 hozzánk kirendelt dolgozót is visszaküldtük, akiket a 4-es tur megszervezéséhez vezényeltek hozzánk. Most munkánk minden területén a minőség javítása a legfontosabb feladatunk.

Ennek követelményeit ismeri, vállalta és jórészt a maga területén már teljesíti is az állomás *237 tagot számláló 17 szocialista brigádja.* A szakvonali és mozgalmi vezetők mindenben segítik, támogatják a brigádokat. Az idén a korábbiaknál magasabb fokon teremtették meg ennek szervezeti kereteit.

— Új kezdeményezésként követelményszinteket dolgoztunk ki, hogy brigádjaink előre tudják, mit kell tenniök egy-egy kitüntetési fokozat elnyeréséért. Ezeket a szinteket brigádvezetői értekezleteken megvitattuk és több módosítás után fogadták el azokat alapkövetelményként a brigádvezetők — mondotta versenyszervezésük módszereiről szólva *Koch István.* — *A versenyfelelősön kívül társadalmi munkafelelőst is kineveztünk, aki az ilyen irányú vállalások teljesítését irányítja, szervezi.* A fokozott segítségnyújtás érdekében öt munkaterületre osztottuk az állomásunkon dolgozó brigádokat. Mindegyiken egy-egy felelős vezető kapta feladatul a brigádok segítését, munkájuk folyamatos figyelemmel kísérését.

A szintek teljesíthetők

Megszervezték Dunaújvárosban, hogy mindinkább a hármas jelszó követelményei szerint bontakozzék ki a brigádok élete, működése. A kulturális vállalások teljesítéséhez nagy segítséget kaptak az állomás szocialista brigádjai a Dunaújvárosi Munkás Művelődési Központtól a megkötött szocialista együttműködési szerződés alapján. A rendszeresebb színházbajárást segíti majd, hogy szeptember elején *a Bartók Béla Művelődési Házzal is szocialista szerződést kötnek.*

Kezdetben sok vita volt a követelményszintek körül, mert sokan nem bíztak a teljesítés lehetőségeiben. A mind eredményesebb munka azonban mindenkit meggyőzött: *nemcsak teljesíthetőlc a szintek, de túlteljesítésükre is van lehetőség.* Csakhogy ezekért valóban dolgozni, tenni kell — szocialista módon törekedve a közösségi élet fejlesztésére. Az első félévi értékelés szerint a *dr. Csanádi György* forgalmi, az *Ady Endre* forgalmi, a *Kun Béla* kereskedelmi szocialista brigád máris jelentős előnyt szerzett vállalásához viszonyítva. Több brigád máris „pályamódosítást" hajtott végre eredeti vállalásához viszonyítva. Így például a raktárnokok *Kossuth* szocialista brigádja, amely először csak bronzra pályázott, most az ezüstjelvény elnyerésére módosította vállalását a munkában, tanulásban elért eredmények alapján.

Gondolatok a táppénzes helyzetről

AZ ELMÚLT HETEKBEN szakszervezeti szerveink és a gazdasági vezetők úgyszólván minden szinten tárgyalták a dolgozók egészségügyi ellátását, a reális táppénzes helyzet kialakításának feladatait, a márciusban megjelent kormány- s az azt követő elnökségi határozat alapján.

A vasutasok egészségügyi ellátása, a vasútegészségügyi szervezet, a jól képzett, hivatásukat szerető, vasút-egészségügyi dolgozók munkája nyomán *magasabb színvonalú, szervezettebb, mint az államegészségügy területén.* Az alkalmassági vizsgálati rendszer fejlesztése és decentralizálása, az üzemellenőrző orvosi hálózat kiépítése, a kizárólagos keresőképtelenné nyilvánítás, a táppénzbevételi jog biztosítása, a gondozói módszerek egységes rendje és szélesítése, a rendelőintézetek és kórházak összehangolt segítő munkája, a gyógyházak tevékenysége *biztosította és biztosíthatja a jövőben is a vasút egész munkájához nélkülözhetetlen, jól szervezett, magas színvonalú és hatékony egészségügyi megelőzést, ellátást.*

AZ ELÉRT EREDMÉNYEK vitathatatlanok, *hiszen a táppénzes helyzet a vasútnál az elmúlt öt évben általában 6,6 százalék körül stagnált.* Ezenbelül igazgatóságonként és üzemenként sajnos nagy a szóródás. Legmagasabb a budapesti és a debreceni igazgatóság, az Utasellátó Vállalat, a járműjavító üzemek, illetve a fatelítő táppénzes helyzete. Ezzel szemben igen kedvező a táppénzes helyzet a szombathelyi igazgatóság területén. Évek óta az országos átlag alatt áll, mind a vasúti, mind egyéb szervek, intézmények vonatkozásában.

A 6,6%-os táppénzes helyzettel azonban, a vasút sajátosságait is figyelembe véve, nem lehetünk elégedettek. Ez a szám nincs összhangban azokkal az erőfeszítésekkel, ráfordításokkal, fejlesztésekkel, amelyeket az elmúlt időszakban tettünk a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, az egészségügyi megelőzés és ellátás színvonalának emeléséért. *Mi sem vagyunk mentesek azoktól az objektív és szubjektív tényezőktől, amelyek a táppénzes helyzetet alapvetően befolyásolják.* Ilyen a munkaerőhiány, az emberek leterhelése, a munkafegyelem lazulása, a munkahelyre való utazás, az orvosi ellátással nem befolyásolható magatartás, az államegészségügy helyi szerveivel nem kielégítő kapcsolat, a szakorvosok nem kellő vasútüzemi ismerete, az üzemorvosi rendelők többségének korszerűtlen állapota, a rendelő és fekvőbeteg-intézetek zsúfoltsága, s orvosainknál itt-ott — szerencsére kis számban — még fellelhető szubjektivizmus, liberalizmus, hogy csak néhányat említsek. *Ezek megszüntetését a vasútnál is szorgalmazni kell.*

EZT SZOLGÁLJÁK azok az intézkedések és feladattervek, melyeket a vasútigazgatóságok, az egészségügyi igazgatóság, a területi bizottságok, üzemek, vállalatok, intézmények kidolgoztak. Ezeket a terveket a gazdasági vezetők, az egészségügyi és a szakszervezeti szervek feladatait jól meghatározó vonások jellemzik. Nagyon helyesen a fő kérdésekre irányítják a figyelmet. Hogy melyek azok? *Mindenekelőtt az üzemegészségügy tárgyi és személyi feltételeinek javítása, a megelőző gondozás kompletté tétele, a társadalmi és szakmai ellenőrzés fejlesztése, az integrált egészségügyi ellátás megvalósítása; a szombathelyi példát követve, az ellenőrző orvosi, felülvizsgálati munka konzekvensebbé tétele, biztosítani a rendszeres egészségügyi felvilágosító munkát, a Vöröskereszttel és a KISZ-szervezettel együttműködve, a hivatásának következetesen és becsületesen eleget tevő egészségügyi dolgozók megbecsülésének növelése és védelme; a dolgozók egészségét és testi épségét védő szabályok betartása stb.*

Nem új feladatok ezek, s nem is választhatók el a mindennapos munkától. A határozatok, jogszabályok, utasítások következetesebb megvalósításáról, önmagukkal és munkatársaikkal szembeni igényességről van szó, melyet gazdasági, társadalmi fejlődésünk objektív szükségszerűsége követel.

Magasabb színvonalon, szervezettebben, hatékonyabban kell dolgoznunk. Ez mindenkivel szemben igény. Ez a szocialista brigádmozgalom célkitűzése is. Ennek elválaszthatatlan része a vasutasok egészségügyi helyzetével való fokozottabb törődés, melyet nem lehet számításon kívül hagyni, a munka- és üzemszervezés, a munkafegyelem megszilárdítása, a munkaerő-gazdálkodás, a munkaverseny, a szocialista brigádmozgalom, a jobb és eredményesebb munkára való törekvés megvalósításánál. Gazdasági vezetők, orvosok, szakszervezeti tisztségviselők együttes felelősségével, rendszeres együttműködéssel, kölcsönös és időbeni tájékoztatással, a dolgozók széles körű bevonásával lehet és kell megteremteni a reális táppénzes helyzet feltételeit.

AZT IS KELL LÁTNI, érteni és megérteni, hogy a teendő intézkedések nem irányulnak a betegek ellen. Társadalmunk nem sajnált és nem sajnál áldozatot hozni a beteg ember gyógyulásáért, az egészségügyi megelőzésért, a dolgozók életének, testi épségének védelméért. *Ezért fel kell lépni mindazokkal szemben, akik visszaélnek, vagy vissza akarnak élni azokkal a lehetőségekkel, amelyet társadalombiztosítási intézményünk biztosít az emberek számára.* Ez is közös feladat, s ez az igény találkozik minden józan érzésű, munkáját szerető vasutas dolgozó akaratával.

Dr. Bordi István

Javaslatok és válaszok

Mit, miért nem vettek figyelembe a kollektív szerződés szabályainak kialakításánál?

A július 1-én életbe lépett, és 1980-ig érvényes *MÁV Kollektív Szerződés* vitájában elhangzott olyan javaslatokra, amelyek megvalósítására jelenleg nincs lehetőség, lapunk augusztus 16-i és szeptember 1-i számában közöltük Urbán Lajos miniszterhelyettesnek, a MÁV vezérigazgatójának írásban adott válaszát.

Ezúttal a kollektív szerződés szabályozási körébe nem tartozó kérdésekkel kapcsolatos javaslatokat és a miniszterhelyettes azokra adott válaszait ismertetjük.

JAVASLAT: A kiküldetések esetén járó élelmezési költség összegét 1951-ben állapították meg. Azóta több áremelés történt, és a közeljövőben újabb áremelésre kerül sor, amely növelni fogja az élelmezés költségét. Időszerű volna a vonatkozó rendelkezések felülvizsgálása.

VÁLASZ: Ez magasabb szintű jogszabály-hatáskörbe tartozik, tehát központi rendezést kíván.

JAVASLAT: *A Ruházati Utasítással* kapcsolatban több észrevétel és javaslat hangzott el a jogosultság, a járandóság, a minőség és a járandóság biztosítása vonatkozásában. Például a csizma helyett bizonyos munkakörökbe bakancsot, pénztárakban szolgálatot teljesítő nőknek egyenruha helyett formaköpenyt adjanak. Egyes járandóságok — munkaruha, esőköpeny — minősége gyenge.

VÁLASZ: Az elhangzott észrevételek egy részét a 101902/1976. sz. utasítás, amely a *Ruházati Utasítást* módosította, rendezte. Megjelent a *MÁV Hivatalos Lap* 1976. évi 20. számában. A többi kérdést részletesen megvizsgáljuk és az érintett szakszolgálati ágakkal egyeztetjük, és a Ruházati Utasítás módosítása során rendezni fogjuk.

JAVASLAT: A korkedvezményes munkaköröket a közelmúltban magasabb jogszabály rendezte. Ennek újabb rendezése egyelőre nem kerül napirendre. A jogszabály-módosítás kapcsán a kérdéssel ismételten foglalkozni fogunk. Ugyanez vonatkozik a veszélyességi pótlékra is.

JAVASLAT: A törzsgárdajuttatást emeljük és a 30 éves törzsgárdatagság esetén adományozásra kerülő szabadjegyet a házastársra is terjesszük ki.

VÁLASZ: A törzsgárdatagság emelésére ez idő szerint nincs megfelelő fedezetünk. A szabadjegyet nem kívánjuk kiterjeszteni házastársra. Ennek nem menetkedvezményi, hanem személyhez kötött jutalom jellege van. A családtagok menetkedvezményét a C 52. sz. utasítás rendezi.

JAVASLAT: Több javaslat hangzott el a rangfokozati rendszer korszerűsítésére és emelésére.

VÁLASZ: A rangfokozati rendszer felülvizsgálását és korszerűsítését tervbe vettük, amelyre várhatóan a következő évben kerül sor.

JAVASLAT: Ügyintézői munkakörben a gyakorlati időnél 20 év felett is legyen differenciálás.

VÁLASZ: A vonatkozó utasítás, MüM rendelet alapján készült el, a rendelet megjelenésekor. Ennek módosításakor a felvett kérdéssel foglalkozni fogunk, a magunk részéről indokoltnak és megvalósíthatónak tartjuk.

JAVASLAT: Üzemi étkeztetést igénybe nem vevők kérik, hogy a vállalati hozzájárulás kifizethető legyen részükre. Ugyanehhez kapcsolódó kérdés, hogy az árrendezés kapcsán a MÁV emelje a vállalati hozzájárulás összegét.

VÁLASZ: Az üzemi étkeztetés igénybe vételének lehetősége minden dolgozónk részére fennáll. Ez természetbeni juttatás. Nem tartjuk célszerűnek, hogy az igénybe nem vevők ezen a címen pénzbeni díjazásban részesüljenek.

JAVASLAT: Több helyen felvetették, hogy a munkaszüneti és a heti pihenőnap elszámolása nem egységes. Szükséges volna a vonatkozó utasítások felülvizsgálása és újból kiadása.

VÁLASZ: A javaslattal egyetértünk. Ellenőrzéseink során magunk is észleltük és megkezdtük a vonatkozó utasítások felülvizsgálását és újbóli kiadásának előkészítését.

INFORMÁCIÓ — TÁJÉKOZTATÁS

— Hogyan történik a meghatározott időre felvett dolgozó nők továbbfoglalkoztatása, gyermekgondozási idejük lejárta után?

A Munka Törvénykönyve 28. §-a szerint, a határozott időre létesített munkaviszony megszűnik annak az időnek elteltével, amelyre létesítették. *E szabály alól nem kivételezettek a gyermekgondozási segélyben részesülő nők sem.* Megszűnik tehát automatikusan a munkaviszony, a gyermekgondozási segélyre jogosító idő alatt is. Ebből következik, hogy ha a gyermekgondozási segély időtartama túlnyúlik a határozott idejű munkaszerződésben rögzített időpontnál, a gyermekgondozási segélyben részesülő nő — ha arra jogosultsága megszűnik — már nincs munkaviszonyban. Volt szolgálati főnökségét tehát foglalkoztatási kötelezettség nem terheli. *Az 5/1969. (I. 28.) Korm. sz. rendelet 1/A. §-a szerint a gyermekgondozási segélyre való jogosultságot a feltételek fennállása esetén, nem érinti a munkaviszony megszűnése.*

— Van-e lehetőség arra, hogy a dolgozók részére biztosított fizetési előlegkeret összeget emeljék?

A fizetési előleggel kapcsolatos tudnivalókat a 129.025/1976. I/3 A. sz. rendelet szabályozza. *A jogszabály úgy rendelkezik, hogy az engedélyezhető fizetési előleg nem haladhatja meg a dolgozók egyhavi bruttó alapkeresetét, de legfeljebb 800 forint lehet.* Kivételesen indokolt esetben azonban — az illetékes szakszervezeti bizottság írásos javaslatának figyelembevételével, hathavi levonás mellett — magasabb összegű fizetési előleg is engedélyezhető. Az ilyen magasabb összegű fizetési előleget átruházott hatáskörrel, csak a KPM munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály vezetője engedélyezheti. Az engedélyezett összeg azt a keretet terheli, amelyből az érdekelt dolgozó fizetési előlegben részesülhet. *Rendkívüli esetnek tekinthető például, házasságkötés, gyermekszületés, betegség, baleset, haláleset, tanulmányok folytatása, költözködés stb.*

Magasabb összegű fizetési előleg nem engedélyezhető olyan esetben, amikor az OTP-től ilyen célra hitel igényelhető. Például családiházépítés stb. A fizetési előleg visszafizetésénél figyelemmel kell lenni a Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1955. évi 21. számú tvr. 136. §-ára, mely szerint a dolgozók munkabéréből, legfeljebb 33 százalékot lehet levonni.

— Sok panasz érkezik a „Flóra" kéztisztító szappan minősége ellen. Hol orvosolták a panaszokat?

A kéztisztító szer használatát a KERMI engedélyezte, és időszakonként részben a gyártó vállalatnál, részben a kereskedelemben ellenőrzik.

Milyen támogatást nyújt az ÖTA a többgyermekes családoknak?

A Minisztertanács 1973-ban határozatot hozott a népesedési helyzet javítására. A népesedéspolitikai határozat számos szociális, gazdasági és egészségügyi intézkedést tartalmaz. A közvetlen anyagi juttatások közül nagy jelentőségűek a határozat alapján hatályba lépett betegségi biztosítási rendelkezések.

Mivel a ½%-os Önkéntes Támogatási Alap egyik alapvető célja a vasutas társadalombiztosítás hatálya alá tartozó biztosítottak és ezek hozzátartozóinak a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátáson — a jogszabályokban meghatározott mértékben — túlmenő segélyezése, *szükségszerű volt az ÖTA egyes segélyeinek a népesedéspolitikai határozatban foglalt elvek szerinti továbbfejlesztése.*

Intézkedési terv írja elő

Szakszervezetünk központi vezetősége intézkedési tervben határozta meg a szakszervezeti szerveknek, ezen belül a 1/2%-os ÖTA-nak a népesedéspolitikai határozatból adódó feladatait. Ennek értelmében a központi vezetőség — szükség esetén az alapszabály módosításával is — kezdeményezi a 1/2%-os ÖTA-segély formáinak olyan irányú szélesítését, amely a többgyermekes családok számára nyújt fokozottabb támogatást.

A táppénzigényét kimerített, de további keresőképtelensége miatt semmiféle vasúti szolgálatot ellátni nem tudó és ellátásra nem jogosult ÖTA-tag segélyezésére az alapszabály lehetőséget ad. *A segélyt ilyen esetben az ÖTA ügykezelési bizottsága engedélyezheti, legfeljebb egy évi időtartamra.* A segély napi összegének megállapításánál a szabályzat figyelembe veszi az igénylő biztosított által eltartott hozzátartozók számát, ugyanis kimondja, *hogy a segély napi összege a dolgozót megillető táppénz egyhavi összegének 90%-áig terjedhet,* ha 3 vagy több, 80%-ig, ha 1—2 hozzátartozója van, 55%-ig, ha eltartott hozzátartozója nincs.

Itt szeretnénk megjegyezni, hogy az eltartott hozzátartozókon egyrészt azok értendők, akik a *társadalombiztosítási törvény* értelmében betegségi és anyasági ellátás szempontjából hozzátartozónak tekintendők, másrészt azok, akiket a 1/2%-os ÖTA szabályzata szerint az ÖTA terhére hozzátartozónak elismertek. A munkaviszonyban álló feleség nem tekinthető hozzátartozónak.

E segélyhez kapcsolódik az a további rendelkezés, miszerint az *ügykezelési bizottság* által engedélyezett segélyben részesülő dolgozónak a megállapított segélyen felül minden olyan eltartott hozzátartozója után 200—200 Ft kiegészítő segélyt kell folyósítani, aki után sem ő, sem pedig vele együtt élő házastársa (élettársa) nem igényelhet családi pótlékot.

Mikor adható egyszeri segély?

Az ÖTA-tag részére 120 napos megszakítatlan táppénzes állományban töltött idő után *800 Ft egyszeri segélyt kell folyósítani.* A terhességi-gyermekágyi segélyezés e 120 napba nem számítható be. A szabályzat azonban kivételképpen lehetővé teszi a segély kifizetését abban az esetben, ha a dolgozó nő táppénzes állománya után megszakítás nélkül részesül terhességi-gyermekágyi segélyben és a szülésig a terhességi-gyermekágyi segély időtartamával eléri a 120 napot.

Mint ismeretes, a dolgozó nő a terhességi-gyermekágyi segélyezés azon napjaira, amikor kórházi, gyógyintézeti, szülőotthoni ápolásban részesül, *táppénzének 80%-át kapja.* Az ÖTA terhére ezekre a napokra *napi 20 Ft-ot kell a táppénzen, terhességi-gyermekágyi segélyen felül folyósítani.*

A népesedéspolitikai határozat végrehajtása *nem kampányfeladat.* Állandóan keresni kell azokat a lehetőségeket, amelyek lehetővé teszik a határozat hatálya alá tartozó dolgozók és családtagjaik szociális és egészségügyi helyzetének javítását. Az ÖTA segélyrendszerének fejlesztésénél is fontos tényező ez, hiszen a segélynemek célszerű kialakításával a nagycsaládos és a gyermeknevelés gondját magára vállaló vasutas dolgozók anyagi, szociális helyzetét tudjuk javítani.

MEGJEGYEZZÜK

A létszámhiány néha csak jelszó

A létszámhiány több vállalatnál, a MÁV-nál is sok gondot okoz. Szinte naponta találkozunk ezzel a fogalommal, halljuk a rádióban, olvassuk az újságokban. Érdekes levelet küldött ezzel kapcsolatban szerkesztőségünknek *Varga Gyula*, a püspökladányi vontatási főnökség mozdonyvezetője. Levelében többek között ezt írja:

„Csomópontunkon is gyakran hivatkoznak a létszámhiányra. Nem vagyok szakértő a munkaszervezésben, de véleményem szerint a sokszor indokolatlan létszámhiányt felsőbb intézkedés nélkül, a helyszínen is meg lehetne szüntetni, ha az illetékes szolgálati vezetők szakítanának a hagyományokkal. En is utazó vagyok, ezért saját munkaterületemről említek néhány példát.

Nem tudom, mit gondoljak a létszámhiányról, *amikor azt látom, hogy a három kocsiból álló személyvonaton hatan teljesítenek szolgálatot.* Nem sok ez egy kicsit? Az is többször előfordul, hogy a tolató csapatban két vonatvezető van. Megkérdeztem az egyiket, hogy miért vannak ketten. Azt válaszolta, hogy kevés az órám. Tehát nem azért vezényelték oda, mert szükség van rá! Pedig nagyon sokszor előfordul, hogy vonatvezető-hiány miatt nem indulhat a szerelvény. Úgy látszik, a vasút egyes szolgálati helyein még mindig első az egyéni érdek. Pedig az ésszerű munkaszervezés többek között arra is jó, hogy ritkábban használjunk egy jelszót: *létszámhiánnyal küzdünk!"*

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

FELVESZ ÉS KIKÉPEZ

nőket és férfiakat

orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, térfelvigyázó, kocsirendező, sarus, kocsifelíró, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás,

mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, állomási és kocsitakarító, betanított és segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

Egyes munkakörökben munkásszállás.

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás: budapesti és vidéki állomásokon, vontatási és pályafenntartási főnökségeken, valamint a Munkaerő Felvételi Irodán. (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu)

A szovjet vasutak oktatási rendszere

Főiskolák, technikumok, oktatási központok

A Szovjetuniót méltán nevezik vasúti nagyhatalomnak. Vasutunk részesedése 52 százalékot tesz ki egész földünk vasutainak áruforgalmából. *Ezt a gigantikus szállítószalagot jól képzett vasúti tisztviselők és a szakemberek hatalmas serege, majdnem 3,5 millió vasutas szolgálja ki.* Erőfeszítéseik, tehetségük révén a vasút állandóan fejlődik.

A szovjet vasutak részére jól szervezett oktatási intézményhálózat készíti elő a szakkádereket. A Szovjetunió Közlekedési Minisztériuma keretében *15 főiskola, 36 technikum és majdnem 1800 általános műveltséget nyújtó iskola működik.* Az elmúlt évben ezekben több mint 800 ezer, többségében vasutas gyermek tanult. Rajtuk kívül *125 ezer leendő középvezetőt és 112 ezer olyan hallgatót képeznek ki, akik, ha befejezik tanulmányaikat, magasabb beosztásba kerülnek.*

Sokoldalú segítség a továbbtanulóknak

Napi munkájuk mellett sokan tanulnak az összszövetségi vasúti mérnöki főiskolán, az esti technikumban, illetve a vasútigazgatóságoknál és a nagyvállalatoknál működő oktatási központok esti fakultásain. *Azok számára, akik esti tanintézetekben vagy magánúton tanulnak, külön tanulási programokat, módszertani segédleteket készítenek.* Rendelkezésükre állnak különleges vasúti kocsira szerelt laboratóriumok, amelyek időszakonként nagyobb vasúti csomópontokra mennek. Ezekben lehet laboratóriumi munkát végezni, az előadóval konzultálni, meg lehet védeni a tanfolyamon kapott feladatot vagy tervet, lehet beszámolót, vagy vizsgát tenni.

A vasutak számára még számos szakmai, műszaki tanintézet készít elő káderekre, *akik szakmai képesítéssel együtt érettségi bizonyítványt is kapnak.* Az általános középiskolai oktatásra való áttérés, amely most fejeződik be a Szovjetunióban, egyike a világ első szocialista állama által elért eredményeknek.

A tudás, a tapasztalat — a legnagyobb gazdagság. A szovjet emberek szívesen osztják meg ezt a gazdagságot barátaikkal. A KGST-országokból, sok európai, ázsiai, afrikai és dél-amerikai országból száz és száz ifjú és leány kap közlekedésmérnöki diplomát a Szovjetunió vasúti főiskoláin. A legtehetségesebbek, bizonyos idő után visszamennek „főiskolájukra", hogy a szovjet tudósok vezetésével előkészítsék kandidatúrájukat, esetleg doktori disszertációjukat.

Nemcsak szakmát tanulnak

A nemzetközi értekezleteken, konferenciákon, szimpoziumokon, melyeket közlekedési kérdésekben tartanak, gyakran találkoznak volt iskolatársak, s emlékeznek a felejthetetlen tanulói évekre, a tanárokra, a barátokra.

A főiskola és a technikum nemcsak szakembert képez, hanem embert is, aki marxista—leninista elmélettel, széles kulturális ismeretekkel rendelkezik. Olyan ember lehet jó közlekedési vezető, aki sokoldalúan képzett, aki a komplikált, modern üzem szakavatott irányítója. Ezt a célt szolgálja a szovjet vasúti közlekedésnél meglevő, *a káderek szakmai továbbképzésére és átképzésére létrehozott oktatási rendszer.* A vezetőket, a szakembereket, a főiskolák és technikumok mellett működő speciális tanfolyamokra irányítják.

A káderek továbbképzését szolgálják még a nagy vasúti csomópontokon, a vasúti aligazgatóságoknál és vasúti igazgatóságoknál működő, a műszaki haladást szolgáló egyetemek, kommunista munkaiskolák és a különféle tanfolyamok. *Ezeken, a munkahelytől való függetlenítés nélkül tanul, mintegy másfél millió szovjet vasutas.* És mi lesz a segédmozdonyvezetővel, aki mozdonyvezető szeretne lenni, vagy a váltókezelővel, aki arra törekszik, hogy az automata gurítódomb kezelőjének a képesítését szerzi meg? Természetesen erre egyedül is felkészülhet könyvekből, szakemberek segítségével. *A többség azonban a műszaki főiskolát választja, ahol tapasztalt előadók segítségével lényegesen könnyebben tanulhatja meg az új ismereteket.* Ott vannak makettek, modellek, működő berendezések, és vannak különleges oktatók is, akik segítenek a mesterség titkainak elsajátításában.

Nemzetközi kapcsolatok

A szovjet vasúti közlekedési intézetek és technikumok szoros kapcsolatot tartanak a testvéri szocialista országok rokon tanintézeteivel. Ezek kölcsönösen kicserélik munkatapasztalataikat, tanterveiket, tanítási programjaikat és metodikai segédleteiket. Rendszeres a vezető professzorok utaztatása más országokba, beleértve a legjobban képzett előadókat is, hogy előadásokat tartsanak, együttes kutatásokat végezzenek.

A moszkvai vasúti mérnökképző főiskolát régi barátság köti a budapesti műszaki egyetemhez. Nem véletlenül adományozták a moszkvai vasúti mérnöki főiskola rektorának, *F. P. Kocsnyev* professzornak a Budapesti Műszaki Egyetemen a Tudományok doktora megtisztelő címet.

J. Hrakovszkij mérnök,
a Gudok közlekedési rovatának szerkesztője

Zambiába új vasútvonalat építenek

Zambia földrajzi helyzete olyan, hogy nincs kijárata az óceánhoz. Régóta függőségben tartja az országot, hogy Dél-Afrika körzetein, elsősorban Rhodézián keresztül haladnak át. Ezt a körülményt a fajvédő hatalmak nem egyszer kihasználták arra, hogy Zambia gazdaságát fenyegessék és nyomást gyakoroljanak az országra, politikai céljaik megvalósítása végett.

Angola és *Mozambik*, volt portugál gyarmatok szabaddá válása a helyzetet gyökeresen megváltoztatta. Máris terveket dolgoznak ki olyan vasutak építésére, amelyek közvetlenül összekötik majd Zambiát Angolával és Mozambikkal, ezzel együtt az óceáni kikötőkkel, ami kétségtelenül kedvező kihatással lesz az ország gazdaságának továbbfejlesztésére.

A zambiai vasutasok már most felkészülnek erre az eseményre és teljesen kicserélik azt a személyszállító gördülőanyagot, amely a gyarmatosító időkből maradt vissza.

Vonattal az örök hó birodalmába

A Himalájába az angolok építettek vasutat a múlt század végén. Ez a vasút a magas hegyvidéken fekvő *Dardzsíleng* üdülőtelephez vezetett. Korábban az angolok ide csak a Tibetbe menő karavánokkal jutottak el.

A vonalat normál nyomtávúra építeni — alagutakkal és vízáteresszekkel — célszerűtlen lett volna. Ez gyakorlatilag is keresztülvihetetlen volt. *Ezért a mérnökök abban állapodtak meg, hogy a nyomtáv 600 milliméter lesz, a sínekből pedig a nehéz típust alkalmazzák.* A mozdony kapacitása 70 lóerő volt, amely csak néhány nyitott és fedett vagont vontatott fel. A keresztben fekvő egy-egy padon alig fért el három utas.

A vagonkákat úgy kapcsolták össze, hogy a vonat könnyen vegye a rendkívül kis ívű kanyarokat. A legmeredekebb helyeken az út zegzugosan haladt, amelynek a végén volt egy váltó és egy vakvágány.

Ez a „játékszer"-vonat a trópikus övezetből néhány óra alatt feljut az örök hó birodalmába.

Automatikus forgalomirányítás

Új elektronikus vasúti forgalomirányító rendszert próbálnak ki a *Moszkva—Klin* közötti 90 kilométeres szakaszon. A forgalom minden mozzanatát lyukkártyaprogram formájában előre rögzítették, kitérve a szakaszszinten minden forgalmi jellegzetességre.

A lyukkártyát a motorkocsiban elhelyezett programozó készülékbe helyezik, innen kerül az információ az alapvető műszerekhez. Az automatikus irányítás paneleit fémszekrényekben helyezték el. Ez a rendszer „agya", innen indulnak ki a villanyvonat mechanizmusainak szóló utasítások.

De hogyan veszi figyelembe az automata a vasutakon állandóan változó forgalmi feltételeket? *E célból a kerekekre különleges detektorokat szereltek fel, ezek adatokat közölnek a sínek tényleges állapotáról.* Az elektronikus robot összehasonlítja ezeket a programban szereplő paraméterekkel, elvégzi a szükséges számításokat és indokolt esetben önállóan korrigálja a programot.

Természetesen az automata gépész nem tudja teljesen pótolni az emberi munkát, de elősegítheti a vonatnak legkisebb energiafelhasználással történő irányítását, a forgalom sűrítését, növeli a vasútvonalak áteresztő képességét, ami a kiterjedt vasúti hálózattal rendelkező Szovjetunióban különösen fontos.

Vendégek Norvégiából

Beszélgetés Egil Halvorsennal, a norvég vasutas-szakszervezet főtitkárával

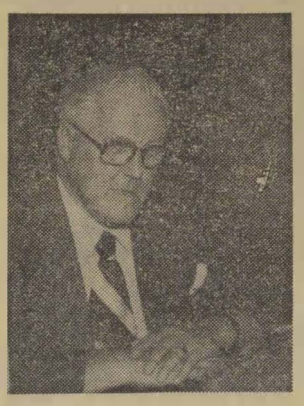
Szakszervezetünk meghívására augusztus 17-én hazánkba érkezett *Egil Halvorsen*, a norvég vasutas-szakszervezet főtitkára és felesége. Itt-tartózkodásuk pihenéssel kezdődött a SZOT balatonlellei üdülőjében. Üdülés közben azonban vasúti létesítmények megtekintésére és szakszervezetünk vezetőivel hivatalos tárgyalásokra is sor került.

A vendégek Lelléről ellátogattak *Hévízre*, ahol az augusztus elején felavatott MÁV Gyógyházat, *Tapolcán* pedig a Batsányi János Művelődési Házat tekintették meg. Ezenkívül jártak Miskolcon és a híres történelmi borvidéken, Tokajhegyalján. A tíznapos magyarországi tartózkodás végén *Koszorus Ferenc* főtitkár szakszervezetünk székházában fogadta a vendégeket. A fogadáson jelen volt *Gulyás János* és *Molnár György* titkár is.

Szakszervezetünk vezetése nevében *Koszorus Ferenc* főtitkár köszöntötte a vendégeket. Hangsúlyozta: — *Nagy örömünkre szolgál, hogy a meghívást elfogadta, és ismét ellátogatott Magyarországra. Ez a találkozás is jó alkalom volt arra, hogy kapcsolataink tovább fejlődjenek.* — A főtitkár rövid beszéde után az elnökség és a titkárság nevében ajándékkal kedveskedett a vendégeknek, majd kötetlen beszélgetésre került sor. Arra a kérdésünkre, hogy előző látogatása óta — öt év távlatában — hogyan látja hazánk fejlődését, *Egil Halvorsen* a következőket mondotta:

— *Igazán nagy öröm volt számomra, hogy feleségemmel ismét eljöhettem Magyarországra. Elmondhatom, hogy nagyon kellemes tíz napot töltöttünk itt. Amikor megérkeztünk, Hegyeshalomnál léptük át a határt. Attól kezdve, bármerre jártunk, azt tapasztaltuk, hogy országuk rohamosan fejlődik. Ez nemcsak a szépülő városokon, falvakon, hanem a nagy gépkocsiforgalmon is lemérhető. Szívből kívánom, hogy a fejlődés üteme a jövőben még gyorsabb legyen.*

— Mi a véleménye szakszervezeteink kapcsolatáról?



Egil Halvorsen, a norvég vasutak szakszervezetének főtitkára
(Katkó István felvétele)

— Az együttműködés szempontjából feltétlenül nagy jelentősége van a különböző országok szakszervezeti vezetői közötti delegációcserének. Megismerni más népeket, kicserélni a szakszervezeti munkában szerzett tapasztalatokat, ez az alapja a jó munkának. *Ezért a magunk részéről arra törekszünk, hogy kapcsolataink tovább javuljanak és delegációcserékre is gyakrabban kerüljön sor, mint eddig.*

— Hallhatnánk valamit a norvég vasutakról és a vasutas-szakszervezet munkájáról?

— Természetesen. Nálunk most legfontosabb feladat a vasúthálózat korszerűsítése. *A norvég vasutak hossza 4400 kilométer. Ennek több mint a fele, 2600 kilométer villamosított, a többi dieselesített.* A villamosított fővonalakon bonyolódik le a forgalom 80—90 százaléka. Oslóban pedig most épül az új központi személypályaudvar, amely 1979-re lesz kész.

Ami pedig szakszervezetünk munkáját illeti, elöljáróban szeretném elmondani, hogy nálunk két vasutas-szakszervezet van. Egyik a mienk, a másik a mozdonyvezetőké. *A miénk a nagyobb, 11 ezernél valamivel több tagunk van, míg a mozdonyvezetőknek csak 1840.* Köztünk nincs semmi ellentét. Jól együtt dolgozunk a mozdonyvezetőkkel. Vasutasaink egyébként 40 órás munkahétben dolgoznak, ami azt jelenti, hogy minden szombat szabad.

Elmondotta még a főtitkár, hogy társadalombiztosítási rendszerük és egészségügyi ellátásuk jó, a norvég vasutasoknak saját betegbiztosításuk van. Évente minden vasutas 10 norvég koronát fizet be — keresetre való tekintet nélkül — abba az alapba, amelyből a szakszervezet betegség esetén segélyt, különböző juttatásokat nyújt az arra rászoruló tagoknak.

V. F.

Mi okozta az amerikai vasutak hanyatlását?

Két éve sincs, hogy az újságok hírt adtak egy nagy amerikai vasúti katasztrófáról, amely nem messze New Yorktól zajlott le és amelynél a *„Pennsylvania Central"* vállalat két személyvonata ütközött össze. A szerencsétlenség következtében 232 ember került kórházi ágyba.

A katasztrófa alkalmat adott az amerikai sajtónak arra, hogy ismét szóba hozza az ország vasúti közlekedésének súlyos problémáit. Ezek közül csak egyik a felszerelés elhanyagolt állapota. *Az amerikai vasutak nem bírták a versenyt a gépkocsi- és a légi közlekedéssel,* ezért és a nagymérvű infláció miatt hanyatlani kezdtek. 1974-ben az üzemanyag kiadások 104 százalékkal emelkedtek, a sínek ára pedig 42 százalékkal drágult.

A másik súlyos probléma a vasúti rakományok lassú átdolgozása. Megállapították, hogy az amerikaiaknak *a legjobb esetben egy hónapig kell várniok, amíg a vasútra feladott áruhoz hozzájutnak.* A vasúti vállalatok semmiféle kötelezettséget nem vállalnak a gyors kikézbesítésért. Némelyik vasúti csomópontot, mint például Chicagóét, másképp nem nevezik, mint a *„rakományok temetőjét"*.

Miután az amerikai vasúti vállalatok a tönk szélére jutottak, segítségért a szövetségi hatóságokhoz fordultak. Az Egyesült Államok kongresszusa ezzel kapcsolatban határozatot hozott egy magán és állami vegyes testületnek, az „ATREK"-nek létrehozására, amelynek az lenne a feladata, hogy emelje a vasúti közlekedés hatékonyságát. Ki is dolgoztak egy tervet a vasutak átszervezésére, a helyzet azonban azóta sem változott, a hozott rendszabályok nyilván nem elegendők.

Erre mutatott rá a 250 ezer tagot számláló közlekedési dolgozók egyesített szakszervezete. Miközben a szakszervezet segítségére van a vasúti vállalatoknak, a hatóságok nem tesznek semmit sem azért, hogy könnyebb legyen a munkája és élete azoknak, akiktől függ a vasutak sikere.

A BAM-vasútvonal története

Már a múlt század kilencvenes éveinek elején felvetették az orosz utazók a *Bajkál* északi partján rejlő természeti kincsek kiaknázásának gondolatát. Azt javasolták, hogy a közlekedési fővonalat azokon a helyeken fektessék le. De a forradalom előtti Oroszország technikai eszközei, az örök fagy birodalmának csekély ismerete nem tette lehetővé ennek a grandiózus tervnek a megvalósítását.

Nemcsak az orosz utazók és gyárosok keresték a hétpecsétes titok alatt rejtőző temérdek kincsekhez vezető utakat. 1904-ben egy francia vállalkozó, *Lowis de Lobell* több amerikai szindikátus megbízásából azzal a kéréssel fordult *II. Miklós* cárhoz, hogy engedélyezze a *Szibériai—Alaszka* vasútvonal felépítését, hogy hozzáférhessenek a kelet-oroszországi körzetek kincseihez.

Csak a szovjethatalom éveiben indulhatott meg ama leendő vasútvonal helyének mélyenszántó és rendszeres tanulmányozása, amely ahhoz szükséges, hogy bevonhassák a népgazdaság vérkeringésébe Szibéria és észak természeti kincseit.

1932-ben, amikor az Amuri Komszomolszk épült, határozatot hoztak arról, hogy megépítik a keleti vasúti szárnyvonalat a Bajkálon túli Urusa állomástól az új városig. De az igen nehéz geológiai viszonyok, a gyenge felszereltség miatt a kutatók nem tudták befejezni a tervezést.

A harmincas években kidolgozták a Bajkáltól északra húzódó ama új vasútvonal elméleti alapjait, amely kiért volna a Csendes-óceánhoz és amelyet több átlós irányú szárnyvonal kötött volna össze a transzszibériai fővasútvonallal. Kiválasztották azokat a támpontokat, amelyeken a szárnyvonalak keresztülhaladtak volna: *Uszty—Kut, Nyizsnyeangarszk, Tinda, Urgal, Amuri Komszomolszk, Bam, Berkakit, Szovjetszkaja Gavany.*

Megkezdték az ezer kilométeres vasúti szárnyvonalak építését, amely a transzszibériai vasútvonaltól *Jakutszkig* húzódott. De csak a Bam—Tinda szakaszt sikerült megépíteniük (Bam a szkovorogyinói elágazásnál levő állomás), amikor megkezdődött a Nagy Honvédő Háború.

1942-ben, amikor a hitlerista csapatok sztálingrádi bekerítésének előkészületei folytak, e szakasz sínpárait felszedték és a Volgához szállították. Rövid idő alatt megépült a *Szaratov—Sztálingrád* vasútvonal, amelyen a sztálingrádi csata sikeres kimenetelét biztosító tartalékokat szállították.

Nyomban a háború után tovább folytatták a keleti és nyugati szakasz építését. Megépült az Amuri Komszomolsztól az *Amguny* folyóig húzódó vasútvonal. A *Szihote—Aliny* hegygerincen alagutat fúrtak. A nyugati szakaszon megkezdődött a *Tajset—Léna* vonal építése. Az ötvenes években óriási szerepet játszott a bratszki vízierőmű építésénél.

J. Taranov.
a történettudományok kandidátusa



A BAM vonal mentén a tajgában emeletes házak épülnek

Örömet szerzett a Béke brigád

A tapolcai szertárfőnökség *Béke* szocialista brigádja több éve patronál egy hozzátartozók nélkül élő beteg özvegyasszonyt. A brigád tagjai rendszeresen kitakarítják a lakását, többször kimeszelték a szobákat. Ezenkívül még örömet szereznek az óvoda kis lakóinak is. Társadalmi munkában textilmaradékból babákat, mackókat és egyéb játékokat készítettek a kicsiknek.

AZ ATLÉTIKA SZERELMESE

Bemutatjuk Gibba Istvánt, a Haladás VSE atlétikai szakosztály technikai vezetőjét

1976. június 27-én Szombathelyen a kétnapos országos középfokú iskolai atlétikai bajnokság ünnepélyes eredményhirdetése után egyre-másra szorongatták a kezét *Gibba István* MÁV-felügyelőnek, a versenybíróság elnökhelyettesének. Ő azonban a tőle megszokott szerénységgel háritotta el a sok dicséretet, amelyre ezúttal is rászolgált. Egy biztos, hogy az 1969. évi országos vidéki, majd az 1973. évi országos középfokú atlétikai bajnokság után már három évvel később újra Vas megye fővárosát, Szombathelyt bízták meg, abban oroszlánrésze volt Gibba Istvánnak, a Haladás VSE sok éven át volt szakosztályvezetőjének, jelenlegi technikai vezetőjének.

Olyan ember ő, aki a szombathelyi igazgatóság pénzügyi osztályának is megbecsült dolgozója. A Haladás VSE atlétikai szakosztály pedig összenőtt nevével az elmúlt negyedszázad alatt, akárcsak a szövetségi társadalmi munka.

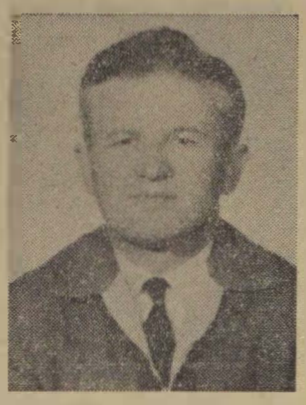
Gibba István nélkül szinte el sem tudunk képzelni atlétikai versenyt Szombathelyen, legyen az minőségi vagy csak tömegsport jellegű. A sport szeretetét még édesapjától örökölte, aki Székesfehérvárott kergette a bőrlabdát. A Haladás VSE-nél már a felszabadulás előtt is működött atlétikai szakosztály, de újjászervezésére még néhány évet kellett várni. Egy alkalommal *Szabadfi József*, a területi bizottság akkori titkára tette fel neki a kérdést:

— *Pista, jó lenne ismét megalakitani az atlétikai szakosztályt.*

A válasz rövid gondolkodás után igenlő volt. Így alakult újjá a Haladás VSE atlétikai szakosztálya 1949-ben. Az akkori vezetőség tagjai közül — Gibba Istvánnal együtt — ma már csak *Aradi István, Szabó Gyula* és *Pálos Kornél* maradt hű az atlétikai sportághoz.

Az 1950-es évek elején egyre-másra alakultak meg a Vas megyei szövetségek. Elnöknek legalkalmasabbnak Gibba Istvánt találták, aki jelenleg is mint főtitkár végez a szövetségben társadalmi munkát.

Több mint negyedszázad telt el azóta, hogy segítőtársaival hozzá kezdett a Haladás VSE atlétikai szakosztályának újjászervezéséhez. Azóta a lelkesedés egy percre sem hagyott alább, s olyan atléták nevelkedtek Szombathelyen mint *Czvitkovics Anna, Csáki Irén, Szabó Gyula, Farkas Erzsébet, Szenteleki Sára, Séfer Rozália,*



Lengyel Zsóka, Szabóky Klára, Gábzsa Klára, Horváth Janka, Németh Márta. Amikor a MASZ kiírta az NB I-es atlétikai csapatbajnokságot, a Haladás VSE lányai öt éven keresztül szerepelte't a legjobbak között.

Szövetségi munkájáról csak annyit említünk meg, hogy Szombathely már nem egy nemzetközi verseny és országos bajnokság rendezési jogát kapta. Ebben persze közre játszott az is, hogy tudták: *Gibba István vezetésével nem lehet gond a rendezéssel.*

Az alacsony termetű, csupaszív, most 49 éves Gibba István olyan agilis sportember, aki három területen is példás munkát végez.

Amikor beszélgetésünket befejeztük, akkor is inkább a szakosztály életéről és a szövetségi munkáról ejtett több szót. A Haladás VSE atlétikai szakosztálya már harmadik éve a Rohonci úti sporttelepen edz és versenyez. Ha azonban elkészülnek az atlétikai pálya újjáépítésével, minden remény meglesz arra, hogy háromnégy év múlva a Szombathelyi Haladás VSE „B" kategóriás atlétikai szakosztálya a legjobbak közé, az „A" kategóriába kerüljön.

Kiss Antal

Tehetségkutató erdei futóverseny

A Budapesti Igazgatóság Sport Klubjának tájfutó szakosztálya szeptember 26-án vasárnap 9 órakor a hűvösvölgyi úttörővasúttól kiindulva tehetségkutató erdei futóversenyt rendez a 13—23 éves lányok és fiúk részére. A cél az, hogy a vasutasok gyermekeit megismertessék az egészséges, érdekes tájfutással, és a tehetségeket bevonják az aktív sportolásba.

Az 1000—3000 méteres távot szines, szalagozott útvonalon kell lefutni, néhány ellenőrzési pont érintésével.



Nem számított érmes helyezésre

Villáminterjú Szabó Ildikóval, a Nyíregyházi VSC válogatott atlétanőjével

A Nyíregyházától Budapestig közlekedő gyorsvonat egyik másodosztályú nemdohányzó szakaszában ismerős arc ötlik a szemembe. Azonnal felismerem *Erdélyiné Szabó Ildikót*, a Nyíregyházi Vasutas Sport Klub atlétanőjét.

— *Az ötpróba magyar bajnokságra utazom* — újságolja a kölcsönös üdvözlések után.

Csakhamar az olimpiára terelődik a szó.

— Miért nem folytatta a versenyzést a 200 méteres síkfutásban?

— *Meg voltam fázva, influenzás tünetekkel kezeltek.* Délelőtt Tetrán injekciót kaptam, így indultam az előfutamban. Utána derült ki, hogy már aznap délelőtt sor kerül a második futamra; *mindössze négy órát pihenhettem volna.* A tények ismeretében, s a vezetők javaslatára délután nem álltam rajthoz. A továbbjutásra egészségesen sem lett volna sok esélyem...

— Miért nevezték be erre a versenyszámra? Hiszen eredetileg úgy volt, hogy teljesen a távolugrásra összpontosít.

— *Molnár István, a szakedzőm, valóban nem akarta, hogy szétforgácsoljam az erőmet. Ám az olimpia előtti héten, a nyári eredményeim alapján, a Magyar Atlétikai Szövetség vezetősége úgy itélte meg, hogy 23:4-es idővel eljuthatok a középfutamig.*



— Tavaly távolugrásban 666 centiméteres eredményével a világranglista második helyezettje volt. Több szakértő és a közvélemény jelentős része érmet várt öntől.

— *Az idei külföldi eredmények lényegesen jobbak voltak az enyéimnél* — hangzott a válasz —. Hogy mást ne mondjak, két világcsúcs született az év első felében: előbb *Voigt* (NDK), 692, röviddel utána honfitársnője. *Sigrunj*, 699 centimétert ugrott. Rajtuk kívül több NDK-beli és szovjet vetélytárs közelítette meg a világcsúcsot. Mindezt figyelembe véve, eőzőmmel együtt úgy számoltunk, hogy az első nyolc között fogok végezni. Most utólag is mondhatom: *a várakozásnak megfelelően szerepeltem, idei legjobb eredményemet értem el Montrealban.* (Ezt csak augusztus közepén, a magyar bajnokságon sikerült túlszárnyalnia. A szerk).

— Indul-e a következő olimpián?

— *A XXI. Nyári Olimpiai Játékok idején, július tizenkilencedikén töltöttem be huszonegyedik életévemet.* Huszonöt évesen még feltétlenül versenyezni szeretnék a szovjet fővárosban. Remények? Természetesen vannak. De nagyon messze van még a moszkvai olimpia, addig sok minden történhet.

— A közeljövő tervei?

— Szeretnék jól szerepelni az idén Budapesten rendezendő magyar—csehszlovák válogatott viadalon: *előreláthatólag távolugrásban, a 4x100-as váltóban, esetleg még a száz — vagy kétszáz méteres síkfutásban indulok.*

★

Szabó Ildikó szorgalmasan edz tovább, tele van tervekkel és nem kerget rózsaszínű álmokat. Azért nem elképzelhetetlen egy kiugró teljesítmény, egy emlékezetes siker, a következő években. Talán éppen négy év múlva, a moszkvai olimpián..

Újházy György

KERESZTREJTVÉNY

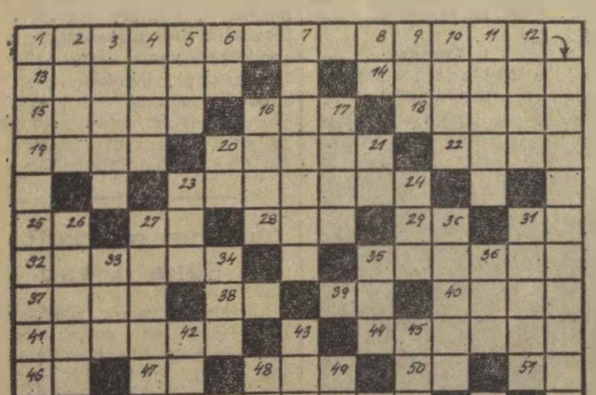
Vízszintes: 1. Rövidesen sorra kerülő országos eseményünk. 13. A terror áldozatául esett chilei költő. 14. Egy Shakespeare-darab tündérkirálya. 15. A szerelmi líra görög múzsája (ék. fel.). 16. Élet..., életvitel. 18. Felett ellentéte. 19. Török méltóság. 20. ... Al Rasid (765—809), híres arab kalifa. 22. Dal. 23. Orosz zeneszerző (1833—1887). 25. A nobélium vegyjele. 27. Római 101. 28. Bizony a Halotti beszédben. 29. Azonos betűk. 31. Már nem kedvel. 32. ... Thomas Alva (1847—1931), Nobel-díjas tudós. 35. Révedezik. 37. A portékával teszi az árus. 38. Járda. 39. Tetejére. 40. Keleti méltóság. 41. Megkövesedett állati maradvány. 41. Éljenek boldogan! (latin). 46. Kimondott betű. 47. Idősb. 48. Rágószerv. 50. A lítium vegyjele. 51. Római súlyegység. 53. Több bor jelzője. 57. Az i görög neve. 60. Olajbogyó. 61. Halk hang. 63. ... tage, nemetelak. 65. Jugoszláv folyó. 66. Asztalosszerszám. 67. Dávid legyőzöttje. 69. Gyenge idegzetű.

Függőleges: 1. A vízszintes 1-ben szereplő szervezet fontos feladata. 2. Zeusz hitvese. 3. Folyó a Szovjetunióban. 4. Az utas, de végtelenül. 5. Állami bevétel. 6. Az erdők lakója. 7. A zenében gyöngéden. 8. Numero. 9. É. B. A. 10. Híres brazil futballista. 11. Francia pénz. 12. Vissza: ez a mulatság. 16. Szovjet népcsoport. 17. Régi hangszer. 20. Téli csapadék. 21. A nikkel vegyjele. 23. ... geográfia, életföldrajz. 24. Bibliai bárkás (ék. hiány). 26. Oszlopokkal alátámasztott kerek épület (görög). 27. Pesterzsébeti kultúrotthon. 30. Egy szovjet város lakója. 31. Az olasz kommunista párt lapja. 33. Tejtermék. 34. Horony. 35. A vasút névjele. 36. Ritka művelődő. 42. Női név. 43. Szögfüggvény. 45. Becézett férfinév. 46. Község. 49. Szabolcs megyei helység. 52. Étel tulajdona. 54. A-val mérgeskígyó. 55. A rádium vegyjele. 56. ... Charles (1811—1884), angol regényíró. 58. Község Szabolcsban 59. Határozószó. ét. Szel. 62. Feslőben van. 64. I. Á. E. 66. Keverve égj. 68. Hangtalanul tűr. 69. Vitt a közepén.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1. Beküldési határidő: 1976. október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: a túlórák számának csökkentése, a munkaidő jobb kihasználása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 16. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovács Gyula, 2740 Abony, Szolnoki u. 83.: Rohonczy Józsefné, 6722 Szeged, Jósika u. 26—28.: Simon István, 1172 Budapest, Ősagárd u. 3.; Várszegi Ferencné, 9400 Sopron, Ady Endre u. 39.; Vajda Gyula, 7140 Bátaszék, Bonyhádi út 4.



HÍREK

— **Rádló a várakozóban.** A miskolci vontatási főnökség személyzetének várakozó helyiségében a vonatra váró dolgozók hasznosan tölthetik az időt. A klubszobában televízió, sakk-készlet, folyóiratok segitik a szórakozást, a művelődést. A közelmúltban a főnökség egy rádióval gazdagította a várakozó eddigi felszerelését.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A Déli pályaudvar nyugdíjas csoportja a közelmúltban műsoros est keretében vendégelte meg tagjait. A találkozón részt vettek az állomás társadalmi és gazdasági vezetői is. A betegség miatt távol maradt nyugdíjasoknak ajándékcsomagot küldtek.

— **Elismerés tűzvédelemért.** A fővárosi V—VI—VII. kerületi tűzoltó-parancsnokság augusztus 18-án bensőséges ünnepség keretében adta át a tűzvédelmi munka terén kifejtett tevékenység elismeréseként Kijácz Józsefnek, a Nyugati pályaudvar állomásfőnökének a kerületi tűzoltóparancsnok dicsérő oklevelét. Az ünnepségen megjelentek a pályaudvar gazdasági és társadalmi vezetői is.

— **Kitüntetés.** Kedves ünnepség színhelye volt az elmúlt hetekben a budapesti területi bizottság. Szabó Lajosnak, a székesfehérvári művelődési ház igazgatójának és Osztertág Istvánnak, a Keleti műszaki kocsiszolgálatot szbtitkárának adták itt át nyugdíjba vonulásuk alkalmából a Szakszervezeti munkáért kitüntetés arany, illetve ezüst fokozatát. A kitüntetéseket Végh Ferenc, a területi bizottság elnöke adta át.

— **Munkás-paraszt találkozó.** Baráti találkozót tartottak a közelmúltban a Miskolc-Tiszai csomópont dolgozói. A festői szépségű Csanyik-völgyben az állomás forgalmi és vontatási brigádjai Sajóhídvég község küldöttségét látták vendégül.

— **Búcsú a vasúttól.** Harmincöt évi szolgálat után vonult nyugdíjba a közelmúltban Galambos Lajos, Pápateszér állomás vezetője. A többszörös kiváló dolgozót ebből az alkalomból köszöntötték a munkatársak és Veszprémvarsány állomás szakszervezeti bizottsága is.

— **Szigetvári kirándulás.** Dombóváron a szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportja egynapos kirándulást szervezett Szigetvárra, ahol megtekintették a konzervgyárat és a Zrínyi Miklós-várat, majd fürödtek a gyógyhatású híres termálvízben is.

— **Vasutasbérlet.** A színházi évad első vasutasbérleti előadására október 3-án, vasárnap délután fél három órakor kerül sor a József Attila Színházban. Bemutatásra kerül: Eduardo De Philippo: Szombat-vasárnap-hétfő című komédiája.

— **Társadalmi munka.** Miskolc-Tiszai pályaudvar szocialista brigádjaitól kértek segítséget az általános iskola festéséhez Sajóhídvég község vezetői. A személyvonatos részleg brigádjainak 140 tagja háromezer óra társadalmi munkával tett eleget a kérésnek. Ezen kívül elvégezték még a körömi iskola festését és a neonvilágítás beszerelését is.

Vérbeli szurkoló



— Kalauz úr, gól volt?

(Kesztyüs Ferenc rajza)

A Hivatalos Lapból

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

A 32. számból: A baleseti daruk kitámasztási technológiájának módositása.

A 33. számból: 108 414/1976. A munkabérek és a szakmunkástanuló-ösztöndíjak kiegészítése.

105 461/1976. Az 1976. évi évi végi részcsedés változó keret részére jogosító feltételek.

A 34. számból: 109 449/1976. Vasutas ifjúsági parlamentek szervezése és lebonyolítása.

A 36. számból: 103 101/1976. A pénzügyi, számviteli, gazdasági elemző és ellenőrző munkakörben foglalkoztatott dolgozók szakmai képesítése.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Tapolca; Németh Pál, Szerencs; Pál István, Miskolc; Rapi József, Budapest; Szűcs Ferenc, Hatvan; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Urbán József, Hegyeshalom; Nemes Ferenc, Szilasliget; Léval Laura, Dombóvár: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Imre István, Szombathely: **levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

Lakáscsere

— **Elcserélném** esztergomi háromszobás komfortos, kertes MÁV-lakásomat budapestire vagy Pest környékire. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet naponta 18—20 óra között a 889—401 telefonon.

— **Komáromi két szoba komfortos** szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Magasabb komfortfokozat esetén különbözet — megegyezéssel — fizetek. Levélcím: Szőllősiné, 2900 Komárom, Rákóczi rkp. 8. fszt.

— **Elcserélném a MÁV Kórház** mellett levő kettő szoba, konyha, előszoba, fürdőszobás, olcsó bérű MÁV-bérlakásomat két és fél vagy három szoba összkomfortos tanácsi lakásra, csak vasutas dolgozóval. A csere költségeit térítem. Levélcím: Havay Sándor, 1062 Budapest, Rudas László u. 95. Telefon: 311-266. 18 óra után.

— **Elcserélném** nagykanizsai két szoba komfortos, gázfűtéses, első emeleti MÁV-lakásomat budapesti egyszobás lakásra. Levélcím: özv. Baranyai Lajosné, 8800 Nagykanizsa, Oswald József utca 4.

— **Dunakeszi-gyártelepi** kétszobás külön bejáratú, komfortos, gázfűtéses, első emeleti lakásomat elcserélném budapesti 1 vagy 2 szobásra. Lehet garzon is. Költségtérítést vállalok. Levélcím: Hídvégi Károly, 2120 Dunakeszi-Gyártelep, Állomás-sétány u. 15. I. e. 4. ajt.

Nemzetközi sportlövőverseny

A GTS Wisla Kraków sportlövészei Gyöngyösön

Nagyszabású meghívásos sportlövő versenyt rendezett a közelmúltban a gyöngyösi kitérőgyár MHSZ vasutas lövészklubja. A versenynek külföldi résztvevője is volt. *Az idén fennállásának 70 éves jubileumát ünneplő lengyel sportklub, a GTS Wisla Kraków volt a vendég.* Tizennyolc versenyzőjük csapatversenyt is vívott a gyöngyösiekkel.

Az olimpiai ponttáblázat szerint lebonyolított versenyt — a kitűnő átlagteljesítményt nyújtó — kitérőgyáriak nyerték 138—106 arányban. Az egyéni verseny résztvevője volt még a *Budapesti Igazságügyi MHSZ, a Budapesti Egri Csillagok* tsz lövészklubja és a *Gyöngyösi Zalka HSE.*

Legjobb egyéni eredmények: Felnőtt férfi köspu. 40 lövéses térdelő: 1. *Édes János* kitérőgyár 384 kör. Férfi felnőtt z. légpuska 40, 1. *Szabó László* kitérőgyár 376 kör. Női felnőtt stpu. 3x20 1. összetett: *Seszták Zsuzsanna* kitérőgyár 564 kör. Junior leány stpu. 3x20 1. összetett: *Berkics Krisztina* kitérőgyár 565 kör.

Ifjúsági fiú stpu. 3x20 1. összetett: első *Szőke György* kitérőgyár 552 kör. Ifjúsági fiú stpu. 60 1. fekvő: *Stanislaw Grzesik Wisla* 591 kör. Sportpisztoly 40 1. Ifjúsági fiú: *Ciusniak Waldemar* Wisla 342 kör.

Junior fiú légpisztoly 40 1. *Körmendi Tamás* kitérőgyár 362 kör Sportpisztoly 60 1. felnőtt férfi: *Zdzislaw Paszkowski* Wisla 522 kör.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1069 Budapest, VI., Benczúr utca 61.
Telefon városi: 279—872.
Üzemi: 19—11.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Telefon: 224—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
76—3458. Szikra Lapnyomda
MNP 75 — 13 869
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM 19. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. OKTÓBER 1.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN:

A Vasutasok Szakszervezetének feladatai a munkás- és közművelődés fejlesztésében

A szakszervezet központi vezetőségének szeptember 14-i ülésén első napirendi pontként *A Vasutasok Szakszervezetének feladatai a munkásművelődés és a közművelődés fejlesztésében* című előterjesztés került tárgyalásra.

Az elnökségben helyet foglalt *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Feleky Pál* és *Nagy Istvánné* alelnök, *Koszorus Ferenc* főtitkár, *Gulyás János* és *Molnár György* titkár, *Szücs Zoltán* vezérigazgatóhelyettes.

Feleky Pál megnyitója után az előterjesztéshez *Gulyás János* fűzött szóbeli kiegészítést. Az alábbiakban részleteket közlünk a jelentésből.

Szakszervezetünk nevelő és érdekvédelmi funkciója egyaránt megköveteli, hogy a fejlett szocializmus építése során mind nagyobb felelősséggel foglalkozzunk a dolgozók — a munkásosztály — műveltségének gyarapításával. Ez elsősorban a munkahelyen, a munkahelyi közösségekben valósítható meg. *A munkahelyi nevelés segítése, kiszélesítése, fejlesztése minden tisztségviselő kötelessége.* Az e téren kiaknázható lehetőségekkel a jövőben fokozottabban kell élni. Indokolja ezt az is, hogy a munkahelyi közösségekben alakul leghatékonyabban a dolgozók tudata, világnézete, munkaerkölcse, magatartása és közösségi élete.

A munkahelyek nevelő-, közösség- és tudatformáló erejét bizonyítják *a szocialista brigádok*, akik példájukkal, tevékenységükkel kedvező hatást gyakorolnak a munkahely egészére. Ők képviselik a dolgozók legaktívabb rétegét. E közösségekre kell erőteljesebben támaszkodni a jövőben a munkahelyi nevelésben.

A szocialista brigádok legyenek a munkásművelődés bázisai, példájukkal gyakoroljanak hatást valamennyi dolgozóra.

A vasutasság körében nagy számban vannak bejáró dolgozók, akiknek speciális művelődési helyzetére a jövőben nagyobb figyelmet kell fordítani. Műveltségük fejlesztése nem oldható meg külön-külön sem a munkahelyen, sem a lakóhelyen. *Közös összefogásra van szükség a munkahely és a lakóhely szakszervezeti szervei, tanácsi szervei között.* A munkahely szakszervezeti vezetői keressék fel olyan települések szakmaközi bizottságait, tanácsi és társadalmi szerveit, ahol nagy számban laknak vasutas dolgozók.

A munkahelyi nevelés egyik területe a munkásszállás, amelynek feltételei rendkívül eltérőek. *A jövő feladata fokozatosan csökkenteni, végsősoron felszámolni a korszerűtlen, csak éppen alvó lehetőséget biztosító munkásszállókat.* A kulturális alapszolgáltatáshoz biztosítani kell a feltételeket. Fennakadás nélkülivé kell tenni a rádióval, televízióval való ellátást, azok javítását, a könyv és a hírlapellátást. A befogadóképesség csökkentése árán is ki kell alakítani a kulturális alapszolgáltatáshoz szükséges helyiséget, klubszobát.

A közművelődési tevékenység fellendülését erőteljesen segíthetik a munkahelyeken az értelmiségi dolgozók. Vállaljanak nagyobb szerepet az állami és szakmai oktatásban részt vevők korrepetálásából, vizsgákra való felkészítéséből. Kísérjék figyelemmel a munkásfiatalokat, s az arra alkalmasakat javasolják az érettségi nélküli munkásfiatalok egyetemi előkészítőjére.

Az előkészítőkön részt vevőket segítsék a felvételi vizsgákra.

Segítsék a közművelődési programok tervezését, s a programok végrehajtásában aktívan vegyenek részt: *vállaljanak előadói, propagandista* stb. megbízatásokat, vállaljanak nagyobb részt a természettudományos, társadalomtudományi, műszaki, technikai ismeretek terjesztéséből.

Megkülönböztetett gondossággal kell foglalkozni a dolgozó nőkkel, figyelemmel a kettős hivatásukból származó nehézségekre. Tovább kell erősíteni szerepüket a társadalmi és gazdasági életben egyaránt. *Ehhez az szükséges, hogy tovább javítsuk a nők kulturális helyzetét.*

(Folytatás a 2. oldalon.)

Új tanév — új feladatok a MÁV Tisztképző Intézetben

Szeptember 13-án kissé megilletődve, az öröm és a várakozás vegyes érzelmével érkeztek a hallgatók az ízlésesen diszített MÁV Tisztképző Intézetbe. 11 órakor a *Himnusz* hangjai után megkezdődött a Tisztképző 89/90. tanéve.

Dr. Kun Dezső, az intézet igazgatója üdvözölte az elnökség tagjait és a hallgatókat. Az igazgató megnyitója után *Ferencz Mária* tiszt, 1976-ban végzett hallgató elszavalta: *Váczi Mihály: „Még nem elég"* című versét. Ezután *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet. A fejlődés következményeinek megfelelő szintű képesítés megszerzésére hívta fel az új hallgatók figyelmét. Hangsúlyozta: *a 90 éves vasúti tisztképzésnek szép hagyományai vannak.* Bővültek az intézet feladatai, mivel a jövőben a továbbképzést is el kell látnia. Szólt a vezérigazgató-helyettes az elvégzendő feladatokról is, melyekkel tanév közben részletesen megismerkednek majd a hallgatók.

Befejezésül a vasúti munka szeretetére, a szolgálati ágak jó együttműködésére, a biztonságos és gazdaságos munkára, az elméleti és a gyakorlati munka helyes elsajátítására hívta fel a hallgatók figyelmét.

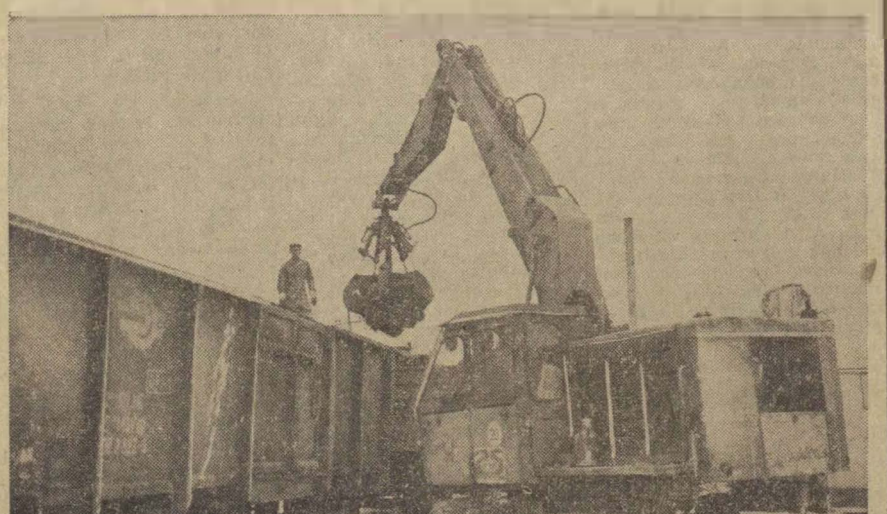
Az ünnepi beszéd után az új hallgatók képviselői átvették a végzett hallgatóktól az intézet zászlaját és Igere et tettek, hogy hűek lesznek a nemes hagyományokhoz, hasznos tagjai lesznek a vasút nagy családjának, becsülettel megőrzik a zászlót.

ÁTADTÁK A MÁVNAK

az 50. osztrák pályafenntartási gépet

Szeptember 14-én az osztrák *Plasser és Theurer cég* nevében *dr. Kurt Eichinger* vezérigazgató átadta a MÁV-nak az 50. nagyteljesítményű pályafenntartási gépet. A most átadott ágyazatrostáló gép már a szajol—békéscsabai vonalon munkába állt. A MÁV már évek óta ilyen gépekkel végzi a fővonalak rekonstrukcióját.

Az 50. gép átvételénél *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta hogy az osztrák gyártmányú pályafenntartási gépek igen megbízhatóak és ezekkel a magyar pályafenntartási szakemberek elégedettek. Az osztrák képviselők kiemelték, hogy Jászkiséren a MÁV olyan építőgép karbantartó bázist létesített, amely példa lehet a világ nagy vasútjai számára.



A rakodási versenyt korszerű, önjáró markológépek is segítik. Képünkön Vác állomáson vashulladékot raknak a vagonba **(Tudósítás a 3. oldalon)**

(Koppány György felvétele)

HATÁRFORGALMI MUNKAVERSENY

A záhonyi átrakókörzet nyerte a vörös vándorzászlót

A határállomások közül Bátyu és Záhony végzett az első helyen

A *debreceni* és a *lvovi* vasútigazgatóság több mint 10 éve határozta el, hogy a két ország határállomásai között tovább fejleszti a szocialista munkaversenyt. A határkörzetek dolgozói azóta az erre a célra alapított vörös vándorzászló elnyeréséért versenyeznek. A verseny már az elmúlt években is kimagasló munkasikereket eredményezett.

A szovjet és a magyar partner, a két vasútigazgatóság közösen megállapított szempontjai alapján a munkaverseny állását havonta egyezteti, a verseny értékelésére pedig félévenként, felváltva szovjet és magyar területen kerül sor.

Az első félév eredményeit szeptember elején értékelték a debreceni vasútigazgatóság tanácstermében. A szovjet delegáció *G. N. Csernovol*, a lvovi vasútigazgatóság helyettes vezetője és *G. I. Olehnovics*, a lvovi vasutas-szakszervezet elnöke vezetésével vett részt a megbeszélésen.

Az értekezletet *Volosinovszki János*, a vasutas-szakszervezet debreceni területi bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Varga Imre*, a debreceni vasútigazgatóság vezetője és *G. N. Csernovol* ismertették az eredményeket. Mindketten elmondták, hogy a két ország vasutasainak munkaversenye eredményesen szolgálja az egyre növekvő szállítási feladatok végrehajtását.

A versenyben a két országnak közel 10 ezer vasutas dolgozója vesz részt. Főbb célkitűzések: *az export, import és tranzit áruszállítási tervek teljesítése, a vonóeszközök gazdaságos kihasználása, a napi vonatfogalmi tervek, a kocsitartózkodási terv teljesítése, a nemzetközi határforgalmi személyszállítás menetrend szerinti indítása.*

A célkitűzések teljesítése nagy feladat elé állítja mind a szovjet, mind a magyar vasutasokat. A feladatok végrehajtása egyre pontosabb és minőségileg is jobb munkát kíván a határállomások kollektíváitól. Jól tudják ezt a záhonyi és a szovjet határkörzet dolgozói egyaránt. Ezért bizakodva tekintenek a mind nagyobb szállítási próbatételek elé *és a pártkongresszusok tiszteletére indított versenyek lendületét fokozva az új ötéves tervek indulásának első félévében is kimagasló eredményeket értek el.*



Volosinovszki János, a területi bizottság titkára üdvözli a tanácskozás résztvevőit

A verseny mozgósító ereje valamennyi szolgálati helyen érvényesül. A számszerű adatok alapján, az 1976. első félévi eredményeket figyelembe véve, a határállomások közül *Bátyu*, illetve *Záhony* határállomások, a körzeti összesített adatok alapján pedig *a záhonyi átrakókörzet dolgozói bizonyultak eredményesebbnek.* Ezzel elnyerték a vörös vándorzászlót.

A tervfeladatok teljesítésével egyidőben a határállomások dolgozói és vezetői között évről évre eredményesebb elvtársi kapcsolat alakul ki. Ez a jó kapcsolat nagymértékben hozzájárul a tervfeladatok megvalósításához, a két nép megbonthatatlan barátságának elmélyítéséhez.

A verseny eredményeit dokumentáló jegyzőkönyvet, amelyben meghatározták a II. félév hátralevő részének további feladatait, a két ország delegációjának gazdasági és szakszervezeti vezetői írták alá.

Napirenden

az önműködő kocsikapcsolás

Szombathelyen tanácskoztak az európai szocialista országok vasúti szakértői

Szombathelyen szeptember 21-én befejeződött az európai szocialista országok vasúti szakértőinek tanácskozása. A nyolcnapos megbeszélésen a résztvevők megtárgyalták, hol tart országukban az előkészítő munka *a vasúti kocsik önműködő összekapcsolására és szétkapcsolására.* Európa vasútjai ugyanis — más kontinensekhez hasonlóan — az 1980-as esztendőkben áttérnek a jelenlegi manuális módszernél biztonságosabb és korszerűbb automatikus összekapcsolásra, szétszerelésre.

A szocialista országok közösen dolgozzák ki az átállás egyes lépéseit. A MÁV és a Villamosipari Kutató Intézet a tanácskozáson bemutatta az önműködő kapcsolók elektromos rendszeréhez tervezett biztonsági berendezés dokumentációját.

A közlekedésmérnök-képzés 25 éve

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban Ünnepi tanácsülés a Műegyetemen

Nagy jelentőségű évfordulóra irányítja rá a figyelmet az a kiállítás, amelyet *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter szeptember 20-án *„A közlekedésmérnök-képzés 25 éve"* címmel nyitott meg Budapesten a Közlekedési Múzeumban.

Amint a miniszter megnyitójában elmondta, a felszabadulás után az egységes szocialista közlekedés fejlesztésének megkezdése új típusú mérnökképzést kívánt, amely összetett módon gondoskodik a technikai, szervezési és gazdasági ismeretek oktatásáról. Ezért a *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa* már 1951-ben elrendelte, hogy a közlekedés- és postaügyi miniszter felügyelete és irányítása alatt *Szegeden Közlekedési Műszaki Egyetemet* kell felállítani. Közép-Európában ez volt az első ilyen rendeltetésű műszaki felsőoktatási intézmény. Az egyetem a vasútépítő mérnöki és közlekedés üzemmérnöki szak megindításával kezdte el tevékenységét. 1951—55 között tehát döntően vasúti profilú volt.

Amint a kiállítás be is mutatja, a MÁV 1955-ben a III. és IV. éves hallgatókat létszámába vette és kék váll-lapos vasutas egyenruhát adott nekik, a váll-lapon fekete-arany paszománnyal. A kiállítás lépésről lépésre szemlélteti az egyetem fejlődését. 1955-től az oktatás *a Budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki* karán folytatódott és az intézmény jelenleg is mint a Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki kara működik. A fejlődés a negyedszázad alatt csaknem évről évre erősödött, és járműgépész, valamint építő- és anyagmozgató gépészmérnökök képzésére is kiterjedt. A karon ma már második diplomát adó közlekedéssel kapcsolatos szak- és gazdaságimérnök-képzés is folyik. A közlekedésmérnöki kar, amely legutóbb átvette a hajós szakemberek felsőszintű képzését is, az elmúlt negyedszázadban több mint háromezer mérnöki oklevelet adott ki a nappali, az esti és a levelező tagozaton tanulóknak. Ezeknek többsége vasúti mérnök.

A Budapesti Műszaki Egyetemen ünnepi üléssel emlékeztek meg a hazai közlekedésmérnök-képzés negyedszázados évfordulójáról. Az ünnepségen részt vett *dr. Polinszky Károly* oktatási, *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Ábrahám Kálmán* közlekedés- és postaügyi államtitkár.

Az elmúlt negyedszázadra *dr. Orosz József* dékán emlékezett. A jubiláló kart *dr. Polinszky Károly* és *dr. Ábrahám Kálmán* köszöntötte. Ezt követően a miniszter több személynek kitüntetést nyújtott át. *Dr. Meisel János* rektor pedig egyetemi emlékérmet adott át *Rödönyi Károlynak* és *dr. Orosz Józsefnek.*

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN:

A Vasutasok Szakszervezetének feladatai a munkás- és közművelődés fejlesztésében

(Folytatás az 1. oldalról.)

A gyermekgondozási segélyen levő nők továbbképzését — amennyiben elegendő jelentkező van — segítsük kismama osztályok szervezésével.

A művelődési intézmények szervezzenek külön programokat, egészségügyi ismeretterjesztő előadásokat a kismamáknak.

Kiemelt feladat a fiatalokkal való foglalkozás, tanulásra ösztönzésük. *elsősorban a 8 általános iskolát el nem végzetteknél.* Fel kell használni a hiányos iskolai végzettség megszüntetésének összes lehetőségét. (esti iskola, vizsgára való egyéni felkészülés, rövidített idejű tanfolyamszerű tanulás stb.)

Ugyancsak kiemelten kell foglalkozni a *„Mindenki iskolája"* rádiós és televíziós tanulási lehetőség kihasználásával.

A közép- és felsőfokú oktatásban való részvételre elsősorban azokat a fiatalokat kell ösztönözni, akik vezetői, középvezetői utánpótlás szempontjából figyelembe jönnek, akiknek magasabbfokú képzése indokolt, és emellett a munka folyamatos végzésében nem okoz fennakadást.

Egész közművelődési tevékenységünkben támaszkodni kell a fiatalságra, annak cselekvő, kezdeményező aktivitására.

A munkahelyi nevelés segítéséből, támogatásából a jövőben az eddiginél sokkal nagyobb részt kell vállalniok a gazdasági vezetőknek, középvezetőknek. Meg kell szüntetni azt a nézetet, hogy a művelődési feladatok megoldása kizárólag a kultúra munkásaira, a művelődési intézmények dolgozóira tartozik.

A munkahelyi nevelésből származó feladatok összehangolt végrehajtásáért *egyetemlegesen felelős a munkahely politikai, gazdasági- és szakszervezeti vezetése.* Mivel pedig a munkások műveltségének emelése hosszú évek munkáját igénylő feladat, ezt folyamatos, megszakítás nélküli napi munkának kell tekinteni.

A munkásművelődés jelentős bázisai a művelődési intézmények és a könyvtárak. Feladatuk az üzemi, munkahelyi közművelődési igények kielégítése mellett, a lakóhelyi közösségek közművelődési programmal való ellátása.

Az intézmények építsenek ki kapcsolatot a környező iskolákkal. Hozzák összhangba tevékenységüket az iskolák közoktatási munkájával. Emeljék a kihelyezett iskolai osztályok számát, kössenek szerződéseket az *Egy üzem — egy iskola* mozgalom keretében. Biztosítsák a pedagógusok segítségét a továbbtanuló dolgozóknak.

A jövőben is arra kell törekedniük, hogy szorgalmazzák a 8 általános iskolát el nem végzettek számának csökkentését. A kismamák részére szervezzenek külön osztályokat.

A lehetőségekhez mérten hozzanak létre szocialista-brigád-klubokat. Biztosítsák ezekben a művelődéshez szükséges feltételeket.

Szervezzenek ismeretterjesztő szakköröket, előadásokat. A fiatalokat ösztönözzék amatőr művészeti együttesekbe való bekapcsolódásra.

A könyvtárak főleg a nőket és a fiatalokat vonják be az olvasók táborába. Működjenek közre az általános művelődési igények kielégítésében. Támogassák és propagálják az *Olvasó népért* mozgalmat. A könyvtárosok vegyenek részt az *Olvasó munkásért* mozgalomban.

A nyitva tartási időket alakítsák a műszakokhoz, hogy a dolgozók a legkisebb időveszteséggel tudják igénybe venni a szolgáltatásokat. Hiszen a szakszervezeti könyvtárak legnagyobb előnye, hogy akkor és ott kapcsolódik a dolgozókhoz, amikor és ahol legfontosabb társadalmi tevékenységüket a közös munkát végzik.

A művelődési intézmények gondoskodjanak a megnövekedett szabad idő hasznos eltöltéséhez a lehetőségek megteremtéséről. Feladatuk, hogy tartalmas, pihentető elfoglaltságra ösztönözzék a dolgozókat. *Felvilágosító munkával értessék meg, a passzív, cél nélküli, tartalmatlan időtöltés káros hatását.* Társadalmi érdek, hogy a szabad időt a dolgozók ésszerűen, hasznosan töltsék el, és abban helyet kapjon a műveltség, a szakképzettség fejlesztése is.

A központi vezetőség 1980-ig az alábbi feladatok végrehajtására hozott határozatot:

— A szakszervezeti politikai iskolákon évente 45—50 ezer dolgozó képzése biztosítandó.

— A szocialista brigádvezetők közül 10 000 fő részesüljön politikai oktatásban.

— Évente 100 vezető propagandista felkészítését kell biztosítani.

— A 8 általános alapképzettséggel nem rendelkezők arányát *28,4 százalékról 19,6 százalékra kell csökkenteni.*

— A Vasúti Főosztállyal közösen folytatjuk az általános iskolával együtt szervezett szaktanfolyami képzést.

— Évi 350—400 főre növeljük a vasútépítő és karbantartó szakmát megszerzők számát.

— Az oktatási főnökségekkel összhangban a betanított munkások 60—70 százalékának továbbképzéséről gondoskodunk.

— Lehetőséget kell keresni arra, hogy minden munkásszálláson legalább egy helyiség szolgáljon művelődési célokra.

— Gondoskodni kell a szállásokon letéti könyvtárak létrehozásáról.

— Az ötödik ötéves terv során lehetőleg minden művelődési intézmény felújításra kerüljön.

— A letéti könyvtárak számát 10 százalékkal kell növelni.

A napirend vitájában felszólalt *Rödönyi Károly* közlekedési- és postaügyi miniszter is.

Továbbiakban elfogadták a központi vezetőség, az elnökség, a titkárság, valamint a munkabizottságok feladataira, hatáskörére, munkamódszerére való előterjesztést. Jóváhagyta a központi vezetőség a ½ %-os Önkéntes Támogatási Alap ügyrendjét, szabályzatának és eljárási utasításának módosítását.

Mari néni példát mutatott

Pokovai Ferencnét, a józsefvárosi pályafenntartási főnökség XV. magasépítési szakaszának nyugdíjba vonult takarítónőjét a közelmúltban búcsúztatták munkatársai. Mari néni — így nevezte őt mindenki — tíz évet töltött a szakaszon, s gondosan rendben tartotta a munkások másodikon otthonát, vagyis a laktanyát, a fürdőt, ebédlőt. *Szerette a tisztaságot, s annak szeretetére buzdított másokat is.* Tekintélye és rangja volt, úgyis, mint szocialista brigádtagnak. A szakszervezeti politikai oktatások alkalmával szintén példát mutatott, a szorgalmáért könyvjutalomban részesítette legutóbb is a szakszervezeti bizottság.

Nyugdíjba vonulásakor a vezető-bizalmi méltatta érdemeit, s átnyújtották neki a kollektíva ajándékát: *egy szép konyhafelszerelést.* Kérték, ha előveszi, jusson eszébe ez a munkahely.

Mari néni csendes, meghatott szavakkal mondott köszönetet a feledhetetlen percekért, az ajándékért, s megígérte, hogy ezután is felkeresi a szakaszt, a brigádot, ha engedi az ideje.

Rapi József

Köszöntő

Az ország népe minden év szeptember 29-én — a fegyveres erők napján — köszönti a néphadsereg katonáit, a határőröket, a rendőröket és a munkásőröket. Forradalmi hagyományainkhoz hiven ezen a napon emlékezünk a győzelmes pákozdi csatára, a szabadságharcos és forradalmár elődeinkre.

Ezen a napon a vasutasok is szeretettel köszöntik a velük szoros kapcsolatban szolgálatot teljesítő fegyveres erők tagjait. A határállomásokon például a határőrök és a vasutasok együttműködésének már hagyományai vannak. Fontos tényezői lettek a biztonságos és menetrendszerű közlekedésnek.

A vasút munkáját katonai építő századok is segítik. Jó kapcsolat szövődött a katonák és a vasutasok között, amit közös kulturális rendezvények is bizonyítanak. A katonáknak, a határőröknek, a rendőröknek helyt kell állni a napi szolgálatban, a munkásőröknek a termelésben és a gyakorlatokon. A vasút munkásőrei is szívesen vállalják ezt a megtisztelő feladatot. Önfeláldozó szorgalmukkal segítenek akkor is, amikor munkáskéz kell a vasút gondjainak enyhítésére.

Nehéz, felelősségteljes megbizatásuknak minden körülmények között eleget tesznek, amihez a fegyveres erők valamennyi katonájának, tisztjének, vasutas munkásőrének további eredményes munkát és sok sikert kívánunk!

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

MISKOLC:

Szocialista brigádnaplók kiállítása

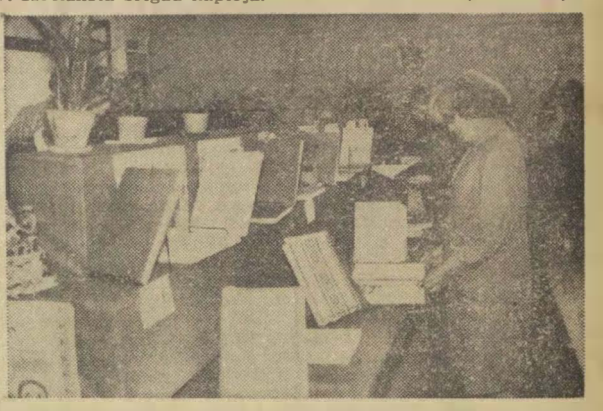
A miskolci vontatási főnökség területén, a korábbi évekhez hasonlóan, ez évben is megrendezték a szocialista brigádok által vezetett naplók kiállítását.

A hagyományosnak mondható kiállításon közel 100 brigádnapló közül válogatták ki azt a hatvanat, melybe a nagy nyilvánosság is betekinthetett. Az arany, ezüst és bronz jelvénnyel kitüntetett brigádok naplói közt megtalálhatók a magasabb kitüntetést elért brigádnaplók is, köztük a *Munka Vörös Zászló Érdemrenddel* kitüntetett *November 7.* szocialista brigád naplója.

Az igényesen és ízlésesen megrendezett kiállítás értékét növelte, hogy ez évben a *Tyereskova* szocialista brigád javaslatára, a brigádok életét és tevékenységét bemutató tablókat is készítettek és állítottak ki. Megtalálható volt a kiállításon a brigádtagok által készített asztalterítők, falvédők, szőnyegek és különböző kézimunkák.

A kiállítást a nyitvatartás két hete alatt, közel ezer érdeklődő. köztük számos szocialista brigádvezető tekintette meg.

(Kisvárdai)



A látogatók érdeklődéssel tanulmányozták a kiállított naplókat
(Visegrádi János felvétele)

Gyöngyös állomáson megnőtt a szakszervezeti bizalmiak felelőssége

Nem könnyű Gyöngyösön szakszervezeti bizalminak lenni, mert a vasúti szolgálat meglehetősen bonyolult. Egy-egy vasutas időnként négy-öt munkafeladatot is ellát, és csak ezután lehet eleget tenni a szakszervezeti megbízatásnak. *Gál Antalné* negyedszázada dolgozik a vasútnál. Sokáig bizalmi helyettes volt, két éve pedig bizalminak választották.

Nincs önálló alapszervezetük

Hogy mi a munkaköre? Azon a napon, amikor meglátogattam, *egyszerre volt kocsifeliró, hangosbemondó, felvilágosító, távirász és málházó.* Egy kis állomáson mindenhez kell érteni, sok mindent kell csinálni, főként akkor, ha létszámhiánnyal is küzdenek.

Szakszervezeti csoportjában 12-en vannak: *forgalmisták, málházók, kocsifelírók.* Rajta kívül még három bizalmi tevékenykedik Gyöngyös állomáson, ahol a vasutasok létszáma 45. Nincs önálló szakszervezeti bizottságuk, *Vámosgyörk állomáshoz tartoznak.* Korábban, amikor még nagyobb volt a létszám, önálló szakszervezeti bizottság tevékenykedett Gyöngyösön. Az állomásfőnök ebben az időszakban a párttitkárral és az szb-titkárral osztotta meg az állomásvezetés gondjait.

— *Kétszeresen megnövekedett a bizalmiak felelőssége* — mondja Gálné. — *Most a titkár helyett is nekünk kell a különböző kérdésekben véleményt alkotni.* Természetesen hozzánk is eljutott a SZOT Elnökségének határozata a bizalmi munka megnövekedett jelentőségéről és a bizalmiak feladatkörének bővüléséről.

— Az állomás vezetése igényli-e a bizalmiak véleményét a dolgozókat érintő kérdésekben?

A párttitkár segíti a bizalmiak munkáját

— *Eddig erre nem került sor. Mondtam már én is a főnök elvtársnak, hogy kérje ki a véleményünket, mert mi nála jobban ismerjük a közvetlen munkatársaink tevékenységét.* Gondolom, hogy a SZOT Elnökségének határozata a vezetést is arra ösztönzi majd, hogy jobban támaszkodjon ránk akkor, amikor a döntéseket előkészíti.

Közben bekapcsolódott a beszélgetésbe *Fehér János* párttitkár is, aki forgalmi szolgálattevő Gyöngyösön. Arra a kérdésre, hogy mit vár a bizalmiaktól, a következőket válaszolta:

— *Mindenekelőtt azt, hogy legyenek minél közvetlenebbek az emberekhez. Igyekezzenek megismerni a problémáikat, de ismertessék meg a szakszervezeti tagságot a jogaikkal, kötelességeikkel is. Mint párttitkár megteszek mindent, hogy a jövőben a bizalmiak véleményt mondhassanak minden vitatott kérdésben, de ugyanakkor azt kérem tőlük, hogy a közösen hozott döntések helyességét együtt magyarázzuk.*

— *Szükség is van erre* — mondja Gálné — *mert nemrégiben előfordult, hogy olyan munkatársunk kért segélyt, akit „az ital juttatott betegállományba", a tagdíjat sem fizette, de elvárta volna, hogy segítsen rajta a szakszervezet.* Az ilyen embernek aztán nehéz megmagyarázni, hogy csak azok élvezhetik a szakszervezet által biztosított jogokat, akik a kötelezettségeiket is becsülettel teljesítik.

Szó esett arról, hogy kevés a fiatal. Nem vonzó Gyöngyösön a vasutasélet? Kicsi az állomás, így nincsenek jól körülhatárolt munkakörök. A „vegyes" munkát pedig a fiatalok nem szívesen vállalják. Meg sok a „konkurens" vállalat is, ahol munkát találnak. Ilyen például a *Gagarin Hőerőmű,* az *Egyesült Izzó Gyáregysége,* és a *MÁV Kitérőgyártó Üzeme.* A kitérőbe szívesebben mennek dolgozni, különösen a szakmával rendelkezők, mert mindenki megtalálja a szakmájának, felkészültségének megfelelő munkakört.

Reggeltől estig szolgálatban

Gyöngyös állomáson a 45 dolgozó egymást segítve dolgozik. Négy szocialista brigádba tömörülve tevékenykednek. A brigádok közül jó munkájával kitűnik a kereskedelmi szolgálat *Kossuth Lajos* és *Baross Gábor* brigádja. Mindkét közösség sok szakszervezeti elismerés birtokosa.

Azzal kezdtem, hogy nem könnyű Gyöngyösön szakszervezeti bizalminak lenni. A beszélgetés arról győzött meg, hogy a vasutasélet sem könnyű ezen a — látszólag kis forgalmú — állomáson. Egész évben nagy itt a turistaforgalom és az utasok akkor is a MÁV-ról alkotnak képet, amikor a gőzmozdony vontatta szerelvény másodosztályú kocsijaiban utazva közelítik meg a kényelmes mátrai üdülőket. Az export-feladásoknak is időben el kell menni. Helyt kell állni azok helyett is, akik szabadságon, vagy betegállományban vannak. Gálné például — amikor Gyöngyösön jártam — éppen „hosszúzott", *reggel fél 8-tól este 8-ig dolgozott.* Így kívánta az állomás érdeke és ő szívesen helytállt. És még arra is szakított időt, hogy a szakszervezeti munka hatékonyabbá tételéről vitatkozzon.

K. L.

MÁSODSZOR KISÚJSZÁLLÁSON

Jutalomhangverseny pályamunkásoknak

A kisújszállási pályafenntartási főnökség már másodszor rendezett nagy sikerű jutalomhangversenyt a pályamunkások, pontosabban a szocialista brigádtagok és hozzátartozóik részére. Ez alkalommal — szeptember 8-án — mintegy háromszázan gyűltek össze az e célra igénybe vett *Ady-moziban,* hogy a *Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar* előadásában meghallgassák a Rossini, Verdi, Puccini, Brahms, Curtis, Johann Strauss és Lehár műveiből összeállított műsort *Szabó László* karnagy vezényletével, a Csokonai Színház magánénekeseinek a Liszt-díjas *Tréfás György, Mohos Nagy Éva* és *Györgyffy József* — közreműködésével.

Ez önmagában is nagyszerű hír, kiemelkedő művelődés- és kultúrpolitikai esemény. El szeretném azonban mondani azt is — mint a debreceni filharmonikusok zenekari igazgatója —, hogy hivatásos népműveléri körökben is ritkán tapasztalunk olyan alapos, mindenre kiterjedő, tartalmas előkészítő munkát, mint amilyet a kisújszállási pályafenntartási főnökség és annak szakszervezeti bizottsága fejt ki a koncertek rendezésekor. Az a véleményem, hogy — nem túlzás: — *tanítani kellene, ahogyan Horváth István szb-titkár irányításával megvalósítják Kisújszálláson a párt munkásművelődésről szóló határozatát. S ez is záloga volt a sikernek.*

Meghatóan jó érzés volt számunkra, hogy a zenekart már az állomáson fogadták a munkások és a főnökség vezetői, kedves szóval, szeretettel, valamint a szükséges szállítóeszközökkel. Az előadásra „kölcsönkért" mozihelyiségben ragyogó tisztaság fogadta a közönséget. Még a színpadot is felmosták, hogy pormentes, jó levegő legyen. A munkahelyi vezetők jelenléte, a művészek és az ünneplőbe öltözött közönség kalauzolása mindjárt otthonos légkört teremtett.

Mi, a vendégek mégis izgultunk egy kicsit a közönségért, mert az időpont egyeztetése óta kiderült, hogy éppen ezen az estén — a műsorral egy időben — közvetíti a televízió a svéd—magyar labdarúgó-mérkőzést. De nem volt baj: *a meghívottak zöme ott volt a teremben, s az első számok elhangzása után mindjárt igazi hangversenyhangulat keritette hatalmába a közönséget.*

A további szavak fölöslegesek a siker érzékeltetésére. Talán még annyit, hogy az előadást követően örömmel hallottuk az összehasonlító észrevételeket a Szegedi Ünnepi Játék alkalmával és a most előadott produkciók közötti különbségről, s még inkább örültem, amikor a kisújszállásiak a mieink javára döntöttek, hozzáértően indokolva, hogy miért.

Vendéglátóink meg is ajándékozták a szereplőket, *majd a közös vacsora baráti találkozónak is beillett.* Szívesen válaszoltunk a kérdésekre, s a kisújszállásiak szintén készségesen beszéltek munkájukról, életükről. Nekik hihetetlennek tűnt, hogy mennyi próba kell az évi 60 hangversenyhez és a 110 operaelőadáshoz, mi pedig azon csodálkoztunk, hogyan képesek a pályamunkások ma fele annyi létszámmal, több és igényesebb feladatot ellátni, mint évekkel ezelőtt.

Úgy érezzük, kölcsönösen szép élményekkel búcsúztunk ezen az estén. A magunk részéről ezúton is köszönjük a lelkes tapsokat és az érdeklődést. Kisújszállásra — és máshová is, ahol ilyen közönség van — a jövőben újra örömmel elmegyünk.

Márton Gábor,
a MÁV Zenekari Főnökség igazgatója

KONTÉNEREK TÁVOL-KELETRE

Őszi forgalom Vácott

Jól indult a rakodási verseny a Pest megyei vasúti szolgálati helyeken

Mint ismeretes, szeptember 15-től rakodási versenyt hirdetett a MÁV: *a vagonpark jobb kihasználására, az éjszakai és hétvégi rakodások megszervezésére.* A verseny első szakaszában — amely október 31-ig tart — a cukorrépa, a szőlő és az alma szállítása jelent nagy feladatot. A rakodási verseny a MÁV-tól, a VOLÁN-tól, valamint a fuvaroztatóktól egyaránt szervezett munkát kíván. A budapesti igazgatóság Pest megyei hálózatát vizsgálva a nagyobb állomásokon — *Vácott, Cegléden, Nagykőrösön* és a többi exponált fel- és leadó helyeken — tapasztalhattuk, hogy szombat és vasárnap is fuvarozott a VOLÁN az állomásokról, s az iparvágányokra kiállított vagonokat igyekeztek a meghatározott időn belül kiüríteni a vállalatok, üzemek.

Az ország legrégibb vasútvonalán nagy a tranzitforgalom, de Vác állomás is fontos gócpont az áruszállítás tekintetében. Főleg most ősz idején. Nagy feladatot jelent a Cement- és Mész Művek váci gyárának kiszolgálása: *naponta 120—130 vagonnyi terméket ad fel.* Jelentős szállítható partnerük a Magyar Hajó- és Darugyár váci konténergyára: havonta 100—120 húszlábas konténer indul innen távolkeleti útjára, Japánba. A Beton- és Vasbetonipari Művek váci üzeme naponta 5—10 kocsit rak meg mederlapokkal, szegélykövekkel. A FORTE gyár 24 órás átlaga két exporttermékkel rakott kocsi, s az Egyesült Izzó is 3—4 vagonnyi fénycsövet továbbit Vácról az ország különböző részeibe.

Az állomásfőnököt nem találtuk irodájában, amikor ott jártunk. Éppen állomásbejáráson volt. A kettes őrtoronyből értesítették, a rakodótéren várt ránk. A rakodógép markoló csápjai mohón mélyedtek a teherautó platóján tornyosuló vashulladékba, s egy halom göndörödő acélforgácsot felkapva, átrepítette a vagonok fölé. A hulló vasdarabok éles fémhangja minduntalan belevegyült beszélgetésünkbe.

Nagy Lajos állomásfőnök elégedett a verseny eddigi eredményeivel.

— *Naponta 16—20 tehervonatot állítunk össze* — mondotta. — A DCM-ből pedig irányvonatot továbbítunk a rákosrendezői és a ferencvárosi pályaudvarra. A teherszállítmányok más részét *Szob, Balassagyarmat és Romhány* irányába küldjük. Kielégítők az éjszakai, hétvégi rakodások, egyötödére csökkent a késve kezelt kocsik száma, holott a verseny előtti héten 50 százalékos volt. Megfelelő a gépesítés. A TÜZÉP, a VOLÁN éjjel-nappal gépekkel üríti a vagonokat. Nem különben a DCM: *saját iparvágányán gépesítette a rakodást.* Vasárnapra például 1200 tonna cementhez és 380 tonna mészhez rendelt vagonokat.

Hét végén is jól dolgozó partnerünk a MÉH. A legutóbbi munkaszüneti napon tíz kocsit rakott meg vashulladékkal.

Dicsérte a FŰSZÉRT aktivitását, mert éjjel-nappal fogadja az árut. A Híradástechnikai Gyárat viszont elmaraszta1ta, annak ellenére, hogy saját iparvágánya van, mégis késve kezeli, rakja ki a vagonokat: *augusztusban 342 órás kocsiálláspénzt fizettek, tiz kocsira vetitve 12 ezer 488 forintot.* A VOLÁN viszont az elmúlt év hasonló időszakához képest felére csökkentette a késedelmes vagonkirakás miatti kötbérét.

A váci vasútállomáson három komplexbrigád is működik: a MÁV dolgozóiból, illetve a DCM, a VOLÁN, a BVM kollektíváiból tevődnek össze a brigádok. Munkájuk összehangolt, s kapcsolódik az állomási dolgozók verseny-vállalásaihoz, amelyek alapja az élüzem szint. *Az év elejétől augusztus végéig 148,9 százalékra teljesitette az állomás szállitási feladatait.* Ez idő alatt 16 ezer 972 vagonnal 488 ezer 013 tonna árut fogadtak, illetve továbbitottak a címzetthez, a feladott kocsik száma *19 ezer 364 volt, 506 ezer 394 tonna áruval.*

A jó eredményekben nagy része van a VOLÁN 1. számú Vállalatnak: bár az M 3-as autópálya építése a gödöllői, váci üzemegység gépkocsiparkjának nagy részét leköti, azért jó szervezéssel, elegendő gépjárművel kielégítik a váci fuvaroztatókat is.

A cukorrépa-idény még nem érezteti különösebben hatását az állomáson, csak az átmenő forgalomban. Balassagyarmat, Romhány, Diósjenő körzetéből várják a répát és Rétság térségéből: *a Hatvani és a Selypi Cukorgyárba továbbitják.* A répakampány október 1-el indul Vácott, a Rádi Termelőszövetkezet erre az időpontra jelezte a szállítás megkezdését. Kilencven vagonra becsülik az állomáson feladásra kerülő répa mennyiségét, az idény alatt napi öt vagonra számítanak.

H. A.

A NEGYEDIK NEGYEDÉVBEN

Több szénvonat indítására készülnek Tatabánya-Felső állomás dolgozói

Sok nehézséggel küzd az idén *Tatabánya-Felső* állomás. A legnagyobb gond — még akkor is, ha nem állnak ebben egyedül a vasúton — a létszámhiány. Több kocsirendező, saruzó és váltókezelő hiányzik. Emiatt azután fokozottan megnövekedett a meglevő létszám igénybevétele, *hisz az állomáson és a guritón is csökkentett létszámmal kénytelenek teljesiteni a növekvő feladatokat.*

— Az idei első félévben ugyan több versenytényezőt tekintve elmaradtunk a kiváló szinttől, de azért nincs okunk a szégyenkezésre — mondotta *Horányi József* állomásfőnök-helyettes. — *Nem akarok mentegetőzni, de tény, hogy amiben lemaradás mutatkozik, arról nem mi tehetünk...*

— Például? — kérdeztük.

— Ilyen a tehervonatok menetrend szerinti indítása, amiben a 87 százalékos kiváló szint helyett, bár szerettük volna túlteljesíteni, csak 72,21 százalékot sikerült elérnünk az első félévben.

— És mi okozta a lemaradást?

— *Két tolatós tehervonatunk is, a 893-as és a 895-ös naponta 2—3 órás késéssel érkezik. Hogyan tudnánk akkor ezek vonatpárját mi időben elindítani?* — tette fel az aligha megválaszolható kérdést Horányi József és válaszra sem várva folytatta: — Hasonló nehézséggel küzdünk a helyi kocsitartózkodási idő csökkentésében is. A gyakori géphiány és gépre várás sokszor megnehezíti a dolgunkat... Ebben az előírt és állomásunk kollektívája által vállalt 96,33 százalékot értünk el, de hangsúlyoznom kell, hogy csak a legnagyobb igyekezet mellett.

Amiben viszont lehetett, az első félévben is megtették a magukét Tatabánya-Felső vasutasai. Így például a kocsikihasználás 100 százalékban előírt kiváló szintjét 101,15 százalékra teljesítették. Az előírt 32,96 tonna helyett kocsinként átlagosan 33,34 tonna árut továbbítottak az első félévben.

A törzsgárda példás helytállása és a körültekintő, az adott lehetőségekkel helyesen számoló munkaszervezés segíti át az állomást a létszámhiányból és a különböző forgalmi problémákból adódó nehézségeken. *Így érték el azt a minőségi teljesítményt, hogy az első félévben feladott, mintegy 35 ezer megrakott kocsijuk 77,2 százalékát továbbították a Tatabánya-Felső állomásról inditott 965 irányvonattal.* Ezen felül 173 kozvetlen vonatot indítottak mintegy 140 ezer tonna áru gyorsabb továbbítását biztosítva ezekkel.

Bár túlóra nélkül eddig sem győzték a munkát, a pihenőnapokat megkapták az állomás dolgozói. Ezt egyszerűen az tette lehetővé, hogy a nyári időszakban, amikor kevesebb szenet igényeltek a felhasználók, a bánya szombatonként pihent. Ilyenkor az állomáson is győzték a munkát kisebb létszámmal.

— *Az ősz, a tél közeledtével nehéz időszak elé nézünk...* — mondta az állomásfőnök-helyettes. — *A szénosztályozóról jelezték, hogy most már egyhamar nem tartanak szabad szombatot. Folyamatosan igénylik a kocsikat. Országosan nagyon megnövekedett az igény a hagyományos fűtőanyag, a szén, s különösen a jó minőségű tatabányai szenünk iránt...*

Az elmúlt időszakban *Korsós Imre, Győri Vilmos* és *Sztojka István* térfőnökök forgalmi, valamint *Kondor Ferencné* és *Hüvös István* raktárnokok kereskedelmi szocialista brigádjai értek el számos jó eredményt Tatabánya-Felsőn. Tőlük vár az elkövetkező nehezebb hetekben, hónapokban is fokozott helytállást, példamutatást az állomás mozgalmi és szakvonali vezetése, hogy az első félévinél azért minden vonatkozásban jobb eredményeket írhassanak fel az állomás versenytáblájára.

I. j.

MEGJEGYEZZÜK

Utazni — várakozás nélkül!?

„Mit szólnak vajon azok a külföldi utasok, akik megfordulnak Matyóország fővárosában, pontosabban Mezőkövesd állomásán, s azt tapasztalják, hogy az új, modern kivitelezésű felvételi épületben nincs váróterem?" — kérdezi kritikus hangvételű levelében lapunk egyik olvasója.

A válasz rövid: *semmit.*

Nekünk még furcsa, de a legfejlettebb országokban már egészen természetes, hogy az újonnan épülő vasútállomásokon *fölösleges a váróterem.* Bázelben például, Svájc egyik legforgalmasabb vasúti csomópontján csak fedett peronok vannak. Az utasok ismerik a menetrendet, s ahhoz igazodva mennek ki a vonatokhoz. A miskolci vonal közlekedése viszonylag sűrű, s szerencsére elmúlt már az az idő, hogy az utasok kénytelenek az állomás várótermében éjszakázni, illetve ott napokat, félnapokat eltölteni, a vonatra várva.

Fogadjuk el, hogy a mezőkövesdi felvételi épület tervezői nem „kifelejtették" a váróhelyiséget, hanem *engedelmeskedtek a kor szellemének,* amellyel sokszor nehezen barátkozunk meg. Ha pedig az utasok esetenként többet várakoznak a vonatra, mint kellene, akkor ne a tervezőket vagy az építőket bíráljuk, hanem azt keressük, hogy *mi okozza a vonatok késését.* Mert a kor szelleme a pontos, menetrendszerű közlekedés megteremtését parancsolja számunkra — váróterem építése helyett.

Ez a jobb, célszerűbb megoldás!

ROSSZ „JÁTÉK"

Itt a szakasz! Hol a szakasz?

Selyp állomásra befutott a 325 számú vonat. Nem sokkal később megérkezett a Hatvanból Salgótarján felé tartó személyvonat is. Ekkor a hangosbemondó így szólt:

— *Figyelem! Szolgálati közlemény! A 325-ös személyzete szálljon át a Hatvanból érkezett 324-esre! Szakaszváltás történik!"*

Az előbb érkezett szerelvényről a vonatvezető és a két jegyvizsgáló átszállt, de bizony a másik vonattal nem jött helyettük semmiféle szakasz. Ha csak az az egyenruhás vasutas nem egymagában képviselte a vonatkísérő személyzet minden tagját, aki a 324-esről leszállva, felment a vonat mozdonyára. Ez amikor ugyanis megtörtént, a forgalmi szolgálattevő nyugodtan jelt adott az indításra.

Sajnos, sok ilyen eset fordul elő, s már-már ott tartunk, hogy jegyvizsgálót csak elvétve látnak vonatainkon az utasok.

Szűcs Ferenc

SZEPTEMBER 8-TÓL

Naponta érkezik a répa Sarkadra

A gyár az idén 187 ezer tonna cukorrépa feldolgozására készült fel

Megkezdődött az egyik legjelentősebb őszi mezőgazdasági termény, a cukorrépa fuvarozása. Fogadására nemcsak a gyárak készültek fel, hanem a vasút is. A cukorgyárakat kiszolgáló állomásokon ilyenkor ugrásszerűen nő a forgalom, és a vasutasok sokszor csak a legnagyobb erőfeszítéssel tudják teljesíteni feladatukat. *Így van ez Sarkad állomáson is, ahol a forgalom 1973 óta állandóan emelkedik.* Az elmúlt szezonban 269 ezer tonna répát fogadtak és feldolgozás után 26 ezer tonna cukor, 65 ezer tonna egyéb áru — melasz, répaszelet — hagyta el az állomást.

Az idei kampányra való felkészülésről beszélgettünk *Koczka János* állomásfőnökkel.

— Az elmúlt évek tapasztalatai alapján készültünk fel a cukorrépa fogadására — mondotta. —. Ennek egyik fontos része minden évben a kampányértekezlet, ahol a gyárral közösen egyeztetjük feladatainkat. Az idén, augusztus 23-án tartottunk ilyen értekezletet. *A gyár vezetőinek tájékoztatása szerint a most kezdődött szezonban 187 ezer tonna répa feldolgozása várható, ami 130—135 napos üzemidőnek felel meg.* Tárgyaltunk a répaszállító vonatok közlekedéséről, a kocsik beállításáról, a kiadott üres és rakott kocsik továbbításáról, a szükséges létszámról és az elszámolás módjáról.

— Létszámgondjaik vannak-e?

— A hiányzó létszámot sikerült pótolnunk. A kampány kezdetére állomásunk létszáma majdnem megduplázódott. Tizenhat főt állítottunk munkába: *négy-négy kocsifelirót számfejtőt, számlálót és mérlegelő raktárnokot.* Az új dolgozók fele nyugdíjas, akik közül többnek már nagy gyakorlata van a munkában. A kedvező körülményhez hozzájárult az is, hogy az elmúlt szezon befejezése óta több új dolgozó került hozzánk. Két női forgalmi szolgálattevőnek és három váltóőrnek viszont ez az első répaszezonja. *Éppen ezért igen fontos feladatnak tekintettük a fiatalok munkahelyi beilleszkedését, a szükséges ismeretek elsajátitását.* Hasonlóan foglalkoztunk az idekerült nyugdíjasokkal és új felvételesekkel is, hiszen a kampány speciális, összehangolt munkát kíván mindenkitől. A kezdő váltókezelőket az idősebb, tapasztaltabb vasutasok mellé osztottuk be, hogy a szolgálat közbeni felügyelet mellett átvehetnék azok tapasztalatait.

— Mikor kezdődött a répakampány?

— *A gyár szeptember 10-én kezdett termelni, de már 8-án érkezett a répa.* Azóta pedig naponta 30—120 kocsi közötti ingadozik a befutás. A répaberakó állomások többsége csak szeptember végén kezd üzemelni. A feladásunk napi 50—60 kocsi nedves és fonnyasztott szelet, 8—10 kocsi cukor és 5 kocsi melasz.

— A szezon beindulása nem okozott különösebb nehézséget, pedig a cukorgyár kiszolgálásának rendje megváltozott. *Korábban a kihúzóvágányon adtuk át és vettük vissza a kocsikat, most pedig az érkezett répát a hatodik vágányra állitjuk be, ahonnan a gyár saját gépével viszi tovább.* Az üres és rakottakat pedig a hetedik vágányon adja vissza Állomásunkon külön tartalék nincs, a szükséges tolatást vonatgépekkel végezzük. Jelenleg két, naponta közlekedő tehervonattal fogadjuk a feldolgozandó répát, de ha elérkezik a csúcsidőszak, akkor *Békéscsaba* és *Vésztő* irányából is két-két vonattal érkezik a répa.

Az állomásfőnök elmondotta azt is, *hogy a cukorgyárral jó a kapcsolatuk.* Szinte óránként beszélik meg a tennivalókat, s ha probléma adódik, azonnal intézkednek. Ügyelnek arra, hogy üzem termelésében fennakadás ne legyen. A gyár is tekintettel van a vasút menetére.

Gellért József

SZOCIALISTA MÓDON

„Így teljesebb az életünk..."

— Nézzék csak, tisztviselők jönnek kocsit mosni! — csattant fel nem kis iróniával egy váltókezelő, aki éjszakai szolgálatból hazatérőben nézegetett ki vonatja ablakán a Keleti pályaudvaron. — *Kocsit mosnak, méghozzá társadalmi* munkában — jegyezte meg hümmögve a társainak.

— *Így szokták* — szólt valaki. — Személyzetisek az igazgatóságról.

Azután már egy szó se volt több.

Szoros kapcsolat a külszolgálattal

A budapesti vasútigazgatóság személyzeti és oktatási osztályán dolgozo tizenhárom brigádtag, vagyis a *November 7.* szocialista brigád tagjai 1973 őszén kötöttek szerződést első alkalommal, majd utána minden évben vállalták az efféle társadalmi munkákat. Ők azt mondják: — *Azért, hogy teljesebb életet élhessünk...*

Mert azóta valóban tartalmasabbak, mozgékonyabbak a napjaik. A külszolgálattal szorosabbra fűzött kapcsolat lehetőséget teremtett arra is, hogy jobban segítsék a főnökségeket. Tervszerűbb a káderek utánpótlása. Több energiát fordítanak a szakképesítés tudatos fejlesztésére, a kiképzésben részvevő dolgozók segítésére stb.

Mindez persze, áldozatot is követel a brigádban dolgozó nőktől és férfiaktól, hiszen többségük családos. Így még értékesebb a vállalásokban szereplő és el is végzett társadalmi munka. *Tavaly például szabad idejükből több mint 200 órát forditottak Kelenföld állomás gyomtalanitására. A BVSC sporttelepén 1260 négyzetméternyi fal- és kerítésfelületet festettek, illetve mázoltak át háromszorosan, majd az idén újabb 600 négyzetméteren végezték el a három rétegű felhordást.* A Keleti pályudvaron több mázsa féktuskót szedtek össze a vágányok közül, s flymódon nemcsak az ócskavasgyűjtéssel növelték érdemeiket, hanem azzal is, hogy nagy mértékben csökkentették a baleseti veszélyt.

Nem érzik nyűgnek

Amikor az igazgatóság pártbizottsága az idei nyári forgalom megindulás előtt kiadta felhívását, hogy minden brigád tíz tiszta személykocsival járuljon hozzá a kulturált utazás feltételeinek megteremtéséhez, a személyzeti és oktatási osztály November 7. brigádja az elsők között jelentkezett. *Szabad szombaton mindjárt elvégezték egy szerelvény teljes külső és belső tisztitását, mosását.* S olyan lelkiismeretesen dolgoztak, mintha saját otthonukat csinosítanák. Ezenkívül a forgalmi vizsgával rendelkező brigádtagok tehervonatok továbbítását is vállalták, ha vonatvezetőkben hiány mutatkozott.

Az újszászi belterületi általános iskola *Petőfi Sándor* úttörőcsapatát két éve patronálja ez a brigád. Számos fényképes és levél bizonyítja, hogy sikeresnek mondható a szerződés végrehajtása. Kölcsönösek a látogatások. *Több alkalommal rendeztek pályaválasztási tanácsadást Újszászon, az újszászi úttörők pedig a brigádtagok kalauzolásával ismerkednek a főváros nevezetességeivel, a vasúti munka érdekességeivel, a hivatás szépségével.* A gyerekek szinte már kis vasutas kollégáknak számítanak a romantikus kirándulások és baráti összejövetelek alkalmával. S hogy az ilyen kapcsolat kialakítása nem valami nyűgnek érzett feladat, az abból is látszik, hogy a brigádtagok kezemunkája nyomán kerültek polcok és virágok a budapesti XV kerületi *Lenin* utcai általános iskola osztályaiba.

Híven a jelszóhoz

A hármas jelszó követelményinek még sokféle módon tesznek eleget a November 7. brigád tagjai. *Gyakori vendégei a színházaknak, kiállításoknak, a Szovjet Kultúra Házának,* hasonló intézményeknek. Tanulnak, szórakoznak. Szocialista emberhez méltóan élnek. Meggyőződtek arról, hogy így szebb, sőt csak így érdemes.

Kovács János

Az V. ötéves tervben

Várhatóan 480 millió forint lesz a MÁV lakásépítési alapja

Szakszervezetünk elnöksége szeptember 9-i ülésén tárgyalta a vasutas dolgozók lakáshelyzetének alakulását a IV. ötéves terv időszakában, majd a vasút vezetésével egyetértésben meghatározta a MÁV lakásgazdálkodási feladatait az V. ötéves tervidőszakra.

Az elnökség megállapította, hogy a vasútnál — hasonlóan a népgazdaság más területeihez — egyre több nehézséget okoz a munkaerőhiány az üzemi feladatok végrehajtásában. Az állampolgárok szociális szempontú lakásellátása — így a vasutas dolgozóké is — *alapvetően állami, tanácsi feladat.* Ugyanakkor a munkaerő biztosítása és megtartása szempontjából döntő, hogy a vasút is kellő mértékben tudja segíteni dolgozóit a lakásépítésben és a lakáshoz juttatásban. Éppen ezért mind a lakások elosztásánál, mind pedig a lakásépítés támogatásánál — a nagy családosok és fiatal házasok megfelelő részarányának biztosítása mellett — *továbbra is elsődlegesen az üzemi érdek, ezen belül pedig a szakkáder-utánpótlás biztosítása kell, hogy a lakásgazdálkodás irányát megszabja.*

Kedvezőtlenebb az országos átlagnál

Az elnökség tényként állapította meg azt is, hogy a vasutasok lakáshelyzete kedvezőtlenebb az országos átlagnál. A MÁV-lakások döntő többsége régi építésű, ezért nem felelnek meg a mai igényeknek. Jellemző, hogy amíg az ország lakásállományának 18 százaléka a múlt században épült, addig ez az arány *a MÁV-nál 33 százalékos*, azaz csaknem kétszerese az országos átlagénak.

Hosszabb távon is nehezen megoldható gondot jelent a vasútnak, *hogy a tulajdonában levő lakások 25 százalékát nem tényleges vasutasok, hanem jó, illetve rosszhiszemű jogcím nélkülinek minősítették használják.* Így a vasút jelentős számban olyan lakásokat is kezel, amelyek a vasútüzemi érdekek szempontjából már nemigen vehetők figyelembe.

Hasonlóan kedvezőtlen a helyzet a lakások minősége tekintetében. *A lakásoknak több mint a fele komfort nélküli, 1125 őrházi lakásban nincs villany.* A jelenlegi 14.5 ezres lakásállomány állagának megóvása, a lakások felújítása, korszerűsítése a kellő anyagi háttér hiányában szinte megoldhatatlan feladat elé állítja a vasutat.

A problémák számbavétele mellett az elnökség elismerőleg állapította meg, hogy a IV. ötéves tervidőszak alatt a vasút — a rendelkezésére álló lehetőségek figyelembevételével — megfelelően, kellő rugalmassággal foglalkozott a dolgozók lakásépítésének és lakáshoz juttatásának segítésével.

Öt év alatt 561 lakás épült

A IV. ötéves tervidőszakban a vasút lakásépítési alapjából 120 millió forintot fordított szolgálati lakások, illetve vállalati bérlakások építésére. A Budapesten jelentkező súlyos lakásgondok enyhítésére az a döntés született, hogy Rákospalotán 455 vállalati bérlakást kell felépíteni. Az építkezés befejezése áthúzódott a jelenlegi tervidőszakra, s közben olyan módosítás történt, hogy a 455 lakásból 130 lakás kivitelezésére magánerőből kerüljön sor.

A vasút lakásállaga az elmúlt öt évben 561 szolgálati és MÁV-bérlakással bővült. Lakásépítési támogatásban 3550 fő részesült 168,3 millió forint összeggel. Bérlőkiválasztási jog megvásárlásával 272 vasutas jutott lakáshoz. A kifejezetten lakásépítési célokra fordítható összegeken felül 414 dolgozó mintegy 10 millió forint támogatást kapott a részesedési alapból.

A lakásépítés vállalati támogatása, egyéb lehetőségeinek keretén belül, 6536 dolgozó „C" menetlevelet, 647 fő munkagépet vett igénybe kedvezményesen, 3594 vasutas pedig bontási anyagot kapott. E kedvezmények összege a tárgyidőszakban 81,9 millió forintot tett ki.

Újabb lehetőségek a gondok enyhítésére

Az V. ötéves tervidőszakban *a MÁV lakásépítési alapja várhatóan 480 millió forint körül alakul.* Ebből vállalati bérlakások építésére 90, a dolgozók lakásépítésének támogatására 290, a bérlő, illetve vevő kiválasztási jog megszerzésére 70, lakáskártalanításra 12, egyebekre 18 millió forintot tervez a MÁV.

A pénzügyi támogatáson kívül a családiház építéséhez a vasút továbbra is biztosít bontási anyagokat, kedvezményes szállítást, szerszámok kölcsönzését, tervezési-műszaki segítséget stb. Az újabban kiadott jogszabályok *további lehetőséget teremtettek a lakásgondok enyhítésére.* Ennek során mód nyílt arra, hogy a személyi tulajdonban álló lakáshoz a jogos lakásigény mértékéig toldaléképítéshez szintén adható kamatmentes vállalati kölcsön. A viszonylag szűkös lakásépítési alap mellett *valamennyi MÁV-szerv részére lehetőség nyílt arra, hogy a társadalmi munka keretében végzett rendkívüli teljesítmények ellenértékéből is képezhető legyen olyan pénzügyi alap, amely lakásépítés támogatására fordítható.* Ezeket a lehetőségeket a MÁV Kollektív Szerződés 7. sz. melléklete tartalmazza.

A IV. ötéves tervidőszakhoz hasonlóan az V. ötéves terv ideje alatt a munkakörrel kapcsolatos szolgálati lakások építését elsősorban a nagyobb üzemi rekonstrukciókkal egyidejűleg oldják meg.

Korábbi elnökségi határozat alapján *megkezdődött a fiatal házasok otthonának létesítésével kapcsolatos előkészítő munka.* A fiatal házasok otthonának megvalósítása — az üzemi érdekekkel összhangban — nagy mértékben elősegítené, hogy a drága albérlet helyett, átmeneti lakás biztosításával a fiatal házasoknak lehetőségük nyílna a végleges megoldást jelentő, saját lakásukhoz szükséges előtakarékossági összeg összegyűjtésére.

Napirenden a nyugdíjasok háza

Elnökségünk határozatában — többek között — utalt arra, hogy szociális és lakásgazdálkodási szempontból indokoltnak tartja *nyugdíjasok házának építését,* amelynek pénzügyi feltételeihez a ½ %-os ÖTA nyújtotta céltámogatási lehetőséget is figyelembe kell venni.

Egyetértett azzal, hogy a Budapest XV. kerületi *Landler-lakótelep* építése újabb 425 lakással az OTP beruházásában tovább folytatódjon.

Felhívta a gazdasági és szakszervezeti szervek figyelmét, hogy alakításanak ki jó kapcsolatot a helyi tanácsokkal a lakásproblémák megoldásában. Munkáslakás építési és vásárlási akció esetén szorgalmazzák, hogy a nem vasutas házastárs munkáltatója is biztosítsa az előírt támogatást saját dolgozója részére. A vasútigazgatóságok és a kijelölt üzemek, intézmények 2 évre előre ismerjék meg a rendelkezésükre álló lakásépítési keretet, hogy nagyobb biztonsággal tervezhessenek és tárgyalhassanak a tanácsokkal.

Az V. ötéves tervben a MÁV mintegy 4800—5000 dolgozójának kíván segítséget adni lakásproblémája megoldásához.

Baranyai Zoltán

IFJÚSÁGI PARLAMENTRE KÉSZÜLNEK

Az Utasellátó alapvető érdeke az utánpótlás tervszerű nevelése

Beszélgetés a vállalat gazdasági és mozgalmi szerveinek vezetőivel

A főigazgató irodájában nagy a sürgés-forgás. A vállalat párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői egymás után gratulálnak *Kovács József* KISZ-titkárnak, akit az Utasellátó termelési és értékesítési osztályának helyettes vezetőjévé neveztek ki. Nem ő az egyetlen, aki a fiatalok közül felelős beosztásba került.

Mindezt *Tóth László* főigazgatótól tudtam meg, akinek szívügye az utánpótlás, s ha ideje engedi nagy szeretettel foglalkozik a fiatalok nevelésével. Mint mondja: *„az utánpótlás biztosítása az Utasellátó alapvető érdeke, hiszen a 6700 dolgozó közül 3 ezer fiatal".* Nem csoda hát, hogy a főigazgatótól a KISZ-titkárig mindenki lelkesen készül az ifjúsági parlamentekre.

Legfőbb feladat a tervteljesítés

Kovács József kapásból sorolja, hogy októberben hol és mikor rendezik a területi parlamenteket. A vállalati szintű ifjúsági parlamentre pedig *1976 december 6-án kerül sor.* Már azt is számbavették, hogy miben léptek előre 1974. március 15-e óta. Ekkor rendezték meg ugyanis a legutóbbi — vállalati szintű — ifjúsági parlamentet.

Tóth László főigazgató december 6-án nem csupán az ifjúsági törvény helyi végrehajtásáról ad majd számot a fiataloknak, hanem arról is beszél, hogy a legutóbbi parlamenten felvetett problémák megoldódtak-e és természetesen közvetíti a vállalatvezetés kéréseit is. Ezek közül már most — az ifjúsági parlament előtt — ismertetett néhányat:

— *Az V. ötéves tervidőszakban legfőbb feladatunk a vállalati tervek maradéktalan teljesítése. Ehhez jó munkájukkal a fiatalok jelentősen hozzájárulhatnak. Ezért azt várjuk tőlük: keressék, kutassák, az újat, hogy még eredményesebb legyen a Utasellátó munkája.*

— Az új keresését illetően mire gondol?

— *Elsősorban az utazóközönség kulturáltabb kiszolgálására.* Gazdasági eredményeink jók, ezek mellé azonban meg kell szerezni az utazóközönség elismerését. E tekintetben sokat várunk a fiataloktól. Szemléljék kritikusabban egymás munkáját is. Biztassák a tanulásra azokat, akiknek hiányos az általános műveltsége, mert csak művelt ember képes kulturált módon kielégíteni az utasok igényeit. A lehetőségeinkhez mérten támogatjuk a fiatalokat a nyelvtanulásban, a politikai továbbképzésben, s az általános műveltség megszerzésében egyaránt.

Legyen a kiszolgálás kulturált és udvarias

— Milyennek látja a nagyállomások Utasellátó Üzemeinek munkáját?

— Nehéz lenne most valamennyiről értékítéletet alkotni. Ehelyett emeljünk ki három állomást. *Nyíregyháza, Pécs és Miskolc példáját.* A nyíregyházaiakra jellemző, hogy kulturált a kiszolgálás, szép a környezet. Pedig ez volt az egyik legvegyesebb „vendégkörű" egysége a vállalatnak. Ma az étterem a város egyik legkulturáltabb vendéglátó helye, ahová szívesen térnek be ebédelni, vacsorázni azok is, akik nem utaznak.

Ha felújítják, illetve átépítik *Miskolc—Tiszai pályaudvar felvételi épületét,* ott is kulturáltabb lesz az Utasellátó étterme. A jelenlegi nem mondható annak, de az is az igazsághoz tartozik, hogy az Utasellátó, nem válogathatja meg vendégeit. Miskolcon sokat várunk az új vezetőtől. A vezetők és a felszolgálók mindenütt sokat tehetnek azért, hogy ne a szesszel telített emberek gyülekező helye legyen az Utasellátó étterme.

Pécs jó példa arra, hogy régi épületben, ütött-kopott környezetben is sokat jelent ha a személyzet udvarias, a kiszolgálás gyors, figyelmes.

Látszólag ez nem tartozna az ifjúsági parlamentre való felkészülés témakörébe, de hogy mégis helyet kapott ebben az írásban, annak az oka az, hogy a felsorolt példákban mindenütt fiatalok szerepelnek akiknek munkájával a főigazgató és az utazóközönség is elégedett.

A főigazgató után *Kovács József* KISZ-titkár arról adott számot, hogy a legutóbbi parlamenten felvetett kérések megoldásáért mit tett a vállalat vezetése.

— *Kérték a fiatalok, hogy a sorkatonai szolgálat ideje alatt is kapják meg a vasúti szabadjegyet és a 25%-os étkezési kedvezményt. A kérést teljesítette a vezetés, sőt, ezen felül még bevezették azt a gyakorlatot is, hogy azoknak, akik tiszthelyettesi rendfokozattal szerelnek le, munkábaálláskor rendkívüli pénzjutalmat és jutalomszabadságot adnak. A szakmunkástanulók is kérték az étkezési kedvezményt, amit azóta meg is kaptak.*

„A fiatalokra mindig számíthatunk"

A KISZ-titkár a továbbiakban elmondta, hogy teljesítették azt a kérést is, miszerint a vállalat ifjúsági vezetői időnként találkozhatnak, hogy megbeszéljék a legfontosabb szakmai feladatokat. Erre azért van szükség, mert a 700 „utasellátós" KISZ-tag a csomópontokon együtt dolgozik a többi vasutas fiatallal. Azt is igényelték, hogy a speciális szakmai feladatok megvitatására is nyíljon lehetőség. 1974-ben szorgalmazták a fiatalok, hogy legyen mód a szomszéd országok utasellátó vállalatainak megismerésére, a külföldi tapasztalatcserére. Ez a kapcsolat eddig az NDK-val és Lengyelországgal alakult ki.

Még néhány vélemény a fiatalok munkájáról. *Dr. Juhász Józsefne,* a pártszervezet titkára:

— *A fiatalokra lehet támaszkodni. A termelési és értékesítési osztály létszámának fele 30 éven aluli.* Nagyon jó velük dolgozni a pártmunkában is. Szívesen vállalnak társadalmi munkát és mindig lelkiismeretesen teljesítik a megbízatásokat.

Malomhegyi Imre, a szociálpolitikai és munkavédelmi csoport vezetője:

— Az elmúlt két esztendőben sokat javítottunk dolgozóink szociális helyzetén és ez a fiatalokat is érinti. *A GYES-en lévő édesanyák számára lehetővé tettük, hogy szakmai tanfolyamokra járjanak, továbbképezzék magukat.* Üzemi klubot létesítettünk, amelyekben könyvtár, társasjátékok, szórakozási lehetőségek állnak a fiatalok rendelkezésére. Ilyen klub működik például Záhonyban, Miskolcon és Hatvanban.

A vszb szervező titkára, *Henyei Ferenc* arról szólt, hogy a szakszervezeti munkából is aktívan kiveszik a részüket a fiatalok. Az csak természetes, hogy a szakszervezet is törődik a fiatalok parlamentjének előkészítésével. Összehívták az szb-titkárokat, majd az szb, ifjúsági felelősöket *és ismertették velük, hogy milyen feladataik vannak az ifjúsági parlamentek előkészítésében.* Különösen fontosnak tartják a KISZ-en kívüliek mozgósítását.

Kritikusan és önkritikusan

Az ifjúsági parlamenteket megelőző beszélgetést *dr. Gróf József* személyzeti igazgató a következő gondolatokkal zárta:

— Az előző parlamenten többnyire arról esett szó, hogy milyen jogok illetik meg a fiatalokat és hogyan élhetnek ezekkel. *Az idén elsősorban arra hívjuk fel a fiatalok figyelmét, hogy milyen feladatokat kell az idősebbekkel együtt megoldaniuk, a jobb vállalati eredmények érdekében.* A mi dolgozóink munkaközben az emberek százaival találkoznak. Ezért nem mindegy, az sem, hogy miként viselkednek, mert magatartásukkal közvéleményt formálnak, jóra, vagy rosszra nevelnek.

Az Utasellátó párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői fontos fórumnak tekintik az ifjúság parlamentjeit és ennek megfelelően készülnek a tanácskozásokra. *A fiataloktól őszinte véleménynyilvánítást kritikus és önkritikus fellépést várnak.*

(Köhidi)

KISTERENYE

Ahol számítanak a nyugdíjasokra

Nélkülük nehezebb lenne az őszi forgalom • Harminc kirendelt Budapesten
Minőségi változás a fiataloknál • Az aktivisták leszerelték a „hangadókat"

A budapesti vasútigazgatóságra háruló feladatok megoldásához nagy mértékben járul hozzá *Kisterenye* állomás. Bizonyíték erre az is, hogy a fővárosi pályaudvarokon harminc állandó kirendelt kisterenyei vasutas teljesít szolgálatot. Vajon most, a cukorrépakampány idején hogyan tudnak ennyi embert nélkülözni a terenyeiek?

— *Ősszel évről évre számíthatunk a nyugdíjasokra* — mondja *Csécsei Ernő* állomásfőnök. — *Ismét jöttek, s beálltak jegyvizsgálónak, más részük pedig a Selypi Cukorgyárban működik közre a szállítási feladatok elvégzésében.*

Kisterenyén a nyugdíjasokkal való aktív foglalkozás eredményeként alakult ki ez a máshol kevésbé tapasztalható, igen kedvező helyzet. Az tudniillik, hogy a nyugdíjas vasutasok inkább a MÁV-nál, mint más vállalatoknál keresnek megfelelő elfoglaltságot, jövedelemkiegészítő munkalehetőséget. A korábbi években az állomás vezetősége levelet írt az idős vasutasoknak, vagyis a cukorrépaszezon megkezdése előtt felkérte őket, hogy segítsenek, ha egészségük, családi körülményeik lehetővé teszik. Az idén már nem kellett levelet írni: *jöttek önként jelentkezni, ahogy megszokták.*

— A termelési tanácskozáson a tényleges dolgozókkal is megbeszéltük, hogy az őszi forgalom idejére visszatért nyugdíjasokkal éreztetjük a megbecsülést, s amiben lehet, támogatjuk őket, ezáltal is viszonozva helytállásukat — szól az szb-titkár.

Az ilyen beszélgetésre azért van szükség, mert sajnos, egyes, szűk látókörű kollégák részéről néha elhangzik a megengedhetetlen megjegyzés: *„Nem volt elég a 30—40 évi szolgálat, hogy még mindig visszakívánkoznak az öregek a vasúthoz?!"* A rosszindulatú, elhamarkodott vélemények, téves nézetek az állomás gazdasági, politikai, társadalmi vezetői, aktivistái igyekeztek idejében leszerelni. Mindenki megérti, hogy a nyugdíjasok beállítása nélkül még az évi szabadságok kiadása is milyen nehézségekbe ütközne.

— Hány nyugdíjas vállalt munkát az idén?

— Huszonöt. Elsőként például *Vass Béla* bácsi, aki 38 évet szolgált vonatkísérőként, vagy itt van *Petre József* bácsi régi vonatvezetőnk, aki 1945 óta volt a szakszervezeti bizottság tagja, majd 1964-től szb-titkárként tevékenykedett nyugdíjazásáig. Most mindketten jegyvizsgálók.

Kisterenyén azonban nemcsak olyan vasutasok kértek részt a feladatokból, akik itt laknak vagy innen mentek nyugdíjba, hanem jöttek máshonnan is, ahol a szolgálati főnökségek még nem építették ki kapcsolataikat a nyugdíjasokkal.

— *Én Salgótarján állomás dolgozója voltam* — mondja *Macska István* nyugdíjas főfelügyelő, aki Kisterenye állomás közvetítésével kapott megbízást a Selypi Cukorgyártól. Volt szolgálati főnökségénél még csak egy meghitt beszélgetésre sem került sor ez irányban. Hatvanban sem élnek a szolgálati vezetők ezzel a lehetőséggel.

Kisterenye állomásfőnöke szerint a nyugdíjasok foglalkoztatása azzal az előnnyel is járt, hogy — mivel nem égető a létszámkérdés, *válogatni lehet a felvételre jelentkező fiatalokban.* Csak azokat veszik fel, akik minden szempontból megfelelnek a követelményeknek, és meg is maradnak a vasútnál. A mennyiség helyett a munkaerő minősége dominál, ami bizony nem sok helyen van így.

Sz. F.

Zuglói úttörők táboroztak a MÁV Gépjavító szántódi üdülőjében

Budapesten, a XIV. kerület *Ungvár* utcai általános iskola veztősége és úttörő csapata levélben mondott köszönetet a *MÁV Gépjavító Üzem* vezetőinek azért, hogy szántódi üdülőjüket a nyáron táborozás céljára átengedték úttörőcsapatuknak. Az üdülő barátságos kis házaiban és játszóterén jól érezték magukat a gyerekek. Kirándultak *Tihanyba* és *Badacsonyba*, jartak *Kőröshegyen* és *Földváron.*

Különösen emlékezetes volt számukra az üzem KISZ-szervezetének küldötteivel való találkozás. Tábortűz mellett beszélgettek a kis vendégekkel az úttörőmunkáról és a KISZ-tagok életéről.

Író-olvasó találkozó a „Fészekben”

Beszélgetés Moldova Györggyel a vasútról írt riportsorozatáról

Nagy izgalmat, érdeklődést váltott ki, szakmai berkekben vihart kavart *Moldova György* MÁV-ról szóló riportsorozata amely a *Kortársban* folytatásokban jelenik meg április óta. A folyóirat azóta pár nap alatt elfogy. (Vasutasokkal beszéltem, akik azzal büszkélkedtek, hogy idáig minden példányt sikerült megszerezni, otthon őrzik a könyvespolcon.) De Moldova „mozdonyának füstje” a civileket is megcsapta. A vasút, pontosabban az ott dolgozó 150 ezer vasutas élete, sorsa azokat is izgatni kezdte, akiknek semmi közük a MÁV-hoz.

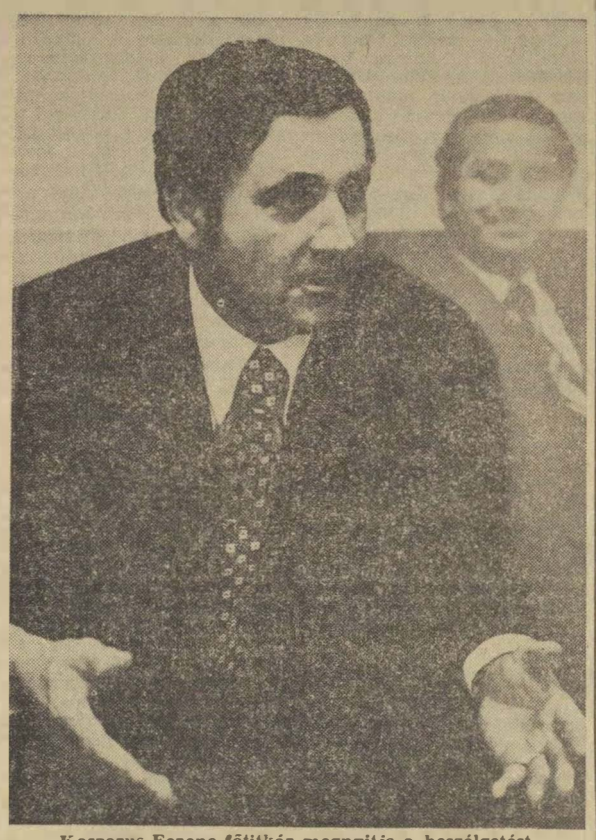
Miért ez az érdeklődés, a szimpátia? Mert az olvasót a valóság egy darabjának tényszerű, nyers, eleven ábrázolásával gondolkodásra ingerelték, mert lírai ihletettségű őszinteséggel bilincselték le. *Veres Péteren* kívül eddig aligha írt valaki ilyen esztétikai maradandósággal a vasutasok küzdéséről, közérzetéről, bánatáról és örömeről.

Októberben jelenik meg a Kortársban a riportkönyv utolsó része. A Vasutasok Szakszervezete a sorozat befejezése előtt, szeptember 17-én teremtett lehetőséget az íróval való találkozásra a *Fészek Művészklubban*. Meghívták a találkozóra a riportkönyv néhány szereplőjét, és az ötven vendég között ott volt *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és a vasút több vezetője is.

Rendhagyó író-olvasó találkozó volt ez. Talán helyesebb lenne úgy fogalmazni, hogy több volt annál.

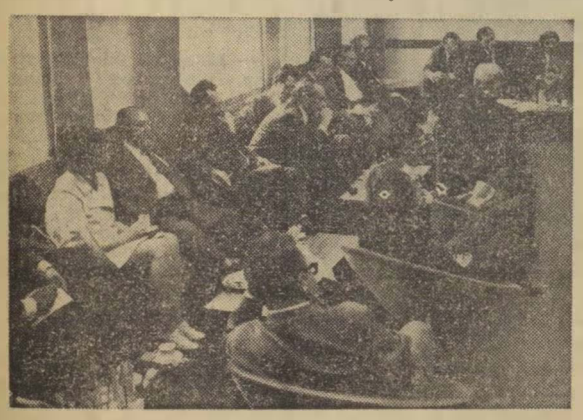
Ez a nem mindennapi találkozás a napjainkban újraéledő riportirodalom népszerűségének is köszönhető. Bonyolult világunk társadalmi problémáit, jelenségeit elemző, valóságfeltáró riportok sokszor közéletünknek is rangos eseményei. A műfaj legavatottabb művelői közé tartozik *Moldova György*, akinek eddig megjelent könyvei (például a Negyven prédikátor, vagy az Ország panasza) méltán váltottak ki nagy visszhangot. Ez alól a vasútról írt könyve sem kivétel. Megírásának körülményeiről *Gulyás János* megnyitója, illetve *Koszorus Ferenc* főtitkár vitaindítója után vallott az író:

— Több mint tíz éve gondoltam arra először, hogy írok a vasútról, de eddig egyszerűen nem lehetett hozzáférni. Két évvel ezelőtt *Illés Endre*, a Szépirodalmi Könyvkiadó igazgatója beszélt velem és azt mondta, hogy nagyon örülnének ha írnék egy riportkönyvet. Miről akarok írni? — kérdezte. *Csak a vasútról, mondtam, de sajnos akadálya van, mert egy másik író már megkapta ezt a témát.* Megígérte, hogy beszélnek az íróval, hogy engedje át nekem. Így is történt. Tavaly január elején felkerestem *Rödönyi* elvtársat, majd később *Urbán Lajos* vezérigazgató fogadott. Közölték velem, hogy munkámhoz minden segítséget megadnak. *Másfél évet töltöttem a vasútnál, több száz emberrel beszéltem, és el kell mondanom, hogy soha, egyetlen riportutam során sem kaptam ennyi segítséget, nem szereztem ennyi barátot...*



Koszorus Ferenc főtitkár megnyitja a beszélgetést (Csontos Gábor felvételei)

A találkozó résztvevőinek véleménye a könyvről megerősítette azt a napjainkban egyre fokozódó igényt, hogy szükség van a szociografikus elemekkel, dokumentatív részletekkel átszőtt riportra. *Szükség van az olyan irodalmi igénnyel készült irásokra, amely a ma emberének gondjait, a társadalmi élet egy-egy jelenségét a dokumentum hitelességével örökíti meg.* Segítségükkel nem elképzelt, fantázia szülte hősök életével, gondolataival ismerkedhet meg az olvasó, hanem az övéhez hasonlóval — bizonyítható, ellenőrizhető, létező környezetben. A hétköznapok emberének cselekvéseit sokszor nyersen, durván bemutató riportok (jó riportok) mélyén valahol mindig ott feszül a fizikai munka iránti tisztelet, az egyszerűség, az olajos ruhás munkás becsülése. Ez a „hétköznapi költészet”, pátosz hatja át az *„Akit a mozdony füstje megcsapott”* című riportkönyvet is.



A találkozó résztvevői az írót hallgatják

Sokat jelent ez a könyv a vasútnak! — mondotta egy olvasó. — A teljesítményekről olvashatunk a statisztikákban, az újságokban, de ezek a riportok azt fedezték fel, hogy a teljesítmények milyen áron születnek, hogyan valósítja meg a MÁV a terveit, mi rejlik a számok, az elszállított áruk ezertonnái mögött.”

„A vasúton percről percre helyt kell állni. Nehéz körülmények között dolgozunk, ami szintén hozzá tartozik munkánk szépségéhez. A felelősség fontosságát, a munkahelyi körülményeket az újfelvételesekkel is közölni kell, szépítés nélkül, hogy később ne csalódjanak. A riportsorozat hatására nem jelentkeztek felvételre az eddiginél kevesebben. Inkább az tapasztalható, hogy a kívülállók is megértőbben szemlélik munkánkat” — fejtegette *Pozsonyi Tibor*, a Munka Vörös Zászló Érdemrenddel kitüntetett miskolci November 7. szocialista brigád vezetője.

Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója is elmondta véleményét a könyvről.

— Irodalmi szinten, vitára ösztönzően írtak rólunk. Az itt ülők és magam is többször elolvastuk az egyes részeket. Örülök, hogy én adhattam engedélyt, segítséget az írónak ehhez a munkához, hogy megismerjen bennünket. *Ahol százötvenezer ember dolgozik ott minden nagyobbnak látszik. A hibák és az eredmények is... Az író olyan jelenségeket is kinagyított, amiket én — részben elfoglaltságom részben egyéb okok miatt — sohasem ismerhettem volna meg.* A felgyorsult életritmus a vasutasokra is vonatkozik. Ma már az is lehet igazi, megszállott vasutas, aki „csak” 10—15 éve dolgozik nehéz körülmények között. A forgalomnak — a munkaerőhiány ellenére is — menni kell, de nem mindenáron, hanem okosan, biztonságosan, gazdaságosan... *Én köszönöm Moldova Györgynek ezt a művet, és ha mégegyszer jönne hozzám egy megbízólevélért, egy engedélyért — biztosan találnék a számára még egy ilyen papírt.*

Moldova legújabb szociográfiája a tervek szerint könyvalakban is megjelenik a *Szépirodalmi Könyvkiadó* gondozásában. Kortársirodalmunk, ezen belül a felvirágzó riportműfaj lesz általa gazdagabb. És természetesen a vasút, mert egy kicsit az önismeretünket is mélyíti.

Kaszala Sándor

Szabadságot Luis Corvalánnak!

Chilei szolidaritási nagygyűlés a dunakeszi járműjavító üzemben

Három éve, hogy az áruló tábornokok — *Pinochet* vezetésével — összejátszva a nagy monopóliumokkal, megdöntötték a *Salvador Allende* vezette törvényes chilei kormányt, meggyilkolták az elnököt és fasiszta diktatúrát vezettek be. A náci *Gestapo* mintájára létrehozott DINA koncentrációs táborokba vetette Chile legjobbjait és halomra gyilkolja hazájának leghűbb fiait.

A terror elleni tiltakozás, *Luis Corvalan* és a többi hazafi szabadon bocsátásának jegyében a Vasutasok Szakszervezete szeptember 13-án, hétfőn szolidaritási nagygyűlést tartott a dunakeszi járműjavítóban, amelyen megjelent *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára, *Kardos Tibor* a 10. szakosztály vezetője, valamint *Barát Endre* országgyűlési képviselő, a járási pártbizottság titkára.

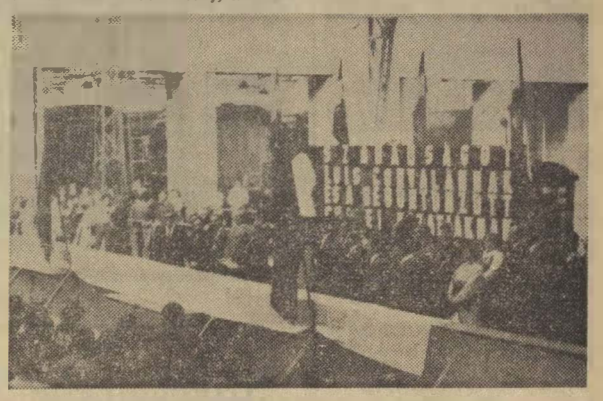
A nagycsarnokban, mintegy kétezer vasutas dolgozó előtt *Rékasi István*, a budapesti területi bizottság titkára tartott beszédet. Hangsúlyozta, hogy az uralomra került katonai junta el akarja pusztítani mindazokat, akiknek számára a szabadság, a demokrácia, a béke szent. *Veszély fenyegeti Luis Corvalan és harcostársai életét.* A meggyilkolt Salvador Allende neve mellett, a mártírok egész sora jelzi a kegyetlen leszámolást. Ismertette a Népi Egység kormányának békés erőfeszítéseit, három éves uralmának sikereit, jelentős gazdasági vívmányait, az emberibb élet megteremtéséért vívott küzdelmeit. *Megható szavakkal ecsetelte Salvador Allende békeharcos tevékenységét, a Béke Világtanácsában betöltött szerepét.* A szónok ezután arról szólt, hogy a fasiszta katonai junta a chilei reakció segítségével ismét utat nyitott a népet kizsákmányoló nagy külföldi monopóliumoknak.

Beszéde befejező részében arra buzdított, hogy az egész haladó világgal egyetemben *mindenki teljes erővel vegyen részt a Luis Corvalan és minden bebörtönzött hazafi kiszabadításáért folyó harcban.*

Rékasi István beszéde után *Hugo Robles* a chilei küldöttség tagja kért szót. Felszólalása középpontjában a Chilében folyó terror elleni tiltakozás állt. Hangsúlyozta a szocialista országok, elsősorban a Szovjetunió internacionalista támogatásának jelentőségét, amellyel a chilei nép hősi harcát segítik, támogatják. Hozzászólását a chilei és a magyar nép barátságának éltetésével fejezte be. Hugo Robles után *Péter László* aranykoszorús brigádvezető kért szót, majd az elnöki tisztet betöltő *Bősz József*, a szakszervezeti bizottság titkára felolvasta a magyar vasutasság tiltakozását tartalmazó táviratszövegét.

A nagygyűlés forradalmi hangulatát a dunakeszi hűtőház pol-beat zenekara biztosította. Befejezésként előadták a *Vencoremos* című forradalmi dalt. Ennek meghallgatásával véget ért a nagygyűlés.

T. B.



A szolidaritási nagygyűlés résztvevői

A szolidaritási nagygyűlés távirata a Magyar Szolidaritási Bizottsághoz!

A MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemben rendezett szolidaritási nagygyűlés résztvevői 150 ezer szervezett vasutas nevében mélységes felháborodásukat fejezik ki és tiltakoznak a Chilében uralkodó fasiszta terror ellen. Megdöbbenéssel vettük tudomásul, hogy a katonai junta május végén újabb erőszakos, tömeges elnyomói intézkedéseket léptetett életbe az antifasiszta szervezetek, a szakszervezeti mozgalom és a chilei nép ellen. A demokratikus mozgalmak több ezer vezetőjét és harcostársát tartják fogva. Sokuk holléte hosszú hónapok óta ismeretlen. A bebörtönzötteket agyonkínozzák és fennáll annak a gyanúja is, hogy a junta koholt vádak alapján kivégezi az ismert, haladó gondolkodású személyeket, a chilei nép hű fiait.

Három évvel a chilei, fasiszta katonai államcsíny után a munkások, az egész nép helyzete kilátástalanná vált. A diktatúra által előidézett válság miatt a munkanélküliség ma több mint hatszázezer embert érint, s az infláció is meghaladja a 200 százalékot.

A magyar vasutasok helyeslik és támogatják a chilei dolgozókkal és a chilei néppel szolidáris szakszervezeti bizottság felhívását, amely a fasiszta junta elleni akcióegységre, bojkottra szólítja fel a szakszervezeteket, a demokratikus erőket és a világ haladó gondolkodású dolgozóit.

Erélyesen követeljük az embertelen kínzások beszüntetését, a chilei hazafiak, politikai foglyok, a sokat szenvedett Luis Corvalán elvtárs azonnali szabadon bocsátását, a koncentrációs táborok és az embertelen kínzások felszámolását, a demokratikus szabadságjogok helyreállítását.

A vasutas szolidaritási nagygyűlés résztvevői

Tanácskozás Nagykanizsán

A Közlekedéstudományi Egyesület területi titkárai a közelmúltban Nagykanizsán a vasutas művelődési házban tanácskoztak. Az ország minden megyéjéből jelen volt vendégeket Gyulai János, a KTE nagykanizsai helyi csoportjának elnöke köszöntötte, majd beszámolt munkájukról. Az 1976. évi tudományos tevékenységről és a jövő évi feladatokról Solymos János, az egyesület főtitkár-helyettese beszélt.

Chilei küldöttség látogatása a miskolci járműjavítóban



A chilei küldöttség meglátogatta a Luis Corvalán szocialista brigád munkahelyét (Hajkó János felvétele)

A chilei szolidaritási hét megnyitóját Miskolcon tartották szeptember 10-én és többek között a járműjavítóba is ellátogatott egy öttagú chilei csoport.

A vendégeket az üzem szakszervezeti bizottságának nevében *Paál Attila* üdvözölte, majd *Szabó László*, a járműjavító MSZBT tagcsoportjának ügyvezető elnöke tájékoztatást adott a munkáról és az üzem dolgozóinak együttérzéséről.

Az ünnepi köszöntő után *Kerülő Károly*, a kocsijavító osztály hegesztő szocialista brigádjának vezetője — brigádtársaival — bejelentette, hogy a brigád felveszi a Chilei Kommunista Párt főtitkárának, *Luis Corvalánnak* a nevét.

A chilei küldöttség ezután bejegyzést tett a brigádnaplóba, majd átvette az üzem figyelmességét bizonyító ajándékokat. Ezután a vendégek felkeresték a *Luis Corvalán* szocialista brigádot munkahelyén, a VII/a kocsiosztályi javítócsarnokban, ahol megtekintették a brigád hegesztő munkáit.

A délelőtti üzemlátogatás és az ebéd után a szocialista brigád néhány tagja elkísérte a chilei vendégeket a Szakszervezetek Megyei Tanácsának színháztermébe, ahol részt vettek a nagygyűlésen.

Pál István

A hivatás dicsérete

Előzékeny, udvarias ügyintézés az Építési Géptelep Főnökségen

Az *Északi járműjavítóban* dolgozom, Szilasligeten lakom és építkezem. A Maglódi úti téglagyártól vásárolt anyag elszállításához kedvezményes fuvart igényeltem, úgynevezett C-menetlevélre. Az ügy intézése céljából fel kellett keresnem a *MÁV Építési Géptelep Főnökséget.*

Kérelmem gyors, „csúszópénz” nélküli, elbírálása, a fuvar pontos teljesítése is elég lenne ahhoz hogy köszönetemet fejezzem ki a főnökség dolgozóinak, s név szerint külön is *Ávár Lajos* előadónak. Neki azonban még arra is kiterjedt a figyelme, hogy a várakozók között egy fehérbotos, erősen csökkent látóképességű kolléga van. Mindannyiunktól elnézést kérve szólította őt előre, s hellyel kínálta. Engem pedig megkért, hogy legyek szíves befizetni a pénzes utalványt a fehérbotos ügyfél helyett is, nehogy baleset érje.

Örömmel segítettem, közben arra gondoltam *milyen kár, hogy sok hivatalból hiányzanak az Ávár Lajosok*, illetve a hozzá hasonló, figyelmesen és lelkiismeretesen dolgozó ügyintézők. Pedig nagyon nagy szükség van rájuk.

Nemes Ferenc

Jó pihenést Magdi néni!



Harmincöt évvel ezelőtt, mint vasutas szülők gyermeke lépett a MÁV szolgálatába *Jerszi Istvánné*, mindenki szeretett *Magdi* nénije. A tíztagú családban bizony szükség volt minden kereső kézre.

Kezdetben mint gyors- és gépíró tevékenykedett Miskolc-Tiszai pályaudvaron, de a szakvizsgak megszerzése után, *1946-ban Siemens-távirász lett.* Ebben a beosztásban dolgozott több mint 30 évet, a nyugállományba vonulásáig.

Közben 1949-ben férjhez ment. Férje ugyancsak vasutas dolgozó, de vasutas lett három gyermeke közül a fia is.

Jerszi Istvánné, amikor munkájáról beszeltünk, mosolyogva mondta, hogy a 30 év alatt nagyon sok táviratot vett fel és adott le. Lelkiismeretes, becsületes munkájával szolgálati vezetői és munkatarsai is mindig, meg voltak elégedve. Egyszerű és közvetlen magatartása miatt gyorsan a szívébe lopta magát munkatársainak.

Harminc t évi szolgálat után, amikor a *Zrinyi Ilona* szocialista brigád búcsúztatta, *Magdi néni meghatottan és könnyezve vett búcsút munkatársaitól és attól a Siemens-távirdagéptől, amely mellett oly hosszú ideig dolgozott.*

Kisvárdai János

Celldömölki természetbarátok

A *Celldömölki Építési Főnökség központjának* hetven dolgozója van és közülük negyvenen tagjai az év elején — a CVESE segítségével — létrehozott természetbarát szakosztálynak. *Eddig már 26 túrát bonyolitottak le.* Az idén — a Rákóczi-emléktúra keretében — még tizenöt helyre szeretnének eljutni. A természetbarátok megjárták már a zempléni hegyeket, voltak Gyulán, Sarkadon, Kecskeméten, Makón és Szegeden is.

A túrákhoz a CVESE társasgépkocsit biztosított. Különösen jól sikerült az Őrségben tett kirándulásuk, ahol megtekintették a nevezetes kerámia gyárat és a 200 éve született *Berzsenyi Dániel* niklai síremlékét.



A természetbarát-szakosztály tagjai őrségi túrájukon, a Vas megyei Vadása-tónál

Szombathelyi kezdeményezés

Általános iskolás labdarúgó-bajnokság a Haladás VSE Sporttelepén

Ezen a szeptemberi hétköznap délután, amikor Szombathelyen a *Haladás Vasutas SE* Rohonci úti stadionjának játékoskijárójában feltűntek az NB I-es együttes játékosaival vezetett általános iskolás vadonat új felszerelésbe öltözött játékosai, még a nap is előbújt a szürke felhők közül. Savaria általános iskoláinak csapatai a városi úttörőzenekar hangjainak ütemére vonultak fel, hogy első alkalommal megmérkőzzenek a város 1976/77. évi általános iskolai labdarúgó bajnokságáért é a Vas megye tanácsa által felajánlott szép vándorserlegért. A több mint ezer általános iskolai korú szurkoló mellett ott láttuk a lelátón *Vámos Józsefet*, a megyei tanács elnökhelyettesét, a Haladás VSE társadalmi elnökét. *Elek Tibort*, a városi tanács elnökhelyettesét, *Laki Lászlót*, a Haladás ügyvezető elnökét és *Sárosi Lászlót*, a Haladás labdarúgó szakosztályának vezető edzőjét is.

A nézők azt szinte természetesnek tekintették, hogy a kámoni iskola csapata előtt *Szarka Zoltán*, a kitűnő kapuvédő, míg a szőllősi iskola együttese előtt ifjabb *Kulcsár Ferenc* lépkedett. Az ünnepélyes megnyitó után már sor is került az első mérkőzésre, a Derkovits és a Dózsa iskola csapata között. A legfiatalabb szurkolók pedig olyan buzdításba kezdtek, hogy csak úgy zengett az egész Perint-parti sporttelep. Találóan jegyezte meg egy nyugdíjas Haladás-szurkoló:

— Bár az NB I-es mérkőzéseken buzdítanák ilyen hangerővel játékosainkat a szurkolók.

Szombathelyen tehát újabb lépést tettek a labdarúgósportág fejlesztése érdekében. Az általános iskolások részére első ízben kiírt kétfordulós őszi-tavaszi rendszerű bajnokság során több szabálymódosítást is alkalmaznak. Ezek közül legfigyelemreméltóbb az, hogy a mérkőzés eredményétől függetlenül minden mérkőzés után 11-es „párbajt" is vívnak a csapatok játékosai és a nevelés érdekében 3 vagy 5 perces időleges kiállítás is alkalmazható.

A városi labdarúgó szövetség kezdeményezését pedig a Haladás VSE labdarúgó szakosztálya nemcsak a füves játékteret — ahol az NB I-es csapatok játszanak — biztosítja, *hanem minden egyes iskolát 1—1 NB I-es Haladás játékos patronál egész éven keresztül.* Erre azért is nyílik lehetőségük, mert a mérkőzéseket mindig hétfői napon játszák.

Kiss Antal

Kazánjavítás — társadalmi munkában

Lesencetomaj községben működik a Veszprém megyei tanács II. számú szociális otthona, amelyben 146 idős embert ápolnak, gondoznak. A szociális otthon fűtését és melegvíz szükségletét három 180 000 kalóriás teljesítményű kazán biztosítja. Karbantartásuk, javításuk nagy gondot okozott az idén az otthon vezetőinek, mert a Dunántúlon nem akadt egyetlen üzem, vállalat sem, amely a javítást elvégezte volna. Kapacitáshiányra hivatkozva mindenütt elutasították a kérést.

A vezetőség utolsó kísérlete a tapolcai vontatási főnökség volt. Az ott dolgozó *Bánki Donát* brigád azonnal elvállalta a munkát. A kazánokat megtisztították a vízkőtől, elvégezték a szükséges javításokat. A közelgő tél most már nem fenyegeti a szociális otthon lakóit.

A *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett kollektíva több mint ötezer forint értékű társadalmi munkát végzett.

Bognár Károly

Népszerű lett Szombathelyen a fiatal házasok otthona

Szombathelyen a városi tanács 1973-ban átadta a fiatal házasok otthonát, amelyet a családalapítás megkönnyítése és az albérleti uzsora letörése érdekében hoztak létre. A 110 lakóegységből álló, 14 850 000 forint beruházással épült ház 336 nap alatt készült el. A lakrészek egy szobából, egy főzőfülkéből és egy zuhanyozós fürdőszobából állnak.

A városi tanács a város vállalatai, intézményei — részére — térítés ellenében — tizenöt évre szóló kijelölési jogot biztosított. *Ezzel a lehetőséggel a szombathelyi vasútigazgatóság is élt és 1973-ban 11, 1974-ben pedig 15 lakást vásárolt meg egyenként hatvanezer forintért.* Az intézményben öt évig lakhatnak a legalább egygyermekes fiatal házasok, havi 600 Ft használati díj ellenében. Ebből 190 forintot az intézmény folyószámlájára fizetnek be. A fennmaradó 410 forintot az intézmény nevére nyitott takarékbetétkönyvben kell elhelyezni, kamatozó tartós betétként. Ez előtakarékossági összeget képez a végleges lakás megszerzéséhez.

Ez az otthon nagyon népszerű lett a szombathelyi fiatalok körében. 1974-ben ezért újabb 110 lakóegységet adtak át. Ebben az évben pedig megkezdik a harmadik — 116 lakrészes — tömb építését is, amely 16 millió forint beruházással épül. *Azok a vasutas fiatalok, akik lakói lettek az otthonnak, tizéves munkaviszonyt vállaltak a MÁV-nál.*

Dolgozz hibátlanul!

Észrevételi lap a mozdonyon

A miskolci vontatási főnökség *November 7.* szocialista brigádja — amelyet nemrég tüntettek ki a Munka Vörös Zászló Érdemrenddel — a *Dolgozz hibatlanul!* munkarendszert is felhasználja a személyszállító vonatok menetrendszerűségének javítására. A brigád mozdonyvezetői szeptember 6—15. között az általuk továbbított vonatoknál úgynevezett *észrevételi lapot* vezettek a menetlevél mellékleteként. Feljegyezték rá a késés okait, az azzal összefüggő hibákat, hiányosságokat.

Az észrevételi lapok értékelésére a miskolci vasútigazgatóság forgalmi osztályán működő *Haladás* szocialista brigád tagjai vállalkoztak, ezenkívül a hibák, mulasztások megszüntetésére irányuló intézkedések kidolgozásában is részt vesznek. A November 7. es a Haladás brigád együttműködése nem újkeletű, s most az a tervük, hogy a DH-mozgalomban kipróbált észrevételi lapok vezetésébe *bevonják Miskolc valamennyi személy- és gyorsfordában utazó mozdonyvezetőjét*, azt remélve ettől, hogy a menetrendszerűség javulni, a vonatok továbbításához szükséges energia-felhasználás pedig — a fölösleges feltartóztatások kiküszöbölésével — csökkenni fog.

Gödi pillanatképek

Aki mostanában *Gödön* jár, rá sem ismer az állomásra. Három éve építették át, fővonali középállomássá. Dominó rendszerű váltó és vágányfoglaltsagos biztosítóberendezést kapott.

Ez év januárjától *Bánfalvi Pál* az állomásfőnök:

— Fóton lakom, Dunakeszin vagyok munkásőr és itt dolgozom Gödön, szép kis háromszög — mondotta mosolyogva. — A létszám 22 fő, de csak 16-an vagyunk. Falunk sem ismeretlen a munkaerőhiány. Hozzánk tartozik *Göd-Alsó* állomás is. Forgalmi szolgálattevőből négy kellene, kettő van. Igazgatósági tartalékosok segítenek. Nagy gondunk, hogy negyedik hónapja csak egy pénztárosunk van. A nagy éve alakult *Mikes Kelemen* szocialista brigád azonban sokat segít a nehézségek megoldásában, az utasok kulturált kiszolgálásában.

A hat vágányos állomásra a körvasútról érkező tehervonatoknál sokszor kell gépet cserélni. Egy szolgálat alatt 15 gépcsere is van. Sok munkát, fokozott feladatot jelent ez a szolgálattevőnek.

Egy nap 240 menetrendszerű vonat közlekedik, de van amikor 260 vonat is áthalad az állomáson. Az elmúlt hónapban a két állomáson 50 ezer utas váltott jegyet. Ez a néhány adat is mutatja: *Göd állomáson van munkájuk a vasutasoknak.*

(Kolymosi)



A miskolci vontatási főnökség Vöröskereszt-szervezete szeptember 7-től 10-ig szervezte meg a hagyományos véradónapokat. A négy nap alatt 723-an összesen 230 liter vért adtak. Képünkön a véradók egy csoportja

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizalmiak és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

A 37. számból: 109956/1976. A továbbtanuló dolgozók kedvezményeiről szóló rendelet kiegészítése és a végrehajtási utasítás módosítása.

A 38. számból: 10/1976. (Közl. Ért. 6.) KPM. A szakmunkásképzés egyes kérdéseiről.

A szerkesztőség üzeni

Szücs Ferenc Hatvan; Kisvárdai János, Sopsi György Miskolc; Soregi László Vámosgyörk; Szép Ferenc Szolnok: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kántor Zoltán Tiszakarád; Snelszer Mihályné Rakamaz; Liszkovits Mihály Százhalombatta; Beregszászi Tivadar Vép; Markos József Zalaegerszeg: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Titkári értekezlet és búcsúztató

A közelmúltban Nógrád és Heves megye vasúti szolgálati helyeinek szb-titkárai részére rendeztek egynapos értekezletet az eresztvényi *Napsugár* étterem különtermében.

Az értekezleten *Solymosi Rudolf*, a budapesti területi bizottság titkárhelyettese adott részletes tájékoztatást a szakszervezet mozgalmi helyzetéről és a további tennivalókról. Ezután bensőséges pillanatok következtek. Nyugdíjba vonulása alkalmából köszöntötték *Szücs István* mozdonyvezetőt, aki nemcsak a vasúti szolgálatban, hanem a szakszervezeti mozgalomban is több évtizedes aktív munkát végzett. Jelenleg is tagja a Vasutasok Szakszervezete Központi vezetőségének. Nemrég kapta meg a *Munka Érdemrend* bronz, és a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát. Elmondotta, hogy a vasúti munkától búcsúzik ugyan, de a szakszervezeti mozgalomban tovább folytatja a munkát. Az értekezlet részvevői jókívánságaikat fejezték ki Szücs Istvánnak és emlékül ajándékot adtak át.

Nyugdíjastalálkozó

Bensőséges ünnepség színhelye volt augusztus 27-én a miskolci vasutasok *Vörösmarty Művelődési Háza.* A csomópont társadalmi-gazdasági szervezetei a nyugdíjasok részére rendeztek találkozót, akik közül hetvenketten jelentek meg. *Kovács István* szbtitkár köszöntője után baráti hangulatú beszélgetés kezdődött, többen felidézték vasúti élményeiket. A visszaemlékezésekből kitűnt, hogy a nyugdíjasokat ma is ezer szál kapcsolja a vasúthoz. *Uhrin István*, aki Felsőzsolcán volt kocsirendező, elmondotta például, hogy gyakran megfordul az állomáson és beszélget a volt munkatársakkal. Pontosan tudja, hogyan dolgozik a brigád, milyen eredményeket értek el.

A nyugdíjasok nevében *Héjj Károly* mondott köszönetet a hasznos találkozó megrendezéséért.

HÍREK

— Segített a brigád. Tompa Dánielné, Szolnok állomás takarítónője, három kiskorú gyermekével a közelmúltban költözött az Abonyi úti 30/1. sz. őrházba, amit lakás céljából utalt ki a budapesti igazgatóság. Az őrház környezetét az állomas Ságvári Endre szocialista brigadja társadalmi munkában parkositotta. A brigád hetven órát dolgozott az orház területen.

— Kirándulás. A miskolci területi bizottság a közelmúltban a nyugdijas vasutasok részére egynapos kirándulást szervezett Miskolc-Tapolcára. A kirándulás résztvevői megtekintették Tapolca nevezetességeit és felelevenitették a régi emlékeket.

— Nyugdíjastalálkozó. A kaposvári vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága nyugdijastalálkozót rendezett, amelyen ötvenen jelentek meg. A nyugdíjasokat Betlehem László, a csomóponti pártbizottság titkára és Széchenyi Zoltán, a főnökseg szb-titkára köszöntötte, majd tájékoztatást adtak a munkahely eredményeiről, terveiről.

— Műszaki könyvnapok. Az idén nyolc kiadó 55 könyve jelenik meg több mint 400 ezer példányban a műszaki könyvnapokra, amelynek megnyitója október 8-án lesz Szegeden a Technika Házában. Az itt kiállított könyveket október 18-án a szolnoki járműjavító művelődési házában tekinthetik meg az érdeklődők, ahol ezzel egyidőben nyilik meg a Művelt Nép könyvkiállítás. Ez bevezetője annak a rendezvénysorozatnak, amely az üzem könyvtárának 100 éves fennállását köszönti.

— Próbaterem. Az ország egyik legkorszerűbb járműjavító próbatermét szerelték fel a szombathelyi járműjavítóban. Az NSZK-tól 6,5 millió forintért vásárolt próbapad műszerei 18 ponton mérik a gépeket, és így csak a valóban tökéletesek hagyhatják el az üzemet.

— Előadás a klubkönyvtárban. Békéscsabán a vasutas klubkönyvtárban „Bér, ár, életszínvonal a szocializmusban" címmel érdekes előadást tartott dr. Tóth József, az MTA Földrajzkutató Intézete alföldi csoportjának vezetője. Az előadáson 120-an vettek részt. A szocialista brigádklub a jövőben havonta szervez majd hasonló ismeretterjesztő előadást.

Lakáscsere

— Komáromi két szoba komfortos szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Magasabb komfortfokozat esetén különbözetet — megegyezés el — fizetek. Levélcím: Szőllősiné, 2900 Komárom, Rákóczi rkp. 8. fszt.

— Elcserélném nagykanizsai két szoba komfortos, gázfűtéses, első emeleti MÁV-lakásomat budapesti egyszobás lakásra. Levélcím: Őz, Baranyai Lajosné, 8802 Nagykanizsa Oswald József utca 4.

— Dunakeszi gyartelepi kétszobás, külön bejáratú komfortos, gázfűtéses, első emeleti lakásomat elcserélném budapesti 1, vagy 2 szobásra. Lehet garzon is. Költségtérítést vállalok. Levélcím: Hidvégi Károly, 2120 Dunakeszi-Gyártelep, Állomás-sétány 15. I. em. 4.

— Elcserélném f komfortos, utcai lakásomat lehetőleg 1, vagy 2 szobás komfortos lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni személyesen vagy levélben lehet. — Cím: Martényi Pál 1147 Budapest, Telepes u. 35/b. II. 2.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vizi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872.
Üzemi: 19—71.
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Telefon: 324—819.
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
76— 3628 Szikra Lapnyomda
MNB 218 — 13 858
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. OKTÓBER 16.

SZEPTEMBERI GYORSMÉRLEG:

A vasút 28 millió 700 ezer utast, 11 millió 155 ezer tonna árut szállított

Megnőtt a fuvarozási igény — Szaporodott a ki nem állított kocsik száma

A vasút szeptemberben *28 millió 700 ezer utast szállított.* Ezzel a teljesítménnyel személyszállítási tervét 102,5 százalékra teljesítette. A bázis időszakhoz viszonyított teljesítés 96 százalékos volt. Hasonló az arány az utaskilométerben mért teljesítménynél is. Kedvezően alakultak a fizető személyszállítási teljesítmények.

Az elmúlt hónapban a személyszállító vonatok menetrendszerűsége (mind a bázis, mind az előző hónaphoz képest) kedvezően alakult. *Az egy késetten közlekedett személyvonatra eső késési idő a bázishoz viszonyítva 5,4 perccel, a megelőző hónaphoz hasonlítva 1,7 perccel volt kevesebb.* A hálózati adatok kedvező alakulását a szombathelyi, a pécsi, a budapesti, valamint a miskolci igazgatóságok munkája segítette elő. Kismértékű javulást mutatott szeptemberben a nemzetközi forgalomban közlekedett személyszállító vonatok menetrendszerűsége is.

Az elmúlt hónapban *a vasút 11 millió 155 ezer tonna árut szállított, ami 94,9 százalékos terveljesítésnek felel meg.* A bázishoz viszonyított teljesítés 99,8 százalékos volt. Tovább növekedett a fuvarozási igény, amely abban nyilvánult meg, hogy a vasút több esetben nem tudott időre teherkocsit kiállítani. A kocsihiány a múlt évihez viszonyítva közel 40 százalékos emelkedést mutat.

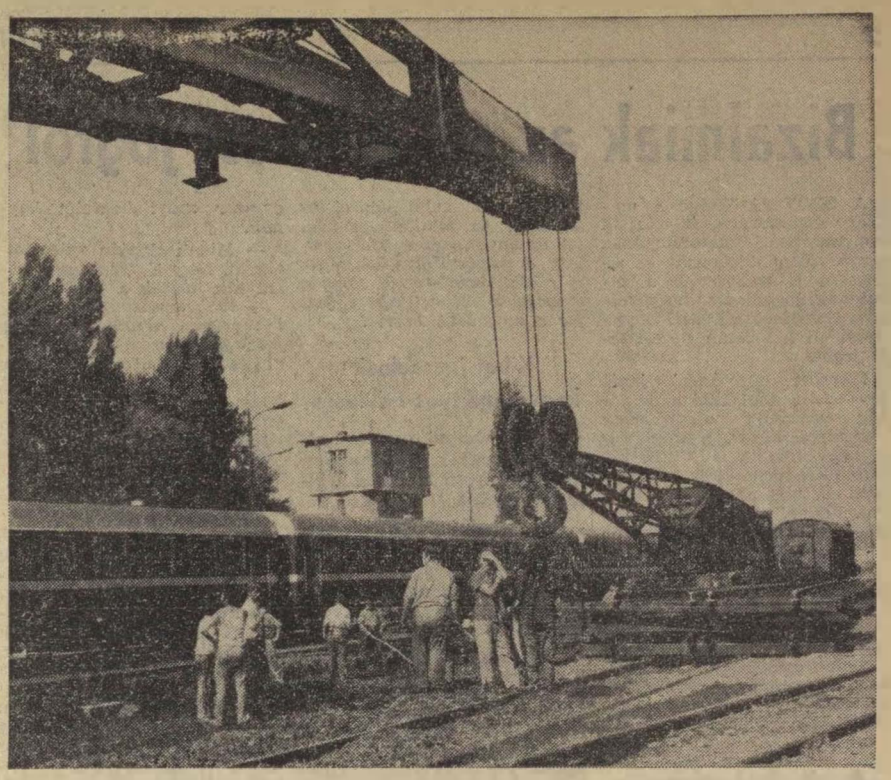
Fokozódott a nemzetközi áruszállítás is. *Az exportforgalomban 24,1, az importforgalomban 14, a tranzitforgalomban pedig 3,4 százalékos volt az emelkedés.* Sajnos a belföldi áruszállításnál mintegy 6,8 százalékos visszaesés mutatkozik az elmúlt év azonos időszakához képest, kivéve a kő, kavics és az egyéb építőipari anyagok elszállítását. Szénből 9,4, kavicsból 15,5, cementgyártmányokból 20, műtrágyából 8,8 százalékkal fuvarozott többet a vasút, mint a bázis időszakban. Tekintettel arra, hogy a cukorrépaszállítások kissé elhúzódtak, a terv teljesítése csupán 49,5 százalékos volt az elmúlt év forgalmához viszonyítva.

A vasút pénzügyi eredményei szempontjából kedvezőtlen, hogy a díjbevételt hozó árutonnakilométer teljesítmény csupán 93—96 százalékos a tervhez képest.

Az áruszállítás minőségét elemezve megállapíthatjuk, *hogy növekedett a ki nem állított teherkocsik, valamint a géprevárási esetek száma.* Az előző hónaphoz viszonyítva emelkedtek a vonatfeloszlatási esetek is. A tehervonatok menetrendszerűsége a bázis időszakhoz viszonyítva csak kismértékű javulást, *augusztus hónaphoz képest pedig erőteljes visszaesést mutat.* A menetrendszerűség kedvezőtlen alakulását nagymértékben befolyásolta a vágányzárak időtartamának közel 43 százalékos emelkedése a bázis időszakhoz képest.

Kedvezően alakult a teherkocsik statikus kihasználása. Tovább romlott viszont a teherkocsik átlagos kocsiforduló ideje, amelyen belül *a rakott forduló idő is 9 százalékkal emelkedett a bázishoz képest. Túllépés tapasztalható az OPW kocsik felhasználásánál is.*

Az év hátralévő hónapjaiban a szállítási igények tovább fokozódnak. A szállításokat nagymértékben akadályozhatja a kedvezőtlen időjárás és az ezzel kapcsolatos zavarokra körültekintően kell felkészülni. *Várhatóan fokozódik a cukorrépaszállítások mennyisége is.* A népgazdaság szállítási igényeit csak úgy tudjuk kielégíteni, ha gyorsítjuk a kocsi ki- és berakodásokat, ha jobban kihasználjuk a rendelkezésre álló kocsiparkot és csökkentjük a kocsiforduló időt. Az üzemi feladatok mellett nem szabad azonban megfeledkezni a közlekedés biztonságáról sem, amely minden dolgozótól fegyelmezett munkát igényel az őszi csúcsforgalomban.



Mátészalka állomáson nagyteljesítményű daruk segítségével dolgoznak a pályamunkások (Tudósítás az 5. oldalon)

AZ ŐSZI HÓNAPOKBAN

Kettős feladatot látnak el a komáromi csomópont dolgozói

Most, az őszi csúcsforgalom idején Komárom állomás vasutasaira kettős feladat hárul. Az egyik a magyar—csehszlovák határállomással, a másik pedig a cukorrépaszezonnal kapcsolatos.

Varsányi József állomásfőnök irodájába éppen akkor nyitottam be, amikor *Kovács Gregorral*, a bratislavai vasútigazgatóság forgalmi ellenőrével éppen megbeszélést tartottak Komárom állomás és a CSD komáromi kirendeltsége munkájának még szorosabb összehangolásáról. Gyakran cserélnek véleményt arról, hogy miként lehetne fokozni, még hatékonyabbá tenni a kirendeltség munkáját, hogyan lehetne segíteni a két állomás. *Komarno és Komárom* különben is élénk versenyét a határforgalom gyorsítását. Ez különösen fontos most, az őszi csúcs idején.

Ezek az alkalmi megbeszélések hasznos kiegészítői azoknak a havonta megtartott értekezleteknek is, amelyeken értékelik a versenyt és megtárgyalják a soronlevő feladatokat.

Tavaly a második félévi versenyt a komarnóiak nyerték, az 1975. évi összesítésben azonban Komáromé lett a zászló. *Ezután a komarnóiak ismét „ráhajtottak" és 1976 első felében megint ők kerültek élre.* Most, a második félévben (a júliusi-augusztusi eredmények értékelése alapján) úgy látszik, hogy csekély mértékben Komárom felé billen a mérleg nyelve 0,25 illetve 0,3 tized százalékkal.

Legfőbb versenyszempontjaik most a menetrendszerűség, az engedélyre vásárok minimálisra csökkentése, a kereskedelmi és műszaki követelmények betartása. Vigyáznak arra, hogy a vonatok ne zavarják egymást és a kocsirendezők a legaprólékosabban készítsék elő a vonatot, a mozdony ne legyen kénytelen ácsorogni. A dolgozók ma már tudják, hogy ez a gazdaságossági szempont a KGST-vasutak egymásközti forgalmának az egyik legfontosabb irányelve.

Komárom állomás határforgalmi menetrendjébe a jelenlegi időszakban *24 óraként 11 tehervonatpár van berajzolva.* A kilépő vonatok sokfelől érkeznek ide. Ezekből kell a komáromiaknak gurítással zárt elegyet képezniük, úgy, hogy a rendezéstől kezdve addig a pillanatig, amíg felkínálják a vonatot a CSD-nek, minden művelet beleférjen az állomási technológia szerinti 160 percbe. Szorosan együttműködve a vám-, a növényvédelmi, az állategészségügyi és egyéb szervekkel, általában sikerül betartani ezt az időt.

A Komáromtól 10 kilométerre levő Ács állomással is jó az együttműködés. A répaszezon kezdete előtti értekezleten jóváhagyott „forgatókönyv" szerint Komáromnak arra kell vigyáznia, hogy vágányain ne „feküdjenek" el a cukorrépával rakott vagonok. Többnyire a hármasával, négyesével, ötösével „idecsorgó" kocsikról van szó, amelyeket a komáromiak vonattá rendeznek és így továbbítanak Ácsra. *Naponta 40—45 vagon répa indul Komáromból, zárt vonatként a cukorgyárba.* Mint általában a répaállomásokon, itt is nagy gond ennek a kocsimennyiségnek a rendezése, kezelése. *A kocsirendezők, sarusok, váltókezelők pihenő idejét átmenetileg fel kellett függeszteni és gyakoriak a túlórák is.* Ezen kívül a hiányzó létszám pótlása miatt átszervezésre is szükség van.

Komárom telepállomás, ezért meglehetősen népes a vonatkísérő személyzete. Ez lehetőséget ad a „sakkozásra". Élnek is vele az állomás vezetői. A kampány idejére a vonatkísérők egy részét átirányítják oda, ahol kevés a munkaerő.

Szeiler László szb-titkár elmondotta, hogy az egész állomási munka a versenyző kollektívák tevékenységére épül. Tizenkét brigád működik az állomáson, 169 taggal (a teljes létszám több mint kétharmada). A szakszervezeti bizottság, a gazdasági vezetőkkel közösen, az állomási célkitűzéseket tesztlapos variációk szerint dolgozta ki. *Ebben pontosan meghatározták, mit kell vállalnia és teljesítenie egy-egy brigádnak, ha arany-, ezüst-, bronzjelvényt vagy egyéb minősítést akar szerezni.*

Példásak a művelődési, a

(Folytatás az 5. oldalon.)

Új büfé és Utastourist nyílt a búcsúi határátkelőhelyen

Az *Utasellátó Vállalat* a nemzetközi idegenforgalmi igények kielégítése érdekében — a búcsúi határátkelőhely szeptember 24-i ünnepélyes megnyitásával egyidőben — új büfét és *Utastourist* üzletet helyezett üzembe.

A hazánkba érkező és átutazó külföldi vendégek ebben a pavilonban megvásárolhatják a közkedvelt árucikkeket, többek között cigarettákat, népművészeti és iparművészeti termékeket, palackozott italokat, továbbá kozmetikai cikkeket. Valamennyi árut valutáért lehet vásárolni.

A korszerűen berendezett büfében különböző italok, üdítők, presszókávé, cukrászipari termékek gazdag választéka várja a turistákat.

Cegléd és Szeged között

Befejeződött a fővonal és az állomások automatizálása

Jelentős állomásához érkezett a vasútautomatizálás. Kiskunfélegyházán október 5-én ünnepélyes keretek között átadták a forgalomnak a *Cegléd—Szeged* közötti automatizált vasútvonalat.

A szegedi igazgatóság a fővonal korszerűsítésének munkáit 1961 nyarán, a tervmunkák megrendelésével kezdte el. Először a pálya került felújításra, hézag nélküli felépítményt építettek, *ami lehetővé tette 23 tonna tengelynyomású járművek óránként 100 kilométeres sebességgel való közlekedését.* Az állomások vágányainak befogadó képességét pedig 150 tengelyre építették ki.

Az automatizálás ezt követően kezdődött. Első lépésként 1964 januárjában Kecskemét állomáson üzembe helyezték a vonal első *Dominó 55* típusú, korszerű biztosítóberendezését. A hatvanas évek közepétől azután új lendületet kapott az automatizálás. A vonalon egymás után szerelték fel a *Dominó 55 típusú berendezéseket*, a hozzájuk csatlakozó önműködő térközbiztosító. sorompó és korszerű távközlő berendezésekkel együtt. 1967-től folyamatosan *Petőfiszállás, Nagykőrös, Csengele, Balástya, Szatymaz*, majd *Kistelek* és *Kiskundorozsma* kapott Dominó berendezést.

A MÁV hálózatán 1972-ben elsőként *Nyársapát* állomáson szerelték fel és helyezték üzembe a *KA—69 típusú kis- és középállomási biztosító berendezést* a hozzá tartozó távközlő berendezéssel. Ilyen korszerű berendezést szereltek fel később *Katonatelepen* is.

Kiskunfélegyháza állomás korszerűsítése öt évvel ezelőtt kezdődött el. A nagyarányú munka során a pályaépítéssel és vágánykorszerűsítéssel párhuzamosan végezték el az állomási és a csatlakozó vonalszakaszok biztosítóberendezéseinek felszerelését. Az összehangolt munka eredményeként idén készült el *Városföld* és *Kiskunfélegyháza* állomás Dominó 55 típusú berendezése. Ez utóbbi a 150. ilyen Dominó berendezés az országban.

Az automatizálás során a *Városföld—Petőfiszállás* vonalszakaszon megépült a vonatbefolyásolásra alkalmas önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt ezredik kilométer pálya.

A vonalon az elmúlt évek alatt a hagyományos mechanikus biztosítóberendezéseket korszerű, nagy biztonságú, jelfogó-függéses berendezések váltották fel. *A vonal teljes hosszában önműködő, modern térközbiztosító rendszer épült,* melynek elektromos jelfeladása képes üzemeltetni a mozdonyokra felszerelt egyesített

(Folytatás az 5. oldalon.)

Október 4—7-ig

Koszorus Ferenc főtitkár vezetésével szakszervezeti delegáció járt Bécsben

Az osztrák vasutasszakszervezet meghívására október 4—7-ig *Koszorus Ferencnek*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárának vezetésével háromtagú magyar vezetőszintű delegáció tartózkodott Bécsben. Az osztrák és a magyar vasutasszakszervezet vezetői kölcsönösen tájékoztatták egymást szervezetük tevékenységéről, a dolgozók érdekvédelme, élet- és munkakörülményei javítása terén elért eredményekről, további célokról.

A magyar delegáció látogatást tett vasúti javítóüzemben, forgalmi és vontatási telephelyeken, vasúti és szakszervezeti oktatási intézményekben. *Tanulmányozta a vasutasok foglalkoztatási rendjét, bérezési rendszerét, egészségügyi, szociális, kulturális ellátását.*

Az üzemlátogatások alkalmával a gazdasági és a szakszervezeti vezetőkkel közvetlen hangú, szívélyes beszélgetésekre került sor munkáról, a szakszervezet tevékenységével, a dolgozók munkahelyi körülményeivel összefüggő kérdésekben.

Elutazás előtt a magyar delegáció vezetője köszönetét fejezte ki a meleg fogadtatásért, az üzemi tapasztalatok szerzésére alkalmat nyújtó gazdag programért. Mindkét szakszervezet vezető képviselői egyetértettek abban, hogy eltérő társadalmi berendezkedésünk mellett közös céljaink elérése érdekében tovább kell javítani kapcsolatainkat, rendszeressé kell tenni a hasonló jellegű, kölcsönös találkozásokat.

Október 19-én

Megkezdik a kelebiai fővonal villamosítását

A MÁV V. ötéves terve tartalmazza mindazokat a feladatokat, amelyek a népgazdaság társadalmi és anyagi fejlődéséből következően a személy- és áruszállítási igények kielégítése során a vasúttal szemben felmerülnek.

A *Villamos Felsővezeték Építési Főnökség* feladatát a tervidőszakban jelentősebb felsővezeték-építési és az egyes vonalkorszerűsítésekkel összefüggő munkák képezik. Ezen belül sor kerül a *Budapest—Kelebia* és *Nyékládháza—Leninváros* vonalak villamosítására. A vonalkorszerűsítésekkel kapcsolatos feladatok között jelentős a *Budapest—Hegyeshalom* vonalon végzendő munka.

A Budapest—Kelebia vasútvonal villamosításának előkészületei még az év elején megkezdődtek. *Urbán Lajos* miniszterhelyettes szeptember utolsó napjaiban aláírta a beruházási programot. Ezt követően a 174 kilométer hosszú kelebiai vonal villamosítása a felsővezetéki oszlophelyek kitűzésével, s az anyagok szállításával kezdetét vette.

A villamos felsővezetéki oszlopok felállítása pedig október 19-én kezdődik *Fülöpszállás* és *Csengöd* állomás között.

Bizalmiak az egyetértési jogról

A SZOT elnöksége a magyar szakszervezetek XXIII. kongresszusa határozatának megfelelően kidolgozta és elfogadta a szakszervezeti bizalmiak jogait, azt, hogy milyen kérdésekben kell érvényesíteni a bizalmi egyetértési jogát.

Eszerint egyetértési jogát gyakorolja a bizalmi a dolgozók személyi alapbérének megállapításakor, a miniszteri vagy magasabb szintű kitüntetésre vonatkozó javaslattételnél, valamint jutalmazásnál, fizetett rendkívüli vagy jutalomszabadságban részesítésnél, vállalati lakás vagy lakástámogatás, szociális juttatás adása esetén, a vállalati, hivatali, intézményi és szakszervezeti üdülési beutalók személy szerinti odaítélésében, a szakszervezeti segélyben részesülő személyek meghatározásában és a szakszervezeti kitüntetésre vonatkozó javaslattételnél.

„Az én részlegvezetőm kikéri a véleményemet"

Miskolc-Tiszai pályaudvaron arról beszélgettünk *Gutassy Béla* személyzeti ügyintézővel és *Siroki Gyuláné* rakodási irányítóval — mindketten bizalmiak —, hogy miképpen élnek ezekkel a jogokkal a dolgozók érdekében?

— *A felsorolt esetekben rendszeresen kikéri véleményemet a részlegvezetőm* — kezdi a beszélgetést Sirokiné. — *Ez nálunk így volt már a határozat megjelenése előtt is.* A főnök jól tudja, hogy én közvetlen kapcsolatot tartok a dolgozókkal, hiszen 1958-tól dolgozom velük. Nagyon jól ismerem a fizikaiak gondjait, mert magam is takarítóként kezdtem a vasútnál. Munka mellett végeztem el az általános iskola felső tagozatát és a vezetés lehetővé tette, hogy irányítóként dolgozhassak.

— Véleménynyilvánítás előtt beszélget-e a szakszervezeti csoporttal?

— *Természetesen! Helyes véleményt akkor tud kialakítani az ember, ha a munkatársaira támaszkodik.* Könnyebb állást foglalni egy-egy kérdésben, ha ismerem a szakszervezeti csoport véleményét is.

— Mivel Ön is munka mellett tanult, bizonyára támogatja azokat, akik most végzik az általános iskolai tanulmányokat?

— *Csoportomból nyolcan most végzik általános iskolai tanulmányaikat. Az csak természetes, hogy egyetértek azzal, hogy a vezetés a továbbtanulóknak időkedvezményt és átlagkeresetet biztosít.* A kihelyezett osztályainkban 4 hónap alatt lehet elvégezni egy általános iskolai osztályt. Ha az órák munkaidőben vannak, a továbbtanuló dolgozók részére ilyenkor jár az átlagkereset. Van egy speciális tanfolyamunk is. Akiknek csak a VIII. osztály hiányzik, azok 6 hét alatt sajátítják el az anyagot. Az általános iskolai tanulmányok után következnek a szaktanfolyamok. *Az már csak természetes, hogy a magasabb képzettség együtt jár a magasabb bérrel!*

Kiket javasolnak kedvezményes üdülésre

A két bizalmi ezután elmondta, hogy a segélyjavaslatokról sohasem hiányzik a bizalmi aláírása.

Így ősszel, az üdülést szezon után érdemes arról is szót váltani, hogy a bizalmi hogyan gyakorolja egyetértési jogát a beutalók személy szerinti odaítélésében?

— A nyári szezon beutalóit a fizikai dolgozók alig-alig igénylik. Sok köztük a vidéki, akikre a szolgálat után otthon még vár a mezőgazdasági munka a háztáji és kisegítő gazdaságokban. *Szívesebben mennek üdülni télen, különösen azok, akik üzleti bántalmakkal bajlódnak.* Természetesen a gyógyüdülők beutalóit elsősorban ők kapják.

Gutassy Béla szakszervezeti csoportjában szellemi dolgozók vannak. A csoport 21 tagú. A dolgozók fele kért a nyárra beutalót. *Kaptak két családos és két egyszemélyes üdülőbeutalót, négy gyermek is elmehetett a Balaton partjára.* Itt szükség volt a bizalmijog gyakorlására, mert az igényeket akkor tudták volna maradéktalanul kielégíteni, ha mégegyszer ennyi beutalót kapnak.

— Minek alapján választották ki, hogy a jelentkezők közül kik kapják a beutalókat?

— *Figyelembe vettük a család anyagi helyzetét, az egy főre jutó keresetet, a dolgozó és hozzátartozói egészségi állapotát és természetesen azt, hogy a kérelmező hogyan dolgozik, milyen aktív a társadalmi munkában.*

A dolgozók igénylik az erkölcsi elismerést

A beszélgetés közben több kritikai észrevétel is elhangzott. Például az, hogy a körzetesítéssel növekedett a létszám, de nem kaptak több üdülőjegyet, mint korábban. Felvetették azt is, hogy a miskolci igazgatóság mezőkövesdi üdülőjébe újabban az ország más részeiből is jönnek beutaltak, ugyanakkor a miskolciak nem kapnak ennek arányában máshová üdülőjegyeket.

— A szakszervezeti kitüntetésre vonatkozó javaslattételnél is egyetértési jogát gyakorolhatja a bizalmi. Élnek-e ezzel a lehetőséggel?

— Igen — vallják mindketten —, de jó lenne, ha több szocialista brigád munkáját lehetne jutalmazni. Elsősorban nem az anyagi, hanem az erkölcsi elismerést igénylik a dolgozók. Ha érzik a párt-, a szakszervezet és a vasúti vezetők bizalmát, ez új lendületet ad a munkához.

Kőhidi László

Vasutas eszperantisták Lengyelországban

A Lengyel Eszperantó Szövetség szeptemberben kéthetes nemzetközi eszperantó találkozót rendezett a dél-lengyel Szudéta hegység között fekvő *Miedzygorza-völgy Gigant Szállójában.* A találkozón tizennégy ország 310 küldötte vett részt. Hazánkat huszonöt küldött, köztük öt vasutas képviselte.

A tanácskozás hivatalos nyelve természetesen az eszperantó volt. A magyarok együttműködési kapcsolatot kezdeményeztek a lengyel, csehszlovák, bolgár csoportokkal, köztük a varsói, gdanski, bydgoszczi és katowicei vasutas eszperantistákkal is. Ezeket a kapcsolatokat a jövőben — a szocialista brigádok bevonásával — bővítik majd.

Kovács Sándor

Titkári tanfolyam Zamárdiban

A szakszervezeti bizottságok *titkárai* háromnapos munkaértekezleten vettek részt *Zamárdiban*, hogy számba vegyék a SZOT XIII. kongresszusának határozatából, illetve a *Minisztertanács* 12/1976. számú rendeletéből adódó feladatokat, tekintettel a bizalmiak, vezetőbizalmiak, illetve a szakszervezeti szervek kibővített véleményezési jogára hatáskörére.

Központi vezetőségünk főtitkára és titkárai tartották a vitaindító előadásokat, s az azokat követő konzultációkon a területi bizottságok titkárai is segítették a részvevőket abban, hogy egységes álláspont alakuljon ki. A tanfolyamok példás szervezése ugyancsak hozzájárult ahhoz, hogy a részvevők jól hasznosíthassák munkájukban a munkaértekezlet tapasztalatait.

Zamárdiból visszatérve, már az ott szerzett ismeretek birtokában dolgozunk, s napról napra *magam is érzem, hogy az előadások és a viták eredményesek voltak.* Határozottabban igyekszünk érvényt szerezni a Minisztertanács rendeletének, s ez újabb ösztönzést ad a szakszervezeti demokrácia érvényesítéséhez.

Chemez Dénes
szb-titkár,
Bp. Angyalföldi Pft. Főn.

Körültekintőbb kivizsgálást

Az üzemi balesetekre nem elég csupán elfogadható magyarázatot keresni

Szakszervezetünk titkársága szeptember 28-i ülésén az 1975. évi üzemi balesetek kivizsgálásának tapasztalatairól és a kárigények kielégítésének alakulásáról tárgyalt. A vasúti főosztály munkaügyi és szociálpolitikai, valamint általános igazgatási és jogi szakosztályainak közös előterjesztése reális helyzetelemzést adott.

Ki, miért hibás?

Megállapították többek között, hogy a vállalati munkavédelmi szabályzatnak a balesetek bejelentésére, nyilvántartására és kivizsgálására vonatkozó előírásait még nem mindenütt alkalmazzák helyesen. Különösen a vizsgálatok tartalmi, minőségi színvonala kifogásolható elsősorban a végrehajtó szervek hatáskörébe tartozó eseteknél. A balesetvizsgáló bizottságok ugyanis sokszor csupán manuális munkát végeznek. *Kritika nélkül leírják a kihallgatott személyek vallomását, logikai kérdésekkel nem irányítják a vizsgálatot.* Nem ismerik a helyi adottságoknak megfelelő előírásokat és nem érzik szükségességét fontos tényezők vizsgálatának.

Az összefüggések feltárásának hiánya miatt nem egyértelmű a balesetet előidéző közvetlen és közvetett ok. Gyakran csak magyarázatot keresnek a történtekre, *főként azt kutatják, hogy ki és miért hibás.* A valódi okok, okozatok feltárását, a hatékony intézkedések megtételét hátráltatja a helyi vizsgálóbizottságok tagjainak „alárendeltségi viszonyából" fakadó szemlélete is.

Több figyelmet a nevelő munkára

A vasutas szakszervezet titkársága, elfogadva az előterjesztést és a vezérigazgatóság tervezett intézkedéseit — a következőkre hívta fel a figyelmet:

Arra kell törekedni, hogy a balesetvizsgálat ne csupán az esemény rögzítésére, a tanúk meghallgatására és a felelős kérésére irányuljon, hanem minden olyan tényezőre, amely a baleset bekövetkezéséhez hozzájárult. El kell érni, hogy a hasonló balesetek megelőzésére tett intézkedések ne korlátozódjanak *„az ismételt oktatásra és az ellenőrzés fokozására."* Javítani kell a nevelő, felvilágosító munkát. A kedvezőtlen baleseti helyzetre való tekintettel szükségessé vált a jellemző balesetek okainak és a tett intézkedéseknek az ismertetése, havi összesítése, amit valamennyi szolgálati hely munkavédelmi oktatásain ismertetni kell. Az óvórendszabályok ismertetésén túlmenően oktatni kell azt is hogy mi a helyes eljárás, ha a dolgozót baleset éri.

Az üzemi balesetet szenvedett dolgozók kárigénye kielégítésének jogi alapját a *Munka Törvénykönyve* 62. § (1) pontja biztosítja, amelynek értelmében *„A vállalat a dolgozónak munkaviszony keretében okozott kárért vétkességére tekintet nélkül teljes mértékben felel."* A kártérítés kötelezettsége alól a vállalat csak akkor mentesül, ha bizonyítja, hogy a kárt működési körén kívül eső elháríthatatlan ok vagy kizárólag a károsult elháríthatatlan magatartása okozta. Ennek hiányában is mentesül a vállalat a kár azon része alól, amelyet a dolgozó vétkes magatartása idézett elő. A *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* alapján lefolytatott balesetvizsgálat után a balesetet szenvedett dolgozó kárigényét első fokon az 1973-ban korszerűsített, decentralizált jogi szolgálat szervei bírálják el. Megállapítják az üzemi baleset következtében betegállományba került dolgozó táppénze és a baleset előtti átlagkeresete közötti különbözeti igényt, a huzamosabb időre vagy élete végéig járó baleseti kártérítési járadékot. Eljárnak olyan esetekben, amikor a balesetet szenvedett megcsökkent munkaképességgel munkába tud állni.

A dolgozók érdekvédelmében

A baleseti kártérítések megállapításában közreműködő szervek a dolgozók érdekvédelmét szolgálják. A korábban ilyen munkával nem foglalkozó decentralizált szervek már megfelelő tapasztalatot szereztek. Ezt bizonyítja az is, *hogy az illetékes jogi szervek 1975-ben 2229 kártérítési ügyet bíráltak el és ennek mindössze 11,4 százalékát utasították el.* A MÁV-nak az üzemi balesetekért való objektív felelőssége tehát már a peren kívüli elbírálásoknál is érvényesül.

A titkárság megállapította: *a kártérítési ügyek elbírálásában javulás tapasztalható.* Ehhez a szakvonali vezetők, társadalmi szervek jó munkája is hozzájárult. Különösen eredményesen dolgozik a Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Bizottsága. A szakszervezeti bizottságok azonban legyenek kezdeményezőbbek a dolgozók baleseti kártérítési ügyében, s fokozzák a felvilágosító munkát.

Baranyai Zoltán

DEBRECEN ÁLLOMÁS:

Ankéton vitatták meg a nőpolitikai feladatokat

Debrecen állomás nagy oktatótermében *ankétot* rendeztek, ahol a nők elmondhatták gondjaikat, egyéni, társadalmi és munkahelyi problémáikat. Az ankét részvevőit — köztük az igazgatóság, a szakszolgálatok, a párt- és a szakszervezeti bizottság képviselőit — *Török Györgyné*, az szb nőfelelőse üdvözölte, majd *Fekete Sándor* állomásfőnök számolt be a dolgozó nők érdekében tett intézkedésekről.

— *Nálunk, ahol mintegy 400 leány és asszony dolgozik, a nőpolitikai párthatározat megvalósítása társadalmi ügy* — mondotta többek között az állomásfőnök. Helytállásuk méltatása során nagyra értékelte, hogy *a szocialista brigádokban dolgozó nők az idén már 300 óra társadalmi munkát végeztek*, s a vezető beosztásban tevékenykedők is jól megállják a helyüket. A nők lebecsülése, a helytelen régi szemlélet megszűnőben van, s ma már *egyenlő munkáért egyenlő bér jár* Debrecen állomáson. A kitüntetett nők aránya meghaladja a hetvenet.

A beszámolót követő szünetben *a meghívott férfiak üdítőt, kávét, pogácsát szolgáltak fel*, utána az ankét vitával folytatódott. Szám szerint *19 felszólalás hangzott el.* A részvevők *Molnár Miklósné* személyzeti csoportvezető javaslatára *táviratot küldtek a Magyar Szolidaritási Bizottsághoz*, kifejezve tiltakozásukat a chilei fasiszta junta terroria ellen. *Követelték Luis Corvalan, a Chilei Kommunista Párt titkára és a többi politikai foglyok szabadon bocsátását.*

Ifj. Kovács Béla

Gazdasági felelős

Huszonhét éve társadalmi munkás



Szele Gizella, a szombathelyi vontatási főnökség szakszervezeti bizottságának gazdasági felelőse hamarosan nyugdíjba vonul. Korán eljegyezte magát a közéleti, politikai munkával. *Dolgozott a szombathelyi igazgatóság politikai osztályán is, később szakszervezeti bizalmi lett.* Az igazi meglepetés akkor érte, amikor a dolgozók megválasztották a nőbizottság vezetőjévé. Ezt a megbízatást is lelkiismeretesen teljesítette. 1959. március 8-án, a nemzetközi nőnapon kapta az első nagy elismerést. *Érdemes vasutas* lett. Utána három alkalommal tüntették ki a Kiváló dolgozó címmel.

Közben a munkaköre is változott. 1965-ben már az I. sz. utazó műhelybizottság (amely a főnökség létszámának 50 százaléka) gazdasági felelőseként végezte munkáját. Helytállt itt is, szívvel-lélekkel dolgozott. *1969-ben megbízták a szakszervezeti bizottság gazdasági felelősének.* A szakszervezeti aktivisták azóta is gyakran nevezik „pénzügyminiszternek". Abban, hogy okosan, ésszerűen gazdálkodik a szakszervezeti bizottság, neki is nagy része van. *Mondják is, hogy úgy félti a szakszervezet pénzét, mintha a sajátja lenne.*

— *Már 27 éve végzek társadalmi munkát* — mondja. — *Most, a 27. év végén nyugodt lelkiismerettel megyek nyugdíjba. Sohasem sajnáltam a szabad időmet, ha a szükség úgy kívánta.*

Szele Gizella szívesen emlékszik az 1975-ös esztendőre. A gazdasági-társadalmi vezetők javaslatára két hetet a Szovjetunióban tölthetett jutalomként. Az idén pedig a szombathelyi területi bizottság május 1-i ünnepségén megkapta a Szakszervezeti munkáért kitüntetés ezüst fokozatát.

A nyugdíjasévekben is sokat gondol majd a munkatársakra, a vasútra, amelyhez 27 évig hű maradt.

Csizmazia Béláné

Negyedszázada bizalmi poszton

Steurer Gottfriedné, Pécs állomás távgépírókezelője huszonöt év óta lát el bizalmi tisztséget. Az ötvenedik életévén túl van, gyermekei megnőttek, igaz — csak a legidősebb fia nős, a többi négy, két fiú és két kislány, még a családi otthon melegét élvezi.

A szűkebb családi otthon melegét — helyesebb talán így fogalmazni, mert Steurer Gottfriedné számára egy tágabb értelemben vett család, a vasút is létezik. *Pontosabban Pécs állomás, ahol 31 év óta dolgozik becsülettel, szorgalommal és nagy-nagy szeretettel.* Igen, szeretettel, hűséggel és kitartóan, s olyan fáradhatatlanul, ahogy csak az tud tenni valamit a mások javára is, aki dolgos két keze munkájához a szívét is adja.

Szakvonali elfoglaltsága mellett, a szabad idő értékes óráinak felhasználásával látja el bizalmi feladatát. Csoportjában jelenleg tizenhét vasutas dolgozik — de csak papíron. A valóságban ugyanis ennél jóval többen keresik meg ügyes-bajos dolgaikkal, amelyek intézését szívesen vállalja.

Bizalomért bizalmat — tartja és mindent elkövet mások érdekében. Tanácsot ad, ha kérnek, kérvényt fogalmaz, ha szükséges, lakásügyben is eljár, ha abban kell a segítség. Csak felmondó levelet nem ír meg.

— Most nem érek rá — mondja —, gyere néhány nap múlva — s belülről már mosolyog, mert tudja: *a hirtelen jött harag elszáll és másnapra kétszer is meggondolja kesergő munkatársa, hogy menjen-e vagy maradjon.*

A napi eseményekkel kapcsolatos tájékozódás mellett fontosnak tartja a mások tájékoztatását is. A beszélgetések alkalmával sok mindenszóba kerül, de emellett, mintha csak hirtelen jött ötlet lenne, úgy teszi csoportja tagjai asztalára az újságokat is.

— *Ezeket itt hagyom, ha lesz időtök, olvassátok.* Biztosan van benne valami érdekes. Aztán sor kerül arra is, hogy az érdekeset megbeszéljék, vitatkozzanak, véleményt cseréljenek róla.



Steuer Gottfriedné társadalmi aktivitása sokoldalú. Bizalmi tisztsége mellett elismert eredménnyel irodalmi pályázatokon vesz részt, tanul, eszperantó vizsgát tesz, faliújságcikkeket, verseket ír. A tavalyi esztendő több nagy eseményt tartogatott számára. *„Érdemes vasutas" lett, jutalomüdülésben részesült, eszperantó alapfokú szakon, sikeres minősítéssel, oklevelet szerzett.* Idén a Béke és Barátság vonattal leningrádi úton volt, amelyről írásos élménybeszámolót készít.

A szakszervezeti bizottság titkára, *Zomi Lajos* véleménye szerint Steurer Gottfriedné fáradhatatlan. Sokoldalú elfoglaltsága mellett is, mindig újabb feladatot kér. Munkájára lehet számítani. Ha kell, éjszakai szolgálat után is a helyén marad, hogy megbeszélje, szervezze a közösségi dolgokat.

Segítőkész, önzetlen munkáját az emberek bizalommal, szeretettel viszonozzák. Ez jelent megújuló erőt huszonöt év óta Steurer Gottfriedné társadalmi munkájához. Ahhoz a munkához, amelyet az ötgyermekes családanya, mint bizalmi „negyedszázada kiválóan lát el.

Rászolgált a bizalomra.

Pálinkás Katalin

Járműlakatosok

„Nehéz, de szép mesterség a miénk...”

A bemutatkozásnál restelkedve nyújtják a kezüket. Egyikük megjegyzi: olajos...

— *Nagy Miklós, Ádám Antal, Kulcsár Pál, Emődi István, Fincziczki András, Kulcsár Pál.*

Félszegen ülnek le az asztal mellé. Szavakkal, félmondatokkal válaszolnak.

— Mióta dolgoztok az üzemben?

— *Januártól. Harmadéves tanulók voltunk...*

— A szakmátok?

— *Járműlakatos, villanyszerelő.*

— A beosztásotok?

— *Karbantartó, cserejavító, tmk-villanyszerelő.*

Pályakezdők a miskolci járműjavítóban. *Hatan az ötven első munkahelyes fiatalból.* Velük enyhült, de nem oldódott meg az üzem létszámgondja. Még további ötven ember kellene.

★

— Milyen volt a fogadtatás?

— Az üzem vezetői köszöntöttek bennünket. Jólesett érezni, számítanak ránk.

— Az idősebb szakik?

— *Rendesek, segítenek.*

Már kevésbé megilletődöttek. Egymás szavába vágva beszélnek.

— Miért választottátok ezt az üzemet?

— *Apám 30 évig itt dolgozott... Az enyém 18 évig... Az én apám kocsirendező volt...*

Hallottam, a fiúk szüleinek kilenctizede a vasútnál keresi a kenyerét, vagy innen ment nyugdíjba. Öröklődik a mesterség, akárcsak a bányászoknál.

— Megtaláltátok a számításotokat?

— *Az órabérem 9 forint 80 fillér... Az enyém 10 forint negyven... 11 forint 60 fillért kaptam... Máshol sem keresnénk többet...* — kapom a válaszokat.



Fincziczki András

Apró Lajos KISZ-titkár szól közbe:

— Elértük, hogy az órabérek a bérkategória alsó határa fölött vannak. Korábban a magasabb fizetéssel elcsábították tőlünk a fiatalokat.

— A munka, a munkakörülmények? — Hallgatnak. Kezük, ruhájuk olajos, zsíros.

— *Gépekkel, berendezésekkel dolgozunk. Nem éppen tiszta munka ez.*

— Hol laktok?

— *Vidékiek vagyunk* — feleli Fincziczki. — *Én például Ondon élek. Reggelente négykor kelek.*

— Miért nem jössz be Miskolcra? — kérdez rá a KISZ-titkár. — Az üzem kifizeti az albérletet és a szálló díja közötti különbséget.

— Nem tudtam, hogy van ilyen lehetőség.

★

Indulunk üzemlátogatásra. Az új, 500 személyes fürdőöltöző mellett elhaladva Apró Lajos megjegyzi:

— *Három éve épül, hamarosan átadják. Nagy szükség van rá.*

Tágas, világos, betonból, üvegből készült a csarnok. A vágányok között felbakolva vagonok. Az idén hétezer vasúti kocsit javítanak az üzemben.

Fincziczki babos kendőt húz elő nadrágja zsebéből, s hátra köti hosszúra növesztett fürtjeit.

— *Előírás a kendő viselése* — mondja, aztán munkához lát.

Odébb Emődi és társa serénykedik az egyik kocsi javításán.

A tőlük csak néhány évvel idősebb művezető, *Jámbor József* tájékoztat a munkafolyamatokról.

— *Ebben a csarnokban négytengelyes, 58 tonnás kocsikat javítunk. Nagy a felelősség. Egy kocsi főjavítása öt nap a festéssel együtt.*

Fiatalokat látok mindenfele, kevés még a középkorú is. Az 1200 létszámú üzem fele harminc éven aluli.

— *A KISZ-tagok száma meghaladja a háromszázat* — magyarázza a KISZ-titkár. — *Nyolc alapszervezetünk van és két KISZ-vezetőség. Kétszer nyertük el a KISZ Központi Bizottságának vándorzászlaját, öt alapszervezetünk kapott dicsérő oklevelet. Olyan KISZ-életet próbálunk kialakítani, hogy vonzó legyen a fiataloknak.*

A régi műhelyben kéttengelyes kocsik várnak a karbantartásra. Itt még nélkülözhetetlen szerszám a kalapács. A hosszúra nőtt *Kulcsár Pali* vasajtót egyenget sűrített levegős prés alatt.

— *Tizenhat a norma műszakonként. Százszor is meg kell emelnünk a 60—70 kilós terhet.*

★

Alacsony, ősz halántékú, ritkuló hajú férfi figyeli a mozdulatait. A munkatárs, az 50 éves *Keresztúri Lajos* 1949-től dolgozik a MÁV-nál.

— *Szorgalmas, ügyes, szófogadó gyerek* — dicséri Palit.

— *Jó járműlakatos lesz belőle.*

— Sokat tanulok Lajos bácsitól — szól a fiatalember. — Szeretek vele dolgozni.

— Mire tanítja a „fiút”?

— *Elsősorban a szakma becsülésére. Nehéz mesterség a miénk, de szép is.* Ezt észre kell venni. Alakítjuk, formáljuk a vasat, ahogy kell, amint tetszik. Erős, akaratos anyag, de az ember szívós, s végülis legyőzi, s szolgálatába állítja.

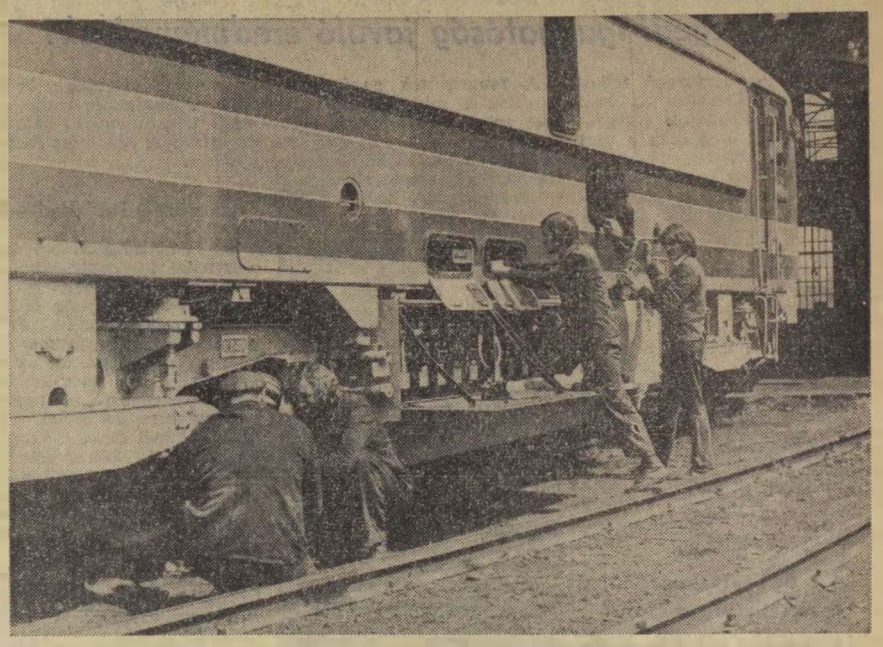
A poétikus szépségű szavakat hallani kellett volna minden pályakezdőnek. Hogy egyszer, az üzemben eltöltött húsz-harminc év után ők is így tudjanak majd beszélni a mesterségükről.

Kolaj László



Ádám Antal

Munkában a Baross brigád



Egyre több a korszerű, nagy teljesítményű vontatójármű. Képünkön a főnökség Baross Gábor szocialista brigádja, amelynek sok fiatal tagja van, egy Diesel-mozdony vizsgálatát végzi (Tenta György felvétele)

Szombathely:

Felkészültek a propagandisták az új szakszervezeti oktatási évadra

Az 1976/77-es oktatási év megkezdése előtt Szombathelyen is a területi bizottság állásfoglalása szerint készítették fel a propagandistákat. Az oktatásokon 218 propagandista, illetve vezető propagandista tartja az előadásokat.

A felkészítésről szólva elmondható, hogy a Vas megyei propagandisták *Szombathelyen*, a zalaiak *Hévízen*, a veszprémiek *Csopakon*, a Győr-Sopron megyeiek pedig *Győrben* vettek részt a felkészítő előadásokon. A tematikát mindenütt a SZOT irányelvei alapján állították össze, de minden téma szorosan kapcsolódott a vasút előtt álló feladatokhoz. A korábbitól eltérően most több időt fordítottak a propagandamunka elemzésére, a foglalkozások vezetésének módszertanára.

A szocialista brigádvezetők klubjának propagandistái gyakorlati példákkal segítették az előadást. *Az elmúlt oktatási évben mintegy 230—260 brigádvezetőt képeztek három csomóponton.* Az 1976/77-es tömegpolitikai oktatás során valamennyi csomóponton indul brigádvezető tanfolyam, amelynek célja a mozgalom színvonalának emelése.

Sok szó esett a bizalmiak jog- és hatáskörének érvényesüléséről is, s kiderült, hogy sokan azt remélték: *a vasútnál külön rendelettel, utasítással szereznek majd érvényt a határozatnak.* A viták során ehhez hasonló sok más kérdésben kialakult a helyes álláspont.

A háromnapos felkészítő tanfolyamot kerekasztal-beszélgetéssel zárták, amelyre meghívták a szombathelyi igazgatóság illetékeseit, a területi bizottság munkabizottságainak vezetőit.

A jó előkészítésnek fontos szerepe van abban, hogy a tömegpolitikai oktatás hallgatóinak létszáma évről évre emelkedik. A szombathelyi igazgatóság területén a most kezdődő oktatási évben a *dolgozók 24,6 százaléka vesz részt a szakszervezeti politikai oktatásokon.*

Németh Gyula

Szállítási ankét Kiskunhalason

Kiskunhalas állomás vezetői megbeszélésre hívták össze a fuvaroztató vállalatok képviselőit az őszi forgalom zökkenőmentes lebonyolítása érdekében. A vasút előtt álló feladatokról *Suba László* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes és *Jávor András* mérnök-tanácsos tájékoztatta a részvevőket.

A jelenlevők — köztük több vállalat szállítási előadói, ügyintézői — hozzászólásaikban igen hasznosnak minősítették a tájékoztatást. Feltárták nehézségeiket, ugyanakkor biztosították az állomás vezetőségét arról, hogy tőlük telhetően igyekeznek mindent megtenni a közös célok eléréséért, az őszi forgalom sikeréért.

OKTÓBER 29.,

a világtakarékosság napja

A világ takarékpénztárai 52 évvel ezelőtt, 1924-ben Milánóban tartott értekezletükön elhatározták, hogy minden év októberének utolsó munkanapján megrendezik a *világtakarékosság napját.* Magyarországon is ezen a napon — immár 12 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 értékelik a lakosság takarékoskodásának eredményeit.

Az idei *világtakarékosság napja* jó alkalom arra, hogy kapcsolódva a párt és a kormány által meghirdetett általános takarékossági feladatokhoz, képet kapjunk a lakosság pénztakarékosságának alakulásáról és a társadalom minden rétegének figyelmét az általános takarékosság jelentőségére és hasznosságára összpontosítsuk.

A tömegközlekedési eszközök naponta tájékoztatnak az üzemi, vállalati, termelőszövetkezeti és más kollektívák takarékossági sikereiről. Az eredmények kedvezőek. Az Országos Takarékpénztár az évről évre sorra kerülő világtakarékossági nap alkalmával ismerteti a pénztakarékosság eredményeit. Néhány jellemző adat az idei számvetésből: *a múlt év hasonló időszakában a lakossági megtakarítások összege megközelítette a 80 milliárd forintot, most elérte a 88 milliárdot.* Ez egy év alatt 8 milliárdos növekedésnek felel meg. Az egy főre jutó megtakarítás csaknem 8600 forint, vagyis 1975 hasonló időszakához képest majdnem 1100 forinttal emelkedett.

Mivel az előző évekhez hasonlóan idén is minden világtakarékossági nap rendezvény vezérgondolata: *„Takarékosság — gondtalanabb élet”*, a világtakarékossági nap jó alkalom arra is, hogy ki-ki számvetést készítsen saját gazdálkodásáról. Nem árt, sőt hasznos évente legalább egyszer egyéni mérleget készíteni. A takarékoskodók többsége minden bizonnyal megelégedéssel nyugtázhatja önmagának, hogy érdemes volt takarékoskodni. Az új mosógép, hétvégi ház, gépkocsi vagy más tartós fogyasztási cikk a takarékosság adta boldogság, sikerélmény.

Az Országos Takarékpénztár a legkülönbözőbb betételhelyezési formákat kínálja fiatalnak és idősnek egyaránt. Vonatkozik ez elsősorban a kamatozó, a nyeremény- vagy a gépkocsinyeremény betétkönyvekre, illetve a 14—30 évesek takarékossági formájára: az ifjúsági takarékbetétre. Hadd hivatkozunk ismét néhány számadatra: *idén körülbelül 3000 szerencsés betétkönyves jut nyereményautóhoz,* jelenleg csaknem 300 ezer fiatalnak van ifjúsági betétkönyve, s idén a pénzintézetek mintegy 3,5 milliárd forintot írnak jóvá kamat vagy nyeremény címén a takarékoskodóknak.

Az Országos Takarékpénztár 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, a lakástatarozásra, korszerűsítésre és egyéb célokra rendszeresített kölcsönöket is.

A világtakarékossági nap időszakában érdemes ismét elgondolkodni a takarékos életforma előnyeiről.

Kiskunhalasi fiatalok parlamentje

Kiskunhalas állomáson a közelmúltban került sor az ifjúsági parlamentre. A harminc éven aluliak tanácskozásán az állomás gazdasági-társadalmi vezetőin kívül megjelent *dr. Susla János*, a szegedi igazgatóság III. osztályának vezetője és *Koós László*, az igazgatóság KISZ-bizottságának képviselője is.

Az ifjúsági törvény végrehajtásáról, az első parlament óta született eredményekről *Szalai Sándor* állomásfőnök számolt be. Elmondotta többek között, hogy 1974-től napjainkig a fiatalok ötven százaléka szerzett magasabb szakmai képzettséget. *A 92 fiatal közül mindössze kettőnek nincs meg a nyolc általános iskolai végzettsége.* Az állomás vezetői a legkiválóbbak munkáját erkölcsileg is elismerik, jutalmazzák. Öten kapták meg például a *kiváló dolgozó* kitüntetést, ketten pedig a Szovjetunióban voltak kétheti jutalomüdülésen. Öten tulajdonosai a *Szakma ifjú mestere* cím arany fokozatának, hatan pedig *kiváló ifjú szakmunkások.* Az elmúlt két évben harmincan kaptak összesen 9600 forint jutalmat.

A fiatal házasok lakásgondjainak enyhítésére tavaly hárman kaptak építésre 110 ezer forint kamatmentes kölcsönt, egy fiatal pedig 32 ezer forint segélyt. A most induló munkásiakásépítő akcióban nyolc harminc éven aluli dolgozó vesz részt. A csomóponton javultak a munkahelyi körülmények is. A közelmúltban adták át az új üzemi konyhát, a korszerű egészségügyi létesítményt, valamint a vontatási főnökség új fürdőjét és laktanyáját. Épül az új oktatási központ is.

Tóth Tibor

ADOTTAK A FELTÉTELEK

Félegyházi fiatalok számvetése

Kiskunfélegyháza állomáson a fiatalok számba vették az 1974. május 10-től, vagyis az előző ifjúsági parlament óta elért eredményeket. Két évvel ezelőtt 145 volt, jelenleg 152 a harminc éven aluli fiatalok száma. *Jelenleg 42 újonnan felvett ifjú vasutas dolgozik az állomáson.* Időközben harmincöten 30 évnél idősebbek lettek, mint ahogy az összlétszámból elég sokan nyugdíjba mentek. A fiatalok közül tizenöten kerültek középvezetői beosztásba. *Jelenleg két ifjú vasutas állomásvezető-jelölt.*

A tisztképzőt öt, a segédtiszti tanfolyamot kilenc fiatal végezte el. Ketten pótolták hiányzó általános iskolai végzettségüket. Középiskolai végzettséget 15 fiatal szerzett, a marxista—leninista esti egyetemen jelenleg egy ifjú tanul.

A társadalmi szerveknél lezajlott választásokon négyen pártfunkcióba, ugyancsak négyen szakszervezeti tisztségbe kerültek. A KISZ-vezetőségbe öt fiatalt választottak be újonnan. Egy fiatal nődolgozó a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének, illetve a Szakszervezetek Országos Tanácsának a tagja lett.

Üdültetésben két évvel ezelőtt nyolc, az idén tizennégy fiatal részesült. *A szocialista brigádmozgalomban 84 fiatal vesz részt, vagyis már ők alkotják a brigádtagságnak több mint a felét.* A mozgalomban végzett munkájuk elismeréseként hetven fiatal érdemelte ki a brigádkitüntetések különböző fokozatát. Tizenketten részesültek kiváló dolgozó kitüntetésben, s egy fiatal *Érdemes vasutas* kitüntetést kapott.

MI A TITKA

a szegedi igazgatóság javuló eredményeinek?

A gondos, tervszerű felkészülés és felkészítés az éves gazdasági feladatok elvégzésére mindig meghozza a várt eredményeket. Ezt dokumentálja a szegedi igazgatóság első félévi cselekvési programjának időarányos értékelése is.

Az igazgatóság már az év elején valamennyi pártrendezvényen, politikai fórumon, aktívaértekezleteken, munkásgyűléseken, csomóponti műszaki konferenciákon, termelési tanácskozásokon, bizalmiértekezleteken, a párt-, a szakszervezet, valamint a KISZ segítségével ismertette a megyei pártbizottságok területfejlesztési irányelveit és ezévi gazdaságpolitikai állásfoglalásait, összefüggésben a MÁV 1976. évi, illetve az V. ötéves tervidőszakra érvényes gazdasági célkitűzéseivel.

Mit tartalmaz a cselekvési program?

A vasutas dolgozók széles körben megnyilvánuló kollektív és egyéni tevékenységének teljesebb kibontakozását segítette elő az igazgatóság 1976. évre összeállított cselekvési programja. A program részletesen tartalmazza azokat a feladatokat, amelyek a MÁV 1976. évi gazdasági tervelőirányzatának hálózati és területi célkitűzéseinek megvalósítását elősegítik. *A cselekvési program a szakszolgálatok munkájának jobb összehangolását, a fuvaroztatókkal és a szállítási vállalatokkal való eredményesebb együttműködését, a munka- és üzemszervezés fokozását, a munkaversenyre történő hatékonyabb mozgósítási tűzte ki célul.*

Az 1976-os év kezdésének anyagi és műszaki ellátottsága elfogadható volt. Problémát csupán az okozott, hogy a cselekvési programok hálózati célkitűzései *későn jutottak el a vasútigazgatóságokhoz*, emiatt a szállítási előirányzatok teljesítésében mintegy 280 ezer tonna lemaradás következett be.

Az igazgatóság az év első hat hónapjában 12 millió 644 ezer utast szállított, valamivel kevesebbet a tervezetnél. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 98,29 százalékról 98,40 százalékra növekedett. Sajnos, a fajlagos késési idő 36,6 percről 41,5 percre emelkedett. Ebben azonban a külföldi csatlakozásokra való várakozások jelentősen közreműködtek.

Az utazási körülmények javítása érdekében a személykocsik időszakos nagytisztításának és műszaki karbantartásának együttes technológiáját *Szeged, Békéscsaba* és *Szentes* telepállomások után *Kecskemét, Mezőhegyes* és *Vésztő* állomásokra is kiterjesztettük. Ezzel a szerelvények naponkénti nagytisztításának feltételeit saját erőből biztosítottuk.

A makói vontatási kirendeltségen, ugyancsak saját erőből megszerveztük a kéttengelyes személykocsik részlegvizsgálatát és szükség szerinti futójavítását.

Terjednek a korszerű fuvarozási módok

Az igazgatóság az első félévben összesen 4 millió 706 ezer tonna árut szállított. Ezzel minden áruszállítási igényt kielégítettünk, ugyanakkor a hálózati érdekeket szolgáló üres kiegyenlítési feladatainknak is maradéktalanul eleget tettünk.

A fuvarozások gazdaságosságának és minőségének emelése érdekében a vonatok átlagos terhelését — az első negyedévi áruszállítási teljesítmények visszaesése ellenére is — *993 tonnáról 1000 tonnára növeltük.* Ez azért is figyelemre méltó, mivel a teljesítmények további növekedését a vám-határállomások rakott arányának csökkenése és az üres kocsik futási arányának emelkedése is gátolta. *A teherkocsik statikus kihasználása 2,3 százalékkal, a teherkocsik termelékenysége, dolgozó kocsinapokra vetítve 1,7 százalékkal, a tehervonati mozdonyok napi átlagos futása 17,7 százalékkal növekedett.*

Az intézkedések hatására a gépmenetkilométer aránya 3,9 százalékkal csökkent, de tervszerűen csökkent a gépre, vonatra, személyzetre várások és a vonatfeltartások száma is, annak ellenére, hogy a vágányfenntartásra és építésre biztosított vágányzárások száma lényegesen megnövekedett.

A korszerű fuvarozási módok alkalmazása dinamikusan fejlődik az igazgatóság területén. *A rakodással képzett irány- és célvonatokkal továbbított áruk aránya 18,3-ról 21,2 százalékra emelkedett.* A konténerekben szállított árumennyiség 16,5 százalékkal, a csererakodólapon fuvarozott árusúly 3,4 százalékkal, együttesen 4,9 százalékkal növekedett a bázisfélévhez viszonyítva.

Csökkent a túlmunka

Hatékony gazdasági szabályozókat léptettünk életbe, amelyek a takarékos létszámgazdálkodásra és a hálózati gazdasági szabályozókban meghirdetett célkitűzések, az árutonnakilométer-teljesítmény és az utazó személyzet teljesítményének növelése irányában hatnak.

Kiemelt feladatát képezte az igazgatóságnak a túlmunka csökkentése. *A bázishoz képest a csökkenés mértéke 193 ezer munkaóra, ami 28 százalékos csökkentést jelent.* A kifizetett túlórák megtakarított összege 7,8 százalékkal csökkent.

A másik jelentős célkitűzés az volt, hogy az üzemvitel szempontjából kulcsfontosságú, frekventált munkaerő folyamatos utánpótlásának biztosítása megtörténjen. Ez csak részben sikerült.

Az üzemvitel szempontjából fontos munkakörök utánpótlását az igazgatóság szervezett tanfolyamok keretében biztosította. Ennek érdekében *három tanfolyamon 97-en forgalmi és kereskedelmi, 29-en darukezelői, 17-en targoncavezetői kiképzésben részesültek.*

Az anyag- és energiatakarékosságot illetően a vontatási üzemanyag- és energiaköltségnél *a megtakarítás 278 millió forint,* amely 0,23 százalékos megtakarítást jelentett. A nem vontatási célú üzem- és fűtőanyag-, valamint energiafelhasználásban *3 millió 908 ezer forint megtakarítást értünk el* a külön intézkedési tervek eredményeképpen.

Az igazgatóság beruházási terveinek végrehajtása tervszerűen és időarányosan halad. Ki kell emelni e munkák közül a *Szeged—Rókus—Békéscsaba és a röszkei vonal folyamatos korszerűsítését, az algyői és a tiszaugi Tisza-hidak átépítését, a Budapest—Szeged közötti vonal térközösítésének és automatizálásának befejezését, a szentesi és makói szociális létesítmények, valamint az újszegedi rendelőintézet átépítését.*

Szervezési intézkedések

A költséggazdálkodásnál szervezési intézkedésekkel elértük, hogy a személy- és áruszállítási tevékenység önköltsége a relatív 15,90 Ft/100 etkm értékével szemben 15,51 Ft/100 etkm-re alakult az első félévben. A megtakarítást egész sor üzem- és munkaszervezéssel értük el. Ezek közül ki kell emelni, hogy az év elejétől Békéscsaba és Szolnok között a CSM-es közlekedési rendszer alkalmazásával *33 vonatvezető munkája szabadult fel* és került más területen alkalmazásra.

Költségmegtakarítási célokat kívántunk elérni azáltal is, hogy valamennyi tolatós tartalékkal üzemelő állomási technológiát felülvizsgáltunk és 8—10 állomáson, némi kockázatvállalással, tervszerűen meghatároztuk azokat az időpontokat, amikor sötétüzemelés útján költség, anyag, energia és munkaerőket takaríthatnak meg.

Összegezve a leírtakat, elmondhatjuk, hogy a cselekvési program első félévi végrehajtása a gazdálkodás főbb területeit tekintve megvalósult. Az elért eredmények alapján az igazgatóságok egymás közötti versenyében második helyezést értünk el a szombathelyi igazgatóság mögött.

Dr. Susla János,
a szegedi vasútigazgatóság forgalmi osztályvezetője

ÜTEMESEN, SZERVEZETTEN

Székesfehérvárott jó az együttműködés a vasút és a fuvaroztatók között

Azon az októberi délelőttön, amikor felkerestük Székesfehérvár állomás forgalmi irányítótornyát, már felszállt a köd, amit hajnalban még szinte vágni lehetett volna, olyan sűrűn vette körül az épületet.

— *A sűrű köd miatt reggel nehezen indult a munka állomásunkon.* A fokozott óvatosság mellett azért rendben összeállítottuk tehervonatainkat és az ipari menetek is a grafikon szerint indultak — fogadott a toronyban *Szijj János,* a fiatal forgalmi szolgálattevő, aki három éve végezte el a tisztképzőt. — *Most már a második menetet indítjuk az építővállalat és a könnyűfémmű ipartelepére* — folytatta és kitekintve a toronyból végignézte az elhaladó 35 kocsis szerelvényt.

Berendezés jelzi a kocsik hőnfutását

Beszélgetésünk során azután megtudtuk *Szijj Jánostól,* hogy fiatal apa, kétéves kisfia van. Felesége is vasutas, az állomás dolgozója, s most végzi a tisztképzőt. Örömmel újságolta:

— *Lakást kapunk a budapesti igazgatóság segítségével. Éppen tegnap voltunk Pesten és megkötöttük a szerződést. Rajtunk kívül még az állomás két dolgozója kap új lakást.*

— Hol lesz az új otthonuk? — kérdeztük.

— *Itt helyben, a székesfehérvári Vorosilovgrád lakótelepen, teljes összkomforttal...*

Budapest felől egy személyvonat közeledett. Ekkor hívta fel a figyelmünket a rendelkező egy új műszerre, amelyet a biztosítóberendezések mellett helyeztek el.

— Van már hőnfutást jelző berendezésünk — mondta és bemutatta *Lugosi József* kocsivizsgálót, aki a műszert figyelte. Együtt néztük végig, amint az okos berendezés írószerkezete kis rovátkákat húzva a papírszalagra, végigszámlálta a közeledő szerelvény tengelyeit.

— *Amint valamelyik tengelynél hőnfutást észlelnek a pályára kihelyezett érzékelők, a műszer azt felírja a szalagra és itt azonnal megszólal a vészjelző és ez a piros lámpa is villogni kezd...* — magyarázta Lugosi József. — Ez nagyon megkönnyíti a dolgot a kocsivizsgálók számára. Nagyon érzékeny a műszer, már 38 Celziusz feletti hőmérsékletnél jelzést kapunk, és pontosan tudjuk, hol kell beavatkozni, melyik kocsit kell kisorolni hőnfutás miatt... Kár — tette hozzá —, hogy még nagyon drága ez a műszer és csak egy van belőle nálunk.

— Vették-e már használat a gyakorlatban? — kérdeztük.

— *Többször is* — felelte a kocsivizsgáló. — *A vészjelzést pedig a beérkező szerelvénynél mindig gyors beavatkozás követte.*

Nyomasztóvá vált a létszámhiány

A II-es őrhelynél, ahonnan a páratlan vonatokat indítják Székesfehérvár állomásról, *Tömör Gyula* váltókezelővel, *Nagy István* térfelvigyázóval, azután *Horváth János* térfőnökkel találkoztunk, aki állomási körútja során éppen akkor érkezett oda.

— *Három kocsit sürgősen ki kell vinni a tartalékkal a terményforgalmi iparvágányára, hogy folytathassák a rakodást* — szólt a térfelvigyázónak, azután kérdésünkre válaszolva folytatta: — Az őszi forgalom? Nem jelentene különösebb nehézséget, hiszen nálunk mindig a nyár adja a legtöbb munkát. Csakhogy most, a már szinte nyomasztó létszámgondjaink mellett a viszonylag mérsékelt forgalomnövekedés is nagy megterhelést jelent.

A II-es tartalék kocsirendező és az állomási sorrendnek megfelelően az M 44 036-os gép segítségével. Egyikük, *Deák II. Ferenc* megjegyezte:

— *Lenne egy kérésünk, ha feljegyezné az elvtárs... Nálunk is jól jönne az olyan forgalmi jutalék, amit a budapesti kocsirendezők kapnak. Akkor talán nem lennénk ilyen kevesen itt, a vágányok között.* A múlt hónapban is egyedül kellett dolgoznom két hétig az egyik tartalékkal. Így nem csoda, hogy nehezen győzzük a munkát.

Deák II. Ferenc kocsirendező és az állomási törzsgárda hozzá hasonló tagjai leküzdik a nehézségeket. Az állomás 176 dolgozója tagja a szocialista brigádoknak, s példát mutatnak abban, hogy mindenki megtegye a dolgát a *„Kiváló vasúti csomópont"* kitüntető cím megtartásáért Székesfehérvár állomáson.

Növekszik az állomás konténerforgalma

— *Az őszi forgalom szeptemberi célkitűzéseit 117 százalékra teljesítettük* — tájékoztatott eredményeikről *Szabó Miklós* állomásfőnök. — Eddig sikerült ütemesen, szervezetten ellátni őszi forgalmi feladatainkat. A siófoki és a nagykanizsai térségből *két hete érkeznek hozzánk a cukorrépával megrakott irányvonatok, amelyeket innen az Ácsi Cukorgyárba továbbítunk.*

— Miben mutatkozik forgalomnövekedés? — kérdeztük.

— Ez nagyon érdekes nálunk: *most a konténerforgalom növekszik.* Itt június 1-én kezdtük a közepes nagyságú konténerek bevezetését. Népszerűségének igazán használt a televízió részvételével megtartott áruszállítási bemutató. *A kezdeti 43-ról szeptemberben már 115-re növekedett a konténerforgalmunk, most októberben pedig már 300 körül lesz a berakott konténerek száma.*

Székesfehérvár állomás vezetői szoros kapcsolatot tartanak fenn a helyi szállító vállalatokkal. Ezen alapul célszerű kocsigazdálkodásuk, az ide tartozó ötven iparvágány és a rendes kezelési helyek szervezett kiszolgálása is. Munkájuk hatékonyságát egy számadat, a helyi kocsitartózkodásban elért 131,03 százalékos teljesítmény minden szónál meggyőzőbben bizonyítja...

L. J.

A KTE rendezésében

Kitérővizsgálat — bemutatóval

Szabolcs-Szatmár megyében a műszaki hónap alkalmából a METESZ Közlekedéstudományi Egyesülete záhonyi pályafenntartási főnökségének szakcsoportja rendezésében szeptemberben előadást tartottak a kitérővizsgálatokkal kapcsolatban, majd Eperjesken bemutatóra került sor.

A megjelenteket *Lilik Mihály,* a záhonyi pft. főnökség vezetője köszöntötte, majd *Bátyi Ferenc,* a főnökség helyettes vezetője tartotta meg vitaindító előadását. Grafikonok, kimutatások segítségével vázolta a kitérővizsgálat alapjait, ezen belül az előkészítő munkát, majd részletesen foglalkozott a helyszíni vizsgálatokkal, azok előjegyzésével, értékelésével és helyreállításával. *A résztvevők megismerhették a szovjet vasutak kitérővizsgálati módszereit is,* és elmondták véleményüket a kitérők nyilvántartásának egyszerűsítéséről.

Az előadást Eperjeske rendezőpályaudvaron gyakorlati bemutató követte.

CSM-RENDSZERBEN

Közlekedhetünk-e menetrend szerint?

Egy mozdonyvezető tanulságos utazása Szolnoktól Záhonyig

Vasárnap, 17 óra. Szolnok-rendező pályaudvarról elindul Záhonyba egy tehervonat. Utána én várom a menesztést, egy üres K-szerelvény élén, a kék színű villany mozdonnyal. Vonatvezető nincs — ezért vezettük be a CSM-mozgalmat —, így aztán egyedül böngészem át a szolgálati menetrendkönyvet. Gyakorlati tapasztalataim alapján képtelenségnek tartom, hogy alig határás menettartammal érjem el *Záhonyt,* amint ez a menetrendben elő van írva. Több mint 260 kilométer a távolság, s mivel az esti órákban munkásvonatok sokasága közlekedik *Záhony—Szolnok —Budapest* között, nyílván megfogja majd a szerelvényt a legtöbb állomás, főként *Debrecen* és *Nyíregyháza.*

Megállás nélkül...

— De, nicsak! Menesztenek...

— Némileg megnyugodva kihúzok Szolnokról, sőt — átjutva a Tisza hídján — elhagyom Szajolt is. Gyorsan sötétedik, aztán koromfeketével borítja be a tájat az éjszaka, még mindig megállás nélkül robogok. Öröm látni végestelen végig, milyen szépen dolgoznak a korszerű jelzőberendezések. Az előttem haladó tehervonat nem járhat sokkal messzebb, mert megfigyelhető, hogy a távolban miként változnak pirosról sárgára és zöldre a jelzők fényei.

Püspökladányban — géprádió hiányában — cédulát dobok le a felvigyázónak: járjon közbe a debreceni „szabad" áthaladás érdekében. És Debrecenben csakugyan áthaladok. *Hajdúhadház* és *Újfehértó* is gyorsan mögöttem marad. Császárszálláson kiáltást hallok: — *Nyirben áthalad!*

Akadálytalan az út Demecserig. A bejárati jelző kitérőt mutat. No, mindegy. Eddig jól jöttem. Most már vagy felosztják a vonatot, vagy „pihentetés" lesz egy pár órán át. Itt ácsorog az előttem jött szaladós teher is.

Kattan a sátorjelző

— *Ezerhétszázhatos előre!* — hallom a forgalmi irodánál behaladáskor.

Ha csak ezért állítottak félre, nem lenne sok, ám az én szerelvényem még akkor is csak a harmadik. *A gyors szalad, majd blokkjára elindul mellőlem a teher.* Alig ér ki a váltókon — nem hiszek a szemeknek és a fülemnek —, kattan a sátorjelző! *Szabad a kijárat nekem is a helytelenre.* Ez már döfi. Így kellene ezt mindig csinálni: *alkalmas időben felhasználni mindkét vágányt az egyirányú közlekedésre, még ha csak egy-egy állomásközti távolságra is!*

Pátroha előtt leszáll a köd. De sebaj! Kitűnően üzemel a mozdonyvezetőt segítő legújabb technikai vívmány: *a sátorjelző.* Félreérthetetlenül mutatja a „szabad"-ot. Vigyázunk is erre a berendezésre, mint a szemünk fényére. Azért persze, még így sem mentes az utazás az izgalomtól. Lám, már a második doboz cigarettát veszem elő Szolnok óta, holott nem telt el öt óra az indulástól. Olyasmit érzek, mint a rekordot teljesítő sportoló, pedig csak tartom a menetidőt. *De, amikor olyan nehéz, sőt, többnyire lehetetlen a menetrend szerint utazni. Most viszont minden olyan jól sikerül. Haladtam, ahogy kellett, lassújelen, helytelenen, keresztbe ki és be, mégis balesetmentesen, szabályosan, ahogy előírják.* Máskor viszont többnyire csak a mozdony éles kürtszavára váltanak vörösről zöldre a fények, akkor is, ha semmi ok a lassításra, fékezésre. *O, ha megfizettetnék a kényelmeskedőkkel a 100—130 forintos többlet költségeket, amiket a vonatok indokolatlan feltartása és újabb indítása, felgyorsítása okoz...!*

Ráfizet a vasút

Fényeslitkén vagyunk. Idáig tudtam takarékoskodni árammal, olajjal, s a menettartamot tekintve: *a kereset is szépen alakult.* Ha több ilyen utam lehetne, még a prémiumra sem lenne panasz. Erre gondolok, amig bejegyzem a menetlevélre a megállás tényét és időpontját. *Szolnoktól Fényeslétkéig mindössze ez az ötödik sor és a tartózkodás összesen 30 perc.*

— *Ez igen!* — gondolom. Jön azonban a parancs:

— *Gyerünk vezér úr! Seperjen át Eperjeskére!*

Jaj, csak ezt ne kellene! Az „átsöprés" mindig két-három órába kerül, de csak 12 percet fizetnek érte. Ekkor is — a szeptember 12-én közlekedett 1770. számú vonat továbbítása után — 0 óra 45 perckor telt le a szolgálatom. *Arra azonban hogy Fényeslitke—Eperjes—Záhony között nem átállítós gépeket vesznek igénybe, többet fizet rá a vasút.* A vonatgép közben vonattal térhetne vissza Nyíregyházára, és a leváltót sem rezsiztetnék a mozdonyához Fényeslitkére...

Keczkó Ferenc,
mozdonyvezető,
Debrecen

Együtt Nyíregyházáért

Szeptember 25-én és október 2-án a nyíregyházi pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai *kommunista szombatot* tartottak.

A főnökség Nyíregyházán dolgozó brigádjainak 130 tagja vett részt a kommunista műszakon. A munkát Sóstó megállóhelyen végezték. Szépítették a megállót és a főnökség sóstói szakszervezeti üdülőjében is végeztek társadalmi munkát.

A szocialista brigádok a kommunista szombatokon végzett munkájukért járó pénzt az *„Együtt Nyíregyházáért"* mozgalom keretén belül a városi KISZ-bizottság számlájára fizetik be. Ezzel segítik a Sóstó gyógyfürdőre tervezett úttörő- és ifjúsági tábor létrehozását.

Őszi csúcsforgalom Debrecenben

Gurulnak a kocsik, süvítve csúszik a saru

Az év utolsó hónapjaiban a gyárakban és üzemekben termelési finis van, a vasúton csúcsforgalom. Augusztus végén, szeptember elején kezdődik a szállítási kampány, amely mindig erőpróba a vasutasoknak. A nagy forgalom miatt fárasztóbbak a szolgálatok, gyakran köd és eső nehezíti a munkát. Sok múlik ezért a tervszerű felkészülésen, a dolgozók helytállásán. Erről legutóbb a *debreceni csomóponton* győződhettem meg, ahol mindkettőre van jó példa bőven.

Okosan gazdálkodnak a kocsikkal

A Hajdúság fővárosában néhány éve az őszi szállításon inkább csak a répaszezont értették. A kampány befejezése után fellélegeztek a vasutasok, mert a nehezén túljutottak.

— Az őszi „csúcs" most is a répa elszállítása után ér véget (tavaly január elején, azelőtt az első negyedév közepéig is elhúzódott), de *most már a répaszezon lebonyolítása csak egyike a legfontosabb feladatainknak,* mert megsokszorozódtak egyéb teendőink — magyarázza a huszonhét éves üzemmérnök, *Magyar János,* akit *Fekete Sándor* állomásfőnök rendelt mellém kísérőnek. Az irodában a főnök sorolja tovább a tényeket:

— *Mezőgazdasági megye a miénk. A cukorrépán kívül sok a kukorica, a búza, a burgonya, az alma és itt megy keresztül a Szovjetunióból jövő tranzit, ráadásul az idén növelte forgalmunkat a Kabán épülő új cukorgyár részére feladott alapanyag is.* Ilyenkor teljes kapacitással üzemelnek a konzervgyárak. Termékeik nagy részét vasúton szállítják. *Okosan kell tehát gazdálkodnunk a kocsikkal.* Mi szolgáljuk ki a hatvani, a szolnoki és a szerencsi cukorgyárakat, ezért ura ösztönözzük a hatos tartalék. Az egyik fékbódé lépcsőjén a tolatásvezető adja zászlójával a jelzést. Az üzemmérnök kérésemre felkiabál neki:

— *Ugorjon le egy pillanatra Mák elvtárs, beszélni akarunk magával!*

A gőzös fékez, a tolatásvezető lelép. A külsős forgalmi szolgálattevő elveszi tőle a zászlót és fürgén felugrik a helyére. Int, hogy mehet tovább, kevés az idő. Átvette a tolatásvezetői teendőket.

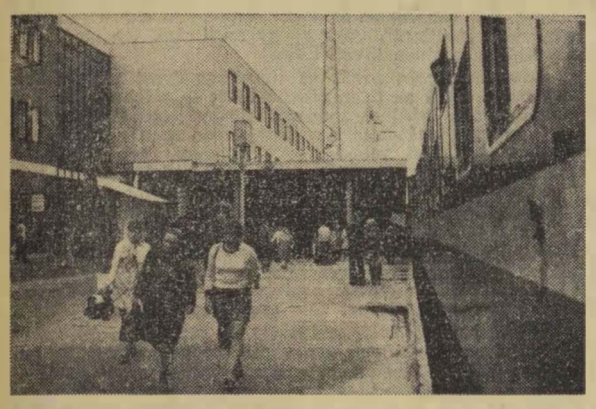
— *Mák Imre* vagyok — mutatkozik be az idős vasutas. Nyugtalanul toporog, fél szemmel az elhaladó kocsikat figyeli.

— Mi a véleménye az őszi forgalomról?

— *Kevesen vagyunk. Ahol valamikor öt ember volt, ott most hárman dolgoznak. Én huszonhárom éve vagyok a vasútnál, még tíz van a nyugdíjig. Az őszi szállítás nekem már minden évben nehezebb. Ilyenkor mindig talpon kell lenni. Egy nap annyit gyalogolok, hogy talán haza is érnék a faluba.*

— Igazságosnak tarja az őszi célprémium elosztását?

— *Igen, az nagyon ösztönző. Kétszáz forintnál kevesebbet nem kaphat egy-egy dolgozó.* A túrok versenyben vannak egymással és a teljesítés arányában osztják el a pénzt.



Befutott a Szabolcs-expressz Debrecen állomásra. Az őszi szállítás idején is zavartalan a személyforgalom
(Lacakó Ildikó felvétele)

Kocsirendezők és sarusok között

Jön vissza a tartalék, *Mák Imrének* menni kell. Gyorsan búcsúzunk, aztán indulunk tovább a gurító pályaudvar felé, amelynek tizenkét vágánya van.

— Itt az ötösön van a Nyírábrányba menő elegy — mutat *Magyar* a vonatnyi kocsisorra. Látjuk, hogy a dombról már meglódultak a vagonok. A kerekek előtt süvítve csúszik a saru, érezni a forró vas szagát. Egy fedett négytengelyes éppen előttünk koppan az álló kocsisorra. Nagyot csattannak az ütközők.

— *Látja, ez az átka annak, hogy nincs vágányék.* Csak minimális sebességgel gurítanak, mégis, ha elveszik a sarut, a kocsi ismét felgyorsul, és néha kíméletlenül ütközik — morfondírozik kísérőm.

Egymást követik a kocsik, a három sarusnak most percnyi pihenője sincs. Egy szőke hajú, zömök ember áll hozzám legközelebb. Leteszi a biztosító sarut, aztán felém fordulva magyarázza:

— *Ezek a négytengelyesek gyorsan égetik a sarut. Mikor megállnak, a vason meg lehet gyújtani a cigarettát.*

Elgördül az utolsó vagon. Körénk gyűlnek a többiek is: *Salánki László* és *Papp II. Imre.*

— Húsz-harminc kilométerről járunk be — veszi át a szót *Salánki László.* — Ha hétig dolgozunk, kilencre érünk haza, mert sokat kell várni a vonatra. A tavalyi menetrend kedvezőbb volt. A kényszerű várakozás miatt sokan panaszkodnak...

— A tavaly bevezetett négyes túr viszont nagyon jó, azon csak rontani lehetne — mondja *Papp II. Imre.* — És a jó munkaszervezés javára írható az is, hogy hat nap szabadságot az őszi csúcsforgalomban is kiadnak. Ez nekünk falun élő embereknek — ilyenkor betakarítás idején — nagy kedvezmény.

Megszólalnak a hangszórók, jön a másik „fogás". A sarusoknak készülődni kell. A dombról ismét gurulnak az áruval rakott vagonok.

Kaszala Sándor

Szeptemberi teljesítmény: 26 ezer tonna áru

Növeli a debreceniek gondját, hogy *az őszi csúcsforgalom idején sem szünetel az állomás rekonstrukciója.* Ennek ellenére kevesebb vágányon nagyobb forgalmat bonyolítottak le, mint tavaly, a bázisidőszakban. *Magyar János* rögtön sorolja is a meggyőző adatokat:

— *Tavaly szeptemberben 3091 rakott kocsi érkezett, most 3498. A feladás pedig 3,53 százalékkal volt több. Nálunk nagy az átmenő kocsiforgalom.* A legtöbb Fényeslitkére, Nyíregyházára, Mátészalkára, Nyírábrányra, Nagykerekibe, Szolnokra és Püspökladányba megy. Az elmúlt hónapban 27 826 ilyen kocsit kellett induló vonatokba sorozni, 184-gyel többet, mint tavaly. Ezen kívül 5,64 százalékkal emelkedett a továbbmenő vonatok száma; *a szeptemberi húszezer tonnás áruszállítási tervünket pedig majdnem hatezer tonnával teljesítettük túl.* Kedvező a kilenc hónapi összteljesítmény is. *A tervezett 212 ezer tonna helyett 227 400 tonna árut szállítottunk.*

Az eredményekhez tartozik még, hogy sikerült csökkenteniök a kocsitartózkodási időt, és 1975. szeptemberéhez képest lényegesen kedvezőbb a tehervonatok menetrend-szerinti indítása.

Az állomás vezetői az őszi forgalomra már július második felében készültek. Termelési tanácskozásokon ismertették a feladatokat, nem hallgatva el a várható gondokat sem. Huszonöt kocsirendező hiányzik és kevés a vonatkísérő is. A sok ipari üzem miatt nem könnyű a nyugdíjba ment dolgozók pótlása sem. Augusztus elején bevezették a „csak mozdonyvezetővel" való közlekedést. Az eredmény: harminc vonatkísérőt másutt lehetett foglalkoztatni. Ennek ellenére szeptemberben még mindig tizenkilenc túlóra jutott egy vonatkísérőre. *Az állomás hetven szocialista brigádjának több mint ötszáz tagja munkálkodik azon, hogy az őszi finis lehetőleg zavartalan legyen.* A MÁV—Volán komplex brigád például megszervezte a hétvégi rakodást. A jó kapcsolat eredménye az is, hogy a Volán fizeti a legkevesebb kocsiálláspénzt.

— A brigádok érdeme még, hogy a rendezőben a vágányok között nem látni egy szál füvet, egy eldobott papírt sem. Győződjön meg róla — bíztat az állomásfőnök.

Prémium a helytállásért

A rendező három fogadó és három vonatindító vaganya közül kettőt már felújítottak. Az építési főnökség dolgozói most éppen a harmadik vágány teljes al- és felépítménycseréjét végzik. Egy hónapig tart a munka, a többi vágányon azonban zavartalan a forgalom. Kocsik dübörögnek mellettünk. Kísérőm a fiatalokról beszél, akik a legnehezebb posztokon állnak helyt a végrehajtó szolgálatnál. Most a közelgő ifjúsági parlament foglalkoztatja őket. *Debrecenhez 34 kisállomás tartozik. A munkaügyi körzet fiataljainak képviselői először vesznek részt a közös tanácskozáson.*

A végrehajtó szolgálatot az állomáson 327-en látják el. *Ennyien részesülhetnek a havi nyolcvanötezer forint őszi forgalmi prémiumból.* Ha teljesítik a célkitűzést, a végzett munka arányában kiosztják a dolgozóknak. *A nagyobb erőfeszítést, a nehéz körülmények közötti helytállást jutalmazza ezzel a vasút.*

Csikorogva húz el mellettünk a hatos tartalék. Az egyik fékbódé lépcsőjén a tolatásvezető adja zászlójával a jelzést. Az üzemmérnök kérésemre felkiabál neki:

— *Ugorjon le egy pillanatra Mák elvtárs, beszélni akarunk magával!*

A gőzös fékez, a tolatásvezető lelép. A külsős forgalmi szolgálattevő elveszi tőle a zászlót és fürgén felugrik a helyére. Int, hogy mehet tovább, kevés az idő. Átvette a tolatásvezetői teendőket.

— *Mák Imre* vagyok — mutatkozik be az idős vasutas. Nyugtalanul toporog, fél szemmel az elhaladó kocsikat figyeli.

— Mi a véleménye az őszi forgalomról?

— *Kevesen vagyunk. Ahol valamikor öt ember volt, ott most hárman dolgoznak. Én huszonhárom éve vagyok a vasútnál, még tíz van a nyugdíjig. Az őszi szállítás nekem már minden évben nehezebb. Ilyenkor mindig talpon kell lenni. Egy nap annyit gyalogolok, hogy talán haza is érnék a faluba.*

— Igazságosnak tarja az őszi célprémium elosztását?

— *Igen, az nagyon ösztönző. Kétszáz forintnál kevesebbet nem kaphat egy-egy dolgozó.* A túrok versenyben vannak egymással és a teljesítés arányában osztják el a pénzt.

CEGLÉD ÉS SZEGED KÖZÖTT

Befejeződött a nyílt vonal és az állomások automatizálása

(Folytatás az 1. oldalról.)

vonatbefolyásoló és éberségi berendezést. A fővonal valamennyi közút-vasútkereszteződését biztosították, többségében vonat által vezérelt fénysorompókkal.

Az állomásokon az üzemi munkafolyamatokat utastájékoztató és utasítást adó berendezések segítik, s egyes, főleg nagyobb állomásokon a tolatási és kocsifelírói munkát rádiós körzetek kialakításával könnyítették meg. A távbeszélő forgalmat a hagyományos légvezeték helyett kábelen bonyolítják le.

Az automatizálással a vonali biztosítottság fokát 98,4 százalékra, az állomásét pedig 93,8 százalékra emelték.

A szegedi igazgatóság e fontos fővonal automatizálására 158 millió forintot fordított. A vonali munka terveit a MÁV Tervező Intézet és az UVATERV végezte, a biztosító berendezéseket a Telefongyár és a Ganz Villamossági Művek bajai gyáregysége készítette. Kivitelező a Szentesi Építési Főnökség, a budapesti TBEF és a szegedi BFF építésvezetősége volt.

A fejlesztés, a berendezések technikai színvonalának emelése megváltoztatta a vonal üzemi technológiáját is. A vonatok forgalmának irányítását, gyorsítását, biztonságát nagyobb hatékonyságú gépek segítik, ami egyúttal megkönnyíti az emberek munkáját is. *A korszerűsítés eredményeként 52 váltóállító-központ, vonatjelentő térköz és sorompókezelői őrhelyen szűnt meg a szolgálat.* Az így felszabaduló, mintegy kettőszáz vasutast más területre irányították át. A vonalon lehetővé vált a csak mozdonyvezetővel való közlekedés is.



Oroszváry László vezérigazgató-helyettes átvágja a nemzeti színű szalagot
(Szikora Béla felvétele)

A Cegléd—Szeged automatizált vonal átadási ünnepségén részt vett *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes, *Nagy Károly,* a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Urbán Sándor,* a 9. szakosztály vezetője, továbbá Bács-Kiskun megye párt- és tanácsi szerveinek, valamint a beruházásban részt vevő vállalatok képviselői.

Kiskunfélegyháza állomáson *Oroszváry László* vezérigazgató-helyettes átvágta az új üzemépület előtt kifeszített szalagot, majd a *Fegyveres Erők Klubjában* rendezett ünnepségen *Kiss Károly,* a szegedi igazgatóság vezetője tett jelentést a fővonal automatizálásának befejezéséről. Ezután Oroszváry László mondott ünnepi beszédet.

Beszéde után kitüntették a korszerűsítésben élenjáró vasutasokat.

Gellért József

Mi újság Mátészalkán?

Öt szolgálati ág dolgozóinak jól összehangolt munkája nyomán, a személy- és teherforgalom fenntartása mellett cserélték ki *Mátészalka* állomás elavult, megkopott, több mint tízéves váltóit. Miközben az *építési főnökség* dolgozói a 12-es átszelési váltót bontották, a fűtőháztól elindult a *MÁV Hídépítési Főnökség* két önjáró daruja, *Gergely Zoltán* művezető irányításával. A régi kereszteződés helyére gyorsan beemelték az újat, aztán máris munkához láttak a sínhegesztők...

Az itt dolgozó pályamunkások — *Kertész Sándor* vezetőmérnök emberei — még emlékeznek arra az időre, amikor 100—120 ember kellett az ilyen munkához. Napokon át tartott a „hó-rukk!" Most viszont a daruk néhány karjelzésre megemelték és a helyükre illesztették a 150—160 mázsás kitérőket.

Az utasok és a járókelők, akik látták a műveletet, elismerő szavakkal távoztak: — *Ez bizony szép munka volt!*

★

Ezenkívül sokminden történik manapság Mátészalkán. Az állomás dolgozói megértéssel fogadták a városi tanácsnak azt a felhívását, hogy az üzemi kollektívák vállaljanak részt *„Szabolcs aranya"*, az alma szüretelésében. Első alkalommal, szeptember 11-én *Ökörító-Fülpösön* a *Szamosmenti Tsz* gyümölcsösében szedték az almát a mátészalkai vasutasok. Nem is 80-an voltak, mint előzőleg számították, hanem százhúszan. *Ezerötven láda jó minőségű termést takarítottak be. Munkájuk ellenértékét felajánlották gyermekintézmények építésére,* s nyomban hozzáláttak a szeptember 25-i almaszüret szervezéséhez.

★

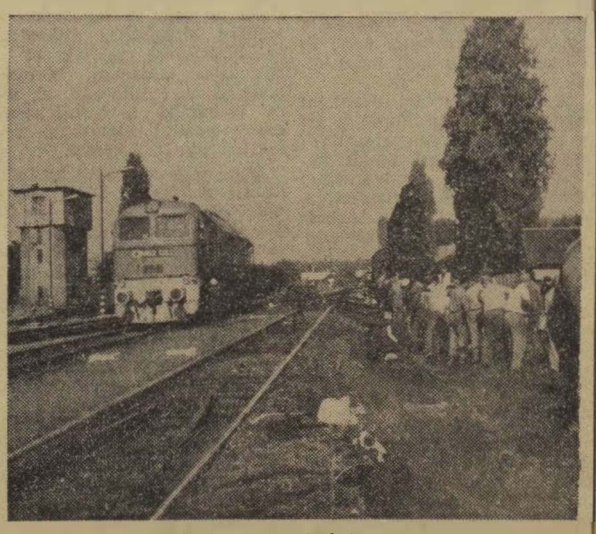
Az állomás MHSZ lövészklubja és a forgalmi KISZ-szervezet *szellemi totót és lövészversenyt* rendezett a *fegyveres erők napja* tiszteletére.

A szellemi totó kérdéseire kitűnően válaszoltak a résztvevők, szaporán növelve a találatok számát, s bizonyítva, hogy ismerik az MHSZ tevékenységét, nemzetközi kapcsolatait, jártasak a honvédelmi ismeretekben. A lövészversenyen is — mind a légpuskás, mind a légpisztolyos kategóriában — nagyszerű eredményt ért el a hat csapat.

★

A mátészalkai csomópont szakszervezeti bizottsága évről évre nagy gondot fordít a rászoruló dolgozók anyagi támogatására. *Szociális segély* címén az idén már 56 000 forintot osztottak ki, 160 dolgozó között. A nőbizottság bevonásával *az szb legutóbb ötezer forintot juttatott a sokgyermekes, illetve a gyermeküket egyedül nevelő édesanyáknak.*

Zsoldos Barnabás



Készül az új váltó ágyazata

Gazdasági és társadalmi munka

Kettős feladatot látnak el a komáromi csomópont dolgozói

(Folytatás az 1. oldalról.)

tanulási és a társadalmi munkára vonatkozó vállalások is.

A kereskedelmi dogozókból álló többszörös ezüstérmes *Jókai* brigád például *Nagy István* vezetésével szocialista szerződést kötött a Csokonai Művelődési Házzal. Társadalmi munkában segítenek, ha szükséges, s a művelődési ház cserébe bevonja programjaiba a vasutasokat. *Ugyancsak a Jókai brigád patronálja a komáromi Dobi István gyermekvárost.* Kis lakóit rendszeresen látogatják, szinte saját gyermekeiknek tekintik valamennyiüket. A *Kandó Kálmánról* elnevezett, *Nagy Lajos* vezette forgalmi brigád a komáromi téliesített termálfürdő vasutas üdülőjének gondozásával végez értékes munkát. A szakszervezeti bizottság irányításával működő üdülőt karbantartják, csinosítják.

A komáromi vasutas fiatalok közül tizenheten még nem végezték el az általános iskola nyolc osztályát. Ők vállalták, hogy a következő tanévben pótolják ezt a hiányosságot. *Jelenleg 18 fiatal vesz részt szakmai továbbképzésen. A törekvés az, hogy 18 éves korukra alkalmasak legyenek segédtiszti vizsgára.* Most éppen öt fiatal van segédtiszti, négy tiszti tanfolyamon, kettő pedig a győri közlekedési főiskola levelező tanulója.

Szükség van az utánpótlásra, mert mostanában sok tapasztalt, idős vasutas vonult nyugdíjba az állomásról. A vezető posztokra máris sikerült jól képzett fiatalalokat állítani. A vezetők átlagos életkora 32 év. Egyetértésben munkálkodnak azon, miként folytassák még eredményesebben azt, amit az elődök elkezdtek: a *korszerűbb, hatékonyabb munkát...*

Szász Ferenc

Miként kell elbírálni a szocialista brigádok újításait?

A szocialista címért versengő brigádok munkájának értékelésekor számos főnökségnél, egyre fokozottabban veszik figyelembe az újító tevékenységet; az újítási versenyben a szocialista brigádok részére külön feltételeket hirdetnek és a brigádokat is díjazzák.

Újíthat-e a brigád?

A szocialista brigádok újító tevékenységének kibontakozását vizsgálva egyre gyakrabban találkozunk a kollektívák újításával, de az ezek kapcsán felvetődő téves nézetekkel is. *Újíthat-e egy egész brigád? Benyújtható-e egy brigád nevében újítási javaslat? Megkötheti-e a hasznosítási szerződést a brigád nevében annak vezetője? Ilyen újítások esetén a díj kiutalható-e a brigád nevére? stb.*

A szakember számára ezek a kérdések egyszerűeknek tűnnek, a munkások szemében azonban már nem olyan könnyen érthetők a szolgálati főnökségek állásfoglalásai. A szocialista brigádmozgalom a szocialista munkaverseny része, nemcsak termelési mozgalom, hanem a szocialista magatartás és gondolkodásmod fejlesztésének tömegmozgalma is.

A szocialista brigádmozgalom célkitűzései azonban csak a felsőbb állami szervek által kidolgozott jogszabályok keretei között érvényesülhetnek. Ebből adódóan a szerzőséggel kapcsolatos előírások szerint kell eljárni a kollektívák által benyújtott újítási javaslatok esetén is, figyelemmel a szerzőségre.

Kit illet meg a szerzői jog?

Szerzőn azt a személyt értjük, aki a megoldást létrehozta, megalkotta, kidolgozta. Ha e munkában több személy közösen vett részt, akkor társszerzőkről van szó. A társszerzőség feltételezi, hogy a társszerző ötlettel, gondolattal segített, közreműködött. Ennek mértékét a társszerzőség százalékos aránya rögzíti; *az arányban a szerzőtársak közösen egyeznek meg.* Kollektív újítás esetén több szerző közös megoldásáról van szó.

A társszerzők az újítás hasznosítása után az anyagi elismerésből szerzői arányuk szerint, tehát olyan mértékben részesülnek, amilyen arányban közreműködtek az újítás kidolgozásában. Ezért kell az újítási javaslatban a javaslattevőknek — figyelemmel a befektetett elméleti munkára — feltüntetniük a szerzőségük arányát. Amennyiben ezt nem jelölik meg, *a javaslattevőnek egyenlő arányban kell társszerzőnek tekinteni.*

A szerzői jog azt a személyt illeti, aki a megoldást létrehozta, vagy annak kidolgozásában részt vett, s ez a jog nem elidegeníthető — mondja ki az újításokról szóló 38/1974. (X. 30.) MT sz. rendelet 4. §. (3) bekezdése is, amely szerint az újítás szerződését átruházni nem lehet. Amennyiben tehát valamely szocialista brigád egy vagy több tagja újítást dolgoz ki, e szellemi tevékenység díjában nem osztozhat szerzőtársként azokkal a brigádokkal, akik az újítás létrehozásában nem működtek közre javaslattal, gondolattal. Még akkor sem, ha történetesen a megoldás alkalmazása, gyakorlati kivitelezése során fizikai tevékenységgel, munkával „társultak be", egyéni elképzelés, ötlet nélkül. *Az újítás gondolatát, illetve ennek részét tehát nem lehet „odaajándékozni" másnak, még a szocialista brigád másik tagjának sem.*

Az elmondottak természetesen nem jelenthetik azt, hogy a brigád egy vagy több tagja által létrehozott szellemi alkotás erkölcsi, vagy anyagi elismeréséből más — illetve az egész brigád — nem részesülhet. Nem jelentheti azt sem, hogy az újításért járó díjban — feladattervi külön díj, illetve ennek egy része — a szocialista brigád, vagy más személy, például örökös, vagy a gyermektartás jogosultja, ne részesülhetne. A szerzői jogosultságot azonban nem szabad összetéveszteni a vele járó —, illetve vele összefüggő — vagyoni vonatkozású jogokkal, kötelezettségekkel.

Mikor beszélünk brigádújításról?

A szocialista brigádok újításainak egyik fő célja: *bizonyítani, dokumentálni a kollektíva összeforrottságát, közösségi gondolkodását a munkában és a közös alkotásokban egyaránt.* A jó közösségi szellemben egyik alapítényezője, ugyanis, ha a brigádtagok egymástól nemcsak elvárnak valamit, de adnak is, akár munkát, akár ennek pénzben jelentkező eredményét.

Brigádújításként legalább két brigádtag, vagy több brigádtag által benyújtott és bevezetett javaslatok is értékelhetők. Nem szükséges, hogy az adott szocialista brigád teljes létszámmal vegyen részt az újítás kidolgozásában.

Mit kell figyelembe venni a brigádújítások ügyintézésénél?

A szocialista brigádok tagjai újítási javaslatuk benyújtásakor akkor járnak el helyesen, ha a javaslaton feltüntetik brigádtagsági minőségüket, vagyis, hogy a szerzők: *a „Ságvári Endre" szocialista brigád tagjai — és ezt valamennyien aláírják, megjelölve egyúttal szerzőségi arányukat.* Ezzel elkerülhetők az esetleges olyan viták, amelyek a brigádvezető — mint a többiek nevében eljárni jogosult megbízott — aláírásával benyújtott javaslatok velejáró lehetnek.

Belső szabályozással is megoldható

Az újítással összefüggő szerződéseken valamennyi szerző aláírásának szerepelnie kell; *a szerződések csak így érvényesek.* Az újítási díj felvételére — a meghatalmazással kapcsolatos jogi előírások betartása mellett — a szocialista brigád vezetője, vagy a brigádpénz kezelésével megbízott más személy is jogosult. A szocialista brigádok — tagjaik újító tevékenységéért — erkölcsi elismerésben részesülhetnek. Munkaverseny-vállalásaikban is szerepiő újítások, újítási feladattervi témák kidolgozásáért az újítók újítói tanúsítványt kapnak. Ezen feltüntethető, hogy a szerző(k), mely szocialista brigádnak tagja(i). Belső szabályozással az is megoldható, hogy a szocialista brigádok kollektívaként kapjanak újítási tanúsítványt, amely kicsinyített alakjában a brigádnapló tartozéka, és a szocalista cím fokozatának megállapítására szolgáló értékelés egyik tényezője, alapja lehet. A tanúsítvány annak igazolása, hogy a brigádtagok: *szerzői bizonyos számú újításnak.*

A szocialista brigád azonban — mint kollektíva — nem részesülhet újítási kitüntetésben, vagyis olyan erkölcsi elismerésben, amely személyhez kötött, például *„Kiváló Újító"* vagy *„Kiváló feltaláló"*, kitüntetés. Ezeket ugyanis az újítók, feltalálók személyükben kapják, márpedig szocialista brigád nem lehet sem újító, sem feltaláló személy. Ha a brigád valamennyi tagja társszerző egy vagy több újításban, akkor külön-külön van lehetőségük az említett kitüntetések elnyerésére.

Dr. Gyóni Béla

Információ — Tájékoztatás

A szeptemberi információs jelentések jelzéseket tartalmaztak arról, hogy az építőipari dolgozók különélési pótlék folyósításához szükséges tanácsi igazolás beszerzése sok esetben lassú, nenézségekbe ütközik.

Kérdés: *a személyi igazolvány adatai nem pótolhatják-e a tanácsi igazolást?*

A személyi igazolványba a családi állapotra és lakóhelyre vonatkozó bejegyzések azért nem pótolhatják a tanács által kiállított igazolást, mert abból annak is ki kell tűnnie, hogy a családfenntartó, azaz a dolgozó házastársával, élettársával, vagy keresőképtelen hozzátartozójával közös háztartásban él és eltartásukról gondoskodik. Ezért a kérdéses igazolást a tanácsok kötelesek kiállítani.

— *Végrehajtható-e az egyéni és csoportos nyereségprémium alapbéresítése azoknál az érdekelt dolgozóknál, akiknél útközben változott a munkahely, illetve munkakör?*

Az egyéni és csoportos nyereségprémium alapbéresítését az 104768 1976. MÜSz. B. rendelet alapján hajtották végre. E rendelet az évközbeni változásokra is kitérve szabályozta a végrehajtást. Az alapbéresítés 1976. július 1-vel megtörtént, az erre a célra rendelkezésre álló összeget maradéktalanul felhasználták. *Ezért az 1976. július 1-et követő változásokat már nem lehet figyelembe venni.* Lehetőség van azonban a korrigálásra az 1977. évi bérfejlesztés keretén belül.

Lapunk szeptember 15-i számában röviden már írtunk arról, hogy sok panasz érkezik a „flóra" kéztisztító szappan minősége ellen. Kérdés: *hol orvosolják a panaszokat?*

A kéztisztító szer használatát a KERMI engedélyezte és időszakonként részben a gyártó vállalatnál, részben a kereskedelemben ellenőrzik. Panasz esetén tehát rövid leírással a következő címre kell mintát küldeni: *KERMI Vegyészeti Osztálya 1088 Budapest, József krt. 6.*

Válaszolunk MUNKAÜGYI KÉRDÉSEKRE

Az utazószemélyzet szolgálati idejéből mi vehető figyelembe pihenő időnek?

Imre István, Szombathely állomás vonatvezetője szerkesztőségünkhöz írt levelében arra kér választ, hogy az utazószemélyzet szolgálati idejéből mi vehető figyelembe pihenőidőnek.

Az 1976—80-ig szóló MÁV Kollektív Szerződés — amely 1976. július hó 1. napjától lépett hatályba — a korábbi szabályoktól eltérően új módon határozza meg az utazószemélyzet szolgálati idejét. *Eszerint az utazószolgálatot ellátó dolgozók munkaidejét kitevő idő a szolgálati óra, amely a honállomáson történt feljelentkezéstől a lejelentkezésig tart,* ebből kivéve a forduló, személyzetváltó és közbenső állomáson, illetve vontatási főnökségen, a laktanyában és a laktanyán kívül eltöltött (lejelentkezési normaidő és feljelentkezési normaidő közötti időtartam) pihenőidőt. (K. Sz. 17. §. 1. bek.)

A szolgálati órából tehát kizárólag csak az ilyen pihenőidőket lehet figyelmen kívül hagyni, amelyre óránként egy forint díjazást kell fizetni *Ha az ilyen pihenőidő tartamára a dolgozó elszállásolását hely hiányában nem biztosították, úgy az egy forint díjazás helyett az alapbér 50 százalékát kell fizetni.* (K. Sz. 50. §. 6. bek.) Minden más esetben a dolgozó munkaideje szolgálati órának minősül, amelyet annak megfelelően kell elszámolni és abból semmilyen címen nem lehet munkaidőt „kiejteni", vagy ahogy levélírónk írja, azt „átkeresztelni munkaidőn kívüli időre"

Levelében ezen kívül az utazószemélyzet régi sérelmeként említi, hogy az ilyen pihenőidőket — a folyamatos munkaidőtartamon belül — a dolgozók nem ismerik el egyértelműen és jogosságát vitatják. Kétségtelen azonban, hogy ez a vasúti szolgálat, a vasúti munkavégzés olyan sajátossága, amelyről voltaképpen sem a vasút, sem a dolgozó nem tehet. Arról van szó, hogy ezt a fajta vasúti munkát ilyen sajátos körülmények között lehet csak elvégezni, amin sajnos, egyelőre nem lehet változtatni.

Mindez természetesen nem jelenti azt, hogy ezzel nem kell foglalkozni. *Szakszervezetünk ezt, mint a dolgozókat foglalkoztató egyik problémát napirenden tartja és egy megfelelőbb megoldás lehetőségét nem tekinti kizártnak.*

Ugyanakkor a helyi gazdasági és szakszervezeti szervek is sokat tesznek az ilyen időtartamok csökkentéséért, a munkaidőalappal való ésszerűbb gazdálkodás megvalósításával. Ezért teljesen egyetértünk levelében foglalt megállapításával, amikor azt írja *„nagyon jól tudom, hogy az utazódolgozók munkaidejéből ezt a meddő időt teljesen kiküszöbölni nem lehet, de szervezéssel, körültekintőbb fordakészítéssel a minimálisra lehet csökkenteni".*

Ünnepség Szegeden a fegyveres erők napján

A szegedi igazgatóság MHSZ-szervezete, munkásőrei, katonai szállítási osztálya, valamint a 4. katonai szállítási igazgatóság a fegyveres erők napja alkalmából közös ünnepséget rendezett szeptember 29-én a vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Házában.

Lovász Lázár igazgatóhelyettes ünnepi beszéde után kitüntetések, jutalmak átadására került sor. A Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatával tüntették ki *Könya Károly* osztályvezetőt, *dr. Fekete István* jogászt, a bronz fokozatával pedig *Gönczi Lajos* békéscsabai polgárvédelmi parancsnokot. Honvédelmi Érdemérmet kapott *Gajda György* kiskunhalasi polgárvédelmi parancsnok, *Lantos Péter* igazgatósági csoportvezető és *Bacsó József* MHSZ-titkár. Többen dicsérő oklevelet, nyolcvanhatan pedig pénzjutalmat kaptak.

Hogyan gondoskodik az ÖTA a nyugdíjas vasutasokról?

A vasutas biztosítottak körében méltán népszerű 1/2 százalékos ÖTA-tagságának mintegy 40 százaléka nyugdíjas vasutas. Ebből következik hogy az alapnak állandó feladata a nyugdíjasok részére történő segítségnyújtás. *Hangsúlyozni kell azonban, hogy ez a támogatás alapvetően más jellegű, mint a szakszervezet által adott egyéb juttatások.*

Az alapszabály szerint ugyanis az ÖTA célja a vasutas társadalombiztosítás hatálya alá tartozó biztosítottaknak és azok hozzátartozóinak a társadalombiztosítási, a magyar állampolgárok gyógyító, megelőző ellátásáról szóló jogszabályokban biztosított mértéken túlmenő segélyezése. *Ez azt jelenti, hogy az ÖTA által adott támogatás elsősorban a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátások kiegészítésére szolgál.*

A nyugdíjas tagok részére az alapszabály értelmében az alábbi segélyeket kell folyósítani:

— ÖTA-tag és hozzátartozói elhalálozása esetén *temetési segély kiegészítést, amelynek összege 800 Ft.*

A MÁV nyugdíjassal haláláig együtt élt házastárs (élettárs) elhalálozása esetén a segélykiegészítést az eltemettetés költségét viselő házastárs részére akkor is ki kell fizetni, ha az nem tekinthető hozzátartozónak. Ha azonban az ilyen elhalt, vagy hozzátartozó után az SZTI (kifizetőhelye) társadalombiztosítás terhére 800 Ft temetési segélyt folyósított, *az ÖTA terhére legfeljebb 1400 Ft-ig lehet kiegészítést megállapítani és kifizetni. Ilyen esetben tehát a kiegészítés összege 600 Ft.*

Ha az eltemettetésről nem közvetlen a hozzátartozó gondoskodott, a társadalombiztosítás terhére járó temetési segény összegét a temetési számla összegéig, legfeljebb azonban 800 Ft-tal lehet kiegészíteni.

Az ÖTA terhére jár a temetési segélykiegészítés akkor is, ha az eltemettetésről a MÁV, GYSEV, Utasellátó (munkáltató) vagy társadalmi szerv gondoskodott. *(Megjegyezzük, hogy ez esetben a társadalombiztosítás terhére nem folyósítható temetési segély.)*

— 1976. január 1-i hatállyal, kifejezetten a beteg nyugdíjas tagok szociális helyzetének javítása céljából *új segélynem került bevezetésre.* Annak a nyugdíjas tagnak, aki 60 napon át megszakítatlanul kórházi ápolásban részesült *egyszeri juttatásként 500 Ft összegű segélyt kell folyósítani.*

A segély naptári évenként egy esetben folyósítható, s azt a tag kérelmére, a nyugdíjas segélyezési egyéni lapját kezelő szolgálati (nyilvántartó) főnökség, köteles kifizetni. A kórházi, gyógyintézeti ápolás időtartamát a kórházzal gyógyintézettel kell igazoltatni.

— A 150 Ft-ot elérő összegű gyógyászati segédeszközök után fizetendő térítés összegét *az ÖTA a nyugdíjas tag helyett is átvállalja.* Ez azt jelenti, hogy az ÖTA tagjai és hozzátartozói a 150 Ft-ot elérő, vagy annál drágább gyógyászati segédeszközöket díjtalanul kapják.

— Az alapszabály azt is lehetővé teszi hogy az érvényben levő társadalombiztosítási és egészségügyi szabályok szerint nem nyújtható egyéb segélyeket vagy megtérítéseket az *ÖTA ügykezelési bizottsága méltányosságból engedélyezzen.*

Szakszervezetünk kezdeményezésére a vonyarcvashegyi üdülő az üdültetési időnyen kívül időszaki szociális gondozóként működik. Ennek keretében az alacsony összegű nyugdíjjal rendelkező vasutas nyugdíjasok egy hónapos turnusokban térítési díj fizetése nélkül pihenhetnek.

A gondozó fenntartásához, illetve a beutalt nyugdíjasok ellátásának biztosításához *az ÖTA évenként 600 ezer forinttal járul hozzá.* Ezenkívül a nyugdíjasok szociális segélyezéséhez — hozzájárulásként — az ÖTA a területi bizottságok részére évente összesen *500 ezer Ft-ot biztosít.* A segélyeket a területi bizottságok nyugdíjas szakbizottságai osztják el a nyugdíjas bizalmiak környezettanulmánya alapján, az arra leginkább rászoruló alacsony összegű ellátásban részesülő nyugdíjasoknak.

Mint az a példákból kitűnik *az 1/2 százalékos ÖTA sokoldalú segítséget nyújt nyugdíjas tagjainak.* Szakszervezetünk IX. kongresszusának határozata szerint azonban a 1/2 százalékos ÖTA-ból adható közvetlen juttatások körét és összegét a társadalombiztosítási ellátás alakulását figyelembe véve tovább kell fejleszteni. Ennek megfelelően az ÖTA segélyeinek felülvizsgálata jelenleg is folyik 1977. január 1-től várható egyes segélyek összegszerűségének megváltoztatása, melyek közül ismét több érinti majd a nyugdíjas tagokat is.

Majoros Zoltán

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

FELVESZ ÉS KIKÉPEZ

nőket és férfiakat

orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, térfelvigyázó
kocsirendező, sarus,
kocsifeliró, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok,
rakodómunkás,
mozdonyvezető-gyakornok,
kocsivizsgáló, féklakatos,
vasútépitő, karbantartó,
járműjavitó szakmunkás,
állomási és kocsitakarító,
betanitott és segédmunkás
és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

Egyes munkakörökben munkásszállás.

Jelentkezés, bővebb felvilágositás:
budapesti és vidéki állomásokon,
vontatási és pályafenntartási főnökségeken,
valamint a Munkaerő Felvételi Irodán.
(Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu)

A VÁROS FELÉ

Dideregtem a hajnalban
vonatra várva.
Jött, jött a fém-kigyó s benyelt
jém-gyomrába.

— Fullasztott a pára,
szeszeké, emberé. —
Vitt, vitt félálomban
küldetésem felé.

S álltam a város terén
mire kélt a Nap.
Tarisznyámba elrejtettem
a csillagokat.

Fazekas Lajos

A VONATON

Lassan megtelnek az ülések
öt perc, s már is indulunk.
Egy-egy későnjövő
lihegve áll meg a peronon.

Szemben velem, fiatal lányok
kötnek szorgalmasan.
Pulóver, sál készül hamarosan.

T. Pásztor Jutka

SZABAD JELZŐVEL

Világra tárt
vonatablak
szívem —
sosem várt

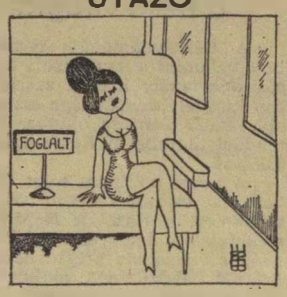
irányból
szabad jelzővel
érkezem
közétek társaim

csikorgó fékek
ölelnek hosszan
füttykoncert
gyengéden hátbavereget

csillagszemetekben
látom sorsom:
homlokotokráncos vonalaira
kezem
hűs, esőszagú ruhákat tereget...

Ketykó István

FELKÉSZÜLT UTAZÓ



Gerse László rajza

Határőrök köszöntése

A fegyveres erők napját *Bánrévén* együtt ünnepelték a vám- és a határőrség tagjai, valamint a vasutasok. Ennek jegyében közös ünnepségre került sor a laktanya kultúrtermében. Az ünnepi beszédet *Liszkai József* kocsivizsgáló, a község MHSZ-titkára tartotta. Méltatta a nap jelentőségét, s a határállomáson szolgálatot teljesítő vasutasok nevében is köszöntötte a fegyveres erők kötelékébe tartozó elvtársakat, köztük a vasutasok önkéntes határőreit, illetve rendőreit.

Író-olvasó találkozó

Új helyiséggel bővült a kaposvári góckönyvtár. A harmincezer forintos beruházás kétharmadát az SZMT, egyharmadát pedig a vasutasszakszervezet adta. A szabadpolcos új könyvtárhelyiség átadására szeptember 29-én került sor, amelyen megjelent *Moldova György* író is. Az eseményt író-olvasó találkozó követte. A résztvevők az „Akit a mozdony füstje megcsapott" című riportregényről beszélgettek a József Attila-díjas íróval.

WAGNER ESZMÉINEK SZELLEMÉBEN

Az idén századszor rendezték meg a bayreuthi ünnepi játékokat

Száz éve, 1876. augusztus 13-án világra szóló ünnepség keretében nyitották meg Bayreuthban az *Ünnepi Játékok Házát*. Wagner négy estére szóló trilógiájának, a *Niebelung Gyűrűjének* előjátéka, a *Rajna Kincse* került színre, majd a rákövetkező napokon a *Walkür*, a *Siegfried* és az *Istenek alkonya*. Az előadást a magyar *Richter János* vezényelte, korának egyik legnagyobb karmestere, aki ezt követően 1912-ig az ünnepi játékok zenei vezetője volt.

Örök harcban a kor művészeti viszonyaival

Mit jelent Bayreuth, s az ünnepi játékok 100 éves sorozata a világnak, a művészetnek és eszméjében az egész emberiségnek?

Wagner, a XIX. századi forradalmár, romantikus művésze, aki korának művészeti viszonyaival örök harcban volt, már az 1850-es évektől dédelgette önmagában *„egy több estére"* terjedő zenedráma gondolatát, amelyet majd külön e célra épített színházban fog előadni. Írásaiban gyakorta utalt arra, hogy amint Európában — a görög tragédiák óta — nincs igazi zenedráma, úgy nem létezik színház sem, amely méltó volna nevére. A XIX. század kapitalizmusa a színházból ipart csinált, a színházi „vállalkozóknak" nem az a gondja, hogy olyan darabokat mutassanak be, amelyek az emberiség egyetemes felemelkedését és kultúráját szolgálják, hanem amelyek a fizető közönséget a színházba csalogatják. *A színház a gazdagok szórakozóhelyévé vált, akik azt időtöltésből keresik fel, hogy ott találkozzanak.*

Wagner olyan színházat tervezett, melyben egy-egy előadás ünnepi játék lesz, erre az alkalomra külön meghívott szereplőkkel, ingyenesen, az osztály nélküli nézőközönség előtt. S ezt éppen a *Niebelung Gyűrűje* ciklus bemutatására gondolta, hiszen ez a mindmáig egyedülálló mű filozófiai tartalmában az arany, a pénz átkos hatalmából a szeretet révén történő megváltást példázza.

Felépül a színház

A bayreuthi színház példa nélkül álló vállalkozás volt. A hasznot hajhászó században megkeresni és megtalálni azokat a lelkes és önzetlen műbarátokat, akik a hatalmas építkezéshez szükséges eszközöket összeadják, épp úgy sikerek és kudarcok sorozata volt, mint a legalkalmasabb hely megválasztása, a tervek kidolgozása és a kivitelezés megszervezése. *Wagner 1871 áprilisában adta ki felhívását, s még ugyanabban az évben döntött, hogy színházát Bayreuthban építi fel.* 1872. május 22-én megtörtént az ünnepélyes alapkőletétel. Wagner nem maradt adós: barátai, támogatói számára az ünnepség során Beethoven IX. szimfóniáját vezényelte olyan előadásban, amelynek soha nem hallott magas művészi színvonala azóta is számtalan zeneesztétikai tanulmány tárgya.

S négy év alatt, számtalan nehézség közepette, felépült a színház a kis bajor városka szélén, a „zöld dombon", a természet festői környezetében: *alatta a kis város, mögötte, körülötte erdők, dombok.* A felvonások egyórás szünetében itt sétálhat és kereshet felüdülést a közönség. Maga az épület nem a külső megjelenés gazdagságával, a homlokzatok stílus változatosságával, hanem a belső elrendezés következetes és egyedülálló céltudatosságával ragad meg. *Görög amfiteátrumszerű nézőtere nemcsak a hellén kultúra talaján nyugvó koncepció reneszánszát jelképezi, hanem a görög színházak mindezideig felül nem múlt akusztikáját biztosítja.*

Bayreuthban minden a művészet magasrendű élményének van alárendelve: a kemény faülések, hiszen a plüs, a bársony megváltoztatja a hanghatást: a láthatatlan zenekar, amely nem kényszeríti frakkba a muzsikusokat, s lehetővé teszi a mély hangzású hangszerek teljes erejű megszólalását; a világítástechnika stb.

Életre keltek a görög tragédiák

1876. augusztus 13-a Wagner művészi diadala volt, mint maga mondta, olyan helyre került, ahol minden bizonnyal előtte művész még nem állott. *Nietzsche* szerint Wagner akkor és ott Bayreuthban zenedrámáiban életre keltette a görög tragédiát, „amely a zene géniuszában" fogant és csodálatos szintézissel összeegyeztette a fejlődésük folyamán egymástól elvált művészeteket (zene, költészet, mozgás, gesztus).

Liszt Ferenc szerint Wagner „úgy szárnyalja túl művészetünk jelen korszakát és úgy uralkodik előlött, mint a Montblanc a többi hegység fölött".

Az elragadtatott hangok, a merész vállalkozás sikere, Wagner művészi (és emberi) megítélése 100 éve tartó vitát váltott ki, s ez napjainkban is tart. *S vajon tekinthetjük-e ma Bayreuthot a tisztán eszményi művészet hajlékának?* Tény, hogy a színház, amelyet Wagner saját műveinek ünnepi előadására szánt, az maradt ma is. Amit a múlt század egyik legnagyobb lángelméje megvalósított, azt eszméinek követői és nevének méltó örökösei teljes odaadással és sikerrel folytatnak.

A Niebelung Gyűrűjének világsikere azonban lesújtó anyagi eredménnyel járt, úgyhogy már néhány évvel később fel kellett adni Wagnernek legdemokratikusabb eszméjét: az ingyenes színház gondolatát, s megnyitni a színház kapuit a fizető közönség előtt. De ami Bayreuthot máig megkülönbözteti a többi színháztól, az, hogy az előadásokból mégsem húz anyagi hasznot, hanem az esetleges hasznot a színház tartalékalapja javára fordítják.

Az utódok folytatják Wagner művészetét

Bayreuth történelmi érdeme viszont Wagner művészetének és művészi hitvallásának következetes folytatása, amely nemcsak a mind magasabban megszabott követelményekkel teszi a bayreuthi előadásokat „ünnepi játékokká", hanem egyre jobban keresi a kapcsolatot a legszélesebb néptömegekkel. S talán ennek szimbolikus kifejezése volt, hogy a centenárium alkalmából — jóllehet, idén új rendezésben mutatták be a *Niebelung Gyűrűjét* —, a megnyitó ünnepségen a *Nürnbergi mesterdalnokok* harmadik felvonása került színre. Az a felvonás, ahol a művészetet ápoló, továbbvivő kézművesek a néppel találkoznak, mert művészetünknek (és mesterségünknek) csak akkor van értelme, célja, ha az mindenkié, az emberiség közös, örök kincse.

Ez a 100 éves Bayreuth minden korokhoz szóló tanítása, s elvitathatatlan művészeti hitvallása.

Dr. Csillag Ferenc

SZABAD IDŐBEN

Suhan a zsinór, csobban a víz

Fővárosi vasutasok horgászparadicsoma a Kőrös partján

A hétvégeken, amikor *Pusztabánrévéről* 9 óra 52 perckor kihúz a 7842-es számú *Mezőtúr—Orosháza* között közlekedő személyvonat, a Körös-híd előtt a masiniszta a szokottnál hosszabb hangjelzést ad. A következő megálló ugyanis *Halászlak*, ahol ebben az időpontban a töltés oldalán gumicsizmás emberek kapaszkodnak fel, várják az érkező utasokat, akiknek nagy része valamelyik budapesti vontatási főnökségről jött. A szokásos üdvözlések után itt általában először a jövevények kérdeznek: *„Milyen a víz, van-e kapás, legutóbb merre próbálkoztatok..."*

Hat szoba húsz ággyal

Ezek után nem nehéz kitalálni, hogy egy vasutas horgásztanyára érkeztünk, ahol éppen halfogó versenyre készülnek a *Keleti Vontatási Főnökség* Kandó Kálmán horgászegyesületének tagjai.

Lent, a töltés mellett egy acélcsöveken álló faháznál a verseny részvevői ellenőrzik a felszereléseket, s közben a „taktikát" is megbeszélik. Az idő nem éppen barátságos. Szitál az eső, körülöttünk süpped a föld. Ez azonban nem zavarja a horgásztanya lakóit. Mindenki végzi a feladatát. *Kovács László* pörköltet készít ebédre, *Timár Zsigmond* műszaki felvigyázó, aki a verseny bírója, a névsort állítja össze, *Győrke József* bácsi pedig — a főnökség nyugdíjas számviteli vezetője, az egyesület elnöke — éppen tanácsokkal látja el a fiatalabbakat.

— *1972-ben kezdtük a tanya építését* — mondja *Sütő Imre* művezető. — *A területet a szegedi igazgatóságtól béreltük.* Először hulladék deszkát és egyéb építőanyagot vásároltunk, majd lassan előteremtettük az építést. Legalább 2000 óra társadalmi munkát végeztünk, *mire lakhatóvá tettük a házat.* Segítségként a Vasutasok Szakszervezete tízezer, a Magyar Horgászok Országos Szövetsége ötezer forintot adott. Beszereztük a bútorokat, konyhakertet létesítettünk, kutat fúrtunk, egyszóval mindent megcsináltunk, ami az itteni élethez szükséges.

— Hány személyes a faház?

— *Hat szoba van benne, 20 ággyal. Egyesületünk taglétszáma harmincnégy.*

Miközben beszélgetünk, látjuk, hogy vasutasok építőanyagot hordanak a mellettünk levő telepre.

— *A szomszéd telken a Hámán Kató és a ceglédi vontatási főnökség tagjai építkeznek* — magyarázza Sütő Imre. — *Rajtuk kívül mintegy ezer vasutas jár még ide pihenni, horgászni, a szegedi igazgatóság területéről, illetve a Landler járműjavítóból és Dunakesziről.*

Közben elkészültek a versenyzők. Elindulunk a kijelölt helyre, a körösi befolyóhoz, ahol a részvevők alapos körültekintéssel elfoglalhatják a helyüket. Suhognak a damilzsinórok, csobbannak az ólmok a vízben. A sor elején egy asszony szorítja a horgászbotot.

A fogást mindenki a „közösbe" teszi

— *Ő a szakosztály egyetlen nőtagja. Duska Jóska leltárszámadó felesége. Rendszeresen itt van a férjével* — tájékoztat a kísérőm.

Győrke Józsi bácsi egy sétára invitál. A kubikok mellett botorkálunk, miközben magyarázza:

— *Ennél jobb helyet nem is találhattunk volna. Ez még szűz vidék. Hal is akad, amennyi nekünk kell.* Ide még nem tört be a civilizáció, mint például a Balaton környékére. Ha itt valaki eltölt néhány napot, kipihenheti magát, megnyugszanak az idegei.

Mire visszaérünk, a versenyzők éppen a „finis"-nél tartanak. *Horváth István* amiatt bosszankodik, hogy miért nem állt rá a keszegelésre. A szabályok szerint ugyanis tízdekánként, illetve darabonként jár egy-egy pont. A keszegek pedig sűrűbben akadnak horogra, mint például a pontyok vagy a csukák...

— *A zsákmányból bőven jut vacsorára* — magyarázza Sütő Imre. — *Nálunk ritkán használjuk az „én" szót. A fogást itt mindenki a közösbe teszi. Ezt tartjuk természetesnek, ami legalább olyan vonzóvá teszi az itteni életet, mint a romantikus természet.*

Újabb bungalók épülnek a tanyán

Elérkezett az eredményhirdetés pillanata is. A győztes *Virág József* lakatos lett. A második díjat *Horváth István*, a harmadikat pedig *Duska Józsefné* nyerte el.

Amíg elkészül a finom halvacsora, meglátogattuk a Hámán Kató és a ceglédi vontatási főnökségek „MÁV Előre" egyesületének az építkezését. Éppen a horgásztanya alapjait betonozták.

— *Mi is olyan „bungalót" fogunk összehozni, mint a keletisek* — mondja *Kertész Pál*, a Hámán Kató vontatási főnökség vezetője. — *Mi már könnyebben boldogulunk, mert ennek a tanyának az építésére 200 ezer forintot kaptunk a szakszervezettől.* Nemsokára beépül ez a három holdnyi terület, amelyen eddig már jó néhány hétvégi vasutas ház is elkészült.

Lassan sötétedett. Vacsora után, a tábori tűzhely mellett valaki mindig a vasútra terelte a beszélgetést. A tűz parazsa mellett jólesett szólni a munkahelyről, a mozdonyokról. Itt értettem meg a közösségi élet erejét, szépségét. Kellemes horgásznap volt a halászlaki telepen, amely ezer vasutas pihenőhelye.

Séra Sándor



Megkezdődött a halfogó verseny, az előtérben Duska Józsefné

Szentesi kulturális hetek

Vasutas fúvószenekarok találkozója

Huszonöt éves a szentesi vasutasok egyesített fúvószenekara, amely a Munka Érdemrend ezüst fokozatával kitüntetett *Puruczkai Mihály* vezetésével megszerezte a *Bronz Lantot*, s legutóbb a szentesi kulturális hetek rendezvényén, a fúvószenekarok találkozóján is sikeresen szerepelt.

A szentesi fúvósokon kívül részt vett a találkozón a szegedi MÁV Művelődési Ház 1917-ben alakított együttese, amely már tulajdonosa az *Ezüst Lant* kitüntetésnek. A békéscsabai vasutasok fúvószenekara, *Ötvös Nándor* karnagy vezetésével, szintén ott volt a találkozón. S nem hiányoztak a *Filus Lajos* vezetésével számtalan hazai és külföldi hangversenyen sikeresen szereplő kiskőrösi vasutasúttörők sem, mint ahogy a Katanics Gyula vezette kiskunhalasi együttes is 25 éves működéséhez méltóan járult hozzá a szentesi találkozó sikeréhez.

A program keretében először a város különböző pontjain adtak térzenét a találkozóra összegyűlt zenekarok, majd a zenés felvonulás után *Csorba György* tanácselnök üdvözölte a kulturális hetek alkalmából Szentesre érkezett vendégeket. Közös műsorban 150 zenész szórakoztatta a közönséget, s befejező számként a Fehérvári- és a Rákóczi-indulót adták elő.

Aznap délután a MÁV-kultúrotthonban került sor a jubiláló szentesi zenekar 25 éves munkásságának a méltatására. A vasutas-szakszervezet elnöksége nevében *Kaszás István* köszöntötte az együttest. *Ifjú Bíró Sándor*, a zenekar titkára Szakszervezeti munkáért elismerő oklevelet kapott, s tizenhárom alapító tag jutalomban részesült.

A kétszázadik mérkőzés

Jubilált Szarka Zoltán, a Haladás VSE kapusa

A Haladás VSE sohasem állt rosszul kapusok dolgában. *Sass Gyuri* bácsinak, az elhunyt *Büki Józsefnek*, *Varga II. Jánosnak* — vagyis a nagyszerű elődöknek — jelenleg is méltó utóda van: *Szarka Zoltán*, aki szeptember 25-én Szombathelyen, a Haladás—DVTK NB I-es labdarúgó-mérkőzésen kétszázadik alkalommal öltötte magára a sárga mezt, hogy ő védje a kaput.



Az egyesület 15 évvel ezelőtt igazolta, majd egy évig a tartalékcsapatban védett. 1962-ben érkezett el élete első NB I-es mérkőzéséhez, s 1968-ban már az olimpiai aranyérmet nyert magyar labdarúgó válogatott tagja volt. Most, 34 esztendős korában is nagy része van abban, hogy csapata a nyolcadik bajnoki forduló után a 3. helyen áll.

A jubileum alkalmából a Haladás VSE elnöksége és szakosztályának vezetősége nevében *Hegyi Oszkár* technikai vezető virágcsokorral és szép kivitelű, asztali kerámia lámpával ajándékozta meg a kitűnő sportembert.

A mérkőzés után mi is szót váltottunk a sportszerűen élő, családját becsülő kapussal.

— Meddig számíthatunk még tudására, tehetségére? — kérdeztük.

— *Ez sokmindentől függ. 1975. december 17-én például kéztörést szenvedtem a Képes Sport kupa teremmérkőzésén.* Akkor sem adtam fel a reményt, hogy jóval fiatalabb kapustársaimmal továbbra is versenyezhetem az 1-es számú mezért. Úgy érzem, érdemes volt küzdenem, hogy visszakerüljek az NB I-es csapatba. Nagyon sok szépet, feledhetetlen élményt kaptam a Haladástól, a közönségtől, amit szeretnék viszonozni. Éppen ezért csak azt mondhatom: *amíg szakvezetőim elégedettek lesznek a teljesítményemmel, addig maradok.* Bízom benne, hogy legalább még két évem van. Ami tőlem telik, mindent megteszek azért, hogy jól szerepeljen az együttesünk *Sárosi László* vezető edző és *Török Péter* testnevelő tanár irányításával...

Kívánjuk *Szarka Zoltánnak*, hogy másfél év múlva a 250. NB I-es mérkőzését is ünnepelhessük.

Kiss Antal

LÖVÉSZVERSENY A PINCELŐTÉREN

A fegyveres erők napja tiszteletére a Keleti csomópont MHSZ szervezete lövészversenyt rendezett a pályaudvar pince-lőterén.

Ez alkalommal a rendező egyesület lövészeivel a Taurus Gumigyár és a Sörgyár versenyzői mérték össze tudásukat.

A versenyen 9—9 fő indult, képviselve a felnőtt férfi női és ifjúsági kategóriát.

A legjobb egyéni eredményt *Letenyei Nándor*, a Taurus Gumigyár MHSZ klubjának tagja érte el: 10 lövésből száz köregységet teljesített. *Csapatban a Sörgyár győzött, a vasutasok pedig másodikok lettek.*

Magyar motorcsónak az Adrián

A motorcsónak-versenyzők *Európa Bajnokságát* szeptember 19-én rendezték meg *Olaszországban*, Ortona mellett, az *Adriai-tengeren*. A magyar színeket SD 700-as kategóriában *dr. Kovács Ferenc* és *Takács Imre*, a Váci Vasutas SE motorcsónak szakosztályának versenyzői képviselték.

— Milyen eredménnyel?

— *Elsődleges célunk tapasztalatszerzés volt* — válaszol dr. Kovács Ferenc. — *Életünkben most először jutottunk el ilyen rangos versenyre, sőt, a tengerre is.* Már a kötelező tréning alkalmával alaposan átvizsgálták a motorokat, hogy megfelelnek-e az előírásoknak. A barkácsolás tilos, vagyis csak eredeti gyári masinákkal szabad indulni. Részben ez az oka, hogy Takács barátom nem indulhatott s csak én vettem részt a négy 30 kilométeres futamban. A huszonhat versenyző közül — az összesített pontszámok alapján — én a 12. helyen végeztem. *Ilyen jó eredménnyel ebben a kategóriában magyar versenyző 1967-ben szerepelt utoljára...*

Tekintve, hogy ebben a sportágban nehéz és költséges lépést tartani, különösen a motorok szüntelen tökéletesítése miatt, az eredmény jónak mondható, mert hozzájárult a *Váci Vasutas SE*, sőt, a magyar motorcsónak-sport hírnevének öregbítéséhez is.

— *Köszönjük a Vasutasok Szakszervezetének a húszezer forintos anyagi támogatást, amellyel hozzájárult ahhoz, hogy eljuthassunk erre az Európa-bajnokságra* — fejezte be szavait a négyszeres magyar bajnok, *dr. Kovács Ferenc.*

Országos MHSZ-vetélkedő a szolnoki járműjavítóban

A járműjavító üzemek III. országos MHSZ-versenyét szeptember 25—26-án tartották meg *Szolnokon*. A technikai versenyszámokat a szolnokiak üzemi sporttelepén, a szellemi vetélkedőt pedig a művelődési házban bonyolították le.

A nyolc üzem közül a debreceni járműjavító csapata érte el a legjobb technikai eredményeket, annak ellenére, hogy a legnehezebb számban — „szennyezett" terepszakasz leküzdésében — a miskolciak remekeltek. Az összesített eredmények alapján Szolnok lett az országos verseny első helyezettje. A férfiak csapatversenyében ugyancsak *Szolnok*, *Debrecen*, *Miskolc* az első három helyezés sorrendje, míg a női csapatversenyben Dunakeszi és Miskolc követte (egyaránt 92 ponttal) a legjobb eredményt elért debreceni és miskolci lányokat.

Egyénileg *Miskolc*, *Szolnok* és *Szombathely* férfi, illetve *Szolnok*, *Miskolc* és *Debrecen* női versenyzői bizonyultak a legjobbnak. Szinte valamennyi számban meglepetést okozott a *Landler* és az *Északi* járműjavító versenyzőinek mérsékelt szereplése, s ezzel arányban álló feltűnően alacsony pontszáma.

KERESZTREJTVÉNY

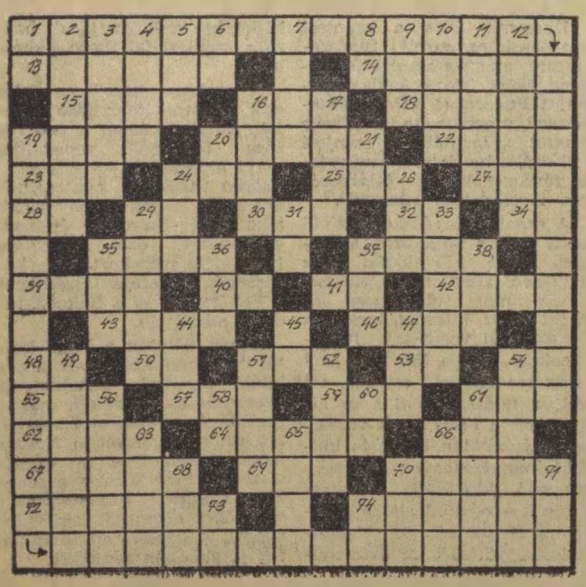
Vízszintes: 1. Balesetet kiváltó ok lehet. 13. Homérosz egyik hőskölteménye. 14. Vissza: spártai rabszolga. 15. Kevert háló. 16. Szeszes ital. 18. Mentség, ürügy. 19. Szövetség, egyesülés. 20. A francia forradalom egyik vezére. 22. Énekló. hangok. 23. A Finn Munkás Szövetség nevének rövidítése. 24. Lakóma. 25. Termelószövetkezetek Országos Tanácsa. 27. Sándor fele. 28. Az arzén vegyjele. 29. Bánat. 30. Régi úrmérték. 32. Határrag. 34. Zloty szélei. 35. Európai tóváros. 37. Tó a Szovjetunióban. 39. Görögkeleti szentkép. 40. Hamis. 41. Juttat. 42. NB I-es futballkapus. 43. Apró dísztárgy. 46. Borsod megyei község. 48. Több. 50. A nobélium vegyjele. 51. Férfi név. 53. Fémes elem. 54. Skálahang. 55. Maró folyadék. 57. Spanyol folyó. 59. Becézett női név. 61. A felsőfok jele. 62. Magasabbra helyez. 64. Francia szokás. 66. Kérdőszó. 67. Úrmérték. 69. Menyasszony. 70. Udvart tisztít. 72. Hajszesz, arcvíz (angol). 74. Nem tiltja.

Függőleges: 1. Személyes névmás. 2. Lándzsás, lovas katona. 3. Latin semmi. 4. Természetes selejt egyes árucikkeknél. 5. Ételízesítő, növelővel. 6. Kettős betű. 7. Keleti méltóság. 8. Voltamper rövidítése. 9. Becézett női név. 10. Vám. 11. Ritka férfi név. 12. A betegnél állhat elő. 16. Nádor a Bánk bánban. 17. Északatlanti Szövetség. 19. Ez is balesetet okozhat. 20. A molibdén vegyjele. 21. Állóvíz. 24. A Tisza mellékfolyója. 26. Transzport International Routier. 29. Afrikai köztársaság. 31. Építőanyag. 33. Ez is afrikai állam. 35. Ideiglenes nyugta. 36. Égitest. 37. Állami bevétel. 38. Házi szárnyas. 44. Nagyon apró szemcse. 45. Tetejére. 47. Direkttermő szőlőfajta. 49. Nagyméretű, zárt teherautó. 51. ... Lajos (1850—1914) író és költő. 52. Egyesület. 54. Felejti. 56. Pénzt adott érte. 58. Időszámítás után. 60. Igekötő. 61. Spanyol férfinév. 63. Nemcsak fel. 65. Rizsből készülő szeszes ital. 66. Híres svéd futó volt (fon.). 68. Épület maradvány. 70. S N.É. 71. Visszasírl. 73. N.U. 74. Elektronvolt.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 19. **Beküldési határidő:** 1976. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A Hazafias Népfront kongresszusa. A népi, nemzeti egység erősítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 18. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szelepcsényi János 5094 Tiszajenő, Belsőjenő u. 68 Bujdosó Irén 4025 Debrecen, Dimitrov u. 2. III. 25. Halmai Béla 6725 Szeged, Alföldi u. 22. I/D—II/11 sz. Csapó Józsefné, 2400 Dunaújváros, Dimitrovgrád tér 3. Bognár Zoltán 8226 Alsóörs, József Attila u. 4.



Vasutasok dísztávirata a Béke-világtanács főtitkárának

A Béke-világtanács nemzetközi tekintélyének növelésében, valamint a nemzetközi békeszervezet és a *Magyar Országos Béketanács* közötti szoros együttműködés megteremtésében kifejtett munkássága elismeréséül a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa október 7-én *Béke és Barátság Érdemrenddel* tüntette ki *Romesh Chandrát*, a Béke-világtanács főtitkárát.

A neves politikus, mint ismeretes, nyáron is járt hazánkban. Azt viszont kevesen tudják, hogy akkor vasutasokkal is találkozott a Hazafias Népfront székházában. Az eseményre meghívták a budapesti vasútigazgatóság forgalmi osztályáról a *Béke* szocialista brigád három tagját, *Surányi Jenőt*, *Majzl Eriknét*, *Pál Jánosnét*, akiknek nagy részük volt a májusban indított békevonat előkészítésében, a kocsikban rendezett kiállítás szervezésében.

A találkozón *Romesh Chandra* a többi között a következőket jegyezte be a *Béke* brigád naplójába:

„Üdvözletünket és jókívánságainkat küldjük a Béke szocialista brigádnak. Nagy megtiszteltetés számunkra, hogy ezen a naplón keresztül üzenhetünk Önöknek.

A Béke-világtanács felhívásában fordult a világ dolgozó népéhez a béke megőrzéséért kifejtett erőfeszítések fokozása érdekében. Szükség van a fegyverkezési verseny megállítására. Az Önök brigádjának munkája része annak a nagy erőnek, amely a világ dolgozóinak mozgalmát — a békemozgalmat — előre viszi.

Budapest, 1976. VII. 27.

Romesh Chandra
a Béke-világtanács főtitkára."

Az igazgatóság Béke brigádja dísztáviratban gratulált Romesh Chandra kitüntetéséhez.

Közlekedési Ifjúmunkás-napok

Szeptember 20-tól 26-ig rendezték meg *Debrecenben* a közlekedési ifjúmunkás napokat. Az egyhetes rendezvénysorozatot a járműjavító, a Postaigazgatóság, a XIII-as AFIT, a Közútépítő Vállalat, a DKV, a 6-os számú Volán és a vasúti csomópont KISZ-bizottsági szervezték.

A programot szellemi vetélkedők és sportrendezvények gazdagították. Volt többek között kispályás labdarúgó-bajnokság, összetett honvédelmi verseny, lövészet és asztalitenisz. A sportjátékokon mintegy háromezren vettek részt.

A záróünnepségre szeptember 26-án került sor a vasutas klubkönyvtárban. A díjakat *Kiss László*, a vasúti csomópont KISZ-bizottságának a titkára adta át. Első helyen a debreceni csomópont KISZ-bizottságának a csapata végzett, és elnyerte az „örökös" vándorzászlót. *I*

Szolnokon tanácskoztak a vasút és a szállító vállalatok képviselői

Szeptember 8-án közös értekezlet színhelye volt Szolnok állomás, ahol a vasút és a szállító vállalatok képviselői találkoztak abból a célból, hogy megbeszéljék az őszi forgalommal kapcsolatos teendőket.

Lauer István kereskedelmi állomásfőnök-helyettes vitaindító referátumában hangsúlyozta, hogy az év hátralevő időszakában több mint 800 ezer tonna árut kell elszállítani. A budapesti igazgatóság képviselője, *Békési György* kereskedelmi vonalbiztos az éves terv időarányos értékelése alapján megelégedéssel nyilatkozott a csomópont dolgozóinak munkájáról és kérte a szállító partnereket a további jó együttműködésre.

Szép Ferenc szb-titkár az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentésére, a rakodási szabályok betartására, az árukárok megelőzésére, a kocsiforduló idő csökkentésére hívta fel a figyelmet.

Budapesten találkoztak a vasutas Széchenyi szocialista brigádok

Celldömölk állomás *Széchenyi István* ifjúsági szocialista brigádja szeptember 28-án Budapesten rendezte meg a Széchenyi brigádok II. országos találkozóját, amelyen több mint hatvan brigád vett részt. A program szerint megtekintették az őszi BNV-t, majd megemlékeztek névadójuk munkásságáról és tanácskoztak a brigádok közös programjairól.

A baráti kapcsolatok kiszélesítésén kívül a találkozó célja a tapasztalatcsere és az együttműködés lehetőségeinek a megismerése volt.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan: Pál István, Sepsi Gyula, Miskolc; Gál Jenő, Kiskuntélegyháza; ifj. Kovács Béla, Keczkó Ferenc, Debrecen; Chemez Dénes, Bp. Angyalföld; Murányi Tibor, Bánréve; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Szabó József, Kaposvár; Szép Ferenc, Szolnok; Koncsik János, Celldömölk; Csabai István, Kovács Sándor, Budapest: Major Elemér, Veszprém; Csizmazia Béláné, Szombathely; Zsoldos Barnabás, Mátészalka; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Egeressi Zsigmond, Záhony; leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Portás Gyula, Kaposszekcső; Greczy Béla Alsónyék; Lics Józsefné, Fonyód; Barotai Ottó, Bp.; Nagy Lajos, Miskolc; Mészáros Kálmán, Kemecse: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest, VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—873,
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
Csekszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 859
76—3839 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Boder Imre igazgató

Lakáscsere

— Makói 2 szobás, I. emeleti szolgálati lakásomat (előszoba, konyha, kamra) elcserélném az ország bármely (hegyes) területén, lehet tanácsi egyszobás is, tényleges vasutas részére. Érdeklődni levélben lehet: Tóth József, 6900 Makó, Csokonai u. 22. I. em.

— Elcserélném kisméretű, két szoba, hálófülkés, összkomfortos, távfűtéses, 40 négyzetméteres tanácsi lakásomat nagyméretű, összkomfortos, 2 és fél, 3 szobás budapesti tanácsi lakásra. Levélcím: Molnár Ferenc, 1042 Budapest, Munkásotthon u. 74—76. III. 6. Telefon: 880—794.

— Dunakeszi gyártelepi kétszobás, külön bejáratú komfortos, gázfűtéses, első emeleti lakásomat elcserélném budapesti 1 vagy 2 szobásra. Lehet garzon is. Költségtérítést vállalok. Levélcím: Hidvégi Károly, 2120 Dunakeszi gyártelep, Állomás sétány 15. I. em. 4.

— Nagykanizsai két szoba komfortos, gázfűtéses, első emeleti MÁV-lakásomat elcserélném budapesti egyszobás lakásra. Levélcím: özv. Baranyai Lajosné, 8802 Nagykanizsa, Oswald József u. 4.

— Elcserélném félkomfortos, utcai lakásomat lehetőleg 1, vagy 2 szobás komfortos lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni személyesen vagy levélben lehet. — Cím: Martényi Pál, 1147 Budapest, Telepes u. 35/b. II. 3.

HÍREK

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A pécsi igazgatóság 32 szocialista brigádjának vezetői a napokban értekezletet tartottak, amelyen értékelték az elmúlt félév eredményeit és megbeszélték a tennivalókat. Több brigád — például a forgalmi és a vontatási — komplex szerződést kötött, mások pedig közölték azt a tervüket, hogy vasutas árvákat akarnak támogatni.

— **Honvédelmi vetélkedő.** Balassagyarmat csomópont KISZ-bizottsága az alapszervezetek részére honvédelmi vetélkedőt rendezett a vasutas kultúrotthonban. Az érdekes szellemi játékokon hatvanan vettek részt. A győztes csapat vándorserleget kapott, többen könyvjutalomban részesültek.

— **Üzem és iskola kapcsolata.** Több éve tart már a kapcsolat a MÁV Gépjavító Üzem és a XIV. kerületi, Ungvár utcai általános iskola között. Legutóbb az üzem négy szocialista brigádja kerítést, ablakrácsot, szertári felszereléseket és beépíthető szekrényt készített az iskolának, több mint ezer óra társadalmi munkában.

— **Nyugdíjastalálkozó.** A veszprémi pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága nyugdíjastalálkozót rendezett, amelyen ünnepélyes búcsúztatóra is sor került. Bérczes István műszaki felügyelőt köszöntötték, aki 39 évi szolgálat után vonult nyugdíjba.

— **Polgárvédelmi kiállítás.** Hatvan állomás kultúrvárótermében, a fegyveres erők napja alkalmából polgárvédelmi kiállítást rendeztek, amelyet egy hét alatt ezerkétszázan tekintettek meg.

— **Egészségügyi tanfolyam.** Balassagyarmat csomópont vöröskeresztes szervezete egészségügyi tanfolyamot szervezett. Az előadásokat dr. Molnár Zsófia üzemorvos tartotta az elsősegélynyújtás tudnivalóiról, amit gyakorlati foglalkozás követett. A tanfolyam harminc hallgatója a sikeres vizsga után bizonyítványt is kapott.

— **Kommunista műszak.** Kiskundorozsma állomás szocialista brigádjai kétnapos kommunista műszakot tartottak. Százötven óra társadalmi munkát fordítottak az állomás szépítésére, a baleseti veszélyforrások megszüntetésére.

Halálozások

Súlyos betegség után, 44 éves korában elhunyt Radványi Tivadar, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője. 1934-ben, egyetemistaként került a vasúthoz. 1956-tól, az igazgatóság távközlési és biztosítóberendezési osztályán előadóként, majd később osztályvezető-helyettesként dolgozott. 1971-ben nevezték ki az üzemszervezési önálló csoport vezetőjének, három évvel később. 1974-ben pedig megbízták a műszaki igazgatóhelyettesi teendők ellátásával. Ebben a beosztásban dolgozott korai haláláig.

Gazdasági munkája mellett aktív közéleti, társadalmi tevékenységet folytatott. Két évtizedig, az üzemi pártbizottság munkatársaként végzett propagandamunkát. Ezenkívül helyettes vezetője volt a területi bizottság közgazdasági bizottságának. Halála nagy veszteség a miskolci igazgatóságnak, a vasutasoknak.

Rövid szenvedés után, 76 éves korában elhunyt Gáspár József, a vasutasszakszervezet portása. 1950-től, mint nyugdíjas dolgozott ebben a beosztásban. Temetése október 15-én volt a Rákoskeresztúri új köztemetőben.

Hetvenhét éves korában meghalt Skoda József, a vasutasszakszervezet főkönyvelőségének nyugdíjas műszaki ellenőre. Ennek a megbízatásnak 1966-tól 1974-ig tett eleget, nagy szakértelemmel végezve a kulturális és sportlétesítmények műszaki ellenőrzését. Korábban (1963—1966-ig) a szakszervezet műszaki fejlesztési bizottságának társadalmi aktivistája volt. Temetése október 15-én volt a Farkasréti temetőben.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondok köszönetet mindazoknak a vasutasoknak, akik drága férjem, Tuba József — az úttörővasút egykori üzemfőnöke — temetésén október 8-án részt vettek a Farkasréti temetőben, és osztoztak gyászunkban.

Felesége és fia

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. NOVEMBER 1.

NAPIRENDEN

a jogsegélyszolgálat kiszélesítése és a konténeres szállítás helyzete

Szakszervezetünk elnöksége október 14-én ülést tartott. Elsőként a jogsegélyszolgálat kiszélesítéséről készült jelentés került napirendre. Mint ismeretes, a vasutasszakszervezet *budapesti* területi bizottsága és az *Utasellátó Vállalat* szakszervezeti tanácsa mellett 1975. január 1. óta működik jogsegélyszolgálat. Ez év július elsejével a *debreceni*, a *pécsi*, a *miskolci*, a *szegedi* területi bizottság, szeptember 1-től pedig a *GYSEV* vállalati szakszervezeti tanácsa mellett is megkezdte munkáját a jogsegélyszolgálat.

A jelentés megállapítja, hogy a jogsegélyszolgálat zavartalan működéséhez az alapvető feltételek mindenütt biztosítottak. A helyiségek kialakítása, berendezése megfelelő. A káderek kiválasztása is jól sikerült. *A jogsegélyszolgálat vezetői többségükben vasúti gyakorlattal, illetve a szakszervezeti munkában szerzett tapasztalatokkal rendelkező, szakképzett jogtanácsosok.*

A zavartalan működéshez szükséges feltételek biztosításán túl egyéb szervezési intézkedések is történtek. Így például a szakszervezet közgazdasági osztálya mellett öttagú társadalmi munkabizottságot hoztak létre a jogsegélyszolgálat összefogására. Folyamatban van a jogsegélyszolgálati szervezeti és működési szabályainak, tevékenységi jegyzékeinek elkészítése, valamint a társadalmi munkabizottságok megalakítása.

Az elnökség a jelentést a vitában elhangzott javaslatokkal együtt elfogadta.

Ezután a konténeres szállítás helyzetét és szélesítésének feltételeiről készült előterjesztést vitatta meg az elnökség. *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes, az anyag előterjesztője, bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a konténerizáció a szállítási szolgáltatások színvonala emelésének egyik legfontosabb eszköze. *Éppen ezért ez a fuvarozási mód minőséget jelent.* Elmondotta a vezérigazgató-helyettes azt is, hogy a közlekedési tárcánál 1974 júniusában miniszteri értekezleten határozat született a szállítótartályos forgalom továbbfejlesztéséről. Ott határozták el azt is, hogy hazánkban a konténeres szállítás szervezője, irányítója és végrehajtója — belföldön és a KGST-országok viszonylatában — *a MÁV lesz.* Ez azt jelenti, hogy a többi közlekedési ág érdekeit is képviseli.

Az elnökség az előterjesztést, amely részletesen tartalmazza a konténerforgalom helyzetét és várható alakulását, elfogadta. Erre, pontosabban szólva a konténeres szállítás alakulására lapunk következő számában — az előterjesztés tükrében — még visszatérünk.

A háromnegyed év mérlege:

251 millió 105 ezer utas és 96 millió 950 ezer tonna áru

A vasút az év kilenc hónapja alatt *251 millió 105 ezer utast szállított*, amely a bázisidőszakhoz viszonyítva 99,3 százalékos teljesítésnek felelt meg. Az utaskilométerben mért teljesítmény a tervhez képest közel 100 százalékos volt. A személyszállítás menetdíjbevétele a tervezettet mintegy 1,3 százalékkal haladta meg.

A minőségi mutatók közül a bázishoz viszonyítva a késési arány és az egy késett személyvonatra eső késési idő kis mértékben javult. Hasonló javulást mutat a személyvonatok átlagos utazási sebessége is.

Háromnegyed év alatt a vasút *96 millió 950 ezer tonna árut szállított, amely az elmúlt év azonos időszakához mérten mintegy 99,5 százalékos, tervhez képest pedig kb. 96 százalékos teljesítésnek felel meg.*

Az év első időszakában mérsékelt, majd a második félévben rohamosan növekvő igények jellemezték a szállítást. A belföldi szállítás a tervezettől csak kis mértékben maradt el. *Növekedett a szállítás az export küldeményeknél, amely a bázist mintegy 10—13 százalékkal haladta meg.* Jelentősen csökkent viszont az importküldemények mennyisége mind a bázishoz, mind a tervhez mérten. A tranzitszállítások főleg a II. félévben fokozódtak. A tranzitra a bázishoz viszonyítva közel 100 százalékos teljesítés jellemző, de a tervezett szintet e szállítások sem érték el.

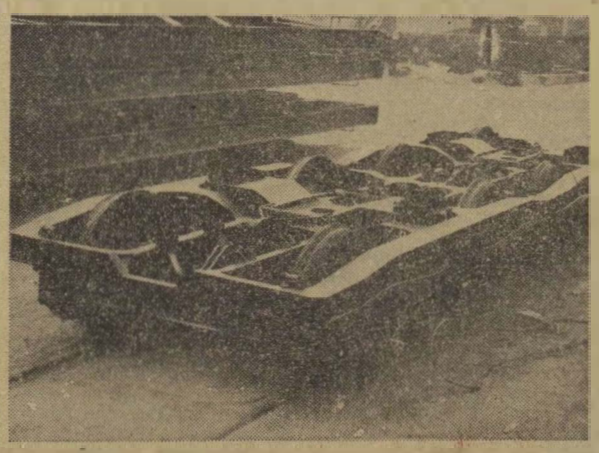
A fizető áruszállítási teljesítmények is mérsékeltek, főleg az átlagos áruszállítási távolság csökkenése következtében.

Az áruszállítás minőségét tekintve csak az átlagos utazási sebesség, a tehervonatok átlagos terhelésének, valamint a teherkocsik statikus terhelésének növekedése említhető meg kedvező eredményként. *A teherkocsik átlagos fordulóideje mintegy 2—2,5 százalékkal haladja meg a bázisszintet.*

Az év eddig eltelt időszakában sok volt a ki nem állított kocsik száma. *Ez arra utal, hogy a rendelkezésre álló kocsipark kapacitása időszakonként kevésnek bizonyult.* Ez főleg kavics- és kőküldeményeknél volt tapasztalható. Gyakran akadályozta a forgalom folyamatosságát *a gépre várások és ácsorgások magas száma is.*

Az elkövetkező két hónapban *a vasútra mintegy 22 millió 700 ezer tonna áru elszállítása vár.* Az időjárás körülményei az eiddigieknél is nagyobb erőfeszítéseket igényelnek. Elsődleges feladat a jó szervezés, a zavarok gyors elhárítása. Még hatékonyabban kell tudatosítani a kiemelten fontos őszi forgalmi üzemi feladatok teljesítésének szükségességét, amelyek ösztönzésére a kellő pénzügyi fedezet a szolgálati vezetők rendelkezésére áll. Meg kell akadályozni a vonatforgalmi torlódásokat, biztosítani kell a kocsikiegyenlítési feladatok fegyelmezett végrehajtását, a forgalomhoz szükséges mozdonyállagot. A rendelkezésre álló legrövidebb időn belül ki kell küszöbölni a fenntartással jaro közlekedési zavarok forgalmat akadályozó hatását.

Az exportmunkában is helytállnak



A szovjet exportra készülő motorvonatokhoz gyártja ezeket a forgóalvázakat a székesfehérvári járműjavító
(Tudósítás a 3. oldalon)



Október útja a béke útja

A Szovjetunió népei és a világ dolgozói november 7-én már 59 esztendeje ünneplik a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* évfordulóját. A bolsevikok pártjának vezetésével kivívott győzelem megnyitotta az emberiség számára a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet korszakát.

A világ első szocialista állama meghirdette az emberek tényleges egyenlőségét. Azt az együttélés normájává tette a társadalmi életben, a mindennapi munkában, s a sok nemzetiségű Szovjetunió köztársaságai, népei közötti kapcsolatokban. A szovjet állam hirdette, s külpolitikájában is annak megvalósítására törekedett, hogy az államok közötti kapcsolatokban a béke és az egyenjogú együttműködés elve érvényesüljön.

A Szovjetunió kommunizmust építő munkájának sikerei, tántoríthatatlan elvi külpolitikája és a szocialista világrendszer kialakulása következtében *megváltoztak a nemzetközi erőviszonyok.* Ez különösen a legutóbbi években érezteti hatását.

Az SZKP 1971 márciusában tartott XXIV. kongresszusa olyan békeprogramot dolgozott ki, amely összegezte a béke és a nemzetközi biztonság megteremtésének legfontosabb mai feladatait, amely lényegében korunk békedekrétuma. E politika céljainak megvalósításáért a szovjet néppel együtt küzdöttek a szocialista közösség országai és a különböző demokratikus mozgalmakba tömörült jóakaratú emberek milliói is szerte a világon.

A békeprogram célul tűzte ki a háborús tűzfészkek felszámolását és azok politikai rendezését. *Az elmúlt évtizedben a legnagyobb és legdurvább imperialista agresszió Indokínában folyt.* De az érintett népek helytállása, a szocialista országok segítsége és a világ haladó erőinek szolidaritása meghozta gyümölcsét.

Vietnam, Kambodzsa, Laosz népeinek győzelme történelmi jelentőségű, stratégiai hatású esemény. Következményeként megrendültek az imperializmus ázsiai pozíciói, javult az ázsiai béke és biztonság helyzete.

A közel-keleti tűzfészek megoldása keveset haladt előre az elmúlt években. De minden más történelmi példa azt mutatja, hogy az elvi politika, a történelmi optimizmusból eredő türelem és körültekintés, az agresszió súlytotta népek iránti szolidaritás sikerrel jár, meghozza a problémák igazságos megoldását. *A szocialista országok és elsősorban a Szovjetunió szüntelenül fellépnek az arab népek jogos követeléseinek teljesítéséért.*

A békeprogram Európával kapcsolatban tartalmazta a legmerészebb célokat, amikor így fogalmazott: „*Gyökeres fordulatot kell végrehajtani az európai földrészen az enyhülés és a béke irányába.*" Még a hidegháború legelvakultabb hívei között is nehezen akad olyan, aki tagadni merné a szovjet kormány, az európai szocialista országok sikerét az e cél eléréséért folytatott tevékenységben.

Az Európai Biztonsági és Együttműködési Konferencia sikeres befejezése, a záródokumentum aláírása 33 európai ország, az USA és Kanada vezetői által a békepolitika elvitathatatlan érdeme és eredménye. *Az értekezlet lezárta a II. világháború után eltelt 30 év időszakát,* nemzetközi dokumentumban rögzítette a történelmi változások eredményeit, azok elismerését.

Mindez a szocialista és demokratikus erők, a józan ész a valóságot felismerő értelem győzelme. A helsiki dokumentum politikai normái a szocialista országok külpolitikai alapelveit rögzíti. A gazdasági és kulturális együttműködés tervei az európai népek és országok közös érdekeit tükrözik. A kölcsönösen elfogadott kompromisszumok a világ békéjének, *Európa biztonságának nemes ügyét szolgálják.*

A békeprogram szorgalmazza a leszerelést és a fegyverkezési verseny megfékezését. Kétségtelen, hogy ezen a téren is sok minden történt. A szovjet—amerikai megállapodások csökkentették az atomháború kirobbantásának veszélyét, fékezték a stratégiai fegyvergyártás ütemét, megalapozták újabb megállapodások megkötését.

Mindezzel párhuzamosan azonban folytatódik a fegyverkezés, új fegyverfajták kutatása, gyártásának előkészítése. A szocialista országok nem békélhetnek meg ezzel a helyzettel, és erőfeszítéseket tesznek a katonai enyhülés kikényszerítésére.

Különösen jelentősek az ENSZ 30. közgyűlésén előterjesztett szovjet javaslatok, amelyek a nukleáris fegyverkísérletek végleges és minden közegben való beszüntetését, a tömegpusztító fegyverek új fajtái és rendszerei kidolgozásának, valamint előállításának betiltását célozzák. Ezeket a kezdeményezéseket — a leszerelési világértekezlet összehívására vonatkozó korábbi szovjet javaslattal együtt — mind több kormány teszi magáévá.

A békeprogram megbélyegezte a gyarmati elnyomás maradványait, a faji elnyomás tényeit, és követelte ezek végleges felszámolását. *A Szovjetunió és a többi szocialista ország következetes támogatói az el nem kötelezett országoknak abban a törekvésükben is, hogy felszámolják a gyarmati uralom maradványait,* kivívják gazdasági függetlenségüket és saját javukra használhassák fel természeti kincseiket.

A békeprogram világszerte támogatott céljainak megvalósítása egyet jelent a békével, biztonsággal, az együttműködéssel. Ez az út *az Októberi Forradalom útja,* amelyet a marxizmus-leninizmus eszméi világítanak meg.

Legyen még színvonalasabb az alapszervezetek munkája

Három Szabolcs-Szatmár megyei vasúti csomópont szakszervezeti élete az SZMT elnökségének napirendjén

A Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsának Elnöksége szeptember 30-i ülésén *Volosinovszki Jánosnak*, a debreceni területi bizottság titkárának előterjesztése alapján értékelte a *Záhony, Nyíregyháza, Mátészalka* vasúti csomópontokon működő alapszervezetek szervezeti életét.

Az elnökségi ülésen részt vett és felszólalt *Ligeti László*, a SZOT alelnöke, *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára, *Takács Tiborné dr.*, a megyei pártbizottság munkatársa.

Tárgyilagos jelentés

A területi bizottság tárgyilagos jelentése az eredményeket, és a gondokat egyaránt felvetette. Éppen ez adott alapot ahhoz, hogy az elnökség tagjai és a felsőbb szervek képviselői hozzászólásaikban számos észrevételt, javaslatot tettek.

A megye területén 17 szakszervezeti bizottsághoz 9978 tényleges és 1223 nyugdíjas vasutas tartozik. Az alapszervezetek felépítése alapvetően a MÁV szervezeti felépítését követi. A legutóbbi választásokon a vasútigazgatóság munkaügyi és bérgazdálkodási intézkedéseit figyelembe véve, a forgalmi alapszervezetek száma csökkent és a szakszervezeti bizottságok az önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező szolgálati főnökségek szintjén jöttek létre. Hatáskörük a körzetükbe utalt kisebb szolgálati helyek dolgozóira is kiterjed, ahol főbizalmi, illetve műhelybizottsági rendszer működik.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a szervezeti átcsoportosítások eredményesnek bizonyultak. *A szervezettség például 97,2%-ról 97,8%-ra növekedett*, javult a testületi és kollektív vezetés, csökkent a panaszok száma, gyorsabb az ügyintézés, eredményesebb a termelést segítő, az érdekvédelmi, az agitációs, propaganda- és rétegpolitikai munka. Fejlődés tapasztalható a szervezeti élet rendszerességében és a tömegkapcsolat erősödésében. A párt- és SZOT-határozatok levitele, helyi viszonylatokra történő feldolgozására is több jó módszer és gyakorlat alakult ki.

Az alapszervezetek munkájának fejlődéséhez jelentősen hozzájárult, hogy egy év alatt 1522 fő, a tisztségviselők 78%-a részesült oktatásban.

Következetesebben, érdemibb módon

A szervezeti élet alakulására kihatással van a bejáró dolgozók nagy száma, a szétszórtság és az utazó szolgálat. Ez érezteti hatását a bizalmi munkában, a taggyűlések vonatkozásában és az eszmei, politikai nevelő munkában egyaránt.

A Minisztertanács 12/1976. sz. rendelete és a SZOT elnöksége 1976. június 22-i irányelve a Szabolcs-Szatmár megyei vasutas alapszervezetek tisztségviselőit, aktivistáit is újabb feladatok elé állítja. *A tisztségviselők többsége, beleértve a bizalmiakat is, alkalmas a megnövekedett feladatok, felelősségteljesebb jogkörök ellátására.*

A szakszervezetekkel szemben támasztott növekvő társadalmi igény szerint *valamennyi alapszervezetnek még következetesebben, érdemibb módon kell közreműködni, képviselni, egyeztetni a különféle szolgálati helyeken működő dolgozók, rétegek érdekeit.* Különösen a bizalmiak tevékenységét kell a jövőben erősíteni, hogy hozzáértően, az egyének, a kollektívák, a különböző rétegek érdekeit bátran képviseljék, a közösség érdekeivel egyeztessék és annak alárendeljék.

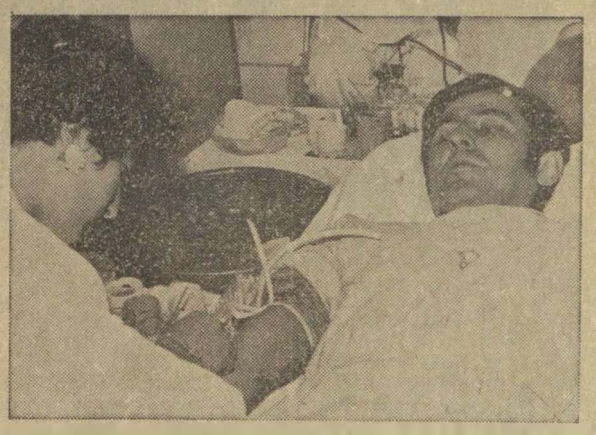
Mindemellett növelni kell a taggyűlések, bizalmi küldöttértekezletek szerepét is, hogy a tagság kezdeményező készsége, bevonása a döntések kialakításába és a feladatok meghatározásában jobban jusson kifejezésre.

Előtérben a nevelés és a tudatformálás

Az SZMT elnöksége fontos feladatként jelölte meg *a nevelő és tudatformáló munka fokozását, a párt politikájának a tömegek részére történő közvetítését, megértetését és mozgósítani e politika végrehajtására.* Ugyanakkor nevelni kell a tagságot a pontos, fegyelmezett munkára, a kötelességek teljesítésére.

Törekedni kell arra, hogy az alapszervezetek *még színvonalasabban, hatékonyabban alakítsák a tagság politikai, erkölcsi, szakmai és általános műveltségi színvonalát, a szocialista elveinket kifejező emberi tulajdonságok fejlesztését, a szocialista közéletiséget és mozgósítsanak e tevékenységben való részvételre.* A szakszervezeti és üzemi demokrácia fejlesztésével biztosítani kell, hogy a dolgozók aktív részvevői legyenek saját sorsuk alakításának, önmaguk formálásának.

Az SZMT elnöksége a helyenként tapasztalható gondok és problémák mellett is eredményesnek ítélte meg a Szabolcs-Szatmár megyei vasúti csomópontokon működő szakszervezeti bizottságok szervezeti életét. A jelentést elfogadta, melynek megállapításait és az abból adódó feladatokat a területi bizottság titkári értekezleten — a végrehajtás módozatait is meghatározva — megismerteti az alapszervezetek titkáraival.



Szeptemberben véradónapot rendeztek a miskolci járműjavítóban, amelyen 287 dolgozó 87 liter vért adott
(Kaposvári Konrád felvétele)

Tíz éve együtt a rohambrigádban

Ötven év körüli pályamunkások a *Zalka Máté* szocialista brigád tagjai. A szentesi építési főnökséghez tartoznak, s tíz évvel ezelőtt határozták el, hogy megpróbálnak a hármas jelszó szerint élni, dolgozni. Most már ezüstkoszorúsok.

— *Nem volt könnyű* — mondja *Ungi Mihály*, a Munka Érdemrenddel kitüntetett előmunkás, a brigád egyik alapító tagja. — Közülünk a legtöbben a mezőgazdaságból jöttek, s már az is nagy eredmény, hogy tíz éve együtt vagyunk...

A Zalka brigád már 1966-ban nagyrészt darabbérben, vagyis normára dolgozott. Teljesítményük állandóan 110 százalék körül mozog. A városföldi sínkötő telepen — a Szabadság szocialista brigáddal együtt — jól szervezett, kellően gépesített munkájukkal nagy mértékben hozzájárulnak a vasúti pályák korszerűsítéséhez.

— *Ezek a mi rohambrigádjaink* — jegyzi meg *Tóth György* termelésirányító pályamester. — *Az elnevezés onnan származik, hogy fegyelmezett, magas intenzitású munkájukat ott is pontosan elvégzik, ahol nagyon szűkre van szabva az idő. Kitüntek például Nagykőrösön, a kitérőcserénél, amiért a szegedi igazgatóságtól osztályvezetői dicséretet kaptak.*

Legutóbb Hódmezővásárhelyen ezt írta be a brigádnaplóba az állomásfőnök: *„A brigád 1976. augusztus 2-től végezte állomásunkon a III. vágány felújítási munkálatait, s közben gyümölcsöző kapcsolatot alakított ki a forgalmi szocialista brigádokkal. A jó minőségű és határidőre elvégzett munkáért — amely nagyszerű példája volt a szolgálati ágak súrlódásmentes, egymást segítő tevékenységének — az állomás dolgozói nevében elismerésemet fejezem ki."*

A Zalka brigád sok más eredménye ugyanilyen elismerésre méltó. Ezek közül csak a legutóbbi akciót említjük, vagyis azt a 266 órás társadalmi munkát, amelyet a városföldi községi tanács kérésére végzett el, a kötöttelep Béke és Szabadság brigádjával együtt, s amelynek eredményeként a szocialista szerződésben foglalt határidőre, szeptember 1-re elkészült a MÁV-állomástól a község belterületéig vezető járda.

Fogas Pál

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK:

Őszinte hang, okos beszéd jellemzi az ifjúsági parlamenteket

A szolgálati főnökségnél országszerte megkezdődtek az ifjúsági parlamentek, s az eseményekhez mérten megsokasodtak a szerkesztőségünkbe érkező levelek, tudósítások. Ezekből közlünk most — azután lapunk következő számában is — szemelvényeket.

Épüljön több társasház!

Szabados Gábor írja többek között: *„A ferencvárosi pályafenntartási főnökségen október 12-én lezajlott ifjúsági fórumon nemcsak a helyi gazdasági, párt-, szakszervezeti és KISZ-vezetők vettek részt, hanem megjelent a fiatalok körében Nagyrónai László vasútigazgató-helyettes is, továbbá Kovács Vilmos, a Vasúti Főosztály ifjúsági felelőse.* A két évvel ezelőtti parlament óta elért eredményekről, a fiatalokért és a fiatalokkal végzett munkáról *Simon György*, a főnökség megbízott vezetője számolt be. A vitában a fiatalok nyíltan, őszintén mondták el véleményüket, javaslatukat. Kérték, hogy a vasút — más vállalatokhoz hasonlóan — telek, bontási anyag, munkagépek, kölcsön és kedvezményes szállítás biztosításával *segítse a társasház-építkezést.* Jelezték azt is, hogy a tisztképzőről kikerülő pályamesterek munkaköri bére az új munkahelyen, illetve beosztásban nem éri el a tanfolyam előtti bérszínvonalat..."

A tudósításból az is kiderült, hogy *a fiatalok nem csupán a szavak emberei. A ferencvárosi csomópont centenáriumát kommunista műszakokkal köszöntik.* Az első kommunista szombatot a parlamentet megelőzően, október 9-én tartották, s kimagasló munkasikereket értek el.

A következő sorokat *Várfalvi Gyula* leveléből idézzük: *„A nagykanizsai csomópont főnökségei közül a vontatásnál dolgozik a legtöbb 30 éven aluli vasutas.* Ennél fogva a 758 dolgozónak csaknem a fele — összesen 353 fő — jogosult arra, hogy részt vegyen az ifjúsági parlamenten. Ha szolgálatuk nem is engedte, hogy valamennyien ott legyenek, azért a részvételre nem lehetett panasz. A megjelentek figyelmesen hallgatták meg *Pipus György* vontatási főnök beszámolóját, majd a vitában is az eredményekhez méltó aktivitás mutatkozott meg. Az elmúlt két évben *kedvezően alakult a továbbtanuló fiatalok aránya, s megfelelő bérkorrekciókat hajtott végre a főnökség.* Nem sikerült viszont a lakásproblémákat rendezni és megszüntetni a kocsivizsgálók nagymérvű túlóráztatását. *A fiatal újítók is több segítséget várnak javaslataik megvalósításához...* Az ifjú mozdonyvezetők kinyilvánították, hogy mindent megtesznek az őszi forgalom és a téli felkészülés sikeréért, s októberben, a hagyományos *munkavédelmi hónap* alkalmából rendezett előadásokon, filmvetítéseken szerzett ismereteiket is felhasználják mindennapi munkájukban."

Hatvan, Vámosgyörk, Eger, Debrecen

Szűcs Ferenc tudósítónk *a hatvani, az egri és a vámosgyörki csomóponton lezajlott ifjúsági parlamentről számolt be.* Leveléből kitűnik, hogy a felsőbb szervek képviselői mindenütt ott voltak, s ezt a KISZ-bizottságok titkárai *a vasutas fiatalok iránti fokozottabb megbecsülés egyik jeleként említették a tudósítóval folytatott beszélgetések során.* Általános az a vélemény is, hogy a mostani parlamentek — az 1974. évihez képest színvonalasabbak, ünnepélyesebbek és élénkebbek, ami részben *a jó előkészítésen* múlott. Hatvanban például — *Nagy István* KISZ-titkár tájékoztatása szerint — a parlamentet főnökségenként megtartott *ifjúsági ankétok* előzték meg, s a szolgálati vezetők tárgyilagosan értékelték a kétéves munkát, beszámolva a fiatalok észrevételei nyomán tett intézkedésekről.

A tudósító felsorolta a parlamentet megelőző ifjúsági munkaakciókat, de ezek közül helyszűke miatt csak egy példát említünk: *„Az Utasellátó hatvani KISZ-esei társadalmi munkában elvállalták a rakhelyiség alapozását,* hogy ezáltal is elősegítsék az utazóközönség jobb kiszolgálását, a választék bővítését."

— *Debrecenben október 15-én 9 órakor kezdődött a forgalmi és a kereskedelmi szolgálatnál dolgozó fiatalok parlamentje* — írja levelében *ifjú Kovács Béla.* — A nagy oktatótermet mintegy 200 részvevő töltötte meg. *Kark István* állomásfőnök-helyettesnek az *ifjúsági törvény* helyi végrehajtásáról elmondott és a fiatalok helytállását elismerő vitaindító beszédéhez huszonegyen szóltak hozzá. Kedves epizódja volt az eseménynek, hogy a szünetben *30 éven felüli* nők szolgálták fel a kávét, a frissen sütött pogácsát és az üdítő italokat, kifejezve ezzel is az idősebb generáció elismerését a fiatalok iránt.

Cseres Zsuzsa javaslatára a *parlament táviratban követelte Luis Corvalán, a Chilei Kommunista Párt titkárának szabadon bocsátását,* majd a 46 küldött megválasztásával fejeződött be a forgalmi és kereskedelmi szolgálat fiataljainak tanácskozása.

Harminchét hozzászóló

Csabai Istvánnak, a MÁV Gépjavító Üzem tudósítójának levele azt példázza elsősorban, hogy *a fiatalok már tömörebben, lényegre törőbben fogalmaznak, mint az idősebb korosztály tagjai, vagyis nem kedvelik az üres beszédet.* Ezt bizonyítja például, hogy a parlamenten — ahol a budapesti üzem fiataljain kívül jelen voltak a szegedi műhely küldöttei is — *Poór József* igazgató, majd *Botlik Imre* KISZ-titkár beszámolója, illetve vitaindítója után *harminchét (!)* hozzászólás hangzott el.

Mint egy nagy család...

Két köszönetnek kérek helyet a Magyar Vasutas hasábjain. Az egyiket a *Dorog* állomáson működő, *Baumann Ferenc* által vezetett *Lendület* szocialista brigád nevében tolmácsolom, a másikat pedig a magam és a férjem nevében küldöm.

Köszönő soraim első címzettje a *Miskolc-Tiszai* pályaudvar kocsiműszaki szolgálatánál dolgozó *Zrínyi Ilona* brigád, amelynek *Majoros Ferencné* a vezetője. Ezzel a brigáddal a közelmúltban kötöttünk ismeretséget, amikor a mi dorogi brigádunk ellátogatott Miskolc-Tapolcára és Aggtelekre. A kirándulás alkalmával a Zrínyi brigád tagjaitól, valamint a *Miskolci VSC* elnökétől *nagyon sok segítséget kaptunk. Többek között még szállást is.* Mindez hozzájárult a kirándulás sikeréhez, a maradandó élményekhez.

A másik köszönet és elismerés *Csabai Ferencet, a szolnoki járműjavító* dolgozóját illeti, amiért *megszervezte az üzem 1951-ben végzett járműjavító-ipari szakmunkástanulóinak 25 éves találkozóját.* A férjem — aki szintén 1949—51-ben volt a szolnoki járműjavító „diák"-ja, s most a dorogi vontatási főnökség mozdonyvezetője — engem is elvitt az összejövetelre. A Petőfi Sándor úti régi iskolában negyvenhatan vettek részt a „becsöngetés" előtti névsorolvasáson. Örömmel állapítottuk meg, hogy *a 46 egykori tanulótárs közül harmincnyolcan jelenleg is a vasútnál dolgoznak, s a megszerzett tudást valamennyien jól hasznosítják.* A tanárok megmutatták az új iskolát, ismertették a képzés mai, fejlettebb formáját, majd a Vésó utcai *Kék-Fehér Étteremben* ünnepséggel egybekötött vacsorán vettünk részt, s bizony hajnali 4 óráig tartott a meghitt beszélgetés, az egykori élmények felelevenítése, illetve az azóta történt eseményekről szóló beszámoló. A hozzátartozó családtagok is jól érezték magukat ebben a közösségben.

Dobos Sándorné
Esztergom

Elevenebb klubéletet a művelődési házban!

Új társadalmi vezetőséget választottak Dombóváron

Október 18-án, a koraesti órákban, Dombóvár csomópont szervezett dolgozóinak képviselői, a szolgálati főnökségek mozgalmi és gazdasági vezetői nem mindennapi eseményre gyülekeztek a művelődési ház nagytermében. Az intézmény társadalmi vezetőségválasztó közgyűlését tartotta, amelyen meghívottként részt vettek a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztálya, a pécsi területi bizottság, valamint Dombóvár város MSZMP Bizottságának, illetve városi tanácsának képviselői is. Az intézmény négyéves munkájáról *Vértesi Antal*, a művelődési ház igazgatója adott tájékoztatást a résztvevőknek. A beszámoló ismertette az eddig elért eredményeket és őszintén feltárta azokat a nehézségeket is, amelyek fékező tényezőként akadályozzák a tartalmasabb közművelődési tevékenység kibontakozását.

Az intézmény eddigi munkájának értékelése, valamint a hozzászólások egyértelműen kifejezték azt az igényt, hogy az elkövetkezendő időben *megfelelő közösségi életet kell kialakítani.* Ez ideig ugyanis csak sikertelen próbálkozás mutatkozik az ifjúsági és szocialista brigádklubok szervezésénél, annak ellenére, hogy Dombóvár csomóponton jelentős számban dolgoznak és laknak fiatal vasutasok, szocialista brigádtagok.

A klubélet megteremtéséhez szükséges feltételek hiánya kétségtelenül befolyásolja a szervező munka eredménytelenségét. A lehetőségek megteremtése mellett azonban, feltétlenül szükség van a közösségi életre vágyók igényeinek felkeltésére. A rendezvényeket csakis az igények felismerése birtokában lehet előre megtervezni és sikeresen lebonyolítani.

A közgyűlésen felszínre kerültek olyan hiányosságok is, amelyek megszüntetése *közös feladatként hárul Dombóvár szolgálati főnökségeinek vezetésére, valamint a művelődési ház társadalmi vezető apparátusára is.* Ez pedig az egymással való kölcsönös kapcsolat kiépítése.

A közművelődés fejlesztésére törvény született. A törvény végrehajtása egyformán kötelező erővel hat a művelődés szolgálatában tenni tudó valamennyi dolgozóra, aktivistára, elsősorban pedig a felelős beosztásban levő vezetőkre.

A közösségi élet legaktívabb cselekvő részesei a szocialista brigádok. Azok az emberek, akik munkájuk során bizonyítják a legjobban, *hogy alkalmasak a kollektív életre.* A munkahelyi vezetők, szakszervezeti tisztségviselők, munkakapcsolataik révén ráirányíthatják a figyelmet azokra a kulturális rendezvényekre, amelyek a szabad idő hasznos eltöltését biztosítják és a művelődési ház lehetőségein belül adottak. Az ezzel kapcsolatos agitációs-propaganda munka csak előbbre segítheti a szocialista brigádok, fiatalok klubéletének kibontakozását, helyes tartalommal való megtöltését.

Mint a beszámolóból kitűnt, a jól sikerült szórakoztató rendezvények mellett, eredményesen működő fotóklub és különböző szakkörök kaptak otthont az intézmény falain belül. Ha a jövőben a vezetők és akivisták ötletes megoldásokkal segítik egyéb művelődési formák kialakítását is — vetélkedők, kiállítások, oktatási tevékenység stb. —, *akkor a területi jelleggel működő kulturális centrum, feltétlenül látogatottabb hely lesz.*

Igaz, épül már a közelben egy minden igényt kielégítő, új művelődési központ. Üzembe helyezéséig azonban még néhány év eltelik. Éppen ezért a közgyűlésen újonnan választott társadalmi vezetőség tagjai, alakuló ülésükön helyesen fogalmazták meg a soron következő feladatokat. Azokat a tennivalókat, amelynek elvégzését — most már a törvény értelmében — Dombóvár csomóponton sem lehet hosszabb időre elnapolni.

Pálinkás Katalin

Az exportmunkában is helytállnak

Sorozatban gyártják a forgóalvázakat a székesfehérvári járműjavitóban

— Talán nincs még egy üzem az országban, amelyik produkálta volna, amit mi az idén teljesítettünk... — hallottuk a MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzemben járva több dolgozótól, s vezetőtől ezt a megállapítást. Hamar meggyőződhettünk arról, hogy rendkívüli feladataik tudatában végzik munkájukat, de arról, hogy valójában mit is jelentenek ezek a feladatok, miért és hogyan teljesülnek, arról *Marosfi Tibor* szb-titkártól és *Takács László* főmérnöktől kaptunk részletes tájékoztatást.

Új gyártmányokkal kezdték az évet

— Mintegy 60 százalékos mértékben új gyártmányokkal kellett kezdenünk az ötödik ötéves tervet. Azt a feladatot kaptuk, hogy forgóalvázakat gyártsunk, mégpedig elsősorban a Ganz-MÁVAG által szovjet exportra készítendő motorvonatok pótkocsijaihoz — mondotta *Marosfi Tibor*. — *Népgazdaságunk és a vasút érdekeit szem előtt tartva vállaltuk a rendkívüli exportfeladatot* és a bizalmi tanácskozásoktól a taggyűlésekig minden fórumot felhasználva az új munka gyors megkezdésére és kellő minőségi színvonalon való teljesítésére mozgósítottuk tagságunkat, az üzem minden dolgozóját.

S ennek hatékonyságát már az eddig elvégzett munka tanúsítja. De mielőtt ezekről szólt volna, a rendkívüli feladatok előzményeit is vázolta Takács László:

— Évente mintegy 600 tonna acélöntvényre van szüksége a MÁV-nak. A győri Rába Vagon- és Gépgyár acélöntödéjében biztosították a szükséges kapacitást erre a célra, de ennek fejében kérték, hogy mi is segítsünk nekik évi 160 darab motorvonati kocsialváz elkészítésével. *Számunkra nem is az jelentette a problémát, hogy új feladatot kaptunk, sokkal inkább az, hogy nem volt idő a megfelelő felkészülésre.* A megrendelést és a rajzokat januárban kaptuk. A munkához szükséges gépeket, gyártóeszközöket februárban adta át a Rába, mi pedig májusban már kész forgóalvázakat szállítottunk.

— Szerintem egy ilyen nagy munka előkészítése mindenütt legalább másfél évig eltartott volna — jegyezte meg az szb-titkár. — *Dolgozóink azonban a rendkívüli sürgősség és a magas műszaki követelmények tudatában vállalták a szükséges gyors átszervezésekkel kapcsolatos nehézségeket.* A 44 szocialista brigád, amelyeknek mintegy 600 dolgozónk a tagja, a feladatokat megismerve még az új program túlteljesítésére is vállalásokat tett. Pedig az exporton felül még száznál több Y 25-ös forgóalvázot is kell készítenünk a MÁV részére.

Amikor az év elején sor került az új gyártási feladat programozására, műszaki előkészítésére, nemcsak az derült ki, hogy a Rábától átvetteken kívül még 170 darab új készüléket és szerszámot kell elkészíteni, hanem az is, hogy a járműjavító szakmai összetétele nem felel meg az új munka igényeinek. Kétszázezer órát kitevő forgácsoló kapacitással rendelkeztek az idei évre, amikor az új munka 400 ezer órás igényt jelentett. Több gépünknél a harmadik műszak rendszeresítésével és egyéb módszerekkel — így a teljesítmények fokozott ösztönzésével — növelték az esztergályos, marós, fúrós termelést, de még így is több mint százezer órai forgácsoló munkát kellett kiadniuk kooperációban.

Negyven alvállalkozó segít az üzemnek

— Ez rendkívüli nehézséget jelentett és jelent ma is, mert a tsz melléküzemágaktól kezdve a különböző nagyüzemekig 40 alvállalkozóval kell kooperálnunk, hogy időre biztosítsuk a forgóalvázakhoz szükséges alkatrészeket. Ugyanekkor a fokozott minőségi követelmények is próbára tettek bennünket — mondotta Takács László, főmérnök.

— És hogyan állták ezt a próbát a székesfehérvári járműjavító dolgozói? — kérdeztük.

— *Csak a legjobbakat mondhatom dolgozóink teljesítményeiről, akiknek sikerült megfelelni a magas minőségi követelményeknek.* Forgácsolóink, lakatosaink és különösen a hegesztőink megtanultak még szebben, még pontosabban dolgozni. Az elért minőségi eredményeink már jóval a magyar szabványok fölött vannak, de az exportátvevők, akik nagyon „élességű" emberek, ezt el is várják tőlünk.

Kifogástalanul, jó minőségben

— Ilyen követelmények mellett hogyan alakultak a mennyiségi eredmények?

— *A nagy nehézségek ellenére is sikerült teljesítenünk az első félévi, majd a harmadik negyedévi tervünket is.* Az export megrendelésre eddig 130 darab forgóalvázat leszállítottunk és október végére be is fejezzük ezt a munkát. Ugyanekkor indítjuk az Y 25-ös sorozatot, olyan ütemezéssel, hogy decemberre minél kevesebb maradjon...

— Elmondhatjuk — összegezte tapasztalataikat Marosfi Tibor —, hogy a gyors és jó minőségű munkánkkal megnyertük megrendelőink bizalmát, s bizonyos, hogy a következő években nem lesznek gondjaink a munkaellátottsággal. Mert az idén megkezdett és komoly nehézségek árán megvalósított új gyártmányok jövőre is megmaradnak nálunk.

— *Most már van arra is lehetőségünk, hogy tapasztalataink alapján fejlesszük a sorozatgyártást,* hiszen jövőre a motorvonatexporthoz újabb 160 forgóalvázat rendeltek tőlünk és az Y 25-ös forgóalvázból 150 darabot kérnek. Mert száz darab forgóalváz kell például ahhoz, hogy megszüntethető legyen a személygépkocsik záhonyi átrakása. Ebből a különleges alváztípusból kettőt még az idén elkészítünk, hogy legyen elegendő idő a futópróbákra a jövő júliusra tervezett sorozatgyártás megkezdéséig — mondta a járműjavító főmérnöke. — S a legfontosabb, amit megtanulhattunk az idén: csak a kifogástalan minőségű munkának van jövője! Ez a jövő útja, tehát minden erővel, az oktatás, a műszaki fejlesztés eszközeivel igyekszünk ezután is ezen az úton haladni...

L. J.

Egyeztették az V. ötéves terv szállítási és fejlesztési feladatait

Budapesten tartotta 15. ülését a magyar—szovjet vasúti együttműködési állandó munkacsoport

A magyar—szovjet külkereskedelmi áruszállítás feladatainak operatív lebonyolítása, a távlati szállítási és műszaki fejlesztési feladatok egyeztetése érdekében 1968-ban megalakult a két ország közlekedési minisztériumainak vasúti együttműködési állandó munkacsoportja.

A munkacsoport évente általában kétszer ülésezik, ezenkívül a szomszédos vasútigazgatóságok rendszeres operatív kapcsolatai biztosítják a szállítások zökkenőmentes lebonyolítását. Budapesten október közepén fejeződött be az állandó munkacsoport 15. ülésszaka, melyen *P. K. Lemeszcsuk*, a Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettese és *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója egyeztették *az V. ötéves terv szállítási, valamint közlekedésfejlesztési feladatait, értékelték a kormányközi határozatok végrehajtásának helyzetét.*



P. K. Lemeszcsuk és Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója aláírják a jegyzőkönyvet. (Laczkó Ildikó felvétele)

Tárgyaltak arról, hogy a szovjet átrakókörzet területén levő *csapi* és *batyevói* térségben az állandóan és gyors ütemben növekvő szállítási feladatok érdekében műszaki fejlesztést kell végezni. *Operatív intézkedéseket határoztak el az 1976. év végi szállítások meggyorsítására,* a két ország között közlekedő tehervonatok menetrendszerűségének biztosítására, az átrakási és kezelési idők megrövidítésére.

Az év hátralevő időszakára a felek vállalták, hogy a szállítások lebonyolításának meggyorsítására az áltagos vonatmennyiségen kívül *naponta mind a szovjet, mind a magyar vasutak 3—3 vonattal többet vesznek át továbbításra.* Ezzel az együttműködéssel lehetővé teszik, hogy a terv szerint még hátralevő és némileg elmaradt külkereskedelmi szállításokat az év végéig teljesíthessék.

Intézkedéseket tettek a gépesített rakodás fokozására, a korszerű szállítási módszerek alkalmazására, például a nagy konténerek, a folyékony árut szállító speciális konténerek fokozott alkalmazására, az áruk kötegelésére és olyan csomagolási módok szélesebb elterjesztésére, melyek a gépi átrakást lehetővé teszik.

A két ország illetékes szervei intézkedéseket tesznek, hogy az eddig kellően ki nem használt közlekedési ágazatok kapacitását a magyar—szovjet áruszállítások lebonyolítására fordítsák. Ezért javasolják, hogy a jövőben fokozottan alkalmazzák a vízi és csővezetékes szállítást.

A szívélyes elvtársi légkörben lezajlott tárgyalások után a két ország küldöttségeinek vezetői jegyzőkönyvet írtak alá. A szovjet küldöttség vezetőjét, *P. K. Lemeszcsuk* miniszterhelyettest fogadta *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi miniszter is.

Terhelési próba

Tunyogmatolcsnál a Szamoson átívelő közúti-vasúti híd épen vészelte át a második világháborút, de a betonszerkezeten 1949-ben repedések keletkeztek.

A debreceni vasútigazgatóság illetékes szakszolgálatának mérnökei a közelmúltban *terhelési próbát tartottak a hídon,* közben a Központi Felépítményvizsgáló Főnökség dolgozói — *Nagy István* mérnök irányításával — elvégezték a szükséges méréseket.

A mérésekből arra lehet következtetni, hogy elkerülhetetlen a súly- és sebességkorlátozás bevezetése.

MEGJEGYEZZÜK

Pontosabb és udvariasabb tájékoztatást várunk

Zavar, tanácstalanság, káosz. Ez jellemezte október 17-én, vasárnap az esti órákban a *Keleti pályaudvart.* A Miskolc irányába utazókat ugyanis az a kellemetlenség érte, hogy késve indultak a vonatok. A *késés* nem tíz-tizenöt perc volt csupán. A dolog akkor kezdett gyanússá válni, amikor a *Zemplén expressz* (amelynek indulási ideje 17 óra), 18-kor még mindig a csarnok első vágányán vesztegelt. A nyugtalanságot pedig az okozta, hogy a késés okáról addig egy szót sem szóltak.

Közben a 18.05-kor és a 18.10-kor induló gyorsvonatokhoz érkező utasok is türelmetlenkedtek, és kérdésekkel ostromolták a kalauzokat, az információt. Ezek a „hírügynökségek", meg nem erősített forrásokra hivatkozva csak annyit árultak el, hogy *Kőbánya-Felső* és *Rákos* között nem közlekedhetnek a vonatok, mert valami történt. A Zemplén expressz mellett sétáló jegyvizsgáló azonban „kiszivárogtatta" azt a hírt, hogy az említett szakaszon földcsuszamlás volt. A két napja tartó esőzés ezt az állítást valószínűvé tette. Az utasok azonban még kíváncsibbak lettek. *A legjobban az idegesítette a pályaudvaron rohangáló embereket, hogy miért hallgat a hangszóró?* Találgattak, kombináltak. Többen a hangszóró közelébe álltak, és áhítattal figyelték, mert futótűzként terjedt a hír, hogy most már végre hivatalosan is tájékoztatják az utasokat.

Elcsendesedett a pályaudvar, mint tizenegyes rúgás előtt a stadion. Nemsokára valóban felharsant az ismerős szignál, és egy női hang közölte, hogy *„Kőbánya-Felső és Rákos között műszaki hiba miatt nem közlekedhetnek a vonatok. Kőbánya-Felsőre körülbelül tíz perc múlva indul egy személyvonat. Onnan Rákosig vonatpótló autóbuszok bonyolítják le a forgalmat..."*

Ugyanez még néhányszor megismétlődött, majd a döbbent csend után elszabadult a „pokol". A legtöbben ugyanis nem Kőbányára, vagy Rákosra akartak utazni, hanem Miskolc és Eger felé. *A legfontosabbra tehát, hogy Rákostól hogyan és mikor juthatnak tovább — nem kaptak felvilágosítást.* Arra sem, hogy a bent álló vonatok előreláthatóan mikor indulnak?! Sokan, tanácstalanságukban lemondtak az utazásról és a pénztáraknál visszaváltották a jegyeket, miközben nem éppen hízelgő megjegyzésekkel illették a vasutasokat. *Nem a késés miatt bosszankodtak, — hiszen annak objektív okai voltak —, hanem azért, mert nem becsülték annyira őket, hogy őszintén, késedelem nélkül közöljék a tényeket! Azt ugyanis — amit már a rádió hétórás híréből is megtudhattak —, hogy Kőbánya-Felsőn eltörött egy vízvezeték főnyomócsöve és alámosta a vasúti töltést. Emiatt nem közlekedhettek a vonatok.*

Akik azon az estén jegyet váltottak valamelyik vonatra, megérdemelték volna azt a magyarázatot is, hogy Rákostól tovább mivel és mikor utazhatnak? És ha az információ-szolgálat a hangszórón keresztül még azt is közli például, hogy *„a pálya helyreállításáig türelmüket és szíves elnézésüket kérjük!"* — akkor az elemi udvariasságon sem esett volna csorba.

(k. s.)

PILISI HEGYEK „ARANYA"

Rakott csillesor várja az üres vagonokat

Sűrűn szemerkél az eső. Az állomás végében, a rakodónál álló kocsik oldalán kis patakokban csorog alá a víz, mossa a lerakódott dolomitport. Fent a dombon kőzúzalékkal rakott csillesor pihen. Semmi sem mozdul, csak a közelben álló négytengelyes kocsik mellett forgolódik két markológép. Az eső elől behúzódom a forgalmi irodába. Egy idősebb vasutas a takarítással bajlódik. *Csernák Pál, Pilisvörösvár* állomás főnöke a szobájába kísér.

Napi 2000 tonna

— *Sajnos, nekünk nincs takarítónőnk* — mentegetőzik. — *De nagyobb baj az, hogy a létszámból hiányzik két forgalmi szolgálattevő, két váltókezelő, egy málházó és három raktárnok.* Az egyik forgalmistánk most készül itthagyni bennünket. A péti nitrogénművekhez megy, lakást ígértek neki. *Huszonhárom helyett tizennégyen dolgozunk,* A szakszervezeti bizottságunkhoz tartozó környező állomások közül *(Solymár, Piliscsaba, Piliscsaba—Jászfalu, Piliscsaba—Alsó és Leányvár)* nálunk a legnagyobb a személy- és áruforgalom. Piliscsaba állomásfőnökével megbeszéltem, hogy ha újfelvételes jelentkezik nála, küldjön hozzám is. Ott teljes lett a létszám, ide nem jött senki. *Huszonkét éve vagyok itt, de ilyen rosszul még nem álltunk...*

Pedig a teljesítmény, az áruszállítási terv itt is állandóan növekszik. *A pilisi hegyek „aranya" a dolomitliszt, a kőpor és a dolomitzúzalék.* Legnagyobb részét Dunaújvárosba szállítják. Naponta 10—15 vagonnal küldenek az NDK-ba, az NSZK-ba, és Lengyelországba is. *Ha jobb lenne a kocsiellátás, napi kétezer tonna kőport lehetne elszállítani (1600 tonnát belföldre, 400-at külföldre.)*

Az állomás 80—90 kocsit kér egy napra. Heti viszonylatban 29—30 kocsi a lemaradás. Szeptember 8-tól 15-ig nyolcvankét kocsival kaptak kevesebbet: ez több mint kétezer tonna áru elszállítását gátolta.

Nyolcvan helyett csak négy kocsi

Márciusban az állomás 65 ezer tonna árut szállított. A csökkentett létszám ellenére az első félévi tervet 108,09 százalékra teljesítették. Ebben az évben, a tervezett 425 ezer tonnából 226 117-et már elszállítottak. *A teljesítmény növelésének egyik hatékony eszköze lehetne az irányvonatképzés, amit tavaly újításként is javasoltak a budapesti igazgatóságnak.* Szeptemberben nyolc irányvonatot küldtek Dunaújvárosba, kettőt pedig — dolomitliszttel megrakva — az orosházi síküveggyárba. A jobb kocsikiegyenlítés érdekében azonban az eddiginél is nagyobb szükség lenne az igazgatóságok *közötti hatékonyobb kooperációra, a rendszeres irányvonatképzés megszervezésére.*

A legnagyobb szállíttató az *Országos Érc- és Ásványbánya Vállalat,* amely az idén ötszázezer tonna áru elszállítását kínálta a vasútnak. Sajnos, kocsihiány miatt tavaly százezer tonnával szállítottak kevesebbet a tervezettnél.

— *Ma (szeptember 16-án) az igényelt nyolcvan nyitott kocsi helyett csak négyet kaptunk* — mondja az állomásfőnök. — Ilyen körülmények között a havi tervteljesítés bizonytalan. Mi igyekszünk a munkaerőkapacitásunkat maximálisan kihasználni. Itt mindenki felkészült arra, hogy ha szükséges, bármilyen munkakörben helyettesíteni tudja a kollégáját. Most például a személypénztáros betegsége miatt a jegykiadást az végzi, aki éppen ráér. *A szabadságot csak huszonnégyezések árán tudjuk kiadni.* Fordulószolgálatosaink havonta 250—270 órát dolgoznak. Szerencsére az ércbányának saját mozdonya és tolatócsapata van, ez könnyíti a munkát.

Egy vonatrakomány egy fuvarlevél?!

Pilisvörösvár állomás kollektívája *szocialista brigádhoz méltóan dolgozik,* jól együttműködve a szállítmatókkal. Ezenkívül arra is jut idejük, hogy az anyag- és energiatakarékossággal összefüggő, munkát könnyítő javaslatokat dolgozzanak ki. Tavaly például tizenhat újítást küldtek az igazgatóságnak. Csak egyet fogadtak el, de ez nem csökkentette tenniakarásukat, törekvésüket. Kidolgozták például az irányvonatokat kísérő, kevesebb adminisztrációt igénylő új fuvarlevél formát. Egy irányvonat 30—40 kocsiból áll, amit ugyanennyi fuvarlevél kísér Ők egyet javasoltak helyette. Sajnos ezt sem fogadták el. Pedig érdemes lenne jobban megfontolni, hiszen munkaerőhiány van!

(Kaszala)

„Az újítónak nem elég csak elégedetlennek lenni...”

A szegedi igazgatóság területén 1974-ben 861 újítási javaslatot nyújtottak be. Ebből 410-et fogadtak el, 224-et hasznosítottak. *A kimutatható gazdasági eredmény 5 millió 478 ezer forint volt. Az eszmei* értéket kétmillió 832 ezer forintra becsülték. Abban az évben 255 ezer forint újítási díjat fizettek ki.

Tavaly 791 újítási javaslatot kellett elbírálni. 405-öt fogadtak el, 279-et hasznosítottak. A gazdasági eredmény 1 millió 101 ezer forint. Az eszmei érték 3 millió 332 ezer forintra becsülhető. A kifizetett újítási díj összege 216 ezer forint.

Miről informál az újítási feladatterv?

Kasza Lajos, az igazgatóság újítási felelőse az eredmények hátteréről beszél:

— *Igyekszünk dolgozóink figyelmét a legfontosabb műszaki, technológiai, szervezési kérdésekre irányítani. Ezt a célt szolgálják az évente kibocsátott központi és igazgatósági feladatterv, amelyek egyenként több mint száz témajavaslatot tartalmaznak.*

— Miről informál a feladatterv?

— *A téma pontos meghatározásán kívül megtalálható benne azoknak a szakembereknek a névsora, akik a megoldáshoz bővebb felvilágosítást tudnak adni.* Nevük mellett szolgálati helyüket, beosztásukat, telefonszámukat is feltüntették. Rögzítik ezenkívül az újítási díjkulcsot, a megoldásért járó különdíj összegét, és néhány esetben az eszmei értékért felajánlott jutalmat.

— Hogyan népszerűsítik a mozgalmat?

— *Már a feladattervek sem csupán az íróasztalnál születnek* — veszi át a szót *Baranyi Andrásné*, a szegedi vontatási főnökség újítási felelőse. — *A részlegvezetők alkalmi összejöveteleken, röpgyűléseken kérnek ötleteket, javaslatokat a munkásoktól.* Időszakonként újítási ankétokat szervezünk, ahol a részvevők értékelik az elért eredményeket, felvázolják és megvitatják a soron levő feladatokat. A közelmúltban kiállítást rendeztek a szegedi vontatási főnökségen. Tablók, fényképek segítségével és több mint 30 mintadarab, illetve makett bemutatásával adtak tájékoztatást a vontatási szakszolgálat újítóinak tevékenységéről. Itt a kecskeméti, békéscsabai, kiskunhalasi, vésztői és miskolci főnökség is képviseltette magát.

Újítási verseny 'november 7. tiszteletére

— *Ebben az évben is meghirdettük az újítási versenyt november 7. tiszteletére* — folytatja Kasza Lajos —. *Ennek keretében a január 1-től szeptember 30-ig benyújtott újításokat értékeljük.* Sokat várunk a versenytől. Többek között a szállítási igények tökéletesebb kielégítését, a forgalom tervszerűbbé válását, az utazás növekvő kulturáltságát elősegítő javaslatokat. Újítási téma az önköltségcsökkentés, az állóeszközök, a vonóerő és az időalap jobb kihasználása, takarékosság a nagyobb személyi és anyagi biztonság megteremtése is.

A szegedi vontatási főnökségen két fiatalembert mutatnak be, akik rövid idő alatt tanúbizonyságát adták ötletgazdaságuknak.

Kaposvári Péter 24 éves, üzemmérnök. Beosztása: fenntartási reszortos. Amikor találkoztunk, olajos munkaruhában magyaráz, éppen kezében óriási csavarkulcs. Alig néhány hónapot töltött a vontatási főnökségen, amikor Baranyi Andrásné újítási felelőssel már megbeszélni valója akadt.

Persze nem minden próbálkozást koronázhat siker. Pedig a *Kiváló Újító* cím ezüst fokozatát viselő *Csonka Imrével* fogott össze másodszor, hogy közösen szerkesszenek egy célszerszámot, amellyel a kúpos tengelyeken rögzített persely lehúzható. Velük egyidőben Székesfehérváron is dolgozni kezdett egy alkotócsoport ezen a feladaton és nekik sikerült a jobb megoldást megtalálniuk. *Módszerüket azóta a szegedi igazgatóság is átvette.*

Nem kivételes eset ez, hiszen az országos újítási feladatterv pontjaira átlagosan 4—5 javaslat érkezik. A vasút szakértői ezek közül választják ki a legjobbat, s adják tovább az igazgatóságoknak. Éppen az így kialakuló verseny a biztosítéka, hogy csak magas műszaki színvonalon álló újításokat vezetnek be a gyakorlatba.

A MÁV idei országos feladattervének 21. pontja ekként rendelkezett: *„Készítendő egy olyan egyszerű és olcsó berendezés, mellyel a kis kapacitású, lúgos akkumulátortelepek töltöttségi foka gyorsan és kielégítő pontossággal mérhető.”* Segítségével a mozdonyvezető biztonságosan állapíthatja meg, hogy az akkumulátor még hány óráig üzemképes. A 15—16 órát működő akkumulátorokat rendszeresen feltöltik. Ha nagyobb töltést kapnak, mint szükséges, károsodnak, esetleg tönkremennek. Ezért feltétlenül tudni kell, mennyi tartalékenergiát raktároznak, mennyire merültek ki.

„Izgatott a téma”

— *Mikor elolvastam a feladatot, azonnal tudtam az elvi megoldást* — emlékezik vissza Kaposvári Péter. — *Izgatott a gondolat, úgy éreztem, képes lennék megcsinálni.* Már a Kandó Kálmán Műszaki Főiskolán behatóan foglalkoztam az akkumulátorokkal. Nem is okozott gondot a kivitelezés.

— Hasznosak-e a feladattervek?

— Segítenek azoknak, akik kevésbé érzékenyek a problémákra vagy nem tudnak választani a sok lehetőség között. A figyelmet a legfontosabb kérdésekre irányítják. *Én most éppen új eljárást keresek az M40-es Diesel-mozdonyok adagolószivattyújának beállításához.* Eddig két ember teljes napját emésztette fel ez a munka, mert az adagolóberendezést el kellett távolítani a motorból. Elképzelésem szerint a szivattyút nem szereljük ki, ezzel a ráfordítás idejét 2—3 órára csökkentjük. Lehetséges, hogy első próbálkozásra beválik ez a módszer. Általában többszöri javítgatással jár, míg egy újítás az elképzelések szerint alakul.

Fürge mozgású, gyors észjárású fiatalember *Katona Pál* művezető. Azt beszélik róla a főnökségen, hogy ontja az ötleteket. Tavaly ősszel nyolc újítását hasznosították, az idei első félévben négy javaslatot nyújtott be.

Gépész és elektronikus egyszemélyben. A két szakterület ismerete eleve széles látókörű embert sejtet Bevallása szerint mégis sokszor nyúl szaklapokhoz, mert sok kérdésre csak bennük talál választ.

Aki örömét leli az újításokban

A közelmúltban *Hódi István* villanyszerelővel közösen vállalkoztak az igazgatósági feladatterv 89. pontjának megoldására. *Az M40-es Diesel-mozdonyok motorjának dugattyúcsapszegeit eddig úgy helyezték be, hogy a dugattyút lánggal felmelegítették.* A hő hatására azonban az anyagban káros szerkezetváltozás ment végbe. A cél egy szabályozható hőmérsékletű olajfürdő szerkesztése volt, amelyben a dugattyú károsodás nélkül felmelegíthető. *Hat javaslatot nyújtottak be az igazgatóság területéről, de a bírálók Katona Pálét és Hódi Istvánét találták a legjobbnak.*

Jól sikerült újítást nyújtott be az országos feladatterv 47. pontjára is. Az új érintésvédelmi irányelvek szerint a vágányzatot össze kell kötni a villamos földelőhálózattal. Katona Pál egy célszerűen kialakított kapocs és egy anyás csavar felhasználásával olyan készüléket szerkesztett, amely ráhúzódik a sínre, s ha kell, könnyen eltávolítható.

— *Már korábban foglalkoztatott ez a gondolat* — magyarázza —. Mikor a feladattervben rábukkantam, rájöttem, hogy az eset nem egyedi, tehát érdemes időt áldozni rá. Egyes szakterületek nagyon közel állnak hozzám. Vannak feladatok, amelyeket mintha csak nekem találtak volna ki. Csak akkor nyugszom meg, ha sikerül ezeket megvalósítani.

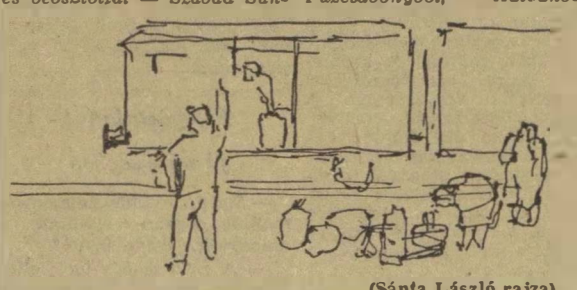
— Azt mondják, az újító elégedetlen ember...

— *Csak elégedetlennek lenni talán kevés, de tulajdonképpen ez ösztönöz engem is az újításra, az alkotásra.* Ha sikerül egy elgondolást, ötletet megvalósítani, az mindig örömet jelent a számomra...

J. Szóráth Gyula

BALLAI BURGONYA

Jó híre van a mátraballai burgonyának. Látszik ez abból is, hogy a vasútállomásra naphosszat érkeznek a krumplival rakott vontatók, szekerek, vagy a kosarakban, zsákokban burgonyát cipelő emberek. Lécz Imre állomásvezető és beosztottai — Szabad Sándor forgalmi szolgálattevő, Biró Sándorné málházó és Kiss Ferenc nyugdíjas kisegítő — alig győzik a munkát, amely a rakományok felvételével jár együtt. Vonatmentes időben a váltókezelők sem restek: Tóth József, Albertos József és Oláh János szívesen vállal részt a munkatársakra háruló feladatokból. Végtére is az állomás személyzete egy szocialista brigádba tartozik, s a vonatok menetrendszerű tartózkodását csak a munka összehangolásával tudják biztosítani.



(Sánta László rajza)

A burgonyát télre beszerző dolgozók között városlakó vasutasok is vannak. Főként alacsonyabb jövedelmű nyugdíjasok. Ellátogatnak ide, Mátraballára, a közeli vagy távolabbi településekről, többnyire Egerből, Salgótarjánból, Füzesabonyból, Hatvanból, Budapestről. Sokan a rokonokhoz, ismerősökhöz jönnek, aztán hazavisznek egy-két zsákkal a jófajta ballai krumpliból.

— Ha már díjmentes szállítási utalványt kapunk a vasúttól — mondják. S igazuk van.

— Szeptemberben 600 mázsa burgonyát vettünk fel szállításra díjmentesen — jegyzi meg az állomás vezetője. — Ez a 284 tétel azt jelenti, hogy a tényleges és a nyugdíjas vasutasok mintegy 30 000 forint szállítási költségtől mentesültek...

Asszonyok klubja

Törökszentmiklóson a nyugdíjas asszonyok, illetve vasutasfeleségek, özvegyek klubot alakítottak. Havonta kétszer — elsején és tizenötödikén — tartjuk az összejöveteleket a klubkönyvtárban, s közben kézimunkázunk, olvasgatunk. *A vasutas-szakszervezet most 10 000 forintért könyvéket vásárol a klub számára,* ezenkívül színházlátogatásra és kirándulások szervezésére is lehetőséget kapunk.

A klubtagság nevében köszönöm a gondoskodást.

Özv. Deák Imréné

Véradó katonák

A MÁV Építési Főnökség területén dolgozó apafai honvéd alakulat katonái november 7. tiszteletére tett felajánlásuk teljesítéseképpen az idén már másodszor adtak vért, csatlakozva a szocialista brigádok emberbaráti akciójához.

Az október 15-én tezajlott véradónapon 93 önkéntestől 28 liter vért vettek az orvosok.

Mind a véradásban, mind a szervezésben kitűnt Kutassy Gyulánénak és Lékó József századosnak ezúton mondunk köszönetet önzetlen segítőkészségükért.

Sikula László
szb-titkár

Tiszta állomás

Szolnokon a vonatkísérők *Április 4.* szocialista brigádja az új felvételi épület átadása után pótfelajánlásként vállalta, hogy rendben tartják a peronokat, s szükség szerint *társadalmi munkával gyűjtik össze az utasok által szétdobált szemetet, hulladékot.*

Most, november 7-re *ez évben harmadjára tesz eleget az Április 4. brigád a feljánlásnak.*

Nemes célkitűzés:

Minden egészséges vasutas adjon vért

Tizenkét évvel ezelőtt, amikor *Miskolc-Tiszai pályaudvaron* megalakult a vöröskeresztes szervezet, az első alkalommal mindössze 40 dolgozó jelentkezett önkéntes véradásra. Ez azt jelenti, hogy a Tiszai kétezres kollektívájából, még csak minden 50. dolgozó volt önkéntes véradó. Azóta kitartó felvilágosító munkával, a szocialista brigádok segítségével elérték, hogy ma már minden ötödik dolgozó véradó.

Egy-egy önkéntes véradás alkalmával a felajánlott vér mennyisége annyit tesz ki, mintha a pályaudvar kétezer dolgozója fél deci vért adna.

Miskolc-Tiszai pályaudvar vöröskeresztes szervezete rendelkezik a *Kiváló Vöröskeresztes Csoport* kitüntető címmel. Az állomáson több olyan önkéntes véradó van, akik az első véradástól kezdve egyetlen egy alkalommal sem mulasztottak el vért adni.

A csoport a véradásra való mozgósításon kívül. egészségügyi előadásokat szervez. aktivistáival ellenőrzi a pályaudvar és a vonatok tisztaságát.

Nem titkolt vágya a csoportnak — mondotta *Lázár Sándorné*, a szervezet titkára — hogy egyszer elérjék: *Miskolc-Tiszain minden egészséges dolgozó adjon vért.*

Kisvárdai János

Ügyintézők versenye

Cél: az újítási javaslatok gyors intézése

A vasút újítási ügyintézői eddigi jó munkájukkal hatékonyan segítették az újítómozgalom fejlődését. Az újítási javaslatok intézésén kívül állandó kapcsolatot tartanak az újítókkal, s keresik, kutatják a segítségnyújtás formáit.

Az V. ötéves terv első évének sikere érdekében a jövőben sem nélkülözhetjük az újítási ügyintézők önzetlen munkáját. Az újítómozgalom továbbfejlesztése érdekében a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága és a gazdasági vezetők október 1-től december 31-ig az üzemi szakosztályok újítási ügyintézői részére újítási versenyt hirdetett.

A verseny célja az, hogy segítsék az újítómozgalom további fejlődését. ezen belül növeljék az újítások számát, gazdasági hasznát és 10 százalékkal csökkentsék a 60 napon belül el nem bírált javaslatok számát.

Az értékelés során figyelembe veszik a statisztikai eredményeken kívül a szakszolgálatok üzemszervezési-propaganda tevékenységet is. Ilyen például az újítási verseny, újítási kiállítások. bemutatók szervezése. újítási ankétok rendezése. az újítási jogszabályok oktatása stb

A versenyben részt vevő szakosztályokat A és B csoportra osztották. Az A csoportba tartozik a 6., 7. és 10. szakosztály, a B csoportba pedig a 8., 9., 11., és a 12. szakosztály. A verseny eredményébe a szakosztályok saját és közvetlen, valamint a közvetett felügyelete alá tartozó szervek eredményei is beszámítanak.

A versenyt 1977. március 20-ig kell értékelni. Az értékelést a szakosztályok részvételével a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály. a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottságával közösen végzi.

Ankét Siófokon

Az újítók több segítséget várnak az elbírálást végző szakvéleményezőktől

Újítási ankétot rendeztek a közelmúltban a kaposvári épület- és hídfenntartó főnökség, valamint a nagykanizsai pályafenntartási főnökség újítói, szakvéleményezői részére *Siófokon*. A két főnökség azért tárgyalt közösen az újítómozgalom tennivalóiról, mert — az 1975. október 1-én alakult — épület- és hídfenntartó főnökség a nagykanizsai pft. főnökségtől vette át a balatoni vonal magasépítményeit és hídjait. Ezzel egyidőben került létszámukba több mint száz szakmunkás, köztük sok kiváló újítóval. A kanizsaiak viszont több vonalat „örököltek” a kaposváriaktól.

Az ankétot *Lepsényi Lajos*, a nagykanizsai pft. főnökség szb-titkára nyitotta meg, majd a két főnökség vezetői beszámoltak a mozgalom eredményeiről, gondjairól. *A pályafenntartás újítói háromnegyed év alatt 42 újítási javaslatot nyújtottak be. Az elfogadott öt újításból származó megtakarítás meghaladja a hetvenkétezer forintot.* A kaposváriak 26 javaslata közül nyolcat fogadtak el.

Torma Ignác, a nagykanizsai pft. főnökség vezetője a pályamesterek és a szakvéleményezők felelősségéről beszélt. Hangsúlyozta többek között, hogy *a szakvéleményezők ne a csalhatatlan kritikus szerepét igyekezzenek betölteni, hanem felvilágosítással, tanáccsal segítsék a javaslatok kidolgozását*, a gyakorlati megvalósítását. A gyakran tapasztalható *érdektelenség, a közöny kedvét szegi az újítóknak.*

Az előadók felhívták a figyelmet az egyre inkább népszerűsödő *„egy brigád, egy újítás”* mozgalom fontosságára, lehetőségeire. Sokat várnak az október 15. és november 15. között meghirdetett újítási hónaptól, amelynek legeredményesebb újítóit külön jutalmazzák.

A hozzászólók javasolták többek között, hogy tartsanak ötletnapokat és *gyorsítsák meg a beruházásokkal kapcsolatos újítások elbírálását.* Szó volt arról is, hogy *könnyítsék meg egy-egy ésszerű javaslat bevezetését a MÁV-nál, ne az újító kilincseljen 30—40 szolgálati helyen.* Gyakrabban kellene élni a pályázatok kitűzésének a lehetőségével is. Előzetes szerződéskötéssel lehetne például egy-egy feladat kidolgozására ösztönözni az alkotó kollektívákat, brigádokat.

Nagy Antal Géza

BUDAPESTEN MEGNYÍLT

az Országos Találmányi Hivatal új technikai szolgálata

Az *Országos Találmányi Hivatal* 1976 októberétől kezdve, minden hétfőn 16—20 óráig *„Új Technika Szolgálatot”* tart. melynek célja, nogy a szocialista brigádok. munkásújítók újítási javaslataik kidolgozásához műszaki tanácsadásban részesüljenek. Az OTH a Szolgálatot a *Szabadalmi Tár* olvasótermében (Budapest, V., Perczel Mór u. 2—4., telefon *110—896, 128—015)* tartja, ahol az OTH szakemberei állnak az érdeklődők rendelkezésére.

A Szolgálat keretében az OTH műszaki szakemberei szakmai tanácsokat adnak azoknak az újítóknak, újítatni szándékozóknak, akik kisebb-nagyobb ötleteik, elgondolásaik kidolgozásához nem rendelkeznek megfelelő tájékozottsággal. Az ötletek, elgondolások kidolgozásához a műszaki információs adási a Szabadalmi Tárban található több millió darab hazai és külföldi származású szabadalmi leírás alapul vételével történik, biztosítva az új és legújabb technikai megoldások megismerését. A tanácsadás vonatkozik a szabadalmi találmányok ismertetésére, a szabadalmi leírások szakszerű feltárására, a leírásokban foglalt műszaki megoldások újításként való felhasználásának lehetőségeire. *A tanácsadás keretében lehetőség nyílik arra is, hogy az érdeklődők tájékoztatást kapjanak az újításokkal kapcsolatos jogszabályokról, azoknak a vállalati gyakorlatban történő alkalmazásának módjáról.* Az információnyújtás kiterjed az újítási javaslat kidolgozása, összeállítása elbírálása, megvalósítása, az újítók erkölcsi-anyagi elismerése, az újítások hazai és külföldi értékesítésének szabályaira.

Elhanyagolt járda a Délinél

A *Budapest Déli pályaudvar* aluljáróját és az *Alkotás utcát* összekötő járda egy részét még a nyár elején felszedték — a jelek szerint — javítás céljából. Akik arra járunk. azóta is naponta kerülgetjük a lyukat, a felszedett kőlapokat. Az útjavítást jelző táblákat már régen feldöntötték. *A járókelők lába alatt újabb kőlapok töredeznek. egyre keskenyebb lesz a járda.* Nemsokára a Déli oldalfalához kell szorulni, vagy a lépcsőn kell járni annak is, aki nem akar közvetlenül a pályaudvarra, vagy a metróhoz menni.

Jó lenne tudni, hogy kinek lenne kötelessége a gyors intézkedés? A vasútnak, vagy talán a Fővárosi tanácsnak? Az arra járók több hónapja várják már a közérdekű intézkedést, amit (úgy tűnik) még mindig fontolgat egy hivatal...

Vagy talán az illetékesek még nem jártak ott?

Megvalósult Lenin álma

A X. ötéves tervben 2500 kilométer vonalat villamosítanak a Szovjetunióban

A szovjet hatalom születésének hajnalán, Oroszország villamosításának lenini tervében (GOELRO) már előirányozták, hogy megteremtik a rendkívüli átbocsátó képességgel bíró villamosított vasúti fővonalak hálózatát. A hír hallatára 1920 telén a Kremlbe érkezett a híres angol író, *Herbert Wells*, hogy beszélgessen *V. I. Leninnel*. Az ismert fantasztikus regény szerzőjét kíváncsivá tette a lenini eszmék merészsége.

39 ezer kilométer villamosított vonal

„Oroszország ködben" című könyvében írta: *„... Lenin mint igazi marxista elutasítja az összes utópistákat, de végeredményben ő maga esett utópiába, a villamosítás utópiájába. És bármilyen csodatükörbe is néznek, én nem tudom meglátni ezt a jövőbeli Oroszországot, de a Kremlben ez az alacsony ember rendelkezik ilyen adottsággal. Ő látja, hogy a lerombolt vasutak helyén új villamosított vasutak jelennek meg. Ő látja, hogy emelkedik föl a megújhodott és iparosított boldog kommunista birodalom."*

A kommunista párt akaratából, a szovjet emberek munkájával az utóbbi évtizedekben *megvalósult a villamosított vasúti fővonalakra vonatkozó álom, Lenin álma*, amelynek a valóra váltását nem hitte el az ismert angol fantaszta.

Jelenleg a Szovjetunió villamosított vasútvonalainak hossza majdnem 39 ezer km. Ezeken a vonalakon bonyolódik le a vasúti személyszállítás legnagyobb része, az egész áruforgalom 52%-a. *Ha összeadjuk az USA, Anglia, Franciaország és Japán villamosított vonalait, akkor azok hossza és volumene lényegesen kisebb, mint a szovjet vasutaké.*

A Szovjetunió, amely a vasútvillamosítást később kezdte mint a fejlett kapitalista országok, most már messze elhagyta ezeket, és a világon eddig nem látott eredményeket ért el a villamosítás gyakorlatában.

Ez év júliusában ünnepelték a szovjet vasutakon a vasútvillamosítás bevezetésének ötvenedik évfordulóját. A legfontosabb vasutaknak a leghaladóbb vontatási módra való átállítása, alkotó részévé vált az ország teljes villamosítása grandiózus tervének. A villamos alállomások, munkavezetékek, melyek villamos árammal látják el a villamosmozdonyokat és a villanyvonatokat, az olcsó energia megbízható forrásaivá váltak a vasúthoz csatlakozó városok, lakótelepek, a különféle iparvállalatok, kolhozok és állami gazdaságok számára.

Bakuban kezdődött

Azerbajdzsán fővárosa, *Baku* egyik pályaudvara peronjának közelében a villamos munkavezeték acéloszlopának lábazatánál emléktábla áll. Rajta felirat: *„A Szovjetunió vasutai villamosításának történetében az első munkavezeték építését itt kezdték."*

Itt, az olajban gazdag *Absironi félszigeten*, fél évszázaddal ezelőtt, húsz kilométeres elővárosi vonalon indultak el az első villamos vonalak a Szovjetunióban.

A munkákat nemzeti metódus szerint és kezdetleges módszerekkel végezték. Nem volt még tapasztalat, anyagok és berendezések is hiányoztak. De az egész ország sietett a bakui munkások megsegítésére. És azok hősi munkáját ragyogó győzelem koronázta: *a megállapított határidőnél négy hónappal korábban feszültség alá helyezték a villamos munkavezetéket.*

A 20 kilométeres vonalrész pontos mércéje lett a szovjet vasutak villamosítási programja teljesítésének. Azóta ugyanis olyan villamosított vasútvonalak létesültek, mint a 6300 km hosszú *Moszkva—Kujbisev—Cseljabinszk—Novoszibirszk—Irkutszk—Csita*, a 3600 km hosszú *Leningrád—Moszkva—Rosztov—Tbiliszi—Jereván*, az 1700 km hosszú *Moszkva—Kijev—Lvov—Csop* vonal, hogy csak néhányat említsek.

A szovjet vasutak villamosításában fontos szakasz volt az ipari frekvenciájú, váltóáramrendszer széles körű alkalmazása. Az elektromos vontatási rendszer kiválasztásakor a szovjet szakértők gondosan értékelték a külföldi, többek között a magyarországi tapasztalatokat is. Először a hagyományos, majd miután megjelentek a félvezetők, a szilícium egyenirányítású mozdonyokat vették alapul. Most már a progresszív villamosvontatási rendszert sok, nagy forgalmú vonalon vezették be, összesen mintegy 14,8 ezer km hosszúságban.

Nagy teljesítményű villamos mozdonyok

Az új villamos mozdonyokat és villamos vonatokat félvezetős thirisztoros vezérléssel látják el. Ez lehetővé tette új nagy teljesítményű mozdonyok alkalmazását reosztátos fékezéssel, és alkalmat adott olyan váltóáramú mozdonyok kísérleti példányainak kialakítására, melyek a lejtőkön rekoperációval működnek, visszaadva az energiát a hálózatba. *Kipróbálás alatt vannak a világ legnagyobb teljesítményű, asszinkron motorokkal ellátott villamos mozdonyai.*

A nagy teljesítményű szelepek alkalmazása átalakította az egyenáramú vonalakon levő vontatási alállomások képét. Most már nincsenek rajtuk érzékeny higanyegyenirányítók. *Egyszerűbbé vált a kezelése, sokkal jobb munkafeltételeket teremtettek a személyzet számára, egyszerűbb lett a korszerű automatikai és távirányítási eszközök használata.* Távirányításra állították át a vonalszakaszokon az áramellátó berendezéseket, mintegy 27,6 ezer km hosszúságban.

Megváltozott a mozdonyjavítás módja is. A mozdonyszinekben most több ezer javítószalag és majdnem 1100 gépesített mozdonyállás és munkahely van. A szalagoknak köszönhető, hogy a munkafolyamatnál lényegesen megnőtt a termelékenység, megrövidültek a mozdonyok javításra várakozási idejének tartamai, javult a munkák minősége, ezzel együtt üzemközbeni megbízhatósága.

Milyen hatékonyságot eredményezett a vasutak villamosítása?

A vonatok sebességének és a vonatterhelések emelésével, a várakozási idők tartamának csökkentésével sikerült lényegesen megnövelni a vonalak átbocsátóképességét. *Gyökeresen megváltozott a közlekedés fűtőanyag-energia mérlege.* Akkor, amikor 20 évvel ezelőtt a vonatok vontatásához szükséges fűtőanyag és elektroenergia szükséglet majdnem 94%-ot tett ki, úgy most csak 2,5.

Jelenleg a vasutak egy év alatt 49 milliárd kilowattórát kapnak. Ez körülbelül 4%-a az országban megtermelt villamos energiának. Az energetikai források felhasználása a szállítási munka egységére számítva több mint hatszorosával csökkent. *Több mint egy milliárd tonna szén a megtakarítás.*

A megtakarítás értéke: 30 milliárd rubel

Sokszorosan csökkentek a szállításokkal kapcsolatos munka- és pénzügyi ráfordítások. A szakértők számításai szerint 20 év alatt — a villamos- és Diesel-vontatás bevezetése eredményeképpen *mintegy 30 milliárd rubelt takarítottak meg.* A vontatás rekonstrukciójára fordított költségek, beruházások, bőségesen megtérültek.

Jelentős mértékben megjavították az utasszállítást az elővárosi vonalakon. *Lényegesen kisebb a környezet tisztaságára gyakorolt hatás.* Annak következtében, hogy a speciális villamos tápvezetéket a mezőről a munkavezeték oszlopaira vitték át, széles körben kezdtek alkalmazni a villamos és gépi berendezéseket a pályafenntartási és javítási munkálatoknál. Megbízható energiaellátást kaptak a kisebb állomásoknál, kitérőknél és nyílt vonal mellett elhelyezkedő szolgálati épületek, állomások melletti lakóhelyek. Sok száz gazdaságtalanul működő kisebb villanytelepet zártak be.

A Szovjetunió Kommunista Pártja XXV. kongresszusának határozata értelmében a mostani, *X. ötéves tervben 2500 km vasútvonalat villamosítanak.* Előirányozták a Moszkva—Minszk, a közép-szibériai vasútvonal, és a főbb, az Uralba, Ukrajnába és a Kaukázusba irányuló vonalszakasz villamosítását.

A villamosítás továbbra is megmarad a szovjet vasutak fejlesztésének és műszaki átalakításának fontos eszközéül.

E. Hrakovszkij
mérnök, a GUDOK rovatvezetője

MUNKAVÉDELEM A SZOVJETUNIÓBAN

Védeni, óvni a dolgozó embert!

A közelmúltban a *„Novoje Vremja"* című nagy tekintélyű szovjet politikai hetilap hasábjain cikk jelent meg *Alexandra Berjukova*, a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa titkárának tollából. A cikk szerzője rámutatott arra, hogy mindazok az anyagi javak, amelyeket az emberiség maga körül felhalmozott, az ember munkájának eredményeként jöttek létre. Ugyanakkor a munka nemcsak az anyagi javak megteremtésének feltételét hordozza magában. *Előfordul, hogy az óvórendszabályok mellőzése, figyelmen kívül hagyása esetén betegségek, balesetek; sérülések, foglalkozási ártalmak előidézője, sőt mi több, halált is okozhat.*

Jogos követelés

Évenként több millió ember szenved üzemi balesetet a világon. Például az Egyesült Államokban percenként 18—20 dolgozó sérül meg és esik ki a munkából, sokszor véglegesen. *Naponta 55 amerikai dolgozó hal meg üzemi baleset következtében és több mint 8000 válik munkaképtelenné.* A Német Szövetségi Köztársaság üzemeiben átlag minden tizenharmadik másodpercben történik egy baleset, minden harmadik percben egy dolgozó rokkanttá válik, és minden második órában egy halálos balesetet jegyeznek fel.

Minek a következménye ez a súlyos helyzet? Annak, hogy a kizsákmányoló rendszer körülményei között a tudományos-technikai forradalom megvalósítása nem csupán a munka termelékenységének rohamos növekedését vonja maga után — amely önmagában véve pozitív jelenség — hanem együttjár a munkások fokozottabb kizsákmányolását elősegítő kifinomultabb módszerek alkalmazásával, az intenzívebb munkára kényszerítő munkamódszerek bevezetésével, amelyek nem veszik figyelembe az ember leterhelésének pszichikai és fizikai határait.

Ezekből adódik a sérülések, a foglalkozási megbetegedések és a pszichikai zavarok számának növekedése.

Az *Egészségügyi Világszervezet* kimutatta, hogy a fejlett tőkés országokban a munka lázas üteme vagy éppen a monotónia, a munkavégzés közbeni stresszhatások képezik a veszélyforrást. Az egyre szélesebb körben alkalmazott vegyi anyagok, sugárzó anyagok stb. ugyancsak veszélyeztetik az ember egészségét és életét.

A kapitalista rendszerben kezdve a legkisebb műhely tulajdonosától a legnagyobb vállalatok tulajdonosáig egyik sem lép fel a munkás védelmében a termelés során keletkező ártalmak ellen. Számukra egy a lényeg: *minél több hasznot húzni munkájukból.*

Természetesen hiba lenne azt állítani, hogy a tőkés országokban egyáltalán nincs munkavédelem. A dolgozók évtizedek óta folyó harca, a haladó szakszervezetek által kifejtett erőfeszítések arra kényszerítik a monopóliumokat, hogy tegyenek bizonyos intézkedéseket a termelés egészségesebbé és biztonságosabbá tétele érdekében. Ennek ellenére egy pillanatig *sem vitás, hogy a kapitalizmusban a tőkések minél kisebb befektetésért a maximális profitot akarják megszerezni a munkások érdekeinek rovására*, ellentétben a munkások azon teljesen jogos követelésével, hogy életük és egészségük megóvása érdekében megfelelő körülmények között dolgozhassanak.

A legfőbb termelőerő

A munkavédelemre, a biztonságtechnika fejlesztésére, az egészséges munkakörülmények megvalósítására irányuló törekvések a kapitalista társadalomban továbbra is csak éles osztályharc közepette hoznak bizonyos eredményt.

Alexandra Berjukova ezek után a Szovjetunióban folyó munkavédelmi tevékenységről írt, hangsúlyozva azt a tényt, hogy a szocialista társadalomban, ahol a termelőeszközök a nép tulajdonában vannak, a munkavédelem és a munkabiztonság problémáit alapvetően különböző elvek alapján oldják meg. Lenin megállapítása szerint *„az egész emberiség első termelőereje a munkás, a dolgozó"*. Nem csupán azért, mert nélküle nem lenne senki, aki az acélt öntse, művelje a földet, házakat építsen, felhozza a föld mélyéről az olajat, és létrehozza az anyagi és szellemi értékeket. *Hanem azért is, mert a szocialista társadalom legfőbb célja, hogy a dolgozók anyagi és szellemi szükségleteit kielégítse*, amellett, hogy gondosan ügyel azokra a feltételekre, amelyek között az ember dolgozik. A népi hatalom első napjától kezdve mind a mai napig a munkavédelmet és a munkabiztonságot úgy tekintették a Szovjetunióban, mint rendkívüli jelentőségű társadalmi és gazdasági kérdést. A szovjet állam ennek érdekében minden anyagi áldozatot vállal. A kizsákmányoló társadalomban a dolgozó számára a tudományos-technikai forradalom ellenséges erőként lép fel. A szocializmusban ellenkező a dolgozókra gyakorolt hatása: új távlatokat nyit számára, gazdagítja munkája jellegét és lehetővé teszi, hogy szélesen kibontakoztassa alkotó erejét.

Öt év eredményei

Az előző ötéves terv (1971—1975) adatai alapján megítélhető, hogy a Szovjetunióban a munkafeltételek javítására mekkora erőfeszítéseket tettek.

Öt év alatt 16 500 géptípust, berendezést és készüléket terveztek, gyártottak és állítottak a termelés szolgálatába, több mint 2000 nagyüzemet építettek fel, amelyek megfelelnek a modern ipari termelés követelményeinek; a gyárak ezreit korszerűsítették. Mindezek, a termelési mutatók növelése mellett számos pozitív változást eredményeztek a munkafeltételekben, biztonságossá tették a termelést és jelentősen csökkentették az üzemi baleseteket.

Baranyai Zoltán

(Folytatjuk)

Szeged 32 éve szabad

Szegedet 32 évvel ezelőtt, *1944. október 11-én szabadította fel a szovjet hadsereg.* Az évforduló alkalmából nagygyűlést rendeztek a vasutasok Petőfi Sándor művelődési házában.

Részt vett az ünnepségen a városi pártbizottság, a tanács, a Hazafias Népfront, a MÁV Igazgatóság vezetőinek társaságában *I. V. Szalimon*, a Szovjetunió nagykövetségének tanácsosa, a Szovjet Baráti Társaságok Szövetségének magyarországi képviselője is. A megnyitó szavak elhangzása után *Balogh József*, a szegedi vasútigazgatóság pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet, majd I. V. Szalimon köszöntötte a nagygyűlés részvevőit, illetve Szeged lakosságát, felidézve a 32 évvel ezelőtti eseményeket, amikor a Vörös Hadsereg katonájaként maga is részt vett a város felszabadításában.

A toll fegyverével

Vasutas és közlekedési lapszerkesztők nemzetközi tanácskozása Szófiában

Testvérlapunk, a bolgár *Transzporten Glasz* szerkesztősége szervezésében október 4—9. között Szófiában került sor a szocialista országok vasutas és közlekedési lapjai felelős szerkesztőinek tapasztalatcseréjével egybekötött tanácskozására. A vendéglátó házigazda szerepét betöltő *Transzporten Glaszon* kívül részt vettek a tanácskozáson a csehszlovák, a lengyel, a magyar, a mongol, az NDK-beli, a román és a szovjet vasutas- és közlekedési lapok felelős szerkesztői. A Magyar Vasutast *Visi Ferenc* felelős szerkesztő a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének lapját, a Közlekedést *Kutas József* felelős szerkesztő képviselte.

A tanácskozást *Kolio Koncsev*, a Bolgár Közlekedési Dolgozók Szakszervezete Központi Bizottságának elnöke nyitotta meg. Mint mondotta, a testvéri országok közlekedési lapjai felelős szerkesztőinek összehívása már korábban, egy KGST-tanácskozáson vetődött fel. *Ott fogalmazódott meg, hogy a szocialista országok közlekedési ágazatainak együttműködését a sajtó területére is célszerű lenne kiterjeszteni.* Úgy ítélték meg — ez a tanácskozáson is többször elhangzott — hogy a lapok átfogó és nemzetközi tájékoztatójukkal jó szolgálatot tehetnek a szocialista integráció ügyének.

A szófiai tanácskozás központi témája az volt, hogy mit tesznek a vasutas és közlekedési lapok országuk pártkongresszusai határozatainak megvalósítása a népgazdasági ötéves tervekből adódó szállítási feladatok megoldásának elősegítéséért. Erről tartott vitaindítót *Petkov Tomov*, a Transzporten Glas főszerkesztője. A vitaindító előadás után a testvérországok lapszerkesztői valamennyien számot adtak eredményeikről, terveikről, és a lapszerkesztés mechanizmusáról.

A lapszerkesztőket fogadta *Kolino Koncsev*, a szakszervezet elnöke, aki részletes tájékoztatást adott a bolgár közlekedési szakszervezet tevékenységéről. Sajtótájékoztatón ismertette a szállítás helyzetét és feladatait *Nikifor Sztoicskov*, a közlekedési miniszter első helyettese, továbbá az ágazatok vezérigazgatói.

November 7. tiszteletére

Kommunista műszak 150 résztvevővel

A *november 7. tiszteletére* rendezett *kommunista műszak* alkalmával kiemelkedő munkát végeztek a *MÁV Építési Főnökség* gépállomásának és a Püspökladányba települt V. építésvezetőségnek a szocialista brigádjai.

Két esetben — október 9-én és 16-án — *Baránd és Sáp állomások között százötven brigádtag dolgozott:* sínlehúzást, -cserét és síngombolási munkálatokat végeztek s a tervezett 7 óra helyett 5 órán belül fejezték be a kijelölt pályafenntartási feladatokat. *A 130 százalékos teljesítmény mindemellett kiváló minőségű munkát is takar* — állapította meg a kommunista műszak befejeztével *Müller Károly* főépítésvezető, az építési főnökség vezetőinek jelenlétében.

A magyar—szovjet barátság jegyében

Eredményesen működik a szegedi MSZBT-tagcsoport

Közel másfél éve, hogy a szegedi vasúti csomóponton megalakult az MSZBT-tagcsoport. *A 3500 tagú csoport megalakulásakor célul tűzte ki a magyar—szovjet barátság elmélyítését.* Terveik megvalósításáról pontos választ adott a legutóbbi elnökségi ülés, ahol az elért eredmények megvitatása mellett meghatározták a további teendőket is.

Az elmúlt másfél év bővelkedett eseményekben. Az MSZBT megalakulásának 30. évfordulója tiszteletére például kultúrműsorral, vacsorával összekötött ünnepi nagygyűlést tartottak; az egyes szolgálati helyeken MSZBT-faliújságot, híradót rendszeresítettek. Cikkek, fényképek, tájékoztatók segítségével széles propagandamunkát fejtenek ki. Előadásokat, filmvetítéseket, orosz nyelvű vetélkedőt szerveztek, különböző folyóiratokat, lapokat rendeltek meg. Segítséget nyújtanak ahhoz, hogy a vasutasok közül minél többen utazzanak a Szovjetunióba, és szerezzenek ott közvetlen tapasztalatokat. Legutóbb augusztus közepén utazott egy 24 tagú csoport két hétre a Szovjetunióba. Megismerkedtek *Leningrád, Riga, Tallinn* nevezetességeivel, a szovjet városok életével. Szeptember közepén két jól dolgozó aktivista utazhatott Ogyesszába.

Jelentős eseménynek számított a közelmúltban *Igor Turbin*, a Moszkvai Vasúti Egyetem docensének szegedi látogatása. A baráti találkozó során tájékoztatást kaptak a szegedi szakemberek a BAM építésének eddigi tapasztalatairól, a szovjet vasutak technikai helyzetéről.

A szegedi vasutasok ismét megrendezik az orosz nyelvű versenyt, és megkezdték a KPM által hirdetett MSZBT szellemi vetélkedő szervezését is. Újabb előadásokat is terveznek a Szovjetunióval kapcsolatos témákban. Fontos feladatuknak tekintik a budapesti szovjet tudomány és kultúra házával való szorosabb kapcsolatteremtést. Az MSZBT-tagcsoport védnökséget vállalt a Szovjetunióból érkező, illetve oda induló barátságvonatok felett is.

(Gellért)

Reflektorfényben a Haladás VSE

A szurkolók kérdeztek — a szombathelyi sportvezetők válaszoltak

Október 14-én a Rádió népszerű adásával, a *„Sportvilág 5. számú"* műsorában igen sok kérdésre kerestek választ a rádióriporterek. A háromórás adásból közel egy órát töltött ki a Petőfi adón *„Az Ön kérdez — a Haladás válaszol"* beszélgetés.

Az adás időtartama alatt a Magyar Rádió székházában tartózkodott *Nagy János*, a Vas megyei Testnevelési és Sporthivatal elnöke, *Laki László*, a Haladás VSE ügyvezető elnöke, *Sárosi László* labdarúgó vezető edző és *Tóth Géza* súlyemelő mesteredző.

13 szakosztályban 1200 sportoló

Természetesen arra nincs lehetőség, hogy minden feltett kérdéssel és válasszal foglalkozzunk, de azért a leglényegesebbeket igyekeztünk csokorba gyűjteni. Elsősorban az ragadta meg figyelmünket, hogy nemcsak a Vas megyeiek, a dunántúliak és a fővárosiak érdeklődtek, hanem szinte hazánk minden részéről érkezett olyan témájú kérdés, amelyre a sportbarátok kíváncsiak. Elsőként *Laki László* ügyvezető elnökhöz érkezett kérdésekre igyekszünk tömören válaszolni:

— Egyesületünk 13 szakosztályában több mint 1200-an sportolnak — mondotta —. Nyolc évvel ezelott kezdődött meg az akkor már fél évszázados sporttelep rekonstrukciója, amely még nem fejeződött be. *A MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete ez alatt az idő alatt közel 50 millió forintot biztosított a sporttelep átépítésére* és minden elfogultság nélkül állapítjuk meg, hogy a város vasutas sporttelepe nemcsak a hazai, de a sok külföldi sportbarátot is csodálkozásra készteti. 1972. november 7-e alkalmával adták át azt a súlyemelő csarnokot a birkózócsarnokkal együtt, amilyennel hazánkban egyetlen egyesület sem rendelkezik. *Legeredményesebben a labdarúgó- és a súlyemelő szakosztály működik*, de szép eredményekkel büszkélkedhetnek az atléták, a vívók, birkózók, az ökölvívók, a teniszezők, a röplabdások és újabban már a tornászok is.

Az edző elégedett

Sárosi László és *Tóth Géza* a tőlük megszokott szerénységgel adtak választ még a kényes kérdésekre is.

Sárosi László: Az eddig (október 23-ig, a Szerk. megjegyzése) lejátszott 11 bajnoki mérkőzésen sikeresen oldották meg a játékosok azokat a taktikai feladatokat, amiket kértem tőlük. Igaz, még be sem fejeződik az egyik mérkőzés, már azon gondolkodom — mondotta többek között — hogy a következő ellenfél ellen hogyan készüljünk fel. *Az eddigi szerepléssel elégedett vagyok.* A csapatnak azonban a jövőben is úgy kell játszani, hogy a közönség is elégedett legyen, ne csak a pontok számával, hanem a játékkal is. Legfiatalabb játékosunk *Kiss Gy.* 1957-ben született. Sajnos az is az igazsághoz tartozik, hogy Szombathelyen nem panaszkodhatunk a nézők számára, de a Videoton elleni mérkőzés kivétel, *bizony csak ritkán hangzik a „Hajrá Haladás" buzdítás.* Arra a kérdésre, hogy *Kereki* is olyan hű lesz-e a Haladáshoz, mint *Szarka* vagy *Halmosi*, a vezető edző csak azt válaszolhatta, hogy ő megítélése szerint Kereki nem kapatták el a válogatottban elért sikerei és ezért bízik abban, hogy még sokáig a Rohonci úti zöld-fehér együttesben játszik.

Súlyemelésben jó az utánpótlás

Tóth Gézához is számtalan kérdést intéztek: Arra a kérdésre, hogy hogyan sikerült a serdülő és ifjúsági korúak bajnokságában a legjobbak közé kerülnie a Haladásnak, a következőket mondotta:

— Mint fő foglalkozású edző, négy éve foglalkozom a versenyzők tanításával. Ahhoz, hogy a felnőttek között is olyan nevünk legyen, mint az előbb említett két korosztályban, legalább 7—8 évre van szükségünk. A legutóbbi országos junior bajnokságról három aranyéremmel utazhattunk haza. Ezek között volt *Antalovics Ferenc*, aki ugyan nem nálunk, hanem Csepregen ismerkedett meg a nehéz súlyokkal, és aki 5. helyezést ért el Montrealban, már több éve nálunk versenyez. A szakosztályban másfél százra tehető azoknak a száma, akik versenyeznek, edzenek. Legtehetségesebb versenyzőnek a 16 éves *Wöller Tamást* tartja, akiben bízik, hogy majd 1980-ban már Moszkvában a XXII. nyári olimpián is hozhat érmet vagy pontot Magyarországnak.

Az edző arról nem beszélt, hogy a Haladás VSE súlyemelő szakosztályának edzői — *Tóth Géza, Papp Tibor, Csigó Szabolcs* és *Edelényi Miklós* — 1975-ben elnyerték a legeredményesebb edzői kollektíva címet.

Gondok nélkül

Nagy Jánosnak, az MTSH elnökének is bőven akadt válaszolni valója. Ezek közül a leglényegesebb:

— Szombathelyen már 10 évvel ezelőtt felmerült a gondolata annak, hogy műjégpályát építsenek, de őszintén elismerte, hogy pár hónapot késtek és a tervbe vett területet más ipari létesítmény építésére vették igénybe. Amennyiben elkészül a város fedett uszodája, akkor vízilabdacsapatot is szerveznek. A Haladás Sportiskola viszont máris megalakította úszószakosztályát. *Az tény, hogy a Haladás legtöbb támogatást a MÁV-tól*, a vasutas-szakszervezettől kap, de az is igaz, hogy az utóbbi években a megyei tanács és más bázisszervek is hozzájárultak ahhoz, hogy a megye legnagyobb sportegyesülete gond nélkül működhessen. A villanyvilágításhoz már a transzformátorokat megvásárolták, de a világítás teljes elkészítése újabb anyagi bázist kíván. Ennek ellenére megvan a remény, hogy rövid idő alatt elkészül. Nemcsak a Haladás VSE-nek, de az MTSH-nak is az a törekvése, *hogy a Haladás bekerüljön hazánk kiemelt sportegyesületeinek sorába*, hiszen ez azt jelentené, hogy a nagyon tehetséges szombathelyi vagy akár Vas megyei fiatalok részére még jobb körülményeket tudnánk biztosítani sportolásukhoz, versenyzésükhöz, amely minden bizonnyal az egész magyar sportéletnek csak javára szolgálna.

Kiss Antal

„Bátor István Kupa" sportlövőverseny Gyöngyösön

A fiatalon elhunyt tehetséges sportlövő, *Bátor István* emlékére vándorkupát alapított az MHSZ Gyöngyösi Kitérőgyári Vasutas Lövész Klub. Az elsőízben megrendezett versenyen a rendező klub versenyzői a tíz számból hetet megnyertek és csapatban is győztek. Így egy évig őrzik a vándorkupát.

A versenyen a Zalka Máté Katonai Műszaki Főiskola (Budapest), az MHSZ „Egri Csillagok" TSZ LK (Eger), a Zalka HSE (Gyöngyös) és az MHSZ Kitérőgyári Vasutas LK legjobb sportlövői vettek részt.

NAGYKANIZSÁN

Üzemi sportnapok

A *nagykanizsai pályafenntartási főnökség* dolgozóinak harminc százaléka fiatal. A szervezett tömegsportmozgalomnak itt ezért különösen nagy a jelentősége. Már hagyomány, hogy a főnökség szakszervezeti bizottsága és KISZ-alapszervezete minden évben megrendezi *az üzemi sportnapokat.*

Az idén elsőként a kispályás labdarúgók mérkőztek egymással. A bajnokságot öt csapat részvételével bonyolították le szeptember 11-én. A győztes a somogyvári KMPE csapata lett. A versenyzők jutalomként egy dunakanyari kirándulason vehettek részt, amelyet az üzemi sportnapok keretében rendezett a főnökség szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete.

A sportnapokon sor került még sakk-, asztalitenisz egyéni és csapatbajnokságokra is.

Huszonegyen...

Névadó az ifjúsági klubban



Pillanatkép a névadóról (Tenta György felvétele)

A budapesti vasútigazgatóság KISZ-szervezete névadó ünnepséget rendezett október 19-én a Keleti pályaudvar ifjúsági klubjában. Ez alkalommal 21 gyermek nevét jegyezték be ünnepélyesen az anyakönyvbe. A csöppségek szülei valamennyien az igazgatóságon, illetve a számviteli főnökségen dolgoznak.

Az immár hagyományos esemény részvevőit *Sipos Katalin* KISZ-titkár köszöntötte, méltatva e mind jobban terjedő társadalmi szokás jelentőségét. A VIII. kerületi tanácsot *Horák Lászlóné* anyakönyvvezető képviselte, s beszédében hangsúlyozta a szülők, illetve a névadó szülők magasztos szerepét a gyermekek szocialista állampolgárrá nevelésében.

A KISZ, a szakszervezeti bizottság, illetve a Vöröskereszt helyi szervezeteinek képviselői megajándékozták az ünnepelteket.

Bővültek az ismeretek

Nőfelelősök tanfolyama Zánkán

Szakszervezetünk október 4-től 9-ig *Zankán* nőfelelős tanfolyamot szervezett az újonnan választott — közel 100 — tisztségviselő részére. A jól szervezett, aktuális kérdésekkel foglalkozó előadássorozatról elismerően nyilatkoztak a hallgatók.

Az előadások témája a párt XI., a SZOT XXIII. és a vasutas-szakszervezet IX. kongresszusa nőpolitikai határozatainak gyakorlatban történő megvalósítása volt. Az elhangzottakat konzultáció keretében vitatták meg a hallgatók. *Az egyhetes tanfolyam lehetőséget teremtett a tapasztalatcserére is, emellett bővültek a résztvevők elméleti ismeretei.* A tanultakat a mindennapi munka során, a szolgálati helyeken hasznosítják majd.

Haláláig a sportért dolgozott

A Békéscsabai MÁV Sportkör alapító tagja, a női kézilabda szakosztály vezetője: Zentai János, 81 éves korában váratlanul — társadalmi tisztségéből adódó kötelességeinek teljesítése közben — meghalt. Tekintve, hogy a népszerű sportvezető halálával nagy veszteség érte mind a vasutas, mind a megyei sportot, a Békés megyei Kézilabda Szövetség október 10-én egyperces gyászszünetet rendelt el valamennyi mérkőzésre, Zentai János emlékének adózva.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** kisméretű, két szoba, hálófülkés, összkomfortos, távfűtéses, 40 négyzetméteres tanácsi lakásomat nagyméretű, összkomfortos, 2 és fél, 3 szobás budapesti tanácsi lakásra. Levélcím: Molnár Ferenc, 1042 Budapest, Munkásotthon u. 74—76. III. 6. Telefon: 880—794.

— **Makói 2 szobás, I. emeleti** szolgálati lakásomat (előszoba, konyha, kamra) elcserélném az ország bármely (hegyes) területén, lehet tanácsi egyszobás is, tényleges vasutas részére. Érdeklődni levélben lehet: Tóth József, 6900 Makó, Csokonai u. 22. I. em.

— **Elcserélném** félkomfortos, utcai lakásomat lehetőleg 1, vagy 2 szobás komfortos lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni személyesen vagy levélben lehet. — Cím: Martényi Pál. 1147 Budapest, Telepes u. 35/b II. 2.

A Hivatalos Lapból

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

A 40. számból: 107 049/1976. A MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hivatal feladatkörének kiterjesztése.

111 333/1976. A MÁV Nyugdíj Hivataltól ellátásban részesülők utazási kedvezményével kapcsolatos eljárása.

A 41. számból: 108 358 1976. A munkaszüneti napon végzett munka elszámolás.

A 42. számból: Állásfoglalás a részesedési alapnak a dolgozók lakásépítésének támogatására való felhasználásáról.

A 43. számból: 111 315/1976. A vasuti hídvizsgálatok rendszerének szigorítása.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Ifj. Kovács Béla, Nyíri Ferenc Debrecen; Bognár Károly Tapolca: Csabai István, Iványi Béla Budapest; Fekete László, Kisvárdai János, Pál István Miskolc; Weinhoffer János Szombathely; Sziládi Sándor Szeged; Dobos Sándorné Esztergom; Tóth Tibor Kiskunhalas; Bódogh Mihály Dombóvár; Jóvér Jánosné Karcag; Rapi József Bp. Józsefváros; Zsoldos Barnabás Mátészalka; Kunszabó József Kecskemét; Földi József Szolnok; Szabados Gábor Bp. Ferencváros; Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Majoros András Hévízgyörk: leveleket lapunk anyagához felhasználjuk.

Maritsek Rál Esztergom-Kertváros; Maizl Gyula Baja: Iszlay László Záhony: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A 650. MÉRKŐZÉS

Sakk, foci, kosárlabda — megfér egy családban

A *Dunakeszi Vasutas* labdarúgócsapata jól szerepel most is az NB III-ban. Amikor játékosai Körmenden megszerezték első idegenbeli győzelmüket, a beállós *Hönsch Pál* élete 650. mérkőzését játszotta. Az egyesület jubileumi sakkversenyén is biztosan szerezte meg legutóbb az első helyezést.

— *Hogyan lehet egy jó labdarúgó kitűnő sakkozó?* — kérdeztem tőle.

— *Mind a sakkban, mind a labdarúgásban játszani, kombinálni és győzni kell* — válaszolta. — *A sakk egyébként nálunk családi hagyomány.* Édesanyám hetven, édesapám pedig hetvenöt éves korában versenyzett, méghozzá *mindketten 1946-tól 1974-ig a Testvériségben.* Három testvérem közül *Irénke* (Sillyéné néven) négyszer nyert magyar női sakkbajnokságot. *Én hatéves koromban tanultam meg sakkozni*, s hat évvel később — 1956-ban — az ország húsz legjobb általános iskolás sakkozója között a harmadik lettem. *Azóta sok versenyen szereztem előkelő helyezést.*

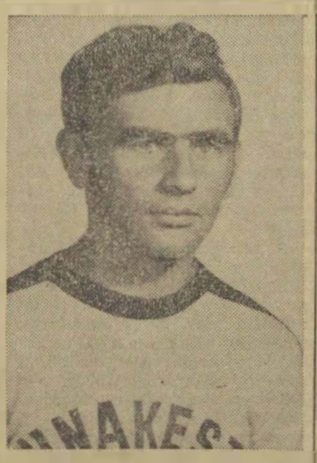
— *S hogyan lettél labdarúgó?*

— *Húsz esztendővel ezelőtt választanom kellett, s inkább a foci mellett döntöttem.* A Szállítók úttörő-csapatában kezdtem, majd csakhamar táviratilag rendeltek be az NB II-ben szereplő első csapat egyik, Czabán Samu téri mérkőzésére, jobbszélsőnek. A bemutatkozás jól sikerült: *Az ötödik percben gólt lőttem, s 2:1-re győztünk a BVSC ellen.* Azután 1966-tól 71-ig *a BVSC-ben rúgtam a labdát, majd Dunakeszire kerültem.* Itt például 1973-ban 13 pont előnnyel NB III-as bajnokságot nyertünk, s az idén is igyekszünk megtenni, ami rajtunk múlik. *A feleségem a kosárlabda híve* (aktívan sportolt az NB II-ben), *de segít, biztat ...*

— *Meddig szeretnél játszani?*

— *Aki már húsz éve csinálja, az nehezen tud a zöld gyep, a labda, a mérkőzések varázsa alól szabadulni.* De azt hiszem: *ez már az utolsó bajnoki évem lesz.* A segédedzői oklevelem megvan, most pedig a Testnevelési Főiskola kétéves oktatói szakára járok. *Szeretnék jó edzőként továbbra is a labdarúgópályán maradni, s átadni a fiataloknak a két évtized tapasztalatait ...*

Solymosi László



Hönsch Pál

HÍREK

— **Oktatás.** Mezőhegyesen is megkezdődött az 1976/1977-es oktatási év. Az állomás dolgozói közül politikai továbbképzésen 36-an, szakszervezeti oktatáson 80-an vesznek részt. Öt szocialista brigád pedig megkezdte a felkészülést a hamarosan megrendezésre kerülő MSZBT-vetélkedőre.

— **Önkéntes véradók.** A tapolcai vontatási főnökségen a közelmúltban ismét megszervezték a már hagyományos önkéntes véradónapokat, amelyen negyvenheten összesen 13 liter vért adtak térítésmentesen.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL



(Gerse László rajza)

— **Egészségügyi előadás.** Debrecen állomáson október 12-én és 13-án három egészségügyi előadást tartott filmvetítéssel egybekötve dr. Lajtai Ildikó üzemorvos az alkohol káros hatásairól. Az állomás nődolgozóinak pedig dr. Czár Károly nőgyógyász-főorvos, a rák megelőzésének lehetőségeiről beszélt. A sikeres előadások az állomás vöröskeresztes aktivistáinak jó szervező munkáját is dicsérik.

— **Kirándulás.** A MÁV Gépjavító Üzem KISZ-szervezete és turistaszakosztálya október 9-én kirándulást szervezett a Dunakanyarba. A résztvevők megtekintették a visegrádi vár romjait, a nagyvillámi kilátót, az apátkúti völgyet és az Ördögmalom vízesést.

— **Nótaest a klubkönyvtárban.** Békéscsabán, a vasutasok klubkönyvtárában a közelmúltban jól sikerült nótaestet rendeztek, amelyen közreműködött Szentendrei Klára. Cseke Júlia. Mozsár Imre és a MÁV népi zenekara. A kétórás műsort kétszázan tekintették meg.

— **Kirándulás — vetélkedővel.** Hatvan állomás MHSZ-lövészklubjának vezetői egynapos kirándulást szerveztek Recsk, Parád és a Mátra nevezetességeinek megtekintésére, amelyet szellemi vetélkedővel kötöttek egybe. A kiránduláson húsz versenyző vett részt.

— **Megbecsülés.** Harmincöt évi vasúti szolgálata alkalmából brigádösszejövetelen köszöntötték Szeliczki Józsefet, Balassagyarmat vontatási főnökségének mozdonylakatosát, akit munkatársai aktív közéleti emberként tisztelnek. Szeliczki József több éve látja el a szakszervezeti bizalmi és a munkavédelmi őri teendőket is. A műhely szocialista brigádjai és a főnökség társadalmi-gazdasági vezetői — a 35 éves jubileum alkalmából ajándékokkal kedveskedtek az idős vasutasnak.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége
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
Csekszámlaszámunk:
MNB 215 — 11 858
76—4038 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. NOVEMBER 15.

Októberi gyorsmérleg:

A vasút 28 millió 200 ezer utast és 11 millió 451 ezer tonna árut szállított

A vasút októberben *28 millió 200 ezer utast* szállított. Ez a teljesítmény a bázisidőszakhoz 97,4 százalékos, a tervezetthez viszonyítva 98,3 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer teljesítmény, valamint az átlagos utazási távolság alakulása ugyancsak mérsékelt, 100 százalék alatti teljesítést mutat.

A személyszállítás minősége, mind az előző hónaphoz, mind a bázishoz képest kis mértékben javult.

Októberben a vasút *11 millió 451 ezer tonna árut szállított*, amely a bázishoz mérten 99,2 százalékos, a terv alsó határához 100,7, felső határához viszonyítva 98,1 százalékos teljesítésnek felel meg.

A belső forgalom alakulása sajnos mindhárom viszonyítási alaphoz képest kedvezőtlen volt. Továbbra is fokozott, mintegy 10—14 százalékos a növekedés az export forgalomban. Az import forgalom közel 14 százalékos emelkedése viszont jelentős teljesítmény. De csak a bázishoz, *mert a tervhez képest 1,5—2 százalékos csökkenés tapasztalható.* Kedvezően alakultak a tranzit szállítások is.

A kiemelt árucikkeknél a forgalomemelkedés csak a cukorrépa küldeményekre jellemző, míg a többi, főleg a tömegáruk mennyisége jelentősen csökkent.

Az áruszállítás minősége az elmúlt hónapokban romlott. A fokozódó igényeknek megfelelő kocsimennyiséget a vasút nem tudta biztosítani. *Emelkedett a vonatfeloszlatások és géprevárások száma.* A pálya fenntartásával összefüggő vágányzárak ideje is emelkedett, amely növelte a forgalmi üzemvitel és elegytovábbítás gondjait. Mindezek következtében a teherkocsik forduló ideje mintegy 5 százalékkal haladta meg a bázist. Hasonlóan kedvezőtlen az egy korszerű mozdonyra jutó haszonkilométer teljesítmény csökkenése. A teherkocsik statikus terhelése 3,6 százalékkal növekedett a bázishoz viszonyítva.



Október 28-án a MÁV Vezérigazgatóságán tanácskoztak a vasút vezetői és a fuvaroztató vállalatok képviselői. Az őszi forgalom helyzetéről Szabó Béla vezérigazgató-helyettes tájékoztatta a résztvevőket
(Laczkó Ildikó felvétele)

Az elkövetkező időszakban, különösen a záhonyi átrakó körzetben várható a forgalom növekedése. *Ebben a térségben a feladatok ellátásának fontos feltétele a jól összehangolt hálózati szintű kocsigazdálkodás.* November első 10 napjának szállítási eredményei kedvezőek. Ez, összefüggésben a kiegyensúlyozott üzemviteli helyzet folyamatos biztosításával, jelentős segítséget adhat az év hátralevő részében a vasút teljesítményeinek fokozásához.

47 millió forint költséggel

MÁV Rendelőintézet épül Újszegeden

A MÁV szegedi egészségügyi központjának hatásköre a vasútigazgatóság egész területére — azt is mondhatjuk, hogy négy megyére — terjed ki. *Évente csak a járóbetegek száma mintegy 190 000-re tehető.* Az ellátás — bár zsúfoltság előfordul több helyen — jónak mondható, ami elsősorban a területen dolgozó 125 főfoglalkozású és 118 részfoglalkozású orvos, illetve egészségügyi alkalmazott érdeme, másrészt pedig a Budapesten működő MÁV Egészségügyi Ellátási Főnökség jól szervezett munkájával függ össze. A gyógy- és kötszereket, orvosi műszereket, rendelői felszereléseket ugyanis ez a főnökség juttatja el a vasútigazgatóságok területén működő egészségügyi központokba.

A szegedi MÁV-rendelőintézet egymaga is sok beteg orvosi ellátásáról gondoskodik. Huszonegy szakorvos negyedévenként mintegy 20 000 embert kezel. A még jobb egészségügyi ellátás érdekében *Újszegeden korszerű rendelőintézetet építenek, amely a tervek szerint mintegy 47 millió forintos költséggel 1977. végére készül el.*

Ferencvárosi akció

Az őszi forgalom sikeréért

A ferencvárosi vontatási főnökség 8-as pártalapszervezetéhez tartozó dolgozók kezdeményezésére *100 mozdonyvezető és segédkezelő kommunista műszakban vett részt* az őszi forgalmi feladatok elősegítése céljából.

Az akció húsz napon át tartott olyképpen, hogy az M62 263 számú Diesel-mozdonyon egymást váltották pihenőidejükben, illetve szabadnapjukon a kommunista műszakra jelentkezett dolgozók, hogy tehervonatokat továbbítsanak. *Az így elszállított elegysúly elérte a 65 000 tonnát.*

A megmozdulásnak részesei voltak a főnökség Diesel-javító műhelyének munkásai is, hiszen az említett mozdonyt ez alkalomra soron kívül készítették fel.

HÉZAG NÉLKÜLI FELÉPÍTMÉNY

Szombathely és Porpác között korszerűsítik a vasúti pályát

Azt tartja a mondás, hogy ahová építők, mesteremberek teszik be a lábukat, vége a megszokott rendnek, a kialakult gyakorlatnak. Ez így igaz. De legalább ennyire igaz az is, hogy csak az ő munkájuk nyomán lesz szebb, kényelmesebb, korszerűbb az élet.

Így van ez a vasúton is. Ahol az építők uralják a terepet, bizony ott a forgalomnak is alkalmazkodni kell hozzájuk, esetenként teljesen át kell adni a helyet, hogy gyorsabb, korszerűbb vasút épüljön a mának és a jövőnek.

A MÁV egyik forgalmas törzsvonalán, a *Szombathely—Celldömölk* közötti 55 km-es szakaszon átépítik a 100 év körüli, erősen terhelt vasúti pályát. A MÁVTI tervei alapján, a MÁV Celldömölki Építési Főnökség, a néphadsereg katonáinak segítségével végzi ezt a fontos munkát.

Sárvár és Porpác között, 1976. januárjában kezdődött a munka. A pályán kívül teljes rekonstrukciót, korszerű biztosítóberendezést kap *Vép és Porpác* állomás. Egyébként ez a két állomás, valamint a Szombathely közötti szakasz, az igazgatóság legjobban terhelt vonala. A Szombathely—Celldömölk közötti forgalmon kívül a *Murakeresztúr—Hegyeshalom—Rajka* átmenetben számos tranzitvonat is itt halad át. Éppen ezért, ezen a szakaszon új nyomvonalat építenek hézagnélküli, nagy teherbírású sínekből. Az átépítéssel, Szombathely és Porpác között megteremtették a műszaki feltételeit egy esetleges második vágánynak. A vépi és porpáci állomást is úgy tervezték, hogy megfelelő kitérő kapcsolatok beépítésével a második vágányú pálya csatlakoztatása bármikor megoldható legyen.

A *Sárvár—Porpác* közötti 6.4 km hosszú pálya a régi nyomvonalon már elkészült. Most a gépesített vasútépítő egységek a Szombathely—Vép vonalon és Vép állomáson dolgoznak. Hatalmas gödrök „földhegyek" gépek és építők sokasága jelzi: nagy dolgok történnek itt. A munka során 30 ezer köbméter földet mozgatnak meg, s 80 ezer köbméter kavicsot építenek be a közeli gyöngyöshermáni kavicsbányából.

Jövőre Porpác állomás építéséhez is hozzákezdenek 30 millió forintos költséggel. A Sárvár—Celldömölk közötti vonal átépítése szintén jövőre kezdődik, Celldömölkről kiindulva. *A pálya 1980-ra, a biztosítóberendezések 1982-re készülnek el.* Ekkorra ez lesz Nyugat-Magyarország legkorszerűbb vonala. Gyorsabban, kultúráltabban lehet utazni az ország nyugati feléből a fővárosba, a Balatonra, és az ország más részeibe, s nem utolsó sorban jobb feltételek között dolgozhatnak a vasutasok is.

Kommunista műszak

Méltóképpen a hivatal hiréhez

A *MÁV Nyugdíjhivatal* dolgozói — Tóth Györgyné dr. hivatalvezetővel az élen — részvevői voltak a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen *november 7-e tiszteletére* tartott kommunista műszaknak.

Az intézmény ez év tavaszán elsőként kapott felhatalmazást a *Kiváló Hivatal* kitüntető cím viselésére, s ehhez méltóan végezte munkáját a kommunista műszakban is a nyugdíjhivatal minden dolgozója. *Több személyvonati szerelvény külső és belső takarítását, illetve tisztítását elvégezve segítették elő a kulturált utazás feltételeinek megteremtését, a szolgálati főnökség létszámgondjának enyhítését.*

A társadalmi munkáért járó bért szociális és kulturális célokra ajánlották fel az intézmény dolgozói.

Az oktatásban is:

Érdemes keresni a változatosságot

A pécsi vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága kellemes meglepetésben részesítette a munkásakadémiára járó hallgatókat. Az október 25-én megtartott első előadásra ugyanis meghívta a Pécsi Nemzeti Színház néhány új tagját; *Muszte Anna, Krasznói Klára és Melis Gábor* művészeket, valamint a színház titkárát és szervezőtitkárát: *Ur Lászlót és Haász Miklóst.*

A vendégek ismertették az évad programját, s versek elmondásával színesítették a pályájukról, művészi hivatásukról, a színházi munkáról tett vallomásaikat.

A találkozó kellemes hangulatához hozzájárult a Mecsek szocialista brigád látványos, a szabad idő hasznos eltöltésére vonatkozó kiállítása is, amelyet a vendégek és a munkásakadémia hallgatói együtt tekintettek meg.

Ez a rendhagyó oktatási forma akaratlanul is azt juttatja eszünkbe, hogy tanulni, művelődni így is lehet: *könnyedén, kellemesen, szórakozva.* A pécsi példa feltétlenül követésre méltó ...

Tudósítóink írják

„Az ifjúsági parlament fontos eszköz a fiatalok közéleti nevelésében"

Lapunk előző számában megkezdtük, most pedig — ígéretünkhöz híven — folytatjuk a vasúti szolgálati helyek, csomópontok ifjúsági parlamentjeiről küldött tudósítások közötti tallózást. A levelekből igyekszünk a lényegesebb mozzanatokat kiragadni, de még így is sokaktól kell elnézést kérnünk, amiért soraiknak nem tudunk a lapban helyet szorítani. A tudósítók fáradozása ezekben az esetekben sem volt hiábavaló, hiszen minden levél segítette szerkesztőségünk munkáját, s ezért ehelyen is köszönetünket fejezzük ki.

Lássuk ezek után, hol mi keltette fel a tudósítók figyelmét!

70 szolgálati helyen hatezer résztvevő

Halmágyi Gyula írja: „A budapesti vasútigazgatóság 70 szolgálati helyén zajlott le szeptember-októberben az ifjúsági parlament, és mintegy 6000 fiatal vasutas vett részt a tanácskozásokon. A résztvevők száma kevesebb volt ugyan, mint két évvel ezelőtt, mégis előrelépésről beszélhetünk. A fiatalok most általában nemcsak felvetették a környezetükben észlelt hibákat, hiányosságokat, hanem azok kiküszöbölésére is nyomban javaslatot tettek. *Feltűnt a tapasztalatok összegezésekor az is, hogy most sokkal több közérdekű felszólalás hangzott el a parlamenteken, mint 1974-ben,* amikor a legtöbben csak a bérezésről ejtettek szót. Örvendetes továbbá, hogy a felszólalók mind több ifjúsági brigád tevékenységéről számoltak be, s mindez valóban lényeges fejlődésnek nevezhető."

Ami a részvételi arányt illeti, azt sem szabad úgy felfogni az előbbi sorok alapján, hogy mindenütt kevesebben voltak jelen a parlamenten, mint korábban. Ha csak a budapesti igazgatóság szolgálati főnökségeit tekintjük, a következtetés akkor sem lenne helytálló. *Bottka László* tudósításában például ez olvasható:

„A Szob és Sturovó állomáson dolgozó 30 éven aluli fiatalok százszázaléka részt vett a művelődési házban megtartott parlamenten *és ez a „százszázalék" pontosan 180 ifjú vasutast jelent.* Még a tényleges katonai szolgálatot teljesítő fiatalok sem hiányoztak, mivel az állomás vezetősége kikérő levelet küldött az alakulatukhoz, s a parancsnokok el is engedték őket. Eljöttek természetesen a gyermekgondozási szabadságukat töltő kismamák is, s a tanácskozás idején kicsinyeikre az állomás vöröskeresztes brigádjai vigyáztak ...".

Ahol pedig a vezetők és a munkatársak ennyire fontosnak tartják, hogy együtt legyen a közös ügyekről vitázó és döntésre is kész tanácskozáson minden érdekelt, ott az sem kétséges — mint Bottka László leveléből is kitűnik —, hogy a parlament elérte célját, s érdemes volt a gondokat, problémákat felvetni.

Készek újra és újra bizonyítani

Járó Antal tudósítása is utal a részvevők arányára, amint beszámol a nyíregyházi pályafenntartási főnökségnél lezajlott parlamentről: „*Örülünk annak* — mondotta vitaindító beszédében *Kisvárdai István*, a főnökség vezetője —, *hogy a nálunk dolgozó 117 fiatal közül 98 jelen van a mai tanácskozáson.* Ez aktivitásuk,

(Folytatás a 4. oldalon.)

A KTE SZERVEZÉSÉBEN

Biztosítóberendezési konferenciát rendeztek Miskolcon



Gaál Sándor, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője megnyitja a tanácskozást
(Laczkó Ildikó felvétele)

A Közlekedéstudományi Egyesület Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztálya, a Borsod megyei területi szervezetével karöltve *1976. október 26—27-én Miskolcon rendezte meg az első vasúti biztosítóberendezési konferenciát.*

A konferencia előadásait és korreferátumait 4 fő kérdés köré csoportosították: A vasúti biztosítóberendezések működési biztonságának és egységes rendszerben történő fejlesztésének kérdései, a váltóhajtóművek és kitérők problémái, a jármű-pályarendszer információs kapcsolatának kérdései, továbbá a szintbeni közúti-vasúti keresztezések biztosításának témái. Mind a 4 témakörben kifejtették véleményüket a konferencia csehszlovák, lengyel és német vendégei is, akik egyrészt a társvasutakat, másrészt a gyártó ipart, illetve a kutatómunkából nagy részt vállaló felsőoktatási intézményeket képviselték.

A konferencián részt vevők a tárgyalt 4 témával kapcsolatban *ajánlásokkal fordultak a Közlekedéstudományi Egyesület vezetőségéhez.*

A konferencia mindkét napjának munkáját a szakemberek élénk érdeklődése kísérte.

Konténerpályaudvar létesül

Miskolc-Gömöri állomáson hatmillió forintos költséggel, olyan konténer-pályaudvart építenek, melynek betonozott vágányai között a 40 tonnás bakdaru, a tíz tonnánál nehezebb konténereket is könnyedén ki- vagy berakja. A pályaudvar átadását ez év végére tervezik. A miskolci igazgatóság területén a következő évben *Eger és Sátoraljaújhelyen* építenek fogadó és indító konténer állomást.

Az igazgatóság területén az ötödik ötéves terv végére, 24 közepes és 8 nagy konténerek szállítására alkalmas körzeti konténer-pályaudvart építenek meg.

Kitüntetések november 7. alkalmából

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 59. évfordulója alkalmából a szocialista társadalmi rend építése és továbbfejlesztése érdekében kifejtett eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Csik Sándor osztályvezető-helyettest, KPM Vasúti Főosztály. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Fábián Andor pártbizottsági titkárt, Debrecen állomás; Szabadkai Mihály pártbizottsági titkárt, Szolnok MÁV Járműjavító Üzem. A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Almási Ferenc pártbizottsági titkárt, Békéscsaba állomás.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

A KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetésben részesítette: Bán József előadót, Utasellátó Vállalat.

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesültek: Kenessey Ákosné pártbizottsági titkár, BVKH; Marosi Béla munkavédelmi felügyelő Vasutasok Szakszervezete; Pady Géza pártbizottsági titkár Budapesti Vasútigazgatóság.

A közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Németh László művezetőt, Szombathely Vontatási Főnökség; Nyáry Gyula pártbizottsági titkárt, Pécsi Vasútigazgatóság.



Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója átnyújtja a kitüntetést Bodnár Tibornak, Tuzsér állomás főnök-helyettesének

(Laczkó Ildikó felvétele)

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETBEN

részesültek: Bodnár Tibor állomásfőnök-helyettes, Tuzsér áll.; Bognár Sándor polgárvédelmi törzsparancsnok, Kaposvár áll.; Chikó János esztergályos, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Üzem; Eszes Istvánné asszisztens, Szeged MÁV Ter. Egészségügyi Közp. Farkas Imre kocsilakatos, Debrecen Vont Főn.; Fejes Ede szertárfőnök, Miskolc Vont. Szertárfőn.; Horváth János vételező, Szombathely MÁV Járműjav. Üz.; Klein László forg. hivatalnok, Szob áll.; Lenkei Imre művezető, Celldömölk Ép. Főn.; Mikoleczky Ferenc ügyintéző, MÁV Közp. Üzemirányító Hiv.; Miliczki Imre forg. hivatalnok, Hegyeshalom áll.; Mosonyi Gyula pénztárfőnök, Kecskemét áll.; Ormos Imre ügyintéző, KPM Vasuti Főoszt.; Pázmány Ferencné ügyintéző, Budapesti Vasútigazgatóság; Rovotka Gyula gépkocsivezető, Vasutasok Szakszervezete; Vendég György minőségi ellenőr, Székesfehérvári MÁV Járműjav. Üzem.

Szakszervezeti aktivisták kitüntetése

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a SZOT Elnöksége a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 59. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréseként szakszervezeti tisztségviselőket és aktivistákat részesített kormány-, illetve szakszervezeti kitüntetésben.

A Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatának átadására november 5-én került sor a vasutas-szakszervezet székházának elnökségi tanácstermében. *Gulyás János* titkár megnyitója után *Koszorus Ferenc* főtitkár emlékezett meg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 59. évfordulójáról. Mint mondotta, hagyomány már, hogy e jeles ünnep alkalmából kitüntetésben részesülnek azok a szakszervezeti tisztségviselők és aktivisták, akik hosszú évek óta eredményesen tevékenykednek a mozgalomban.



Koszorus Ferenc főtitkár átadja a Szakszervezeti munkáért kitüntetés arany fokozatát Erdei Lászlónak, Mátészalka állomás szb-titkárának

(Laczkó Ildikó felvétele)

A főtitkár beszéde után került sor a kitüntetések átadására. A

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetést kapták: Révay Sándor, a Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsának titkára; Majoros István, a szerencsi vontatási főnökség mozdonyvezetője, társadalmi szb-titkár. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapták: dr. Bordi István, a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztályának vezetője; Sági János Pét Gyártelep kocsilakatosa, társadalmi szb-titkár; Gazsi Lajos, a szegedi területi bizottság szervezési munkabizottságának vezetője; Semsei Károly, a Vasutasok Szakszervezete gazdasági- és pénzügyi osztály helyettes vezetője. A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapták: Máy Gyuláné Dombóvár állomás szakszervezeti bizalmija; Chemez Dénes, az Angyalföldi Pft. Főn. társadalmi szb-titkára; Vaál János, Püspökladány Vont. Főn. mozdonyvezetője, társadalmi szb-titkár.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT

arany fokozata kitüntetésben részesültek: dr. Bogdány Barna, a Vasutasok Szakszervezete társadalombizosítási osztályának jogtanácsosa; Bánhidi Géza, a Bp. Építési Főn. szb-kultúrbiz. vezetője; Berkes János, a hatvani nyugdíjas csoport gazdasági felelőse; Gajda György, Kiskunhalas állomás társadalmi szb-titkára; Módos Gyula, a Celldömölki Építési Főn. műhelybizottsági titkára; Földvári Lajos, a Záhonyi Gépesített Rakodási Főn. függetlenített szb-titkára; Sokoray Bálint, a MÁVTI szb-elnöke.

A Szakszervezeti munkáért oklevél kitüntetésben 55-en részesültek.

Szakszervezeti propagandisták kitüntetése

November 2-án a Szakszervezetek Országos Tanácsa székházában ünnepélyes külsőségek között adták át a Szakszervezeti munkáért arany és ezüst fokozatát, illetve az oklevelet azoknak a propagandistáknak, akik hosszú évek óta eredményesen vezetik a szakszervezeti politikai iskolákat. A kitüntetéseket Ligeti László, a SZOT alelnöke adta át. A vasutas propagandisták közül az alábbiak részesültek kitüntetésben:

Takó József, a Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem szb-elnöke és **Kiss Ferenc**, a MÁV Dombóvári Építési Főnökség szakszervezeti bizottságának vezető propagandistája **Szakszervezeti munkáért arany fokozat. Békési Lőrinc**, a Komáromi Vontatási Főnökség szakszervezeti bizottságának propagandistája **Szakszervezeti munkáért ezüst fokozat. Bozsits József**, Sellye állomásfőnöke, a szentlőrinci szakszervezeti bizottság propagandistája, **Szakszervezeti munkáért** oklevél kitüntetést kapott.

A szocialista brigádvezetők tanácskozása elé

A Minisztertanács, a SZOT Elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága állásfoglalása alapján *1977. április 16—17-én megrendezik a Szocialista Brigádvezetők V. Országos Tanácskozását.* Az országos tanácskozás előtt 1976 végéig a szolgálati főnökségeknél és az üzemekben, majd ezt követően a vasútigazgatósági és vállalati szintű tanácskozásokat kell megtartani. A Vasutas Szocialista Brigádvezetők IV. Országos Tanácskozása *1977. március 5-én lesz* a Törekvés Művelődési Központban.

Az országos tanácskozásnak mindig meghatározó szerepe van a mozgalom számára. Így volt ez az előző tanácskozás alkalmával is. Joggal nevezik e fórumot a szocialista brigádok kongresszusának. Érthető, hiszen az országos tanácskozásnak az a célja, hogy az elmúlt évek tapasztalatait összegezze, elemezze a brigádmozgalom fejlődését és az MSZMP XI., a magyar szakszervezetek XXIII. kongresszusán kitűzött politikai, nevelési és gazdasági határozatok végrehajtása érdekében a mozgalom számára megjelölje a feladatokat. Ahhoz, hogy a tanácskozás elérje célját és átfogó értékelést adjon az egész brigádmozgalomról, *nagy felelősséggel kell szervezni az ágazati és szolgálati helyi szintű tanácskozásokat.* Ezek adják az országos tanácskozás tartalmi mondanivalóját.

A továbbfejlesztés útjának meghatározásához — az eltelt évek értékelése mellett — sok segítséget és jó javaslatokat adhat a vasutas szocialista brigádvezetők tanácskozása, amely legutóbb 1972 februárban értékelte a brigádok munkáját. Az azóta eltelt időszakban a mozgalom a vasútion tovább fejlődött. A szocialista brigádok szakmai munkája, társadalmi tevékenysége csaknem valamennyi szolgálati helyen meghatározó tén ezővé vált, jelentősen hozzájárult a vasút IV. ötéves tervfeladatainak teljesítéséhez.

A szolgálati helyeken megtartásra kerülő tanácskozásokon helyes, ha az értékelést a brigádmozgalom hármas jelszavának tükrében végzik, nem elhallgatva a meglevő hibákat sem.

A beszámolók nem nélkülözhetik annak ismertetését sem, hogy milyen feladatok végrehajtása vár a szolgálati hely kollektívájára a vasút 1977. évi tervének teljesítésében.

Őszinte tárgyilagossággal, a túlzások elkerülésével kell feltárni az eredményeket, a még meglevő torzulásokat, hibákat. *Javasoljuk, hogy foglalkozzanak az ez évi gazdasági feladatok megvalósításának tapasztalataival, a minőségi munkával, a takarékosság, a hatékony gazdálkodás kérdéseivel.* Foglalkozni kell a brigádok vállalásainak teljesítésével és azzal, hogy hogyan jelentkeztek a gazdasági jellegű vállalások a szolgálati hely eredményeiben.

A gazdasági, a termelési feladatok mellett értékeljék a szocialista brigádmozgalom szerepét, a dolgozók szakmai és politikai műveltségének gyarapításában, a szocialista magatartás és gondolkodásmód fejlesztésében. Adjanak számot arról is, hogy hogyan kapcsolódtak be a szocialista kollektívák a szakmai képzésbe. Hogyan sajátították el a tananyagot, példát mutatva ezzel is a korszerű vasúthoz szükséges szakmai ismeretek mielőbbi megszerzésében.

Az elmúlt években nagy gondot fordítottunk arra, hogy a mozgalomban részt vevők kulturális és művelődési vállalásaihoz a feltételek biztosítva legyenek. *A tanácskozásokon el kell mondani azokat a jó módszereket, formákat, melyek segítségével pótolható a hiányos alapműveltség.*

A szocialista brigádok aktivitása, tenniakarása és alkotó munkája nélkül a vasút előtt álló feladatokat nem tudnánk megvalósítani. Ezért nagyon fontosnak tartjuk, hogy a tanácskozások vitáiban felszínre kerüljön közérdekű tapasztalatok, javaslatok, melyek lehetővé teszik a még eredményesebb tevékenységet, összegezésre kerüljenek és eljussanak a magasabb szintű tanácskozásra.

Az elmúlt években végzett munka értékelésének alapossága, reális megítélése meghatározó jelleggel bír a mozgalom fejlődésére. A továbblépéshez, a cél meghatározásához sok segítséget várunk a brigádoktól, amelyek vezetőinek olyan szándékkal adnak megbízatást, hogy mondják el eredményeiket, de ne hallgassák el a továbblépést akadályozó hibákat sem.

A kijelölt cél csak úgy érhető el, ha a beszámolók és a viták őszinték, alaposak, tárgyilagosak lesznek. Ezért azt kérjük, hogy a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek minden szinten adják meg a szükséges segítséget, hogy a szocialista brgiádvezetők tanácskozásai eredményesek legyenek.

Molnár László

Gépi oktatást vezettek be a fehérvári vontatásnál

Oktatástechnikai bemutatót tartott a KTE Vasútgépészeti Szakcsoportja a székesfehérvári vontatási főnökségen. *Rácz Alpár*, a főnökség vezetője — mint a Közlekedéstudományi Egyesület területi titkára — üdvözölte a bemutatóra az ország nagyobb csomópontjairól érkezett szakembereket, oktatótiszteket, majd *Tongori Imre*, a Vasúti Főoszály 7. A. osztályának vezetője tájékoztatta a részvevőket a mozdonyszemélyzet korszerű képzésének fontosságáról, a gépi oktatás jelentőségéről. *Pajor István* vezetőmérnök a mozdonyszemélyzet oktatásánál szerzett tapasztalatokat, a különböző pszichológiai problémákat ismertette. Ezután került sor az audiovizuális, programozott gépi oktatás bemutatására.

A Budapesti Elektroakusztikai Gyár által készített oktatógépet 250 000 forintért vásárolta a budapesti vasútigazgatóság, hogy ezzel is könnyítse az oktatótisztek, előadók munkáját, és méginkább a személyzet tanulását, a szakismeretek alaposabb elsajátítását. *A gép ugyanis nemcsak hallhatóvá, hanem láthatóvá is teszi a tananyagot, majd — a program szerint — visszakérdez és osztályoz, illetve értékel.* Egy-egy alkalommal, vagyis egyszerre mintegy harminc-negyven tanuló foglalkoztatását lehet így biztosítani. Nagy előnye a gépnek, hogy „nem tűri" a passzivitást, tehát nem fordulhat elő, hogy a hallgatók unottan vagy fáradtan, közömbösen bóbiskoljanak, s kárba vesszen számukra az oktatási idő.

A székesfehérvári vontatási főnökségen üzembe helyezett oktatógép az első ilyen berendezés a MÁV-nál, de már tervezik újabbak beszerzését a vasút illetékesei.

S. R.

Véradók kitüntetése Miskolcon

Kedves véradóünnepség színhelye volt október 15-én a miskolci vontatási főnökség üzemi étkezdéje, amelyen megjelent többek között *dr. Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője is.

Bodrogi Károlyné, a vöröskeresztes szervezet titkára nyitotta meg az ünnepséget. Utána a Fazekas úti általános iskola úttörői műsorral kedveskedtek a résztvevőknek, majd *dr. Mádi János* főorvos ismertette a vérellátó állomás munkáját és a véradás jelentőségét. Az ünnepségen *dr. Pásztor Pál* igazgató 26 véradónak adta át a „Kiváló véradó" arany, ezüst és bronz fokozatait a pénzjutalmakkal együtt. *Hernádi István*, a vontatási főnökség vezetője „Kiváló véradás-szervező" kitüntetésben részesült, 195-en pedig — ötszörös véradásuk emlékére — oklevelet kaptak.

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

Vasutasok között a vonaton

Ülök a gyorsvonat egyik fülkéjében és várom az indulást. Nem vagyok egyedül. Egy gyászruhás, középkorú nő az ablaktivegnek támasztja fejét, s megpróbál aludni. Velem szemben idős ember szendereg. Néha-néha kinyitja szemét, rámnéz, mintha arról akarna meggyőződni: ott vagyok-e még? Mellettem lilaruhás, kedves arcú nénike, kis kesztyűt kötöget. Nagymama lehet — gondolom —, s az unokájának készül a kesztyű.

Csend van. Szót is válthatnánk egymással, hiszen hosszú lesz az út, de úgy látszik a kedves utasok nincsenek beszédes kedvükben. Fáradtak, vagy barátságtalanok —, állapítom meg, és nem is kockáztatom a beszélgetést. Így hát gondolataim foglalkoztatnak. A fülkére ráül az unalmas, néma közöny.

Alig fél óra múlva nyílik az ajtó. A kalauz kéri a jegyeket. Az idős ember MÁV-nyugdíjasoknak járó törzsgárdaigazolványt vesz elő, a gyászruhás hölgy IV. mintájú szabadjegyet mutat fel, jómagam szintén, s a nagymama külsejű nénike, családtagokat megillető arcképes igazolvány kíséretében adja át vasúti jegyét.

A kíváncsi tekintetek egy pillanat alatt felmérik a helyzetet, s a szemek összevillannak. Próbálok olvasni a megenyhült nézésekből. Mind vasutas — gondolják bizonyára velem együtt —, így vagy úgy, egyazon családhoz tartozunk. És már nincs feszélyezettség, unalom, idegenkedő szemrevételezés. Megtört a csend. Kezdi a bácsika, mosolygósra derült kedves ábrázattal, s aztán természetes módon felvesszük a beszélgetés fonalát, valamennyien. Útunk végcéljáig, mint régi ismerősök tartjuk szóval egymást —, ismeretlenül.

Az árulkodó vasúti igazolványok. mentették a hatást. Közelebb hoztál bennünket egymáshoz.

(Pállnkás)

A MI KÖNYVTÁRUNK

Egy mozdonylakatos öröksége

Főorvosom ajánlotta, hogy — mint régi, „megszállott" vasutas — olvassam el a Kortársban *Moldova György* író folytatásokban közölt riportját. Azután a *Magyar Vasutas* is felkeltette érdeklődésemet a riportsorozat iránt, de Tapolcán már a Kortárs egyetlen számát sem sikerült megszereznl. Végül *Szollár Zsuzsa*, a Batsányi János Művelődési Központ könyvtárosa készségesen sietett segítségemre. *Így meggyőződéssel mondhatom, hogy ilyen életteli írásokat, mint a Moldova Györgyé, még soha nem olvastam a vasútról.*

Feleségem és a sok-sok tapolcai vasutas kollégával együtt szeretjük a művelődési központ könyvtárát. Ennek elődje a VOGE, vagyis a Vasutasok Gazdasági Egyesületének könyvtára volt amelyet a néhai *Egyed Károly* fűtőházi mozdonylakatos alapított meg olyképpen, hogy a több száz kötetes magánkönyvtárát annak idején ingyen, minden ellenszolgáltatás nélkül a közművelődés céljaira átadta. Azt akarta, hogy a vasutasok megszeressék a könyveket.

Egyed Károly neve — sajnos — már feledésbe merült, mert az utókor sokszor hálátlan, de példáját — szerencsére — társadalmi méretekben követjük. *A mostani könyvtárhoz nem is hasonlítható a régi. Jelenleg több mint 15 000 kötetünk van, s rendelkezésünkre állnak a legkülönfélébb folyóiratok is.* A készlet állandóan bővül, mert a beszerzések lépést tartanak a könyvkiadással, illetve a fejlődéssel. S a központnak a környékbeli települések vasútállomásain fiókkönyvtárai működnek. Az itt is ott is megnyilvánuló igényeket a művelődési ház könyvtárosai a vezetőséggel együttműködve mindig is igyekeztek kielégíteni.

Hosszú időn át dolgozott a központban *Keszler Gyula*, aki most vidéken tanít. Utána *Ertli Olga* vette át a könyvtárosi teendőket, és ő is sok könyvbarátot szerzett kedvességével, hozzáértésével. *Szollár Zsuzsáról*, pedig már szót ejtettem, amihez még ide kívánkozik, hogy méltó utóda Egyed Károlynak és követőinek. A tapolcai vasutasok büszkék a Batsányi János Művelődési Ház könyvtárára, s azokra is, akik az olvasáshoz megadják a kellő eligazítást, az irodalmi vagy szakmai tájékoztatást.

Bognár Károly

Margitka hűsége



Göd állomásfőnöke, *Bánfalvi Pál* a legrégibb, leghűségesebb beosztottjának nevezi *Sipos Sándornét*. Huszonkét évvel ezelőtt került az állomásra, s azóta jár oda naponta Budapestről.

— Nem nehéz az utazás? Miért vállalta két gyermek nevelése mellett?

— *1954-ben, amikor ide jöttem, nem gondoltam, hogy végképp itt maradok* — válaszolja. — *De az apám vasutas volt, Ferencvárosban dolgozott, ahol én is kezdtem, s ő arra tanított, hogy a vasutasnak ott kell helytállni, ahol szükség van rá.*

— Beosztása?

— *Irodavezető vagyok, ezenkívül én látom el 1968 óta az szb-titkári teendőket.* Azt mondhatom tehát, hogy 56 ember ügyes-bajos dolgainak az intézése is ideköt...

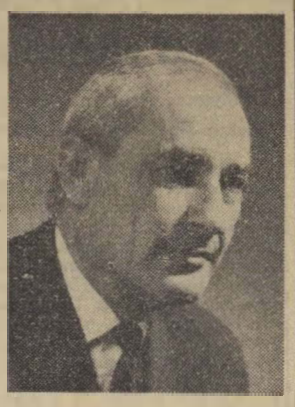
Munkatársai szeretik, nagyra becsülik, s a legtöbben egyszerűen csak Margitkának szólítják. Amit pedig ő tesz értük, azt Sipos Sándorné természetesnek, a megbecsülés viszonzásának tartja.

Solymosi László

Brigádvezetők tanácskozása

A józsefvárosi pft. főnökség *Budapest—Aszód és Aszód—Balassagyarmat* közötti vonalszakaszainak 36 szocialista brigádvezetője október 19-én tanácskozást tartott a Keleti pályaudvar kultúrtermében. A résztvevőket a pályafenntartási főnökség vezetője tájékoztatta az eredményekről, és meghatározta a legfontosabb tennivalókat is.

Bemutatjuk Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi minisztert



A Népköztársaság Elnöki Tanácsa október 29-én ülést tartott, melyen a Magyar Szocialista Munkás Párt Központi Bizottsága és a Hazafias Népfront Országos Tanácsa elnökségének javaslatára *Rödönyi Károly* közlekedés- és postaügyi minisztert, érdemei elismerése mellett, nyugállományba vonulása miatt, tisztségéből felmentette. Az Elnöki Tanács *Pullai Árpádot*, közlekedés- és postaügyi miniszterré megválasztotta.

★

Pullai Árpád 1925-ben született Kecskeméten. Paraszti családból származik szakképzettsége olajbányász. 1944 óta vesz részt a munkásmozgalomban. A felszabadulás után a MADISZ megyei titkára volt. 1947-től a Központi Bizottság apparátusában dolgozott. Tanított a pártfőiskolán, majd a debreceni városi pártbizottság első titkári tisztségét töltötte be. 1958-tól a KISZ KB titkára. 1961-től 1964-ig első titkára volt. 1961-ben az MSZMP KB póttagjává, egy év múlva pedig rendes tagjává választották. 1964-től 1966-ig a Központi Bizottság osztályvezetője volt. A párt IX. kongresszusán, 1966 decemberében választották a Központi Bizottság titkárává.

Pullai Árpád 1971 óta országgyűlési képviselő. A Magyar Szabadság Érdemrend, a Munka Érdemrend, a Felszabadulási Jubileumi Emlékérem és több más kitüntetés tulajdonosa.

Nagy sikere van Bátaszéken a Mindenki iskolája sorozatnak

Az ünnepélyes tanévnyitón 37 vasutasnak osztották ki a tankönyveket és segédeszközöket

Bátaszék csomópont munkahelyi vezetői megértették és helyesen értelmezték azt az országos kezdeményezést, amelyet a rádió és televízió indított a *„Mindenki iskolája”* sorozattal. A helyes értelmezés mellett dicséretes módon, kellő gyorsasággal cselekedtek is a szervező munkát illetően. Még alig látott napvilágot az új oktatási formával kapcsolatos központi tájékoztatás, *Bátaszék csomópont gazdasági és mozgalmi vezetői a feladatok elvégzésére máris közös megbeszélést tartottak, majd ütemtervet készítettek.*

Június 18-án megtartották a tudnivalókkal kapcsolatos első tájékoztatást és két nappal később már a felelősök kijelölése is megtörtént. Ezzel a forgalom, vontatás, pályafenntartási szakszolgálat területén elkezdték a szervező munkát.

A nyári időszakban a szolgálati okmányokból *elvégezték az iskolai végzettségre vonatkozó adatgyűjtést s az ezt követő személyes beszélgetéseket.* Augusztus 18-án pedig a szakszervezeti bizottság vezetőségi ülésének egyik napirendi pontja, a kezdéssel kapcsolatos tennivalók megbeszélése volt.

Az intézkedések gyorsan követték egymást. Szeptember első napjaiban az állomás forgalmi oktatótermében elkészültek az utolsó simítások is, amelyek szorosan hozzátartoztak a tárgyi feltételek megteremtéséhez. Ezzel egyidőben a pécsi igazgatóság rövid úton biztosította a tankönyvek vásárlásához szükséges összeget és megoldódtak a konzultációk tartásával kapcsolatos gondok is.

Szeptember 12-e és 20-a között valamennyi bátaszéki szolgálati főnökségen, *rendkívüli szocialista brigádértekezletet tartottak*, ahol a brigádok tagjaival ismételten megbeszélték a „Mindenki iskolája” jelentőségét.

Az időben történő, tervszerűen végzett, helyes politikai látásmóddal párosuló szervező munka eredményeképpen, *az ünnepélyes tanévnyitón 37 hallgató részére osztották ki a tankönyveket és segédeszközöket.* S ami várakozáson felüli meglepetésnek számított, az első adás megtekintése után újabb dolgozók jelentkeztek tanulási szándékkal.

A tanulás iránt megnyilvánuló érdeklődés még a rossz nyelvek szerint sem mondható véletlennek. Annak a dicséretes összefogásnak tulajdonítható, amely Bátaszék csomópont szolgálati főnökségeinek mozgalmi és gazdasági vezetői, oktatással foglalkozó dolgozói, valamint a helyi általános iskola tanárai között teremtődött a dolgozók egyéni s a társadalom egésze ügyének érdekében.

Bátaszéken 37 vasutas megtette tehát az első lépést, hiányos iskolai végzettsége pótlására. S hogy a kezdeti nehézségeken túlhaladjanak és végcéljukhoz, a 8 általános megszerzéséhez sikeresen el is érjenek, figyelő szemek kísérik tanulásukat. Kísérik azért, hogy ha kell — segíteni tudjanak.

Az eddigi tények ismeretében pedig nem lehet kételkedni a további sikerben sem.

Pálinkás

BARÁTOK KÖZÖTT

Két brigád ünnepsége a Nyugatiban

A Nyugati csomópont műszaki kocsiszolgálatának *Jó munka* és távközlési *Lenin* szocialista brigádjai a napokban közös ünnepséget rendeztek az ideiglenesen hazánkban állomásozó egyik szovjet alakulat katonáival. Az ünnepség keretében céllövőversenyt tartottak a Nyugati pályaudvar pincelőterén.

A szovjet—magyar barátság jegyében rendezett ünnepségen *Németh Lajos*, a Lenin brigád vezetője köszöntötte a vendégeket, majd méltatta a Nagy Októberi Szocialista Forradalom jelentőségét, a magyar—szovjet barátságot. Szólt a brigád által patronált *Varga Katalin* Ruhaipari Szakközépiskoláról, szerződésbe foglalt együttműködésükről, és a két brigád eredményeiről. Az ünnepség vacsorával és baráti beszélgetéssel folytatódott.

HANGVERSENY VASUTASOKNAK

A szocialista munkaverseny élenjárói a debreceni Csokonai Színházban

Első ízben 1974 november 14-én töltötték meg a vasutas szocialista brigádok tagjai a debreceni *Csokonai Színház* nézőterét, hogy meghallgassák a debreceni MÁV Filharmónikus Zenekar jutalomhangversenyét. Ekkor még nem volt teltház.

Ez év október 18-án, immár a negyedik hangverseny megrendezésére került sor. Ezen már több, mint 600 vasutas foglalt helyet a színház nézőterén.

A *MÁV Zenekari Főnökség* ezúttal a célnak jobban megfelelő műsorral, a korábbiakkal azonos technikai feltételek mellett, de kulturáltabb és vonzóbb körülmények között szervezte meg a rendezvényt. Ebben különösen nagy érdeme volt *Márton Gábor*, zenekari igazgatónak, és *Szabó László* vezető karnagynak.

A vállalkozás nagy visszhangra talált. Igaz, hogy lelkesen agitált mellette a debreceni vasútigazgatóság, a vasutas pártszervek, és a szakszervezeti bizottságok. A munka fáradtságának eredménye nem is maradt el. A több, mint 600 vasutas élvezette a műsort, amelyen játszottak, opera dalokat, nyitányokat, áriákat, zenekari műveket, szimfónia tételeket, rövidebb versenyműveket.

Ezen a koncerten a zenekar nagyszerű teljesítménye, Szabó László vezető karnagy kitűnő dirigálása olyan sikert biztosított, hogy a közönség, különösen Liszt *Hungária* című műve után hosszantartó tapssal jutalmazta a nagyszerű teljesítményt, nem különben a Csokonai Színház szólistáit.

Czeglédi Sándor
szb-titkár

Megnőtt a bizalmiak szerepe a szakszervezeti munkában

Írta: Molnár György titkár

A szakszervezeti mozgalom minden erejével, a politikai munka minden eszközével arra törekszik, hogy a népgazdaság, a vállalatok gondjai és feladatai valamennyi dolgozó közös gondjává, feladatává váljon. El kell érni, hogy minden ember fegyelmezett munkájával, eszével, találékonyságával a gazdálkodásban meglevő tartalékok feltárásával, közös összefogással segítse a vállalati feladatok és a népgazdasági célkitűzések realizálását.

Előrehaladásunknak, a tömegek szocialista céljainkkal való még teljesebb azonosulásának fontos feltétele, a szocialista demokrácia, *amelynek meghatározó építőköve a munkahelyi és a szakszervezeti demokrácia.* A szakszervezeti demokrácia tartalmi javítása nagymértékben elősegíti az üzemi demokrácia színvonalának növekedését.

A szakszervezeti demokrácia érvényesítése és tökéletesítése érdekében azt a célt tűztük ki, hogy a tagság nagyobb része segítségünkre legyen a szakszervezeti jogok gyakorlásához kapcsolódó szakszervezeti állásfoglalások kialakításában.

A szakszervezeti jogok: *az egyetértési, véleményezési, ellenőrzési, a képviseleti, vagy kifogásolási jog, a tervezésben, a bérgazdálkodásban, a szociálpolitikában, a munkások, a dolgozók jogai, amelyeket a párt határozatai értelmében a dolgozók érdekképviseleti szervei, a szakszervezetek gyakorolnak.* Ennek alapján kötelességünk a szakszervezeti és a gazdasági vezetőknek egyaránt lehetővé tenni, minél szélesebb körben érvényre juttatni a munkások véleményét, javaslatát, tapasztalatát a politikai és gazdasági döntések kialakításában. Ez fontos társadalmi igény és a szakszervezeti tagság igénye is.

Mikor élő a szakszervezeti demokrácia?

Akkor, ha arra ösztönzi a tagokat, hogy részesei legyenek a mindennapi gazdasági feladatok megoldásának. Ha felkelti kötelességtudatukat abban, hogy ne menjenek el közömbösen a munkahely, a szolgálati hely gondjai, problémái mellett. Ha cselekvően részt vállalnak azok megoldásából. A szakszervezeti tagság közvetlen vagy közvetett részvétele a különböző szintű szakszervezeti állásfoglalásokban még nem vált általánossá, ebben további teendőink vannak. Igényli ezt a tagság, igényt támaszt az MSZMP XI. kongresszusa, amely megállapította: *„belső életünk demokratizmusa elmarad az igényektől és a lehetőségektől.”*

A szakszervezeti élet demokratizmusát elősegíti, ha tartalmában és formájában egyaránt gazdagítjuk azokat a módszereket, amelyek biztosítják, hogy a vezető szervek a tagság egészét vagy fontos szakmai rétegét érintő ügyek elhatározása előtt figyelembe vegyék az érintettek javaslatait.

A szakszervezeti élet demokratizmusát általában is szükséges javítani, de a következő években az üzemek, a szolgálati helyek és az intézmények alapszervezeteinek kell ehhez a munkához a legtöbb segítséget adni. *Különösen fontos, hogy a tagságot, az eddigieknél jobban bevonjuk a szakszervezeti állásfoglalások kialakításába.* Legyen a mozgalom belső törvénye, hogy szakszervezeti elhatározások, csakis a dolgozók véleményének kikérése, azok figyelembevételével születhetnek.

A tagsággal folytatandó eszmecsere fontos fóruma a taggyűlés, a bizalmi csoportértekezlet, a bizalmiak értekezlete és a bizalmi küldöttértekezlet.

Célkitűzéseink megvalósítása alapvetően új munkastílust igényel a mozgalom minden tisztségviselőjétől és a gazdasági vezetéstől egyaránt. A legközelebbi tennivaló, továbbfejleszteni a szakszervezeti munkát a mozgalom tartalékainak felhasználásával, a bizalmi csoportok életének javítása, a tagok aktívabb tevékenységének kiváltása útján. Ennek érdekében a jövőben *kiemeltebb szerepet kell kapni a szakszervezeti munkában a tagságot közvetlenül átfogó bizalmicsoportoknak és ezek irányítását, összefogását végző bizalminak.*

A bizalmikat képessé kell tenni arra, hogy a munkahelyen ők legyenek a szakszervezet első számú emberei. Ők azok, akik birtokában vannak a tagság véleményének, reálisan és hozzáértően képviselik dolgozótársaikat a felső szakszervezeti szervek és a gazdasági vezető előtt.

A bizalmicsoportok munkájának erőteljesebb fejlesztése azért indokolt, mert a szakszervezet jelenlétét, nevelőmunkáját, érdekképviseletét és érdekvédelmét a helyszínen, az adott munkaterületen lehet a legkonkrétabban érvényre juttatni, ott lehet a dolgozók ügyeivel érdemileg foglalkozni. Nagy segítség ehhez a munkához a 12/1976. (V. 27.) MT rendelet, amely bővítette a mozgalom feladatait. Eddig a szakszervezetek elsősorban a dolgozók nagy csoportját, egy-egy ágazat dolgozóit érintő bér, munkaügyi, szociális stb., kérdésekben kaptak meghatározott feladatokat. Ezt a *Munka Törvénykönyve* is kötelezően előírta számukra. Most, az új rendelet szerint, a szakszervezeti szervek tevékenysége meghatározó lett a dolgozók egyéni, személyi ügyeinek — bér, jutalom, kitüntetés, szociális juttatás stb. — megítélésében és eldöntésében is. A szakszervezeti szervek ezt a jogukat a bizalmiak útján gyakorolják.

A Minisztertanács rendelete nagy segítséget jelent a szakszervezeteknek abban, hogy a bizalmicsoportok munkáját lényegesen javítsák. *Az új hatáskör elősegíti, hogy a bizalmi és a tagság között új kapcsolatok jöjjenek létre.* A bizalmi, egyetértési jogánál fogva fontos tényezője lesz a csoportnak, mert ezentúl ott döntenek az embereket legközvetlenebbül érintő ügyekben, ahol a legjobban ismerik egymást. A döntések előtti eszmecserék pedig nagy lehetőséget adnak a tagság közéleti tevékenységének fejlesztéséhez.

A dolgozók számára is megnyugtató az a körülmény, hogy ott, abban a kollektívában minősítik, értékelik munkájukat, ahol jól ismerik. Kevesebb a lehetőség a szubjektív döntésekre. Szemtől szembe lehet a dolgokat értékelni. Bizonyára ezek esetenként ütközésekkel is együtt járnak, ám a kollektíva értékítélete nagy segítség lesz a helyes állásfoglalások kialakítására.

Ahhoz, hogy a szakszervezeti demokrácia erőteljesebben bontakozhasson ki, *a szakszervezeti vezető testületeknek jobban kell támaszkodniuk a dolgozók véleményét, javaslatait képviselő bizalmiak munkájára.* Növelni kell felelősségüket, hatáskörüket. Ne döntsön a műhely- vagy a szakszervezeti bizottság a tagokat érintő kérdésekben az illetékes bizalmi javaslatának, álláspontjának kikérése nélkül.

A megnövekedett feladatok nagyobb felkészültséget igényelnek a bizalmitól. A szakszervezeti bizottságok ezért szerveznek rendszeres oktatást, ismertetik időben a munkaterv alapján napirendre kerülő témákat és fejlesztik szociálpolitikai, bérpolitikai ismereteiket.

A szakszervezeti demokrácia fejlesztése a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek tervszerűbb együttműködését illetően is követelményeket támaszt. Mindenekelőtt abban, hogy a dolgozókat érintő kérdések eldöntése előtt a Minisztertanács rendelete által meghatározott kérdésekben *a mozgalmi szervek számára megfelelő idő álljon rendelkezésre*, hogy demokratikusan készíthessék elő a szakszervezeti döntéseket.

Szükséges a termelést irányító középvezetők hatáskörének bővítése a felügyeletük alatt dolgozók bérének, jutalmának, szociális kérdéseinek megoldásában, annak érdekében, hogy ott legyen a döntés, ahol a dolgozót legjobban ismeri a gazdasági és mozgalmi vezetés.

A tagsággal széles körben kell ismertetnünk a szakszervezeti mozgalom feladatát, hogy értse és tudatosan gyakorolhassa kötelességét és jogait. *A szakszervezet, mint a dolgozók nevelő és érdekvédelmi szervezete, csak így lesz képes hatékonyabban betölteni hivatását.*

Vasutasok az iskoláért — iskolások a vasútért

Együttműködési megállapodást kötött a GySEV-igazgatóság a soproni Liszt Ferenc művelődési központtal

GySEV soproni igazgatósága és szakszervezeti tanácsa együttműködési megállapodást kötött a városi *Liszt Ferenc művelődési központtal.* A megállapodás célja: közös erőfeszítéssel munkálkodni az MSZMP Központi Bizottsága 1974. március 19—20-i közművelődési határozatának végrehajtásán.

A GySEV évenként 25 000 forinttal támogatja a Liszt Ferenc művelődési központot, ezenkívül több más módon is segíti a központ közművelődési munkáját. Viszonzásul a vasút szocialista brigádjai, ifjúsági klubja, illetve munkahelyi közösségei szakmai és módszertani segítséget kapnak kulturális programjaik teljesítéséhez, vasutasnapi és más jellegű ünnepségeik megrendezéséhez.

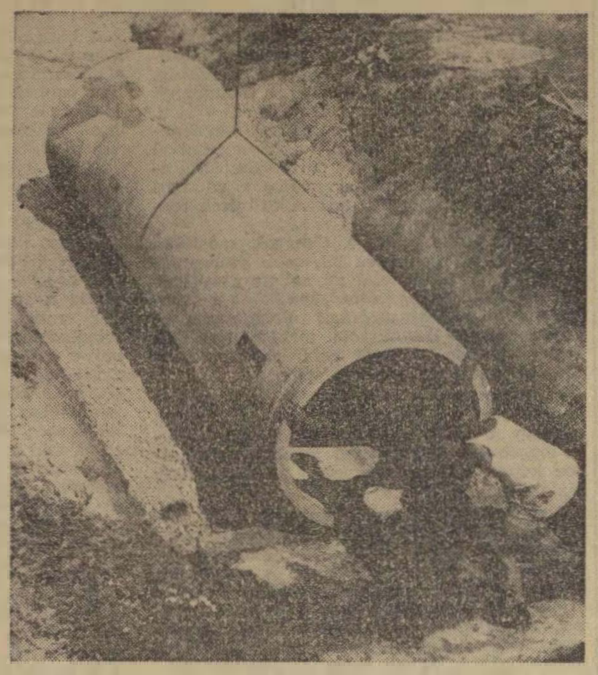
Nem kevésbé jelentős az a szerződés sem, amely a GySEV igazgatósága és a soproni Bors László Általános Iskola között jött létre a vasútüzemi pártbizottság, a vállalati szakszervezeti tanács és a vasutas KISZ-szervezetek csúcsvezetőségének bevonásával, az *Egy üzem — egy iskola* mozgalom keretében.

A sokoldalú együttműködés kialakítása egyfelől lehetővé teszi, hogy a vasúti szolgálati helyek, üzemrészek bemutatásával a gyerekek megismerjék a felnőttek munkáját közösségi életét, másfelől viszont a gyerekek is közreműködhetnek a felnőttek politikai és társadalmi törekvéseinek megvalósításában. Konkrétabban fogalmazva: az iskola tanulói szervezetten használják a vasúti tulajdonban levő sportlétesítményeket, a szakszervezeti gőckönyvtárat, vagy például a GySEV KISZ-szervezetei évente 1—2 ifi-vezetővel segítik az iskolai úttörőcsapat munkáját. Az iskola viszont egyebek között vasúti középiskolába irányítással, a szolgálati ágak iránti érdeklődés felkeltésével járul hozzá a GySEV munkaerő-utánpótlási gondjaink enyhítéséhez.

NEHÉZ MEGÉRTENI:

Miért nem kap elegendő munkát a szak- és szerelőipari főnökség?

1978-ban ünnepli fennállásának 25. évfordulóját a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség.* Ezt a nevet 1967-ben egy átszervezés után kapta. Telephelyén, Kőbányán, a Kőér utcában akkor még csak kezdetleges asztalos-, lakatos- és betonelemgyártó műhelyekben folyt a termelés. *Az út, amíg a főnökség a MÁV házilagos építőiparának sokprofilú kivitelező egységévé vált, meglehetősen göröngyös volt.* Ez idő alatt több vezető cserélt helyet az igazgatói székben és dolgozóinak 30—40 százaléka is munkahelyet változtatott.



A főnökség mélyépítői csatornaépítési munkát végeznek Székesfehérvár állomás területén

Változó munkahelyek

Puskás György igazgatóval járjuk a telephely szakipari üzemeit. A főnökség fiatal vezetője másfél éve kapta a megbízást az igazgatói teendők ellátására és azóta munkatársaival együtt dicséretes előrelátással igyekszik összehangolni a házi kivitelezés rugalmasságát a vállalkozói gazdaságossággal és némiképp szeretné csökkenteni a munkaerő-elvándorlást is.

Az üzemekben — a hagyományos épülettartozékokon kívül — többek között nagyméretű fém tetőszerkezeteket, különböző födémelemeket és az állomási peronok betonszegélyeit gyártják. Itt készülnek a vonali dolgozók kényelmét szolgáló jól ismert zöld színű lakó-, konyha-, fürdő- és kultúrkocsik is. Figyelemre méltó kísérleteik között pedig új típusú előfeszített vasbetonaljak, vasbetonelemes útátjárók gyártása szerepel. A fém- és betonszerkezeteken kívül itt készülnek az egyedi tervezésű beépített bútorok, illetve fa nyílászárók is.

— *Szerelőiparunkat változatos profilú, országszerte dolgozó építésvezetőségek képviselik* — mondja *Puskás György.* — A leggyakoribb munkáink közé tartozik a központi fűtés, szellőzés és állomási térvilágítás szerelése, víz- és csatornahálózat építése, továbbá nagy mélységű kutak fúrása. A negyedik ötéves tervben a 6. szakosztály építési főnökségeinek 7 milliárd 320 millió forint termelési értékéből 393 milliót a szak- és szerelőipari főnökség produkált. Öt év alatt termelésünk 24,5 százalékkal emelkedett — tavaly több volt, mint 125 millió forint — annak ellenére, hogy a fizikai létszám nyolcvan százalékra csökkent. *Ennek oka a széttagolt és gyakran változó munkahelyek, valamint az ezzel összefüggő rossz szociális ellátásban rejlik.* A kis munkahelyek száma 30—40 körül van szerte az országban. A négy-öt tagú munkacsoportok sokszor hetenként vándorolnak, mert kedvezőtlen a munkák koncentrációja.

1977-re még nincs megrendelésük

— *Sok gondot okoz a beruházások rossz előkészítése is* — magyarázza irodájában a mágneses vasúti térkép előtt *dr. Morotvay László* főmérnök. — *Ezért egy-egy munkahelyre többször kell felvonulni, szétforgácsoljuk erőinket.* Legutóbb emiatt Ludason, az új felvételi épületben és Sopronban, a GYESEV tmk műhelyében nem tudtuk határidőre elvégezni a munkát. A MÁV Kórház új rendelőintézetének építése közben is gyakran kellett elvonulni, majd ismét visszatérni dolgozóinknak. Előfordult már az is, hogy vakolatlan falakon szereltük a központi fűtést, Hidasnémeti állomáson pedig szerelés közben derült ki, hogy a helyszínre szállított 600 mm-es radiátorok helyett 500 mm-eseket kellett volna tervezni. Ehhez hasonló hibák sajnos többször előfordulnak. *Gyakori a dokumentációk alacsony színvonala, vagy hiánya.* Ez utóbbi nehezíti a Nyugati pályaudvar perontetőinek *gyártását és kivitelezését is.*

A főnökség 1976. évi terve 125 millió forint. A háromnegyedévben 95 millió forint volt a termelés értéke. Ebből tizenegymillió az idegen vállalatoknak végzett munkából származik. Az év végére várhatóan tovább növekszik ez a szám.

— *Ez azt jelenti, hogy kapacitásunk majdnem húsz százalékát általában MÁV-on kívüli beruházásokra, úgynevezett idegen feleknél kötjük le — világosít fel az igazgató.*

— Miért?

— *Mert a MÁV nem ad elegendő munkát. 1977-re például eddig még alig van megrendelésünk, pedig enélkül nem tudunk tervezni, megnyugtatóan felkészülni a következő félévre.* Tervek nélkül sem anyagot megrendelni, sem a kivitelezést megszervezni nem lehet.

— Ez gyakorlatilag annyit jelent, hogy kapacitásuknak csak egy részét tudják hasznosítani?

— Pontosan ez történne, ha mi nem gondoskodnánk arról, hogy erőinket átmentsük. *Szabad kapacitásunkat idegen vállalatoknál kötjük le.* Ez alapvető politikai, népgazdasági érdek is. Ilyen körülmények hatására vállaltuk például az észak—déli metróvonal pillérburkolatainak elkészítését, csatornaépítést a Hazai Fésűsfonónak, és mélyépítési munkát, fűtésszerelést a Hungarocamionnak. Rá vagyunk utalva ezekre a kényszermegoldásokra, amelyek tulajdonképpen jó nyereséget hoznak, mert mindig a legkedvezőbb ajánlatokat fogadjuk el. Mégsem örülünk ennek, mert nem vagyok meggyőződve arról, hogy ez összeegyeztethető a vasútgazdasági érdekekkel. A MÁV-nak ugyanis mi olcsóbban dolgozunk, mint egy idegen kivitelező.

Átgondoltabb vezetési módszereket

— *A végén azonban mégis rajtunk csattan az ostor* — egészíti ki az igazgató szavait dr. Morotvay László. — Amikor ugyanis szabad kapacitásunkat már lekötöttük az utolsó pillanatban elrendeli nekünk a MÁV egy-egy beruházás azonnali befejezését. *Az addigi késést velünk akarják pótoltatni, pedig mi sem tehetünk csodát!* Az építőipari szakemberek tudják, hogy egy-egy ilyen előkészítés nélküli munka milyen káoszt, torlódást, szervezetlenséget okoz. *Gyakorlatilag lehetetlenné válik a tervszerű készletgazdálkodás, a gépek és berendezések optimális kihasználása.* A szerelésekhez szükséges anyagok harminc százalékát is csak kézi beszerzés útján, személyes kapcsolatok révén tudjuk biztosítani. Az anyaghiány sok beruházás befejezését gátolta már.

A szak- és szerelőipari főnökségnek 1953-ban 260 dolgozója volt. Most 746-an vannak. A vidéken dolgozók csökkenő létszámát (az utóbbi negyedévben 56-an mentek el) nagyarányú gépesítéssel igyekeznek ellensúlyozni. Öt év alatt 25,3 millió forintot fordítottak korszerű gépek beszerzésére. *Nehezen érthető, hogy egy fejlődő főnökség teljes kapacitását miért nem használja ki a MÁV?*

Az MSZMP XI. kongresszusa a beruházásokkal kapcsolatban *többek között megállapította, hogy javítani kell a tervezőmunkát, a gazdaságiműszaki előkészítést.* Annak érdekében pedig, hogy a „körültekintő, gondos előkészítést" gyors megvalósítás kövesse, elengedhetetlen a jó szervezés. A vasúti beruházások kivitelezése során az utóbbi időben előfordult hibák legnagyobb része éppen ennek a hiányából fakadt. A szervezettség, az átgondolt és minden részletében végigelemzett vezetési módszer nagyon fontos kelléke a kivitelezésnek. *Érdemes lenne ezt már most, ötödik ötéves tervünk első évében elkezdeni!*

Hatására minden bizonnyal derűsebb lenne a szak- és szerelőipari főnökség dolgozóinak közérzete is...

Kaszala Sándor

TUDÓSÍTÓINK ÍRJÁK

„Az ifjúsági parlament fontos eszköz a fiatalok közéleti nevelésében"

(Folytatás az 1. oldalról.)

érdeklődésük egyik bizonyítéka..."

A jelenlevők közül huszonhárman fel is szólaltak. *Simon István* vízvezetékszerelő például hivatkozott a beszámolónak arra a részére, amely szerint a fiatalok munkafegyelme megfelelő, hiszen a főnökségnél kiszabott 21 fegyelmi büntetésből 20-at az idősebb korosztályba tartozók kaptak és csak egy fiatal részesült fegyelmi büntetésben. Ha viszont a bérezési statisztikát nézzük, akkor mégis a fiatalok kerülnek hátrányba. Több ilyen és ehhez hasonló vélemény került terítékre, s közülük feltétlenül idekívánkozik még *Széles Imréné* technikus javaslata: *„Nőket is küldjenek pályamesteri tanfolyamra! Vezetőink bizzanak meg bennünk, a női egyenjogúság és képességeink alapján. Bizonyítani akarunk..."*

Dicséretes a bizonyítási készségnek az ilyesfajta megnyilvánulása, de a fiatalok és a nők szorgalmas munkáját, tudását, tehetségét, tenniakarását mindenütt elismerik. Erről különben *Behán Rózsa* tudósítása is említést tesz:

„Nálunk, Miskolc-Gömöri pályaudvar vasutas fiataljainak parlamentjén *Sánta János* szb-titkár tartotta a vitaindító beszédet, s kifejtette, hogy a fiatalok mindig élenjárnak a szakmai, a politikai és a társadalmi munkában. Az ifjúsági brigádok közül még így is kiemelkedik nagyszerű eredményeivel az állomás karbantartó műhelyének Szőnyi Mártonról elnevezett KISZ szocialista brigádja, amelynek tagjai a *MÁV Kiváló* brigádja címet is elnyerték." A nők megbecsülésének, munkájuk elismerésének megnyilvánulásaként a parlamenten megválasztott két küldött egyike ugyancsak nő: *Martinkó Zsuzsa* lett, aki *Szárnyasi Gyulával* együtt képviselte Miskolc-Gömöri pu. fiataljait az azóta már szintén megtartott igazgatósági fórumon.

A miskolci vontatási főnökség ifjúsági parlamentjéről *Sepsi Gyula* tudósított. Előljáróban megemlíti, hogy a 617 fiatal vontatási dolgozót — közöttük sok olyan mozdonyvezető is van, akik a nehéz és fáradságos szolgálat mellett a különböző technikumokban, felsőbb oktatási intézményekben, marxista középiskolában, vagy éppen egyetemen fejlesztik tudásukat — 20 küldött képviselte. A felszólalások ismertetése után végül így összegezi tapasztalatait a tudósító: *„Nagyon helyes, hogy a kérdések nagy többségére mindjárt válaszolt Czimma János, az igazgatósági IV. osztály vezetője, illetve Hernádi István vontatási főnök, konzultálva az igazgatóság KISZ-bizottságának ugyancsak jelenlevő titkárával és a szakszervezet területi bizottságának képviselőivel."*

Büszke rájuk az idősebb korosztály

A tanácskozások jelentőségét és színvonalát tehát nagy mértékben emeli, hogy azokon általában a felsőbb szervek vezetői is részt vesznek. Bizonyára ez is közrejátszik abban, amit eképpen fogalmaz meg *Sziládi Sándor* szegedi tudósítónk: *„A most zajló ifjúsági parlamentek a fiatalság közéleti nevelésének nagyon fontos eszközévé váltak."*

Sziládi Sándor egyébként — aki már több éve nyugdíjas vasutasként küldi tudósításait a Tisza-parti városból — két szolgálati főnökség ifjúsági parlamentjéről számolt be. Ez a tény önmagában is tükrözi, hogy a fiatalok munkáját, az általuk elért eredményeket, az őket foglalkoztató gondokat, problémákat az idősebb korosztály tagjai is számontartják.

„Az épület- és hídfenntartó főnökség létszámába tartozó 233 ifiúmunkást a parlamenten 52 küldött képviselte — írja a tudósító. — *Munkájukkal valamennyi építésvezetőség elégedett.* Sokan tanulnak, kiveszik részüket az úttisztítási mozgalomból, a társadalmi munkákból és az egyéb politikai jellegű feladatokból. *Lovas Lajos*, a főnökség vezetője mindezt beszédes számokkal támasztotta alá, s a 13 hozzászóló szavai is igazolták, hogy *a fiatalokra lehet számítani az épület- és hídfenntartó főnökségnél."*

A szegedi *vontatás* ifjúsági parlamentjén 200 fiatal előtt tartott beszámolót *Tóth Imre* vontatási főnök. A kinvilvánított elismerés jelentőségét fokozza az a körülmény, hogy náluk az összlétszámnak több mint a kétharmadát a fiatalok alkotják, vagyis a négy KISZ-alapszervezetbe 233 fő tartozik. *Az év folyamán hatszor tartottak kommunista műszakot,* ezenkívül sok más társadalmi munka elvégzésével vívták ki maguknak az őket megillető elismerést.

„A békéscsabai pályafenntartási főnökség fiataljainak tanácskozásán Hajdú Ilona KISZ-titkár szólalt fel elsőnek Tassi Gábor pft-főnök beszámolója után — olvashatjuk *Boldizsár Gyula* levelében. — *Felszólalásában ismertette a Kommunista Ifjúsági Szövetség IX. kongresszusának határozatát, s annak fényében vizsgálta a fiatalokra váró feladatokat.* Az utána felszólalók ugyancsak ehhez mérten vizsgálták a tennivalókat. *Járási László* mérnök például javasolta a főnökség vezetőinek, hogy a magas iskolai végzettségű fiatal szakembereket bátrabban bízzák meg önálló feladatok elvégzésével. *Kruchió Gábor*, a IX. pályamesteri szakasz dolgozói nevében tolmácsolta azt az igényt, hogy minden szakmai, politikai és kulturális rendezvényről tájékoztassák a szakaszt; ezenkívül *hiányolta a szakmunkástanfolyamok írásos anyagát..."*

Az a bizonyos két százalék...!

S ha már „írásos anyag"-ról ebben a formában szót ejtettünk, feljegyzik is be a tallózást egy olyan tudósítással, amelyik más vonatkozásban tesz említést erről a fogalomról. *Fogas Pál* leveléből idézünk:

„Kitűnő előkészítés után zajlott le a *szentesi építési főnökség* vasútépítő fiataljainak parlamentje. *Az írásos beszámolót a fiatalok tíz nappal előbb kézhez kapták, azután már csak beszélniök kellett a tanácskozáson..."*

S valóban volt miről beszélniök. A hiányos iskolai végzettség pótlására már az ifjúsági törvény megjelenése előtt is nagy erőfeszítéseket tettek a főnökségen. *A 70-es évek elején évente 28—30 fő szerezte meg az általános iskolai végzettséget.* Most viszont — új építésvezetőség szervezése és munkástoborzás után — *a fiatalok két százaléka analfabéta és tíz százalékuk nem fejezte be az általános iskolát...* A házas fiatalok 4 százaléka albérletben lakik, bár a fiatalok lakásépítését támogatására 373 000 forintot fordítottak... Azonos munkakörben, azonos végzettségű nő és férfi bérében nincs különbség, a jutalmak, kitüntetések odaítélésében is a létszámnak megfelelő az arány. A létszám egyharmadát kitevő fiatalok képviselőit a főnökség vezetősége minden fontosabb tárgyalásba és döntésbe bevonja. *„Mindez elősegítette, hogy a szentesi építési főnökség ifjúsági parlamentje jól töltötte be szerepét".*

ÉRDEKES, SZÉP SZAKMA

A vasút üvegtechnikusai

— Tudnál-e olyan szakmát, mesterséget említeni, amelynek művelői nem találhatók meg a vasútnál? — kérdezte egyik barátom. Törtem a fejem és sokféle válasszal próbálkoztam, de eredménytelenül. Végül így kiáltottam fel:

— *Üvegtechnikus!*

— Az is van a MÁV-nál.

— *Üvegfúvó! De olyan, aki különleges üvegtárgyakat készít...*

— Van, van — bizonygatta a barátom, azután — mert nem hittem — megnevezte a Keleti pályaudvaron található villamosfenntartási főnökséget, ahol meggyőződhetek állításáról.

★

A műhelyben *Lackó Ferenc* csoportbizalmi, a nyolctagú *Neon* szocialista brigád vezetője fogadott. Bemutatta munkatársait, én pedig megcsodáltam, hogyan szelídülnek hajlékonnyá láng fölött a rideg üvegcsövek.

— *Állomások névfeliratainak készítjük a neonbetűket* — magyarázta *Fórizs Sándor* üvegtechnikus. — *Régebben, 1954 előtt, külső vállalatok, kisz-ek dolgoztak a MÁV-nak, aztán — mert a kapcsolat a vasút számára nem volt előnyös —, „házon belül" szerveztük meg a betű- és feliratok gyártását. Mi végezzük természetesen a karbantartási és a javítási munkákat is.* 1971-ig az ország egész vasúthálózatán dolgozott a brigádunk, most azonban — miután hét szakembert Pécs és Szombathely részére is kiképeztünk — „csak" a budapesti, a szegedi, a miskolci és a debreceni igazgatóság állomásai tartoznak hozzánk.

A feladatok sokrétűségéről, a munka fontosságáról, az elért eredményekről érdekes adatokat jegyzett fel a brigádnaplóban *Richtseidt Ferenc* üvegtechnikus.

— Ma már az utasok is megállapíthatják, hogy nem léteznek kihunyt, vaksin meredező neon-állomásnevek. Legalábbis nem létezhetnek a mi hibánkból — jegyezte meg. — Ha valahonnan hibát jeleznek, azonnal megyünk...

★

A brigádtagok átlagos életkora felől érdeklődöm.

— *A lendületünk fiatalos* — válaszolt *Székely András* brigádvezető-helyettes —, de azért legtöbben már a java férfikorban vagyunk. Átlagos életkorunk 48 év.

Megyeri Ferenc csoportvezető-helyettes adatokkal támasztotta alá Székely András szavait:

— *Az ember addig fiatal, amíg képes befogadni az újat. Elmondhatom, hogy a brigádtagok tanulnak, művelődnek.* Egy régi vállalás teljesítéseképpen 1973-ra az általános iskolai végzettséget mindenki megszerezte, s van köztünk olyan is, aki a dolgozók esti iskolájában az idén érettségizett. Székely András például most az erősáramú szakközépiskola esti tagozatára jár, ezenkívül mindnyájan ott vagyunk a párt-, illetve szakszervezeti oktatáson...

— *Munka és tanulás után még a pihenés is jobban esik* — szól közbe *Benke Lajos.* — Pihenés céljára főnökségünknek Balatonszepezden van egy kedvelt vízparti üdülője. Szezon előtt mindig rendbeteszszük, aztán ott lehet szórakozni, néhanapján kikapcsolódni. S járunk szabadjeggyel külföldre is. *Schwarcz Sándor* az idén az NDK-ban, *Laczkó Ferencék* Svédországban voltak, s részt vettünk a KISZ-esek csehszlovákiai és lengyelországi tíznapos kirándulásán...

★

A látogatás után azzal az érzéssel távoztam a villamosfenntartási főnökség műhelyéből, hogy érdemes volt e különös szakma művelőit szóba hozni és felkeresni. Mert olyan tagjai ők a vasutasok nagy családjának, akik figyelemre méltó eredményekkel dolgoznak.

Kesztyűs Ferenc

MEGVÁLTOZIK A FŐPROFIL

Mozdonyok helyett konténerek

Alakul a jövő a Landler Jenő járműjavítóban

Felfordult világ van mostanság *a Landler Járműjavító mozdonyszereldéjében.* Nagy változáson megy át a hatalmas csarnok. A mozdonyjavításhoz szolgáló terület máris felére-harmadára szűkült, a szomszédos 50x60 méternyi rész pedig bontási-építési terület: fel egészen mennyezet magasságig le van választva a többitől.

Remélhetőleg már nem sokáig. A bontás befejeztével ugyanis hozzákezdenek a 12 méter fesztávolságú dongahéjboltozatos, alumíniumborítású, poliészter műanyagtető világítású új tetőzet elhelyezéséhez. Amilyen már a csarnok átalakított 17x50 méteres területe fölött feszül. Részeként annak a nagyszabású rekonstrukciónak, amely megváltoztatja az öreg üzem profilját és a gőzmozdonyjavítás egyik legnagyobb bázisából a MÁV, esetleg a többi közlekedési ág területén is az új korszerű szállítóeszközök, a konténerek kizárólagos javítóműhelyévé teszi.

Fokozatosan átalakul a mozdonyosztály

— Igen, most, hogy a korszerű vontatójárművek kiszorítják a gőzmozdonyokat és előbb-utóbb nem lesz szükség javításukra, a Landler tevékenysége megváltozik — mondja *Mezei István*, az üzem igazgatója, aki éppen egy esztendeje, a változás első szakaszában került az üzem élére. — *Az eddigi fő profil, a mozdonyjavítás helyébe a konténerjavítás kerül, ezért van szükség az egész üzem rekonstrukciójának részeként a mozdonyosztály fokozatos felújítására és átalakítására.* Egyelőre még ide járnak javításra a nagy sorozatú gépek, a terv szerint a kis sorozatúakat is idehozzák át Debrecenből, a jövő azonban az 5—20 tonnás konténerek javítása.

Elmondta az igazgató, hogy az átállás még a IV. ötéves terv utolsó szakaszában megkezdődött és 1975-ben már 150 szállítótartály főjavítását végezték el. Az idén a MÁV szükséglete szerint 250 tartály javítását tervezték, 200 darab öttonnását, 50 darab húsztonnását. Ezt teljesítik is. Többre azonban a jelenlegi területen nincs lehetőség.

A mostani területet *Vendret Dénes*, a VI. mozdonyosztály (most már bátran hozzá lehetne tenni: ... és konténerosztály) helyettes vezetője mutatja be. Amíg a mozdonyok részére még fenntartott hosszú, sötét csarnokrészben ide érünk, lassan eltűnik a levegőből az öreg mozdonyjavító műhelyek mindent átható jellegzetes olaj-rozsda-festék keverék szaga és az új tető alatt a világos, a régi fakocka padlózat helyett új, sima betonburkolatú csarnokrészben találjuk magunkat. Hiányoznak belőle a sínek, amelyeket az átalakításkor felszedtek, a darupályák azonban megmaradtak, mert később, amikor majd a konténerállomások berendezéseit, az emelőszerkezeteket, és egyéb tartozékokat is itt javítják, szükség lesz a daruzásra.

A felújítási munkák lassan haladnak

Vendrei Dénes fiatalember mint az új részleg dolgozóinak többsége, máris megszállott lelkes híve, jó szakértője a konténerjavításnak. Kenyetelen mindjárt hiányosság említésével kezdeni ismertetését. *Mint mondja, a javítás előkészítését és a kijavított konténerek festését képtelenek elvégezni a jelenlegi területen. Sürgősen szükség volna szakszerűen berendezett, tágas, új festőkamrára.* Ehhez az kell, hogy a tetőcsere alatt álló épületrész újjáalakítva, minél előbb rendelkezésükre álljon. Sajnos, a munka elég lassan halad. Remélik azonban, hogy tavaszra megtörténik az átadás és az új tető alatt berendezhetik majd az új festőműhelyt. A csarnok teljes felújítását 1980-ra tervezik.

A konténerjavításhoz a szakemberek nagy részét a mozdonylakatosok közül toborozták, önkéntes jelentkezés és átirányítás útján. Mint az osztályvezető-helyettes mondja: *az új munka iránt jó érzékű, tanulékony, ütőképes 45 főnyi gárda jött össze, lakatosok, festők, bognárok, akik most már birtokában vannak a konténerjavításhoz szükséges tudnivalóknak.* Főleg a lakatosok, akik mozdonyjavításról nyergeltek át, tanultak sokat. Tanfolyamokon is részt vettek, hiszen nagy különbség van a vastag kazánlemez és a vékony alumínium lemezmunka között. Vékony lemezzel sokkal nehezebb dolgozni, hegesztéséhez minőségi vizsgával rendelkező hegesztők kellenek. Az alumíniumból és acélból épített UK típusú öttonnás és a kizárólag acélfelépítésű C—20-as típusú húsztonnás konténerek javítói meg is szerezték ez a képesítést.

Hajtó György csoportvezető, aki 38 évével maga is fiatalnak számít még, az alapítók lelkesedésével irányítja a konténerrészleget. Mielőtt idekerült, keretlakatos volt a mozdonyjavításnál. Széles körű szakmai tudása, tapasztalata, szervezőkészsége emelte a vezető posztra. Azt mondja, nehéz volt a tanulóidőszak mindnyájunknak. Úgy látszik a konténerpályaudvarok dolgozói is tanulóidejüket töltik és nincs még meg a kellő gyakorlatuk a daruzáshoz. Így aztán elég sok és nagy sérüléssel küldik a konténereket javításra. *Oldalfalcsere, sarokoszlopcsere, ajtócsere szinte mindennapos javítások közé tartozik.* Szerencsére alapos piackutatással nagyrészt sikerült beszerezni mindazokat a kisgépeket, amelyekre szükségük van a javításhoz. Csupán Popp-féle szegecselő kéziszerszámból van kevés, 23 ember részére mindössze három.

Senki sem károsodott

A konténereket gyártó váci hajógyár, valamint a dunakeszi járműjavító jól ellátja őket a javításhoz szükséges alumínium profillemezzel. *Rövidesen még jobb lesz a helyzet, mert éppen most állítanak be a műhelybe egy lemezhajlító gépet.* Üzembe helyezése után csaknem önállósíthatja magát a műhely a profillemez-ellátásban. Belső anyagmozgatásra, mindkét konténertípus vagonba és vagonból való be- és kirakására, munkaterületre való szállítására 6,3 tonnás homlokemelős villástargoncájuk, van, amellyel jelenleg még győzik a munkát.

Nem tagadja a csoportvezető azt sem: *igen hatásosan segíti a munkát, növeli a dolgozók munkakedvét, hogy a betanulás időtartamára bérpótlékot kapnak.* Így aztán senki sem károsodott, amikor otthagyta a mozdonymunkát a konténerért.

Sági Károly, az új üzemrészleg irányító művezetője mozdonyos korában is ezt a munkakört töltötte be. Azt mondja:

— Az emberek velünk együtt még most is a tanulás időszakában vannak, a szaktudásuk, kevés kivétellel, gyakorlatszerzésre szorul. De mindannyian arra törekszenek, hogy mielőbb tökéletesítsék munkájukat, mert látják benne a perspektívát.

Látja *Veréb József* hegesztő, az új műhely legidősebb — 48 éves — dolgozója is. Huszonötödik évét tölti a szakmában, a Landlerben meg éppen 10 éve dolgozik. Három hónappal ezelőtt mégis átjött a mozdonyjavítástól az új üzemrészbe. Pedig ott is megbecsült ember volt a rézműveseknél. *Tanfolyamot végzett, s most már a legszebb varratokat csinálja argon védőgázzal, amivel pedig azelőtt sose dolgozott.* Örömmel jött a fiatalok közé, úgy érzi, szinte maga is megfiatalodott környezetükben és az újfajta munkában.

Meg kell találni a gyorsítás módját

A legidősebb után mutassuk be a fiatal műhely legfiatalabb dolgozóját: *ifj. Szikriszt József* még nem egészen 23 éves. Tavaly szeptemberig armatúralakatosként dolgozott, most pedig a beérkező tartályok hibamegállapítása, felvétele, a munka programozása, a kész javítás átadása a munkaköre. Szakközépiskolai középfokú gépészeti vizsgája teszi alkalmassá erre, meg az a lelkes odaadás, amellyel az új szakmát gyakorolja.

Így alakul a jövő a Landler Jenő Járműjavító Üzem születőben levő részlegében, amely arra hivatott, hogy átvegye a megszűnő mozdonyjavító vezető szerepét. *Ehhez azonban az szükséges, hogy az V. ötéves tervben valóban befejeződjön a javítócsarnok felújítása, átalakítása.* Erre a jelenlegi tempó nem nyújt feltétlen biztosítékot. Szeretnénk hinni, hogy a következő években a MÁV megtalálja a gyorsítás módját.

Szász Ferenc

„Répafőváros" a Rába partján

Bemutatjuk Horváth Imre sárvári forgalmi szolgálattevőt

Sárvár. Nyugat-magyarországi kisváros a Rába partján. Ilyenkor ősszel a környékről minden út ide vezet, főként az olyan fuvaroké, amelyek cukorrépát szállítanak vasúton vagy közúton a város több mint 80 éves cukorgyárába.

„Répafőváros" vasútállomásán az őszi hónapokban felpezsdül az élet, többszörösére nőnek a feladatok. Ilyenkor kellenek az odaadó, hivatásszerető, a munkájukat felelősséggel ellátó vasutasok. A 140 embert foglalkoztató állomáson ilyen *Horváth Imre* forgalmi szolgálattevő.



Horváth Imre

Megbirkózott a nehézségekkel

Még csak 40 éves, de nagy utat tett meg, amíg Sárvárott kézbe vehette a forgalom irányítását. A közeli, nemrégen még önálló, ám 8 éve Sárvárhoz csatolt *Rábasömjénben* született s ma is ott él. 1955-ben végezte el a gimnáziumot és a cukorgyárban kezdett dolgozni, de már ott a vasút felé kacsintgatott. Apja pályamunkás volt, az első vasutas a családban. Azóta példáját többen követték.

A katonaság után jegyezte el magát a vasúttal. Forgalmi tanuló volt, majd a távirdavizsga után Sárvárra került távírásznak. Nagy erőpróbát jelentett ez a kezdő vasutasnak, de megbirkózott vele. Aztán *Hegyfalu, Répcevis, Bük, Nagycenk* voltak szolgálati helyei. Rábasömjénben lakott, onnan járt dolgozni és folyton tanult. Személypénztári, árupénztári vizsga után 1962—63-ban a tisztképző következett. *Nagycenken beteg lett.* Abbahagyta a vonali tartalékosságot. Ezután *Ágfalván* szolgált, helyben lakással. Ott — határállomás lévén — németül tanult. Hamarosan újból szolgálati helyeket változtatott, míg végre *1971-ben Sárvárra került.*

— *Nem volt haszontalan a sokféle tapasztalatszerzés. A vasúti szolgálatnál különösen nagy hasznát veszi az ember, ha ismeri a szomszédokat, az ottani viszonyokat. Aki csak egy helyen van, kevesebbet tud. Az összvasútról könyvekből tájékozódom s kihasználok minden adódó lehetőséget. Sokat és sokfélét olvasok, minden érdekel* — mondja.

Nagy forgalmú középállomás

Sárvárott több munkája van a forgalmi szolgálattevőnek, mint a kis állomásokon. *Sárvár a Szombathely—Celldömölk közötti törzsvonal nagy forgalmú középállomása.* Naponta 3500—4000 utas fordul itt meg. A tehervonat-forgalom is nagy. A cukorgyáron kívül — amelynek most 24 óránként átlagosan 100 vagon répát adnak át — a Baromfifeldolgozó Vállalat is jó partner. Nagy mennyiségű vágott baromfit szállít a szocialista és a tőkés országokba. Számottevő az Állatforgalmi Vállalat élőállat berakodása is. Ilyenkor cukorrépakampány idején a többletmunkát belső szervezéssel oldják meg. *A kocsirendező csapatnál nincs szabadságolás, éjszaka is több feladatot látnak el.* A gyár területén pedig nyugdíjas vasutasok „álltak csatasorba". Az Alföldről és más gyárak körzetéből irányvonatok viszik a cukoralapanyagot a gyárba. Szerződést kötött az állomás és a fontos élelmiszeripari üzem a kooperációra, az egyenletes szállításra és a gyors kirakodásra.

Nehezíti most a sárváriak dolgát a *Szombathely—Sárvár* közötti vonal rekonstrukciója. Átszállásos személyforgalom, lassújelek, az éjszakai tehervonat-forgalom nehezíti a munkát. De tudják, hogy a korszerűsítés a gyorsabb vasúti közlekedés érdekében történik. A szombathelyi vasútigazgatóságnak ez lesz az egyetlen olyan vonala, amelyen 120 km/óra sebességgel roboghatnak a szerelvények. Jövőre Sárvár—Celldömölk között is hozzálátnak az átépítéshez. Szívesen vállalják az ezzel járó nehézségeket is a jobb vasút érdekében.

Bár Sárvár állomáson az utóbbi évtizedekben szemre szinte semmi nem változott, az ott dolgozó Horváth Imre azonban erről másként vélekedik:

— *Munkakörülményeinket össze sem lehet hasonlítani a korábbival. A 191 órás havi forduló szolgálati idő mellett van elég szabad időnk, s jobb a fizetésünk.* A gőzösöket felváltották a Dieselek; gyorsabb a tolatás, a felek kiszolgálása. Nagyon szeretem a munkámat, ezért szívvel-lélekkel csinálom. *Naponta „megajándékozom" magamat az elvégzett munka felett érzett jóleső örömmel.* Élvezem, ha egy-egy feladatot sikeresen megoldok. Nincsenek nagy hullámzások az életemben, kiemelkedő nagy produktumok vagy mélypontok. Kiegyensúlyozott, egyenletes teljesítményt akarok mindig nyújtani. Ha kudarc ér, nagyon bánt. Mindenekelőtt a biztonságra ügyelek. *Amit a forgalmi szabályzat előír, abból egy jottányit sem engedek.* Nem volt még balesetem, s mindent elkövetek, hogy ne is legyen.

Munkatársai biznak benne

Horváth Imre két gyermek édesapja. Családján, munkáján kívül az olvasást, a kertet, a virágokat szereti. Regényt úgy olvás, hogy kétszeri nekirugaszkodásra végez a sorokkal. Mindig talál eloglaltságot. *A család, a munkahely, a társadalom az éltető közege.* A múlt nyáron állomási szb-titkárrá választották. Több jelölt közül szinte majdnem százszázalékos arányban reá adták voksukat. Nem véletlenül. *Főnöke szerint derék, szerény katonája a vasutasság nagy táborának.* Biznak benne munkatársai, felettesei. Joggal, mert Horváth Imre jó vasutas.

Azt kérdezte beszélgetésünk végén: mivel érdemelte ki, hogy írunk róla. Úgy gondolom, ez az írás is választ ad a kérdésre.

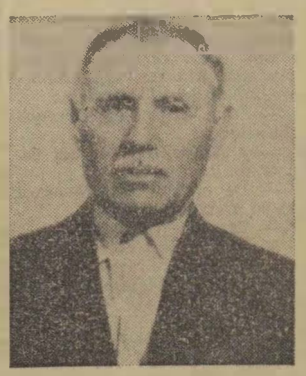
Szelei Teréz

Nyugdíjas váltókezelő

Nyolcvanévesen is helytáll a répaszezonban

Most, november 3-án töltötte be a 80. életévét *Molnar Károly*, Selyp állomás nyugdíjas váltókezelője, aki a cukorrépa szezonban évről évre kisegítő szolgálatot vállal a vasútnál.

Testi és szellemi frissesége meghazudtolja a korát, pedig fiatalsága idején, majd a felszabadulásig, illetve az 1946-ig bekövetkezett nyugdíjazásáig lehúzott 33 esztendős vasúti pályafutása alatt nem sok jóban részesítette az élet.



Apja gyári munkás volt. A tízgyermekes családban ő a legidősebb testvér. Hiába végezte kitűnő eredménnyel az elemi iskolát, nem tanulhatott tovább. Tizenkét éves, amikor már aratómunkás Halmaj községben. *Gyerekfővel szegődött a vasúthoz is pályamunkásnak.* A Tanácsköztársaság idején aktív szervező és agitátor Selyp állomáson. Később üldöztetés és meghurcolás az osztályrésze. A felszabaduláskor — midőn az emberek egy része fásultan és reménytelenül nézett a jövőbe — ő bizakodva és másokat is hitet öntve dolgozott. 1946-ban betegsége is hozzájárult a nyugdíjazásához.

Egészsége azonban csakhamar megengedte, hogy újra kivegye részét a közös tennivalókból. 1948—49-ben a földművelődésügyi miniszter megbízásából mezőgazdasági tudósító volt. Heréd, Lőrinci, Nagykökényes, Zagyvaszántó községekből hétről hétre küldte írásait az *Új Magyar Föld* és a *Magyar Mezőgazdaság* című lapoknak. *„Fizetségül" díjtalanul kapta az újságot, ennnyi volt a honoráriuma.* Ezenkívül mindig és mindenütt ott volt, ahol a közösségért bármit tehetett. Tanácstagként dolgozott Lőrinci nagyközség *közgazdálkodási állandó bizottságában*, az ÁFÉSZ-nél az intéző bizottságban, a szakszervezetnél pedig a nyugdíjas csoport bizalmijaként. Amikor az őszi hónapokban beáll dolgozni a vasúthoz, munkáját akkor is példamutatóan látja el. A fia szintén párttag és a MÁV dolgozója.

Karcsi bácsi szakmai helytállását és 57 esztendős mozgalmi tevékenységét számos oklevél és kitüntetés is bizonyítja. Ezekről azonban szerénysége miatt nem beszél, mint ahogy azt sem említi, hogy az 1300 forintot nem éri el a nyugdíja, mivel 1946-ban került nyugállományba. Elégedetté teszi, hogy dolgozhat, s a környéken mindenki szereti, tisztelt.

Szűcs Ferenc

Újítási verseny

a járműjavító üzemek között

A járműjavító üzemek újítói, több mint negyedszázada segítik a MÁV és a népgazdaság gazdasági hatékonyságának növelését, a munkakörülmények javítását. *A IV. ötéves terv időszakában bevezetett 3577 darab újítási javaslat, mintegy 102 millió forint utókalkulált megtakarítást eredményezett.* Az újítók munkájának megbecsülését bizonyítja, hogy több száz Kiváló újító dolgozik az iparágban, köztük olyan is, akit a *Munka Érdemrend* arany fokozatával tüntettek ki.

A gazdasági vezetés mindig számít az újítók munkájára, és várja tőlük a kiadott feladattervek és az aktuális témák kidolgozását. A IV. ötéves terv utolsó évében a MÁV-nál az újításokból származó vállalati eredménynek közel 40 százalékát a járműjavító üzemek újítói tevékenysége eredményezte. Az újítómozgalom továbbszélesítése érdekében a járműjavító szakosztály, közösen a vasutasszakszervezettel, *1976. július 1-től 1977. június 31-ig újítási versenyt kezdeményezett az üzemek között.* Az újítási verseny szervezésére az iparág mintegy 80 ezer forintot kapott, melynek egy részéből fedezik az üzemek közötti verseny költségeit, a másik részét az üzemek kapják újítási versenv vagy újítási hónap szervezésére.

Az üzemek közötti versenyfelhíváshoz hasonlóan az üzemek házi versenyt hirdettek az újítók, a szocialista brigádok és a szakvéleményezők részére.

MEGJEGYEZZÜK

Számadásra váró vagonok Lökösházán és Curticiben

Nyomasztóan hatnak *Lökösháza* és *Curtici* határállomások munkájára a számadás nélkül érkező „fölös" teherkocsik. Naponta egyre csak nőnek azok az aktacsomók, amelyek a számadást kutató levelezésnek a termékei, s a kárbaveszett megannyi energia szimbólumai.

A legutóbbi felmérés szerint egyetlen hónapban — szeptemberben — *938 kocsit kellett a határállomásra érkező vonatokból kisorozni és félreállítani.* Ezek közül Rákosrendező 278-at, Szolnok 146-ot, Ferencváros 135-öt, Hegyeshalom 51-et, Békéscsaba 42-őt, Győr 41-et küldött számadás nélkül, s más állomásokról is 245 „fölös" rakomány érkezett. Ehhez képest — s ez a szomorú — októberben sem következett be javulás.

Vajon csakugyan nem lehet változtatni ezen a helyzeten? Aligha hihető!

P. J.

Sok vagy kevés a munkaerő?

A foglalkoztatáspolitika időszerű kérdései Szentesen

A szegedi területi bizottság tematikus vázlatot állított össze a foglalkoztatás-politika és a munkaerő-gazdálkodás időszerű kérdéseiről, keresve a tartós megoldást eredményező feladatokhoz vezető utat. Ezek a kérdések minket, a szentesi építési főnökség dolgozóit is élénken foglalkoztatnak. Egyetértünk azzal a megállapítással, hogy hazánkban biztosított a teljes foglalkoztatottság, de ez nem párosult a munkaerő optimális kihasználásával.

Jobban kell dolgozni

Ami a saját tapasztalatainkat illeti, a munkaerő-közvetítés 1976. július 1-től életbelépett formája kedvezően érezteti hatását: *csökkent a dolgozók vándorlása.* Érdekes viszont, hogy a MÁV munkaerőhelyzetét megyénként eltérő módon ítélik meg. Csongrád megyében például a vasútnak a népgazdaságban betöltött szerepét — ágazati és területi célkitűzései ismeretében — nem értékelik túl nagyra, vagyis a *MÁV-ot nem sorolták a kiemelten fontos vállalatok közé.* A megyei tanács elnökének utasítására Csongrádban minden szak-, betanított és segédmunkás állást csak kötelező közvetítés útján lehet betölteni, függetlenül a munkakönyvi bejegyzéstől. Kivételt csak a kiemelten fontos vállalatok munkahelyei képeznek. *Pedig — gondoljuk csak végig — milyen égető szükségünk lenne például pályamunkásokra!*

Ettől eltekintve, itt lenne az ideje annak is, hogy helyreállítsuk a fizikai munka becsületét. Ezt még bizonyos, átmeneti munkaerő-csökkenés árán is a munkafegyelem megszilárdításával kellene kezdeni. Más szóval: *nem kellene visszariadni az igazolatlanul gyakran hiányzók munkaviszonyának felmondásától.* Hasonló szigorral kellene az italozókkal szemben is felépni.

Ösztönözni kellene olyan minőségi munkacsapatok szervezését, amelyekre minden körülmények között számíthat a munkahelyi vezető. Élenjáró szocialista brigádjaink e tekintetben máris nagyszerű példákat mutatnak.

Nem minden a diploma

Hibának tartjuk, hogy az oktatási statisztika szépnek mondható adatait nem tükrözi a valóság, vagyis a képzés hatása kevésbé érvényesül a gyakorlatban. El kellene érni, hogy a szakmai képzettség ténye — egy-egy bizonyítvány, vagy felső fokú oklevél — önmagában *ne biztosítson előnyöket, jogokat, védettséget a munkakörök betöltésénél.* A szakmai ismeretek gyors elavulása miatt szükség lenne a szerzett képesítések időszakos megvédésére, vagy kiegészítésére. *Ez egyúttal azt is kívánatossá teszi, hogy jobban érvényesüljön a végzett munka szerinti bérezés.*

Tapasztalataink megegyeznek abban is, hogy a MÁV-nál bevezetett általános munkaidő-csökkentéssel párhuzamosan nem tártuk fel a belső tartalékokat. Ezért sok szolgálati főnökségnél 1976. első felében — a bázisidőszakhoz képest — *jelentősen növekedett a túlórák száma, ugyanakkor az üzemi teljesítmények nem érték el a tervezett szintet.*

A munkaerő gazdaságtalan felhasználását, a munka- és üzemszervezés gyengéit mutatja többek között az is, hogy a felsőbb szinten elméletileg jól megalapozott döntések az alsóbb szinten hiányzó gyakorlati feltételek következtében sokszor elhalnak. A tervezések irreálissá válnak. *A szegedi vasútigazgatóságnál 1974-ben több mint egymillió forint értékű munkával létrehozott, de felhasználásra nem került terv került selejtezésre.*

Tíz plusz öt nap?

A munkaidőalap jobb kihasználásának és a túlórák csökkentésének módja lehet a jelenlegi munkaidőkereten belül is a *10 munkanap plusz 5 pihenőnapos* munkarend kialakítása egyes munkaterületeken. Ezzel természetesen egyelőre csak kísérletezni szabad. Bevezetésére a sikeres kísérlet után is csak fokozatosan, az érdekelt kollektívák teljes egyetértésével kerülhetne sor.

A vasút építési szakszolgálatainál gyakran érezteti hatását, hogy a mezőgazdasági idénymunkákon szinte korlátozás nélkül alkalmaznak bárkit. *Különösen a rendszeres munkához nem szokott dolgozók hiányoznak napokig, sőt, heteken át igazolatlanul, amikor a nyári és őszi csúcsmunkák idején 200—250 forintot is megkereshetnek naponta a mezőgazdaságban.* Az igazolatlanul mulasztók a velük történt beszélgetések alkalmával elmondták, hogy ők tulajdonképpen tartani kívánják munkaviszonyukat a MÁV-nál, de csak akkor jelentkeznek újra munkára, ha otthon kevesebbet keresnek, mint a vasútnál, illetve, ha végeztek a betakarítással.

Gyakran elgondolkozunk azon is, hogy miért alacsony nálunk a teljesítménybéres munkák aránya. A viszonylag magas személyi órabérért dolgozó szakmunkásoknál érezhető különösen ez a tendencia. *Helytelen és tarthatatlan ugyanakkor, hogy egy-egy időbéres elszámolás mögött alig van teljesítmény, s jó esetben is csak 70—80 százalékos az intenzitás.* Meggyőződésünk, hogy ez a kérdés sok belső tartalékot rejt magában.

Gépesítés magasabb fokon

A bérek politikusabb differenciálása vonatkozásában a jelenleg érvényes *Országos Szakmai Bértáblázat* rendszerét jónak tartjuk. A megadott bérhatárok kellőképpen szolgálják a differenciálás lehetőségeit. Jobban kellene azonban arra törekedni, hogy a bértételek felső harmadába csak azok a dolgozók kerüljenek, akik közvetlenebbül és hatékonyabban segítik elő a termelést, a munkahelyi közösség elé kitűzött célok elérését.

A gépesítés fokozása is megköveteli a racionális munkaerő-gazdálkodást, a munkafolyamatok ésszerű szervezését, a szolgálati ágak példás együttműködését, a dolgozók jó munkáját. Ezt igazolja a szentesi építési főnökség által Kisújszállás térségében végzett vágánykorszerűsítés, amelynek keretében 5,7 kilométeren 54 kg-os rendszerű vágányokat fektettünk le a felújított pályán. A 34 millió forintos munka ez év márciusában kezdődött, és júniusban — a tervezettnél rövidebb vágányzárási idő után — ott már 100 kilométeres sebességgel közlekedhettek a vonatok.

Ilyen és ehhez hasonló eredmények elérését várjuk az időszerű foglalkoztatáspolitikai kérdések megoldásától.

Fogas Pál

Belvíz után

Újjáépítették a családi házat

Az 1975. évi belvízkárok miatt *Kisteleken* levő családi házamat újjá kellett építenem. Gondjaim közepette nem maradtam magamra. *A legtöbb segítséget a kecskeméti vontatási főnökségtől kaptam. Az Árpád szocialista brigád tagjai 86 napot dolgoztak társadalmi munkában, majd a Jedlik Ányos szocialista brigád villanyszerelői az új házban teljes egészében elvégezték az áramszolgáltatáshoz szükséges munkálatokat.*

Mindezért ezúton fejezem ki köszönetemet, mivel az emberi segítségnyújtásnak ez a nagyfokú megnyilvánulása is a Magyar Vasutas lapjaira kívánkozik.

Kunszabó József
kocsivizsgáló
Kecskemét

Kiváló propagandista

Budapest—Józsefvárosban is megkezdődött a párt- és a szakszervezeti oktatás. A propagandisták között ismét ott található *György József*, aki negyedszázados pártpropaganda munkájáért az idén megkapta a Lenin Emlékplakettet.

Először 1950-ben végzett pártiskolát, s azóta szünetelenül igyekszik dolgozótársait meggyőzni a marxista világnézet igazságáról. Közben maga is szüntelenül tanult, míg 1974-ben eljutott az egyetemi államvizsgákig, a szakosítók megszerzéséig. Magas műveltsége révén megőrizte azt a képességét, hogy — mint hallgatói mondják — elkerüli a mások által nehezen érthető idegen szavak használatát. Mert a kiváló propagandistának ez is előnyös tulajdonsága.

Válaszolunk
MUNKAÜGYI KÉRDÉSEKRE

A hétfői napra eső munkaidőt nem lehet megrövidíteni

A szeptemberi információs jelentésben a Budapesti TBÉF dolgozóinak munkakezdésével kapcsolatban feltett kérdésre, — amelyben a hétfői munkanapra eső munkaidő megrövidítésének lehetősége iránt érdeklődnek — az alábbiakban válaszolunk.

Az 1976—80-as évekre szóló MÁV kollektív szerződés 16. §. (1) bekezdésében foglaltak szerint a távközlési és a biztosítóberendezési szakszolgálat területén foglalkoztatott fizikai dolgozóknál *idénymunkarendet kell alkalmazni.* Az idénymunkarendben a munkaidőt heti 40—43, illetve 45—48 órában kell megállapítani, hetenkénti szabad szombat biztosításával. (Kollektív szerződés 17. §. (2) bek.)

Az így megállapított heti munkaidőkeret alapulvételével az egyes munkanapokra vonatkozóan a munkaidő kezdetét és végét a szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal együtt helyi függelékben állapítja meg. (Koll. Szerz. 22. §. 1/a. bek.)

A napi munkaidő kezdetének és végének megállapításánál azonban *nem lehet teljesen tetszés szerint eljárni.* A helyi önállóságot illetve a helyi szabályozást csak a felsőbb jogszabályi rendelkezések keretei között lehet érvényesíteni.

A *Munka Törvénykönyvének* az építésügyi ágazatban történő végrehajtásáról szóló 19/1971. (VI. 25.) ÉVM rendelet 2. §. (3) bekezdése szerint idénymunkarend alkalmazása esetén a napi munkaidő — a munkaközi szünetet nem számítva — nem haladhatja meg a 10,5 órát. Ezt kiegészítve a 9/1972. (VI. 3.) ÉVM számú rendelet 1. §. (1) bekezdése pedig előírja, hogy a heti pihenőnapot megelőző és követő munkanapokra *legalább 8 óra munkaidőt kell ütemezni.*

Mindezeken felül köztudomású, hogy népgazdasági szinten is jelentős érdek fűződik ahhoz, hogy a munkaidő egyenletesen legyen elosztva az egyes munkanapokra. A munkaidő-csökkentésre vonatkozó legutóbbi kormányhatározatok is ezt az igényt erősítették meg *és amely vállalatok, illetve üzemek ettől eltérnek, ott szigorú intézkedéseket kellett tenni a törvényes munkarend helyreállítására.*

Végeredményben tehát a hétfői napra eső munkaidő olyan megrövidítése, amely ellentétben állna ezekkel a felsőbb jogszabályi rendelkezésekkel, illetve elvárásokkal — nincs lehetőség.

FELHÍVÁS

„Keressük a legjobb gépjárművezetőt...”

A SZOT Munkavédelmi Propaganda Központja és az *Autó-Motor* szerkesztősége országos közlekedési-munkavédelmi vetélkedőt szervez hivatásos és nem hivatásos járművezetők részére.

A vetélkedő célja: *a közlekedésben részt vevők, a közlekedési szabályokat még jobban elsajátítsák, ezzel elősegítve a balesetmentes közlekedést.*

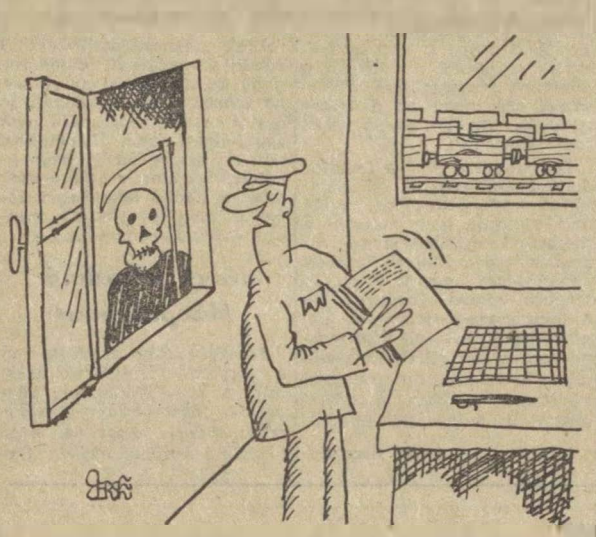
A vetélkedő kiírása öt kategóriában, 1976 decemberében kezdődik és 1977 júniusáig tart. A tesztanyag a lapokban két alkalommal jelenik meg.

A kategóriák:
— személyautó,
— teherautó 3,5 t alatt,
— teherautó 3,5 t felett,
— autóbusz,
— motorkerékpár.

A vetélkedőrendszer négy szakaszból áll:
— megyei selejtezők,
— területi elődöntők,
— országos döntő,
— befejező szakasz.

Jelentkezni lehet a vetélkedőkön való részvételre és felvilágosításért az *Autó-Motor* szerkesztőségénél (Bp. VII., Madách I. u. 11.).

Őszi csúcsforgalom



Még meghalni sem érek rá...
(Gerse László rajza)

Monológ vajfehér díványon

Nem, kedves doktor úr, ne mondja, hogy hipochonder vagyok — az én betegségem nagyonis valós: az érzékszerveim megcsaltak, felmondták a szolgálatot! Kérem, doktor úr, készséggel végigfekszem ezen a vajfehér díványon, és elmondom tövitől hegyire, miként kezdődött, kaphatnék egy pohár vizet?

Lehet vagy fél éve: mintegy kétszázan szorongtunk a tanácskozáson, brigádvezetők és brigádtagok, irodisták és forgalmi szolgálattevők, azt terveztük, hogy a feladatokat vitatjuk meg, férfiakhoz méltón, őszintén, amikor az előadó — papírról olvasva a szöveget — emígy kezdte:

— Szeretném ráirányítani a té tanácskozás nagybecsű figyelmét arra, hogy célrendszerünk eszközrendszere megfelel a világgazdaság jelenlegi helyzetében leghelyesebben alkalmazott struktúránk stratégiájának és taktikájának. E monetárisan orientált függvényrendszer vetületében...

És ekkor történt, tisztelt doktor úr, hogy valami kattant a fülemben, majd az azt követő csöndre figyeltem fel, pontosabban mintha egybemosódó, tompa horkolást hallottam volna csupán. Láttam, amint az előadó papírlapot papírlap alá tesz, gesztikulál, de nem hallottam, hogy beszélne, hogy mondana is valamit.

— Szakikám — hajoltam a mellettem bóbiskoló férfiúhoz —, ez az ember nem mond semmit!

— Már hogy ne mondana semmit, amikor tátog...

Azóta mind sűrűbben ismétlődnek a rohamok. Emberek fordulnak hozzám, mondanak valamit, ám az értelme elvész a fülkagylóm és az agyam között. Ez még hagyján, nem kell mindent meghallani — csakhogy mostanában baj van a látásommal is. Professzor úr, kérem, én nem látok!... Önnek? Önnek fehér a szakálla, ezt látom, de a múltkor elmentem a több éve épülő üzemi öltözőnk építkezésének színhelyére. A leendő öltöző körülkerítve, a fák kidöntve, a terep felásva és hatalmas tábla jelzi: „VIGYÁZZ, ÉPÍTKEZÉS! IDEGENEKNEK TILOS A BEMENET!” Keresem a portást: sehol. Belépek a kerítés mögé, vigyázva, nehogy a munka hevében fejemre hulljon egy panel — ám a daru mozdulatlannak tűnik. Meresztgetem a szemem a serényen építkező építők felé: nem látom őket! Főorvos úr, nekem foltok lehetnek a szaruhártyámon: látom a gépeket, a megkezdett épületet, a szanaszét heverő építőanyagokat, még egy magyar kártyából kiesett makk alsót is látok, csak a munkásokat, akik a felirat szerint most ott dolgoznak, csak őket nem látom. Baj lesz ebből még doktor úr, érzem én!

És ráadásul színvak is vagyok. De bizony, ne tessék megcáfolni! Mondja meg a tanár úr, milyen színű a paradicsomleves? Ugye, ugye: piros! Ameddig jó volt a szemem, én is pirosnak láttam. Ám a minap betértem az átalakítása előtt ízletes főztjéről, azóta színes lámpáiról nevezetes étterembe. Paradicsomlevest kértem. Amikor a pincér kihozta, első döbbenetemben őt hibáztattam:

— Főúr, hiszen ez savanyútojás-leves!

— A kedves vendég azt kapott, amit kért...

— De ennek a levesnek sárga a színe!

— Tessék megkóstolni!

Megkóstoltam. S ó, döbbenet, ekkor ébredtem rá, hogy már az ízérzékemmel is baj lehet: a sárgának látszó paradicsomleves spenót ízű volt, némi fokhagymás beütéssel. Doktor úr kérem, nyilvánvaló, hogy beteg vagyok, hiszen a spenót színe meg zöld!... Nem kérem, nem rugdalódzok, ez csak a reflexem, de ugye, hogy ép elmével mindez elképzelhetetlen? Ugye, hogy beteg vagyok? Tessék mondani: van erre gyógymód? Reménykedhetek állapotom jobbra fordulásában?

Mit diktál doktor úr az asszisztensnőjének? Ja, latinul mondja a terápiát. Végre valami érthető. Köszönöm.

F. T.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

FELVESZ ÉS KIKÉPEZ

nőket és férfiakat

orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, térfelvigyázó, kocsirendező, saruskocsifeliró, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás, mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, téklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás állomási és kocsitakarító, betanított és segédmunkás és sok más munkakörbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak ismerőseiknek, barátainak jelentkezését várjuk

Egyes munkakörökben munkásszállós

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás:
budapesti és vidéki állomásokon,
vontatási és pályafenntartási főnökségeken
valamint a Munkaerő Felvételi Irodán
(Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu)

MUNKAVÉDELEM A SZOVJETUNIÓBAN 2.

Védeni, óvni a dolgozó embert!

Több mint hárommillió aktivista és társadalmi munkás

A szovjet állam minden évben közel *3 milliárd rubelt* fordít munkavédelemre és a munkakörülmények javítására, speciális védőöltözetek gyártására és más egyéni védőeszközökre. Ehhez hozzá kell még tenni, hogy a szakszervezetek igazgatása alatt működő társadalombiztosítás keretében, ha csak az 1975-ös évet nézzük, *26 milliárd rubelt fordítottak* — 50 százalékkal többet, mint 1970-ben — különböző segélyekre, nyugdíjra, a dolgozók és családtagjaik gyógyintézeti és üdülői beutalására.

Komplex tervek

A IX. ötéves terv időszaka alatt az állam és a szakszervezetek számos olyan fontos feladatot valósítottak meg, amelyek elősegítették a munkafeltételek kedvezőbbé tételét mind az üzemekben, mind pedig egyes népgazdasági ágazatokban. A komplex tervek előirányzata szerint az üzemekben és a bányákban, a mezőgazdaságban, a közlekedésben és az építőiparban hatékony intézkedések történtek a munkakörülmények jobbá és egészségesebbé tételére, az orvosi gondozás kiszélesítésére, a betegségek megelőzésére, a munkások és kolhozparasztok érdekében. *„Az üzemek tervezésénél alkalmazandó egészségügyi normatívák" 1972-ben léptek életbe,* s fontos szerepet töltenek be a munkavédelem fejlesztésében. A normatívák alkalmazása kötelező valamennyi tervezőiroda és minden olyan szerv részére, amely gépszerkesztéssel és építéssel foglalkozik.

Az új létesítésű üzemeket nemcsak a tudomány és technika legújabb eredményeit figyelembevéve kell felszerelni, hanem ezen túlmenően ki kell elégíteni a munkavédelem, a technikai biztonság legfontosabb követelményeit. Jellemző példa: amikor egy üzemben megállapítják valamilyen egészségre ártalmas anyag (ugyanis ez normális körülmények között is keletkezhet) koncentrációjának maximális arányát, *kritériumként elsősorban nem a technikai lehetőségeket, hanem azokat az egészségügyi mutatókat veszik alapul, amelyek a dolgozók egészségét még nem károsítják.*

Előfordul, hogy a technológián, vagy a technikán kell változtatni, ha a jelenlegi nem képes garantálni a dolgozók biztonságát. Hasonló jellegű előírások határozzák meg a zaj, a világítás, a porszennyeződés és gázok maximális arányait az üzemekben. Ennyire szigorú előírások, amelyek például a munka során keletkező egészségre ártalmas anyagokra vonatkoznak, egyetlen kapitalista országban sem léteznek.

Első a munka biztonsága

Az állam és a szakszervezetek egyik legfontosabb feladatuknak tartják, hogy olyan gépek, berendezések kerüljenek be a termelés folyamatába, amelyek minden szempontból biztosítják a munka emberi feltételeit. A szakszervezetek javaslatára a munkavédelem és a munkabiztonság normatíváinak alkalmazása kötelező az állami szabványok és a gépszerkesztés technikai mutatóinak kidolgozásánál. A Szovjetunió Minisztertanácsának Állami Szabványügyi Bizottsága, a Szakszervezetek Központi Tanácsa és más intézmények azzal foglalkoznak most, hogy kidolgozzák az *„Ember-gép-környezet"*, továbbá az *„Ember és a bioszféra"* rendszerek optimális értékeit. A munka biztonságát elősegítő intézkedéseken kívül, rendelkezések történtek a környezet védelmére. Ez nagyon is természetes, mert miközben a szovjet állam a tudományos és technikai fejlődés meggyorsítására törekszik, mindent megtesz annak érdekében, hogy a természet erőforrásai ésszerűen legyenek kihasználva, ne merüljenek ki és ne legyenek a levegő- és vízszennyezés forrásai.

Végül a cikk írója a szakszervezetek szerepével foglalkozott, aláhúzva azt, hogy tevékenységük rövid áttekintése nélkül nem lenne teljes a kép. Mindenekelőtt azt emelte ki, *hogy a szakszervezetek helyiségeikből adódóan széles körű jogokkal rendelkeznek.* Így például hozzájárulásuk nélkül nem lehet beindítani új üzemben a termelést, vagy nem lehet más technológiára áttérni. Az új termelőegységek kialakításánál megkövetelik, hogy a munkakörülmények szempontjából tökéletesebbek legyenek, mint az eddigiek, vagy a hasonló külföldi üzemek. Annak érdekében, hogy mindezt elérjék a minisztériumokkal és a gazdasági vezetőkkel egyetértésben sokoldalúan használják fel a tudományos eredményeket a munkakörülmények, a munkabiztonság javítására. Ezt megkövetelik a tervezőintézetektől és laboratóriumoktól is. *A Szovjetunióban több mint 440 tudományos kutatóintézet foglalkozik kizárólag munkavédelmi problémákkal.*

A munkavédelmi felügyelők jogai

A szovjet szakszervezeteknek *mintegy 6000 szakemberből álló munkavédelmi felügyeletük van.* A munkavédelmi felügyeletet széles körű jogokkal ruházták fel. A szakszervezetek munkavédelmi felügyelőinek joguk van a gazdasági vezetőket arra kötelezni, hogy a munkavédelmi szabályok megsértése esetén intézkedjenek a hibák felszámolására, és erről meghatározott idő múlva adjanak számukra tájékoztatást.

A munkavédelmi felügyelőnek jogában áll egyes munkahelyeken felfüggeszteni a munkát, ha azt tapasztalja, hogy figyelmen kívül hagyták az egészségügyi és biztonsági szabályokat. Adott esetben javaslatára a szakszervezetek tanácsa leállíthatja a termelést egyes műhelyekben, vagy akár az egész gyárban. A szakszervezetek munkavédelmi felügyelői intézkedéseinek hatékonyságát nemcsak törvényes jogaik segítik elő, *hanem több mint 3 millió aktivista, társadalmi munkavédelmi felügyelő és társadalmi munkás,* akik az üzemi munkavédelmi bizottságok tagjai. Ők őrködnek az üzemekben a termelés egészséges és biztonságos körülményei felett, követelik az új technológiák bevezetését és javaslatokat terjesztenek elő a világítás, a szellőzés javítására, a gépek elhelyezésére, munkamódszerekre. A munkások és alkalmazottak részvétele, aktivitása azokban az ügyekben, amelyek közvetlenül a termelés elősegítését és a dolgozók szükségleteinek kielégítését szolgálják, úgy tekinthetők, mint alapvető feltétele annak, hogy a szakszervezetek célkitűzéseiket realizálják. Annak ellenére, hogy a Szovjetunióban sokat tesznek a munkavédelem, a munkabiztonság érdekében, napról napra újabb problémák jelentkeznek. A tudományos technikai forradalom, a gépesítés és automatizálás, új anyagok és energiaforrások igénybevétele megköveteli az ezekkel járó jelenségek alapos tanulmányozását, abból a szempontból, hogy milyen hatást gyakorolnak a munkakörülményekre.

Nagyszabású kutatási program

Ezért nem meglepő, hogy a *„Szovjetunió népgazdasága fejlesztésének fő irányai 1976—1980-ig"* azt irányozzák elő, hogy további erőfeszítéseket kell tenni a munkavédelem fejlesztésére, a kedvezőbb munkafeltételek megteremtésére az ember alkotóképessége teljes kibontakoztatása érdekében.

Új módszereket keresnek arra, hogy megakadályozzák egyes mérgező anyagok bejutását a levegőbe, hogy csökkentsék a termelés során keletkező zajt, a vibrációt, a villamos- és mágneses erőterek, valamint a rádióaktív sugárzás káros hatásait.

A Szakszervezetek Központi Tanácsának munkavédelmi intézetei és más tudományos intézetek *nagyszabású kutatási programot állítottak össze az új ötéves tervre.* Többek között folytatják annak tanulmányozását, hogyan tegyék változatossá a nagy idegfeszültséggel járó munkát, megtalálják az üzemek klimatizálásának hatékony rendszereit.

A szovjet szakszervezetek e feladatok megvalósítását a dolgozókról való gondoskodás elemi feltételeiként tekintik, amelyek szoros velejárói a szocialista rendszernek.

(Vége)

Baranyai Zoltán

Tizenhármas névadó

Tizenhárom gyermek részére tartottak névadó ünnepséget a Nyugati pályaudvar KISZ-szervezetének kultúrtermében. A gyermekek szülei — *Gregus Istvánné* gépíró, *Illés Józsefné* adminisztrátor, *Karsai Ferenc* pályamunkás, *Kemenes László* technikus, *Ladányi Lajos* lakatos, *Pallang Árpádné* adminisztrátor, *Páji József* vágánykocsi-vezető, *Szabó Sándor* munkavezető, *Schubert Lászlóné* segédmunkás, *Sziklay Antal* asztalos *Szunkó Demeter* vágánygondozó, *Újvári Istvánné* technikus és *Veres Lászlóné* adminisztrátor — a budapest—angyalföldi pályafenntartási főnökség dolgozói.

Az ünnepelteket a Gorkij fasori általános iskola úttörői dalokkal, versekkel köszöntötték, majd a szakszervezeti bizottság takarékbetétkönyvvel, bébi evőkészlettel és játékkal ajándékozta meg a csöppségeket.

Chemez Dénes
szb-titkár



A MÁV Nyugdíj Hivatal társadalmi szervezetei október 29-én nyolcas névadóünnepséget rendeztek. A rendezők virággal és ajándékokkal kedveskedtek a kicsiknek és a mamáknak
(Laczkó Ildikó felvétele)

Vasutasbecsület

Évről-évre visszatér az állomásra

Pogány András 1971-ben csaknem 40 évi szolgálat után vonult nyugdíjba *Kisterenye* állomásról. Azóta évről évre visszatér szolgálati főnökségére, hogy *kisegítő állományban* jegyvizsgálóként dolgozzon. *Szorgalma és becsületessége jelenleg is példás.*

Nemrég, egy, szolgálat közben talált táskarádiót juttatott vissza Hatvanban a tulajdonosának, majd nem sokkal később — szeptember 27-én — még különösebb „esete" volt a 321-es személyvonaton. Szerinte persze, nincs ebben semmi különös.

A vonatról Kisterenyén leszálltak az utasok, azután a forgalmi szolgálattevő jelt adott az indulásra. Néhány perccel később egy katona jelent meg az irodában.

— *Kérem, segítsenek!* — mondta kétségbeesve. — *Irataimat, igazolványaimat és 3655 forintot ott felejtettem a vonat utolsó előtti harmadik kocsijában!*

A szolgálattevő Mátraszőllős és Pásztó állomás közvetítésével értesítette a személyzetet, az őrmesteri rangjelzést viselő katona pedig autóstoppal indult Hatvanba, a vonat után. Aki az iratokat és a pénzt megtalálta, majd hiánytalanul visszaadta — talán mondani sem kell —, Pogány András volt. A részére felkínált jutalmat sem fogadta el.

Szabadnapján a katona édesanyja is felkereste otthonában az idős jegyvizsgálót, hogy kifejezze háláját.

— *Á, semmiség* — hangzott a válasz. — *De a „köszönöm!"-öt úgy veszem, hogy az a vasutasságnak szól . . .*

Mi is ezért írtuk meg ezeket a sorokat.

Sz. F.

Békéscsabán:

Az idős vasutasok találkozója rangos közéleti esemény

Békéscsabán szinte már *közéleti eseménynek számít a nyugdíjas vasutasok évről évre megrendezett találkozója.* Az idén is mintegy kétszáz nyugdíjas gyűlt össze a szakszervezeti klubkönyvtár szépen feldíszített nagytermében. Megjelent az idős vasutasok körében *dr. Fekete Antal*, a városi pártbizottság első titkára, *Molnár Gábor* állomásfőnök, a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottságát pedig *Szávai István* képviselte.

Portörő István üdvözlő szavai után *dr. Fekete Antal mondott beszédet, méltatva a vasút és a vasutasok munkáját, a nyugdíjasok több évtizedes helytállását, példamutatását.*

A békéscsabai MÁV-nevelőotthon tanuló ifjúsága nevében négy leánynövendék mondott köszöntőt, majd a híres citerazenekar adott műsort. *Lázár Mária magyar nótákat, Liker Andrásné dalokat énekelt.* Az ezt követő megvendégelésben, baráti beszélgetésen már az idős vasutasoké — köztük a kilencedik X-en is túljáró *Péter Ignácé, Lente Pálé* — volt a „főszerep": *örömmel, kedvvel idéztek fel a régi élményeket.*

Boldizsár Gyula

Évzáró taggyűlés

Évzáró szakszervezeti taggyűlést tartottak a karcagi nyugdíjas vasutasok. Az idei eredmények értékelésével párhuzamosan számba vették a jövőre kitűzhető célokat is.

Az elhangzott felszólalásokból kiderült, hogy *a vezetőségnek 1977-re kulturális feladatokat is terveznie kell,* mivel az idős emberek igénylik a kirándulásokat, a múzeumok, történelmi tájak, városok közös megtekintését stb.

A taggyűlésen a területi bizottságot képviselő *Szilágyi Dezső* közérdekű tájékoztatással egészítette ki *Jóvér Jánosné* főbizalmi beszámolóját, s kellő támogatást ígért a jövőre vonatkozó tervek megvalósításához. Az elhangzottak alapján *H. Tóth Pál* állomásfőnök és *Tőkés Sándor* szb-titkár segítségére is méltán számíthatnak a nyugdíjasok.

NYUGDÍJASOK JUGOSZLÁVIÁBAN

Jutalomüdülés az Adriai-tengerparton

Otthon tettem-vettem az udvaron, amikor hallom, hogy nyílik az utcaajtó. Oda nézek, s látom, hogy *Bartos Lajos* barátom, a szombathelyi területi bizottság nyugdíjasszervezője lépett be a kapun. A feleségem helyet kínálja és már megy is kávét főzni a vendégnek.

— Mi járatban? — kérdezem én Lajostól, mert arra gondoltam, hogy ismét kiad részemre egy kis, nyugdíjasnak való társadalmi munkát. A válasza azonban meglepett:

— *Azért jöttem* — mondja, *hogy megbeszéljük a SZOT által szervezett, jugoszláviai szociálturisztikai utazás részleteit. Szakszervezetünk területi bizottsága erre az útra téged javasol . . .*

Találkozó a Benczúr utcában

Szóval így kezdődött a kirándulás. Mert nem sokkal később már hozta a postás az útra szóló *részvételi jegyet,* vele az utazási *útmutatót,* amelyből megtudtam, hogy szeptember 9-től 21-ig a jugoszláviai tengerparton fekvő *Novivinodolszkban* fogunk 12 napig üdülni. A helység neve sokat ígérően hangzott egy magamfajta nyugdíjas vasutas számára, mert bizony az magyarul azt jelenti, hogy *Új bor völgye.* Ám, ami ezután következett, az felülmúlt minden várakozást.

Lázas készülődés után, szeptember 8-án utaztam el Körmendről Budapestre, a feleségem kíséretében. Ő azzal jött, hogy meglátogatja a pesti rokonokat. Este meg is szálltunk náluk, s mivel hajnali 5 órakor kellett a Benczúr utcai SZOT Szálló előtt találkozni a résztvevőkkel, alig-alig tudtam a szememet lehunyni. Főként az izgalom miatt...

A gyülekezőhelyen sokan voltunk, de *Gulyás Zoltán,* a SZOT képviselője gyorsan két csoportra osztott bennünket. Azután csoportonként egy-egy autóbuszra szálltunk, azzal irány a Ferihegyi Repülőtér, ahol már várt bennünket a hatalmas, négy hajtóműves különrepülőgép.

Felhők fölött...

A beszállás is hamar, zökkenőmentesen megtörtént. Én a gép első részében, az ablaknál foglaltam helyet. A kifutópályán felszállás előtt még megcsodáltam, hogy a négy motor milyen szépen dolgozik, s láttam az ablakon át azt is, hogy valaki lent a gép mellett nézi az óráját. Mint a MÁV-nál a forgalmi szolgálattevő, a vonat menesztése előtt. Ujjával előbb kettőt mutatott a pilótának, majd egyet. Erre a motorok felzúgtak, és elindultunk. Egyre gyorsabban, majd éreztem, hogy gépünk elhagyja a földet, s emelkedünk felfelé. Megnéztem az órámat. 6 óra 42 percet mutatott . . .

Nemcsak én, hanem útitársaim is gyönyörűséggel élvezték az utazást. A személyzeten kívül nyolcvanhatan voltunk. Alattunk a házak gyufásdoboznyira zsugorodtak össze, s zöldellt még az erdők és mezők. Azután fehér felhők takarták el a tájat, mintha végtelen hómező lett volna alattunk.

— Milyen magasan repülünk? — kérdeztem a kedvesen mosolygó légikisasszonyt, aki éppen süteménnyel és finom borokkal kínált bennünket.

— *Most, nyolcezer méteren* — válaszolta.

Nem sokkal később valaki felkiáltott:

— *A tenger! Nézzétek, alattunk a tenger!*

Valóban, ez már a kéklően hullámzó Adria...

Gépünk szinte észrevétlenül ereszkedett le, majd a repülőtér betonpályáján gördült a „felvételi épület"-ig.

Kiszállás után ismét a ránk váró két autóbuszra szálltunk, s levittek bennünket a hegyekkel övezett tengerpartra. Onnan komphajóval, majd ismét autóbuszokkal jutottunk az „Új bor völgyé"-ben levő Zagori Szállóba, keresztülutazva Cirkvencián is, ezen a szép, tengerparti városon.

9 óra 30 perckor érkeztünk szálláshelyünkre.

A Tízek Társasága

Szép, tiszta, kényelmes szobákat, s mindvégig ízletes, bőséges kosztot kaptunk. Többször kirándultunk, fürödtünk, a pocakra mégis vigyázni kellett. A hotel főszakácsa Budapesten tanulta a mesterségét, s meg kell hagyni: *naguon jó tanítványnak bizonyult.* Aki akart, repetát is kaphatott. Ha hosszabb kirándulásra mentünk — buszszal például Rijekába és a mesés Abbáziába — akkor hideg ételcsomaggal láttak el bennünket.

Hosszan, részletesen lehetne írni erről a tizenkét napról, de helyszűke miatt igyekszem rövidre fogni a szót. A legfontosabb, amit — úgy érzem — feltétlenül meg kell említenem, az az, hogy mi, a csoport tíz vasutas tagja nagyon szoros barátságot kötöttünk.

Mivel valamennyien a szakszervezetben végezzük társadalmi munkánkat — mint bizalmiak, főbizalmiak, szb-elnökök — *alkalmunk volt a véleményünket, tapasztalatainkat is kicserélni.* Egyébként a „Tízek" tagja lett *Kovács Kálmán* és rajtam kívül: *Jóvér Jánosné* Karcagról, *Portörő István* Békéscsabáról, *Vágvölgyi Zoltán* Dunakeszről, *Rózsa Sándor* Miskolcról, *Surányi György* Törökszentmiklósról, *Horváth Gyula* Dombóvárról, *Farkas Zsigmond* és *Tordai József* Budapestről. Mi, öreg nyugdíjasok még egy jól sikerült vasutasestet is rendeztünk, s ez alkalommal csaknem éjfélig beszélgettünk, szórakoztunk, vitatkozgattunk egymásközt és vendégeinkkel.

Gyorsan elszaladtak a napok, aztán — ahogy odafelé — vissza is különgéppel repültünk. Azóta értesültem arról, hogy Jóvér Jánosné cikket írt munkaterületéről a Magyar Vasútasban, s megírtam én is ezeket a sorokat. S tevékenykedik a többi öreg barátom is. Más szóval: *dolgozunk tovább — nyugdíjban, a szakszervezeti mozgalomért*

Szente Gyula
főbizalmi, Körmend

„HÉT SZŰK ESZTENDŐ" UTÁN

A felemelkedés útjára lépett a BVSC birkózó szakosztálya

Ha a BVSC-ről esik szó, nincs egyetlen értékelés sem, amelyben ne szerepelne a birkózó-szakosztály. Érthető. A 65 éves klubnak a történetében ez az egyik legrégibb sportág, s ezért mindig megkülönböztetett figyelem kíséri az „erős embereket". Voltak fényes korszakok olimpiai érmesekkel, világ- és Európa-bajnoki helyezettekkel, de a „hét szűk esztendő" sem ismeretlen a klubban, mert mi tagadás, nehéz időszakot is át kellett élni a szőnyegek világában... S nem is olyan régen gyakran hallottunk panaszkodni: gondokról, bajokról nyilatkozni, s csak ritkán volt a megállapítás: „ez jó..." — vagy „kitűnő eredmény".

Második helyen a kötöttfogású CSB-n

Most ismét a szép napok jelentkeznek a szakosztályt, értékes teljesítményekkel, gyakori győzelemekkel. A kötöttfogású CSB-n például a Vasas mögött a második helyen végeztek. Hogyan sikerült újból felemelkedni? — erről beszélgettünk *Székely Pállal*, a vasutas birkózók vezető edzőjével.

—Ha röviden akarnék válaszolni, akkor mindössze ennyit kellene mondanom: *nehezen!* — volt az edző gyors felelete, de aztán nem fukarkodott a szavakkal... — Először is azt szeretném elmondani, hogy én régi vasutas vagyok, itt versenyeztem, itt lettem magyar bajnok és sokszoros válogatott. Felejthetetlen emlékek fűztek a Szőnyi úthoz, a vasutas szakosztályhoz, s amikor 1963-ban a Vasashoz, majd később az Újpesti Dózsához kerültem edzőnek, akkor is mindig arra gondoltam: *visszatérek én még a BVSC-be.* És ez az alkalom négy évvel ezelőtt következett be, amikor — mit tagadjam — szinte „üres terem" fogadott, s alig találkoztam olyan fiatal vagy idősebb sportolóval, aki ne forgatta volna a fejében, hogy elmegy tőlünk. Először tehát vissza kellett hódítanom a BVSC-nek a birkózókat, s amikor ezen az úton sikerült eredményeket elérnünk, léphettünk előbbre.

Sportiskolai tagozat

Székely Pál óriási energiával látott munkához, s ebben támogatásra talált. A klub vezetése fontos feladatnak tekintette a nagy hagyományokkal rendelkező birkózó-szakosztály újbóli felemelkedését, amely nem volt könnyű. Égetően sürgős lett — az utánpótlás biztosítása szempontjából — a sportoskolai tagozat megalakítása. S hogy ez milyen eredménnyel járt, azt a jelenlegi helyzet bizonyítja: három edző *(Fuferenda János, Kiss Károly és Varga István)* keze alatt 60—70 gyerek (12 év az alsó korhatár) ismerkedik meg a birkózás ABC-jével és most már évről évre szebb eredményeket érnek el. A felnőttekkel *Székely Pál* mellett *ifjabb Pintér István* és *Mohácsi Frigyes* foglalkozik, de ezenkívül még van egy „titkos" korosztályuk is, mégpedig 7—10 éves iskolások.

— *Ma már a birkózás is olyan sportág, amelyben egész fiatalon kell megkezdeni a képzést,* — folytatta Székely Pál edző —. Ez ösztökélt bennünket arra, hogy úgynevezett „előkészítőt" is létrehozzunk, s a környező iskolák tanulói közül csaknem százan tagjai ennek. Ebből a gárdából biztosítjuk majd a sportiskolai utánpótlást, *s aztán remélhetőleg a jövő bajnokait is.* Biztatónak látom a helyzetet, s ha nyáron Montrealban nem is volt BVSC-birkózó a magyar válogatottban, meggyőződésem, hogy 1980-ban a moszkvai olimpián ismét ott leszünk a legjobbak között.

Meglesz-e a 40 pont?

Az idén jelentősebb versenyen már nem vesznek részt a birkózók, ezért akár az évi mérleget is megvonhatjuk. A felnőttek közül a 33 éves *Steer Antal* országos bajnok lett, *Csábi Árpád* ezüst-, *Csapó Antal* és *Gál Károly* pedig bronzérmes. A fiatalok mezőnyében — Csapó és Gál mellett — nagyon tehetséges még *Benke László, Faragó György, aztán Erdélyi Gyula, Pálosi Csaba* és az úttörők közül *Gondos Sándor.*

— *Negyven pont megszerzése volt ebben az évben a célunk a különböző korosztályú bajnokságokban* — monta befejezésül a BVSC vezető edzője. — *Ebből eddig harmincat már összegyűjtöttünk, ami kettővel több mint az 1975-ös eredmény.* De hátra van még a december 4—5-én sorra kerülő serdülő bajnokság, amelyen nagy reményekkel indulunk. Így aztán lehet, hogy még a negyvenet is túlszárnyaljuk!

És ha nem, a BVSC birkózó-szakosztályában akkor sincs okuk a szomorkodásra. *Kosztyu Tibor, Erdélyi Lajos* és *Orgonási Sándor*, a birkózó szakosztály vezetői, valamint az edzői gárda pár év alatt is nagyon sokat tett. Többet, mint esetleg az a néhány pont jelentene. Visszahozott egy nagymúltú szakosztályt!

Kozák Mihály



Ifjúsági labdarúgótorna

A vasutas-szakszervezet kultúrmevelési- és sportosztálya tizenkét csapat részvételével *országos vasutas ifjúsági labdarúgó tornát rendezett.* A cél a vasutas labdarúgócsapatok találkozása, a nemzeti bajnokságban való jobb szereplés elősegítése és az ifjúsági labdarúgás színvonalának felmérése volt.

A Keleti és a Nyugati csoport selejtezői és középdöntői után öt mérkőzést játszottak a döntőbe jutott csapatok. A döntőben az első-második helyért a BVSC a DVSC-vel, a harmadik-negyedik helyért pedig a Szegedi VSE a Székesfehérvári MÁV Előrével játszott. A helyezések végső sorrendje: 1. DVSC, 2. BVSC, 3. Szegedi VSE, 4. Székesfehérvári MÁV Előre.

A nézők is versenyeztek

Sportdélután a Törekvés Bihari úti Sporttelepén

Az *Északi Járműjavító* szakszervezeti bizottsága és az MHSZ üzemi vezetősége 1976. október 30-án, szombaton jó szórakozást, kellemes és hasznos időtöltést biztosító sportdélutánt szervezett a *Törekvés SE* Bihari úti sportpályán.

A szakszervezeti bizottság tömegsport bizottsága előre kidolgozott, és a szocialista brigádokkal egyeztetett program szerint bonyolította le a versenyszámokat. Alig fejeződött be a szombati műszak, az érdeklődők már megjelentek a jól karbantartott pályán. Először, bemelegítés helyett a létesítménnyel ismerkedtek az üzem dolgozói. Annak ellenére, hogy az időjárás nem kedvezett a rendezvénynek, *több, mint százan gyűltek össze, és becsülettel küzdötték le az akadályokat.*

A versenybizottság előre számolt azzal, hogy a versenyzők között lesznek nők és férfiak, fiatalok és idősebbek, így a követelményeket aszerint szabta meg.

Szemerkélő esőben kezdődtek a versenyek. Öt szám: *kerékpár, kézigránátdobás, játékos futás és kapura rúgás szerepelt a programban.* Lelkes közönsége is volt a versenynek *Balogh Sándor*, üzemigazgató és *Csáki Sándor*, szb-titkárral az élen. A közönség egyik helyen versenyzett, a másik helyen biztatta társait.

A versenynek igazi győztese a tömegsport volt. Bebizonyosodott, hogy ötletes mozgósítással fel lehet ébreszteni az érdeklődést azokban is, akik egész héten fárasztó munkát végeznek és alig várják a hétvégi jól megérdemelt pihenőt. A versenyek után idősb és fiatal azt vallotta: *érdemes volt kijönni a Bihari útra.*

Október 23—24-én

Cegléden került megrendezésre a vasutas atlétikai váltóbajnokság

Az Országos vasutas atlétikai váltóbajnokságot október 23-án és 24-én a Ceglédi VSE pályáján rendezték meg. A versenyen 12 egyesület közel 250 versenyzője vett részt.

Eredmények: 4x100 m. ffi serdülő: 1. Nyíregyháza, 2. Haladás „A", 3. Szolnok, 4x100 m. serd. leány (két időfutam): 1. Nyíregyháza, 2. Szolnok, 3. Haladás. 4x100 m ffi felnőtt: 1. Nyíregyháza, 2. Miskolc, 3. Haladás. 4x100 m ifjúsági: 1. Nyíregyháza, 2. Miskolc, 3. Haladás. 4x100 m férfi felnőtt: 1. Nyíregyháza, 2. BVSC, 3. Szolnok. 4x100x női ifj.: 1. Haladás, 2. Miskolc, 3. Nyíregyháza. 4x400 m ffi serdülő: 1. Nyíregyháza, 2. Haladás „A", 3. Szolnok, 4x400 m ffi ifj.: 1. Miskolc, 2. Nyíregyháza, 3. Cegléd. 4x400 m. női ifj.: 1. Haladás, 2. Nyíregyháza, 3. Szolnok. 4x400 m női felnőtt: 1. Nyíregyháza, 2. Sz. MÁV Előre, 3. BVSC. 4x1500 m. ffi serdülő: 1. Nyíregyháza, 2. Szeged, 3. Haladás „A". 4x1500 m ffi felnőtt: 1. Pécs, 2. Haladás, 3. BVSC. 4x1500 m ffi ifj.: 1. Cegléd, 2. Békéscsaba, 3. Szeged. 4x200 m ffi ifj.: 1. Miskolc, 2. Nyíregyháza, 3. Haladás. 4x200 m ffi felnőtt: 1. Nyíregyháza, 2. MÁV Előre, 3. Haladás. 4x200 m női felnőtt: 1. Nyíregyháza, 2. Haladás, 3. Szolnok. 4x200 m női ifj.: 1. Haladás, 2. Miskolc, 3. Nyíregyháza, 4x800 m ffi serdülő: 1. Nyíregyháza, 2. Haladás „A", 3. Szeged. 4x800 m női serdülő: 1. Nyíregyháza, 2. Szeged, 3. Pécs. 4x800 m ffi ifj.: 1. Miskolc, 2. Cegléd, 3. Nyíregyháza. 4x800 m női ifj.: 1. Haladás, 2. Nyíregyháza, 3. Szolnok. 4x800 m ffi felnőtt: 1. Pécs, 2. DVSC, 3. Haladás.

Az összesített pontverseny állása: 1. Nyíregyháza, 2. Haladás, 3. Szolnok, 4. Miskolc, 5. Cegléd, 6. Pécs.

Ceglédi birkózók sikere a Seelenbinder emlékversenyen

Az NDK-ban évről évre hagyományosan megrendezik a *Werner Seelenbinder* emlékversenyt, amelyen a nemzetközi birkózó sport legjobbjai is részt vesznek.

Az idén a Türingia déli részén fekvő *Suhl* város sportcsarnoka volt az emlékverseny színhelye, s első alkalommal szerepeltek ott a Ceglédi Vasutas SE birkózószakosztályának tagjai. *Utasi József* sportköri elnök vezetésével tizenkét versenyző képviselte a magyar vasutassportot.

— Milyen eredménnyel?

— Ahhoz képest, hogy az emlékversenyen mintegy kétszáz birkózó küzdött meg egymással, szereplésünk igen jónak mondható — válaszolt Utasi József. — Az 52 kilógrammosok súlycsoportjában *Sipos Árpád*, az 56 kilósok között *Galambos József* első lett, sőt ez utóbbi csoportban a második helyezést is szakosztályunk tagja: *Dajka Tibor* szerezte meg. Ezenkívül második helyezést ért el a 44, illetve a 70 kilósok kategóriájában *Retkes József* és *Varga József*. Dobogóra jutott még *Gombár Dezső* (35 kg), valamint *Kiss István* (65 kg). Egy kivétellel csapatunk többi tagja sem szorult a negyedik helyezésnél alább.

A sportköri elnök arról is tájékoztatott, hogy az NDK-ban folytatott baráti megbeszélések eredményeként 1977 május 8-án — a fasiszta Németország felett aratott győzelem évfordulóján — Cegléden rendeznek nemzetközi birkózóversenyt, s ezen az NDK sportolói is szőnyegre lépnek.

(séra)

A Hivatalos Lapból

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

A 45. számból: 111 050/1976. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

111 831/1976. A C. 52. sz. Menetkedvezményi Utasítás módosítása.

Lakáscsere

— **Kőbánya Újhegyen, Kőbánya-Kispest vasútállomáshoz** közel levő lakótelepi, távfűtéses, állandó melegvizes, 30 négyzetméteres, I. emeleti garzon, tanácsi lakásomat elcserélném rákospalotai, újpesti, zuglói vagy budai hasonlóra vagy nagyobbra. Érdeklődni levélben lehet: Wirth Irma, 1103 Budapest, Gergely u. 116. I. 31.

— **Veresegyházi három és félszobás** 107 négyzetméteres, I. emeleti, komfortos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest területén, legalább 1,5 szobásra, lehet tanácsi is tényleges vasutas részére, megegyezés alapján. Levélcím: Brigán József, Veresegyház, 2112 vasútállomás.

— **Két szoba alkóvos,** gázfűtéses, komfortos, nagy méretű lakásomat elcserélném hasonló, egyszobás lakásra, budapesti vagy aktív MÁV-alkalmazottal. Bármikor megtekinthető. Cím: Vigh Ferenc. Bp. VIII., Kerepesi út 5. melletti bejárat V. ép. I. em. 18. „Nyolcház".

— **Szétköltözők figyelem!** A budapesti vasútigazgatóság melletti (Kerepesi út 1—3.) 2 drb két szoba, komfortos — földszinti — szolgálati lakásunkat elcseréljük 3 szoba komfortos tanácsi lakásért Budapesten. (Az egyik lakás 96, a másik pedig 60 négyzetméteres). Érdeklődni lehet munkaidő után a 144—240 telefonon.

— **Elcserélném** Bp. III., Bécsi út 588., Bp. Üröm állomás felvételi épületének I. emeletén levő 3 szoba komfortos, modern lakásomat, kerttel, forgalmi szakszolgálatnál foglalkoztatott dolgozóval, 1 szoba összkomfortos tanácsi rendelkezésű lakásért. Lehetőleg Óbuda vagy Buda előnyben. A csere a Bp. Ig. részéről engedélyezett. Érdeklődni lehet az esti órákban a 688—785 telefonszámon.

— **Makó 2 szobás,** I. emeleti szolgálati lakásomat (előszoba, konyha, kamra) elcserélném az ország bármely (hegyes) területén, lehet tanácsi egyszobás is, tényleges vasutas részére. Érdeklődni levélben lehet: Tóth József, 6900 Makó, Csokonai u. 22. I. em.

— **Elcserélném** kis méretű, két szoba, hálófülkés, összkomfortos, távfűtéses, 40 négyzetméteres tanácsi lakásomat nagy méretű, összkomfortos, 2 és fél. 3 szobás budapesti tanácsi lakásra. Levélcím: Molnár Ferenc, 1042 Budapest, Munkásotthon u. 74—76. III. 6. Telefon: 880—794.

KERESZTREJTVÉNY

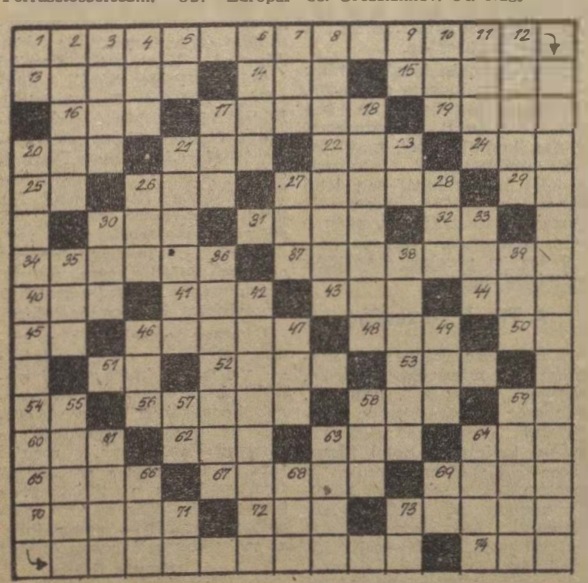
Vízszintes: 1. A szakszervezeti bizalmi egyetértési jogkörébe tartozik. 13. Bámészkodó. 14. A hajó része. 15. Dohányzóalkalmatosság, névelővel. 16. A Duna mellékfolyója. 17. Életrekeltett hatalmas agyagszobor. 19. Női név. 20. Valamilyen módra. 21. Létezik. 22. Fogoly. 24. Okori nép Erdélyben. 25. Fordított névelő. 26. Transport International Routier. 27. Kendert zúz. 29. Alóvíz. 30. „Hosszú" labda. 31. Forrasztószerszám. 32. Európai nép. 34. Leszállt, talajt fog. 37. Szemétből válogató. 40. Vonatkozó névmás. 41. Fordított méhlakás. 43. Maró folyadék. 44. Iárma. 45. Olasz folyó. 46. Ünnepélyes régi francia tánc. 48. Vízi állat. 50. A protoktinium vegyjele. 51. Szovjet repülőgépmárka. 52. Dél-afrikai liliomfa. 53. Idegen állatkert. 54 Esztendő. 56. Negatív elektród. 56. Jugoszláv város. 59. Ezen a napon. 60. Piros, németül. 62. Tagadószó. 63. Oroszlánnév. 64. Nagy madár. 65. Az összes. 67. Villamos kocsiszín. 69. A monopólium kezdetleges formája. 70. Régi görög iskola. 72. Zenében ária (francia). 73. Pápai korona. 74. Világifjúsági Találkozó.

Függőleges: 1. Kimondott betű. 2. Borsod megyei település. 3. Újezüst, egy szovjet város nevéről. 4. Helyet foglalt. 5. Numero. 6. Angol város. 7. Szovjet sakknagymester. 8. ... olajok, illó olajok. 9. A rádium vegyjele. 10. Belső szervünk. 11. Ne is lássam! 12. Ópiumtartalmú gyógyszaer. 17. Harag. 18. Indiai partvidék. 20. Ez is a szakszervezeti bizalmi egyetértési jogkörébe tartozik. 21. Szófia hegye. 23. B. O. 26. Eszes, okos. 27. Szűk ellentéte. 28. ...ikus, lírai jellegű. 30. Becézett női név. 33. Az áram teszi. 35. Régi űrmérték. 36. ... Johann Kaspar (1741—1801) svájci költő és író. 38. Ellilanás, megszökés (latin). 39 Sokból lesz a könyv. 42. Ez a bíró egy Garcia Lorca-regény főszereplője. 46. Fél látcső. 47. Halál, németül. 49. Háziállat hímje. 55. Íme, ez az (francia). 57. Az arzén kémiai jele. 58. Les (ék. hiány.). 59. Újzélandi őslakó. 61. Vissza: alant. 63. Végtelen elírás. 64. Kevert savó. 66. Nóta 68. Kérdőszó. 69. Ludolf-féle szám. 71. I. A. 73. Morse-hang.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 20. **Beküldési határidő:** 1976. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munkaszervezési hiányosság. Utasításellenes munkavégzés.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 20. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Gábris István 2900 Komárom, Táncsics út 31.; Busling Eszter 1071 Budapest, Peterdy u. 31. Házi József 2100 Gödöllő, MÁV-állomás. Eszenyi Árpádné 3384 Kisköre, Vasút u. 2. Huszárik Mihály 2663 Acsa, Mogyorós u. 10.



HÍREK

— **Várakozóhelyiség.** A miskolci vontatási főnökség utazó személyzete részére a közelmúltban várakozóhelyiséget létesítettek a pályaudvar forgalmi irodájának szomszédságában. A helyiségben szolgálati telefon és mosdó is van. A napilapok pedig a várakozás óráit teszik kellemesebbé.

— **Kocsijavítás — terven felül.** Teljesítették háromnegyedéves tervüket a miskolci járműjavító dolgozói. A 100,3 százalékos eredményt az őszi csúcsforgalomban érték el. Az átfutási időt csökkentve, a tervezettnél félezer négytengelyes kocsival javítottak többet.

— **Nyugdíjas búcsúztató.** Bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták munkatársai nyugdíjba vonulása alkalmából Barakonyi Ferencnét, Apc-Zagyvaszántó jegypénztárosát, aki 15 évig dolgozott ezen a szolgálati helyen. A pénztárban Teréz lánya foglalta el a helyét, akit nyugdíjba vonulása előtt az édesanyja képezett ki.

— **Heves megyei napok.** A hatvani csomópont MSZBT tagcsoportja gazdag programot szervezett az idei Heves megyei napok alkalmából. Az egyik szovjet alakulat katonáival közösen szellemi vetélkedőt és sportjátékokat rendeztek, november 10-én pedig lövészverseny volt az új vasúti MHSZ lőtéren.

— **Hangverseny.** A békéscsabai vasutas klubkönyvtárban a közelmúltban sikeres jazz-rock hangversenyt rendeztek, amelyet több mint 250 fiatal tekintett meg.

— **Szüreti bál.** A miskolci vontatási főnökség szakszervezetének kultúr- és nőbizottsága ,október 15-én szüreti bált rendezett a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. Az éjfélig tartó bál előtt a főnökség dolgozóit és családtagjait a diósgyőri Vasas táncegyüttes és szólistái, valamint népi zenekara szórakoztatta.

— **Műszaki napok.** A nagykanizsai műszaki napok keretében a Közlekedéstudományi Intézet vasutas szakcsoportja kétnapos műszaki ankétot szervezett a Kodály Zoltán Művelődési Házban. A megjelent kétszáz szakembernek Kummer István, a KPM vasútbiztonsági osztályának vezetője tartott előadást a vasút üzembiztonságának időszerű kérdéseiről.

Halálozás

Sznoha Ernő, a Déli pályaudvar nyugdíjas csoportjának elnöke 73 éves korában meghalt. 1932 óta vett részt a munkásmozgalomban. Temetése november 12-én volt a Farkasréti temetőben.

A szerkesztőség üzeni

Pacz József Curtici: Boldizsár Gyula Békéscsaba; Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Sepsi Gyula, Pál István, Behán Rózsa, Kisvárdai János Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Léval Laura Dombóvár; Bognár Károly Tapolca; Sziládi Sándor Szeged; Rapi József Bp. Józsefváros; Bátor Béláné Pécs; Járó Antal Nyíregyháza; Szente Gyula Körmend; Góczán József Barcs; Chemez Dénes Bp. Angyalföld; Pásku Jenő Bp.; Bottka László Sturovo; Czeglédi Sándor Debrecen: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Bpest VI., Benczúr utca 47.
Telefon városi: 229—072.
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 218 — 11 659
76—4238 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Roder Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ÁRA: 50 FILLÉR 1976. DECEMBER 1.

NAPIRENDEN

A rövidített munkaidő és a túlórák alakulása

November 11-én ülést tartott az elnökség

A szakszervezet elnöksége november 11-i ülésén elsőként a munkaidő, illetve a túlórák alakulásáról készült jelentést tárgyalta.

1975. január 1-től a MÁV egész területén életbelépett a rövidített munkaidő (heti 44, illetve havi 191 óra). A törvényes munkaidőnek havi 19 órával történő csökkentése miatt *1975-ben több mint 13 millió órával lett kevesebb a kötelezően teljesítendő munkaidőalap.* Ez az összes munkaidőnek 8,3 százaléka volt. A vasút különböző szervei a kieső munkaidőalapnak közel 60 százalékát önerőből, főleg szervezési intézkedésekkel pótolták.

A rövidített munkaidőre áttérés eredményei a következők voltak:

— nem csökkent, sőt kevesebb óraráfordítás mellett, emelkedett a vasút teljesítménye,

— a kevesebb órateljesítés nem csökkentette a dolgozók keresetét,

— minden rétegnél ténylegesen is csökkent a teljesített munkaórák száma,

— a tíz év óta tartó létszámcsökkenés megállt,

— megszűnt a dolgozók közötti feszültség az egységes munkaidő-megszabás eredményeként.

A munkaidő-csökkentés azonban több negatívummal is járt:

— *relatíven emelkedett a túlórák száma,*

— *tovább differenciálódott a túlórák mértéke a dolgozók között,*

— *a túlórák a legnagyobb mértékben a kis- és középállomásokon emelkedtek, vagyis ott, ahol a legalacsonyabb a leterhelés.*

Az elnökség az előterjesztés vitájában főleg a még mindig magas túlórák csökkentésének lehetőségeivel foglalkozott. A részletes taglalás annál is inkább szükségszerű, mert míg az összes dolgozóra vetített túlóramennyiség *1976. első félévében havi átlagban 6,6 óra volt, addig az utazószemélyzet és a fordulószolgálatot ellátó forgalmi végrehajtók nagy része havonta 30—40 túlórát is teljesít.*

Ennek oka elsősorban a munkaerőhiány. De hatással van rá a munka szervezettségének, intenzitásának alacsony volta, de a nagyobb kereset miatt a túlórázáshoz való ragaszkodás is.

A túlórák csökkentésében gyors előrehaladással nem számolhatunk, éppen a felsorolt körülmények lassú változása miatt.

Milyen módon lehet változtatni a helyzeten? A személyelőbeli változások mellett *a jövőben is megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a munkaerőhiányos beosztások dolgozóinak bérfejlesztésére.* A szociálpolitikai célkitűzésekben elsődleges helyet kell biztosítani a munkakörülmények, a munkahelyi légkör javításának. A műszaki fejlesztési lehetőségeket az eddiginél jobban kell koncentrálni azokra a munkaterületekre, ahol legnagyobbak a létszámgondok. Mindenekelőtt azokat a beruházásokat szorgalmazzuk, amelyek élőmunkát szabadítanak fel.

Az eddiginél gyorsabban kell előre lépnünk a munka szervezettség színvonalának növelésében, egyes technológiai folyamatok átalakításában, a munkaidőn kívüli és belüli veszteségidők csökkentésében. *Jobb vezényléssel javítani kell az utazószemélyzet munkaidejének kihasználását.*

A munkaszervezés korszerűsítéséhez tartozik a munkakörök összevonása, az üzem-, illetve munkaidő megszakítása, az egyszerűsített szolgálat bevezetése. *Igen nagy tartalék rejlik a munkafegyelem javításában, az improduktív idők csökkentésében, a gépek és eszközök jobb kihasználásában.*

Az elnökség nyomatékosan aláhúzta, hogy a dolgozók előtt tudatosítani kell, hogy helyes intézkedés mellett a bértömeggazdálkodás lehetőséget nyújt a keresetcsökkenés elkerülésére a túlóracsökkenés mellett is.

Ezután a bérgazdálkodás került napirendre. Az elnökség elfogadva a jelentést, megállapította, hogy az 1976. évi bérügyi intézkedések szakszervezetünk IX. kongresszusán meghatározott bérpolitikai elveknek megfelelően történtek.

Végül a vasutas dolgozók egészségügyi helyzetéről tárgyalt az elnökség. Úgy döntött, hogy a témát a legközelebbi központi vezetőségi ülés elé terjeszti.

Miskolc—Tiszai-pályaudvar:

Kilenc hónap alatt 7 százalékkal növekedett az újítások száma

Miskolc—Tiszai pályaudvar újítói a kongresszusi verseny idején érték el eddigi legjobb eredményüket. Sokan úgy vélték, hogy az volt a csúcs, az eredményeket már nem lehet tovább növelni. Az újítók rácáfoltak a kétkedőkre. Ebben az évben kilenc hónap alatt az újítások száma *7 százalékkal növekedett* és 51 százalékkal több újítást fogadtak el, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A siker a mozgalomba bekapcsolódó szocialista brigádoknak is köszönhető.

A bevezetett újításokért húszezer forinttal több újítási díjat fizettek ki háromnegyedév alatt, mint a múlt év hasonló időszakában. A jó eredményekhez a szocialista brigádok közül a *Békc* 35. a *dr. Csanádi* brigád pedig 19 újítással járult hozzá. Az egyéni újítók közül *Mátyus József* és *Szerbin József* volt a legeredményesebb. Az újítások 81 százaléka szocialista brigádoktól származik.

November 16—18 között

Az OPW Budapesten tartotta 30. tanácsülését

A szocialista országok közös vasúti teherkocsiparkja irányító szerve, az OPW-tanács 30. ülését november 16—18. között tartották meg *Budapesten.* Mint ismeretes, az OPW-ben hét európai szocialista ország vesz részt, melyek a KGST keretében létrejött integráció során az OPW megalakításával oldották meg a vasúti kocsik gazdaságosabb kihasználását. A szocialista országok nemzetközi szállításai a hatvanas években egyre emelkedtek. *1960-ban a MÁV összteljesítményének több mint 35 százalékát a nemzetközi forgalom tette ki.*

Az 1964. július 1-én működésbe lépett OPW közös kocsipark fedett és nyitott kocsikból állt. Az érdekelt országok egyezménye a többi között leszögezte, hogy a közös kocsiparkba bevitt vasúti járművek tulajdonjogi meghagyása mellett e kocsik a tulajdonos vasúttól függetlenül bármely részes vasút területére megrakhatók és meg kell felelniök a meghatározott műszaki feltételeknek. *Az OPW-egyezmény alapján mindegyik vasút lényegében annyi kocsit tarthat díjmentesen naponta a hálózatán, amennyit a parkba beadott.* Ezen felül a felhasznált kocsik után alapbért kell fizetni.

1964 óta hatalmas változáson ment keresztül az OPW. Kezdetben 95 200 nyitott és fedett kocsival dolgozott, 1970-re azonban a kocsiparkot teljesen modernizálták. Akkoriban a négytengelyes kocsik mennyisége csak 2,7 százalékot tett ki. Jelenleg a kéttengelyes egységben számolt kocsipark *40 százaléka négytengelyes.* A kocsik műszaki állapotának javulására utal, hogy azelőtt évente egy-egy kocsi nyolc esetben került futójavításra, jelenleg csak 5,6 alkalommal.

Kéttengelyes egységben számítva 1964-ben 95 200 kocsi volt az OPW-ben, *jelenleg 273 ezer kocsi.* A MÁV OPW-parkja ennél is nagyobb mértékben nőtt. 1964-ben 9 ezer, jelenleg több mint 33 ezer kocsival veszünk részt a park munkájában. *A kocsipark összes tonnakapacitása 2 millió tonnáról 6 millió tonnára növekedett.*



Szabó Béla vezérigazgató-helyettes aláírja a jegyzőkönyvet (Laczkó Ildikó felvétele)

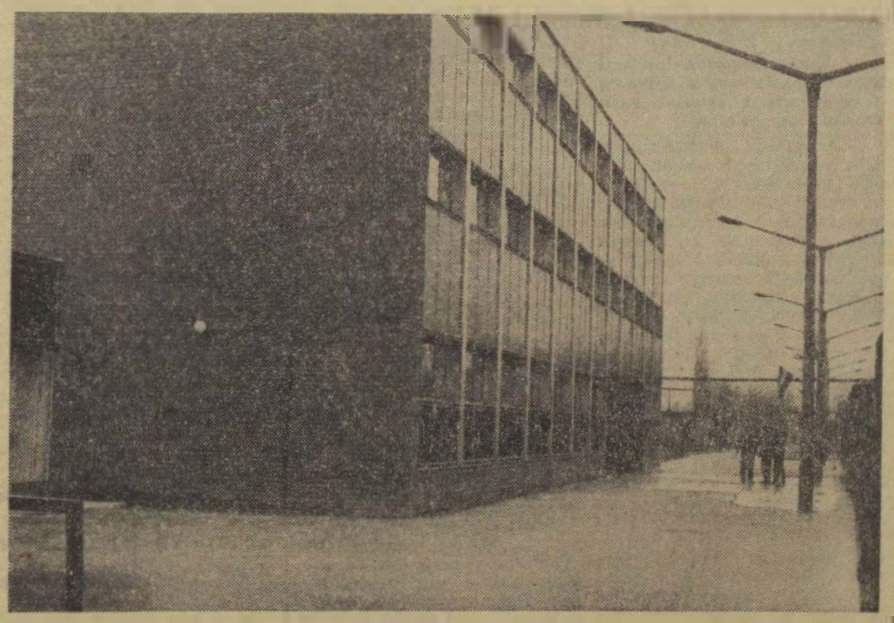
A MÁV OPW-kocsiforgalma pedig 12 év alatt háromszorosára nőtt. Az OPW-ben részes vasutak az elmúlt 12 év alatt egymást mintegy 250 ezer kocsival segítették ki, ami közel 6 millió kocsinapot jelent.

A budapesti tanácsülésen, melyen az elnöki teendőket a Magyar Népköztársaság tanácsképviselője, *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes látta el, főleg üzemeltetési, módszertani és pénzügyi kérdéseket vitattak meg. A budapesti ülésen részt vett *Bulgária, Magyarország, az NDK, Lengyelország, Románia, Szovjetunió* és *Csehszlovákia* képviselője. Megállapodtak abban, hogy a tagországok összesen 8600 kocsival növelik az OPW-kocsiparkot, s a jövőben gépesítik a park leszámolási és statisztikai, valamint automatizálási és irányítási rendszerét.

A tanácskozás záró napján a részt vevő országok küldöttségének vezetői aláírták a tárgyalásokról készült jegyzőkönyvet.

TÍZMILLIÓ FORINTOS BERUHÁZÁS

Átadták a miskolci járműjavító üzem ötszázszemélyes szociális létesítményét



Az új 500 személyes öltöző-mosdó homlokzata (Viski János felvétele)

A miskolci járműjavító régi csarnoképületének falai mellett új, háromszintes építmény magasodik. Az 500 személyes, tízmillió forint beruházással épült szociális létesítményt a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 59. évfordulója alkalmából adták át.

Az átadási ünnepségen *Fenyvesi István,* a vasúti főosztály járműjavító szakosztályának képviselője méltatta a beruházás jelentőségét, amely egyben a dolgozókról való gondoskodás szép példája is. A létesítményt elismerő szavak kíséretében adta át *Varga Zoltán* üzemigazgatónak, aki megköszönte a tervezők és a kivitelezők jó munkáját. Hangsúlyozta, hogy az öltözők, mosdók és zuhanyozók többek között lakatosok, hegesztők, bognárok részére jelentenek az eddiginél jobb, kényelmesebb tisztálkodási lehetőséget. A helyiségek levegőcseréjét nagy teljesítményű szellőzőberendezések végzik.

Az igazgató szavai után az ünnepség résztvevői megtekintették az épület helyiségeit és berendezéseit.

NOVEMBER 7. TISZTELETÉRE

Pályamunkások társadalmi munkája

A békéscsabai pályafenntartási főnökség pályamesteri szakaszainak szocialista brigádjai *november 7. tiszteletére pótfelajánlásokat tettek.* Ennek megvalósítása érdekében ünnepi műszakokat tartottak, társadalmi munkát végeztek.

A gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói például vállalták, hogy jobb munkaszervezéssel terven felül elvégzik *Mezőberény és Csárdaszállás* állomásokon az átmenő fővágány kitérőinek szabályozását. A szeghalmi 7-es szakasz 64 kitérőalj kicserélését és tíz mázsa ócskavas összegyűjtését, a XI-es szakasz pedig a szarvasi *Ságvári Endre* általános iskola udvarának feltöltését vállalta és teljesítette.

A tótkomlósi XIV-es szakasz *Béke* szocialista brigádja október 22-én és november 6-án ünnepi műszakon vett részt, a nagyszénási XII-es szakasz dolgozói pedig társadalmi munkában útátjárót javítottak, ócskavasat gyűjtöttek és soron kívüli vágányjavítást végeztek.

Példás együttműködés

Vasutasok és fuvaroztatók a gyorsabb ki- és berakásért

A legjobb MÁV—Volán komplexbrigádot megillető vándorzászlót *Recsk—Parád* állomáson őrzik. Az itt működő, immár országos hírű komplexbrigád a közelmúltban szállítmányozási értekezletet tartott, amelyen részt vettek a Volán területileg illetékes vezetői, valamint a miskolci vasútigazgatóság és a fuvaroztató vállalatok képviselői is.

A Volánnál dolgozó brigádtagok vállalták, hogy az állomásra érkező vasúti kocsiknak mintegy a felét ők maguk rakják ki, míg a MÁV létszámába tartozó brigádok felajánlották az idegen vasutak tulajdonát képező kocsik tartózkodásának további egy órával való rövidítését.

A november 7-e tiszteletére tett felajánláshoz az állomás minden dolgozója csatlakozott. *Héczei László* állomásfőnökkel az élen részt vettek *Recsk—Parád* és *Recsk—Kőrakodó* szolgálati helyeinek és környékének csinosításában, a rakodóterület takarításában, rendbehozásában.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 59. évfordulójának tiszteletére *Kál-Kápolna* állomás dolgozói — *Ferencz Antal* állomásfőnök irányításával — a vágányhálózathoz tartozó váltók, keresztezések javításából, az esedékessé vált síncserék elvégzéséből vettek ki részüket. Szabad szombaton végzett egynapos társadalmi munkájukkal nagy mértékben járultak hozzá a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtéséhez, szorosan együttműködve a pályafenntartási szolgálat dolgozóival.

Kommunista műszak a közösség javára

A *Budapest-Soroksári út állomás* 65 dolgozója — a gazdasági-társadalmi vezetők kezdeményezésre — a közelmúltban egyik szabad szombaton kommunista műszakot szerveztek, amelyen többek között azok a forgalmi szolgálattevők és kocsirendezők is részt vettek, akik éjszakai szolgálatban voltak.

A dolgozók célja az volt, hogy a kommunista műszak során keresett pénzt *a közösség javára, pontosabban a IX. kerület gyermekintézményeinek bővítésére ajánlják fel.* A műszak részt vevői az állomás és az iparvágányok mentén egy vagon vasat és 150 zsák papírt, ezen kívül három vagon egyéb hulladékot gyűjtöttek össze. Ezen kívül kitakarították a szociális helyiségeket, a raktárt és gondozták a virágos kertet.

A kommunista műszakon a dolgozók *12 400 forint értékű munkát végeztek.*

Tudósítóink írják:

A vasút vezetői számítanak a fiatalok helytállására

Lapunkban ismét — immár harmadik alkalommal — közlünk összeállítást azokból a levelekből, amelyeket tudósítóink küldtek szerkesztőségünkbe az ország különböző pontjain fekvő szolgálati helyeken, vasúti üzemekben megtartott ifjúsági parlamentekről. Érdekes — mert szinte valamennyi levélben szó esik erről —, hogy az év vége, illetve az új esztendő gazdasági feladataira való áttérés időszakának rohamos közeledtével a parlamenten beszámoló vagy felszóláló munkahelyi vezetők milyen nagy mértékben számítanak a fiatalok helytállására. Lényegében ez is a megbecsülés egyik megnyilvánulása. De adjuk át a szót tudósítóinknak! Elsőként *Pál Istvánnak:*

90 százalékuk szocialista brigádtag

— A fiatalok bebizonyították eddigi munkájukkal, hogy idei tervünk sikeres befejezéséért, majd az V. ötéves terv maradéktalan végrehajtásáért is igen sokat tehetnek — mondotta *Varga Zoltán*, a miskolci járműjavító igazgatója az osztályszintű ifjúsági ankétokat követő, november 10-én megtartott parlamenten.

— *Üzemünkben mintegy ötszáz 30 éven aluli fiatal dolgozik, akik aktívan kiveszik részüket a termelési feladatok végrehajtásából. Örülünk annak, hogy fiataljaink 90 százaléka szocialista brigádtag és hogy 11 önálló ifjúsági brigádunk is van.* Az elmúlt két évben 61 fiatal segítette újításaival is a jobb, ésszerűbb és gazdaságosabb termelést...

Ez az alapja annak, hogy az üzem lakáshoz juttatott dolgozóinak 50 százaléka is 30 éven aluli fiatal, és hogy a parlamenten a fiatalok részéről elhangzott igényeket a járműjavító vezetősége most is megértéssel fogadta és azok kielégítését tőle telhetően támogatja.

Csiznazia Béláné tudósítása *„nagy parlament"*-nek nevezi a *szombathelyi vontatási főnökségnél* lezajlott, a részlegenkénti ankétokat követő fórumot. Beszámolt arról is, hogy a „nagy parlament" előzményeként megtartott ankétokon 323 fiatal vett részt, s közülük hatvanheten fel is szólaltak, 74 közérdekű témát érintve, amelyekről 15 felsőbb szintű intézkedést igényel, a többi javaslat megvalósítása ügyében helyi intézkedés történt. Ezek után került sor az utóbbi parlamentre, ahol *Kun József* vontatási főnök szóban egészítette ki a küldötteknek előzőleg megküldött írásos beszámolót. Elmondta, hogy az 1974. évi ifjúsági parlament óta — miközben az ott elhangzott problémák döntő többsége megoldódott — bővült a motorkocsi- és Dieselmozdonypark, sikerült feltölteni a motorvezetői létszámot, *nőtt a fiatalok bevonása a vezetésbe, emelkedett az oktatás színvonala, a vontatási dolgozók általános, szakmai és politikai műveltsége.*

Kölcsönös a bizalom

Az aktivitás, a fiatalok cselekvőkészsége kifejeződött abban is, hogy a szombathelyi vontatásnál a parlament előtt egyhetes ünnepi műszakot kezdeményeztek, majd az idősebb dolgozókkal együtt végzett munkájuk ebben az akcióban a minőségi munka fokozására, a munkahelyi körülmények javítására, a rend és a tisztaság kialakítására irányult.

A hozzászólások azt tükrözték, hogy a fiatalok ugyanúgy bíznak vezetőikben, mint azok önmagukban. Köszönetet mondtak a gazdasági vezetés által lenetőlvé tett miskolci és záhonyi tapasztalatcseréért, s az egyik legfőbb célként beszéltek a technikai előrelépésről. *Bérkérdésről vagy lakásproblémáról egyetlen hozzászóló sem tett említést, ami azzal van összefüggésben, hogy a fiatalok képviselői maguk is részt vesznek az ilyen irányú ügyek intézésében.*

Megjelent és felszólalt a szombathelyi vontatási főnökség fiataljainak tanácskozásán *Maczkó István*, a 3. szakosztály helyettes vezetője, s többek között megemlítette, hogy a MÁV-vezérigazgatóságon is várják már az országos szintű ifjúsági parlamentet, az ott elhangzó véleményeket, javaslatokat, mert a vasút vezetői látják és érzik, hogy a fiatalok segíteni akarnak a népgazdasági feladatokon belül a MÁV-ra háruló tennivalók végrehajtásában.

Elvégzik az általánost

Tartalmában és mondanivalójában hasonló volt a MÁV Debreceni Építési Főnökség ifjúsági parlamentje, amely az apafai katonai alakulat kultúrtermében zajlott le 113 küldött részvételével, s amelyről *Nyíri Ferenc* tudósította szerkesztőségünket.

„Gondosan előkészített és szépen feldíszített helyiségben láttak vendégül bennünket az alakulat katonái és parancsnokai, akikkel már régebben összeköt bennünket az együtt végzett munka" — írja a tudósító, majd ismerteti *Széles Károly* építési főnök vitaindító beszédét, amelyben beszámolt az ifjúsági törvény végrehajtásának eddigi eredményeiről. Örvendetes eredmény a többi között, hogy az általános iskola 8 osztályát minden itt dolgozó fiatal elvégzi, sőt közép- és felsőfokú intézményben is egyre többen szereznek képesítést. A szocialista brigádok között kiemelkedő eredményeket értek el az ifjúsági brigádok, s ők járnak élen a kommunista műszakok szervezésében is.

A vitában huszonkilenc küldött kért szót, s szinte kivétel nélkül megemlítették, hogyan kívánnak a fiatalok közreműködni a fegyelem megszilárdításában, a munkaidő jobb kihasználásában, az anyaggal és energiával való takarékosságban.

Anyag- és alkatrészellátással, beszerzéssel foglalkozó fiatalok parlamentjéről is kaptunk tudósítást, bár nem Debrecenből, hanem *Szegedről.* Így ír ezzel kapcsolatban *Gellért József:*

„Az igazgatóság anyagszerkezelési szakszolgálatánál dolgozó fiatalokat 58 küldött képviselte a MAV-munkásszállóban megtartott ifjúsági parlamenten. *Bálint Dezső*, az anyaggazdálkodási osztály vezetője elismerően szólt beszámolójában a fiatalok szakvonali munkájáról, gazdasági és politikai tevékenységéről. A korábbi évekhez képest nagy mértékben csökkent az általános iskola nyolc osztályát el nem végzettek száma, s évről évre több fiatalt képeznek ki az anyagszerkezelési tanfolyamokon. Gondot okoz viszont, hogy a tisztképzőn alig néhány fiatal továbbtanulását biztosítják."

Sok minden függ a KISZ-élettől

Ugyanilyen problémaként hangzott el ezen a fórumon, hogy a fiatalok szervezettsége nem kielégítő. A KISZ-nek itt viszonylag kevés tagja van, ami részben azzal függ össze, hogy önálló ifjúsági alapszervezetük csak Szegeden és Békéscsabán működik.

A szegedi vasútigazgatóság központjában lezajlott ifjúsági parlament — ezt is *Gellért József* tudósítása alapján közölhetjük —, egészen más képet adott az ott dolgozó fiatalok szervezeti életéről. Szerepet játszik ez is a jól végzett szakvonali munkában, vagy akárcsak abban, hogy az idén több mint 300 óra társadalmi munkát is végeztek az igazgatóságban dolgozó fiatalok. Az ilyen és ehhez hasonló eredményeket a parlament vitaindító szónoka: *Lovász Lázár* vasútigazgató-helyettes igen nagyra értékelte, s a hozzászólók az elismeréshez méltó tenniakarással beszéltek a reájuk háruló újabb feladatokról.

Munkával ünnepeltek

Pályafenntartásiak kommunista műszakja

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség XII. pályamesteri szakaszának dolgozói a november 6-án megtartott kommunista műszakkal ünnepelték a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulóját — kaptuk a hírt Nógrádkövesdről, *Tóth István* párttitkártól. Levelében beszámolt arról is, hogy a kezdeményezéshez — amely az aszód—balassagyarmati vonalon elkezdett pályakorszerűsítés gyorsítását kívánta elősegíteni — *csatlakoztak a X. és a XIII. pályamesteri szakasz, valamint Acsa—Erdőkürt és Galgamácsa állomás dolgozói is.*

A kommunista műszak eredményeként a pályafenntartásiak csaknem egy kilométer hosszúságban cserélték ki az 1960-ban beépített, de még az 1908—21-es években gyártott I. rendszerű sineket korszerűbb, nagyobb teherbírású, úgynevezett 48 kilósakra. Ezenkívül két vagonnyi sínanyag berakásával is hozzájárultak a kijelölt vasúti beruházások mielőbbi megvalósításához.

Az ily módon kiérdemelt munkabérüket a *Nógrádkövesden nemrég felépített ifjúsági és pártszékház környékének parkosítására, valamint berendezési tárgyak vásárlására ajánlották fel a kommunista műszakban részt vett brigádtagok.*

Ötvenkét brigád vetélkedője

Ötvenkét szocialista brigád nevezése és felkészülése után a *debreceni* MÁV Építési Főnökségen lezajlott a *Korunk valósága* c. szellemi vetélkedő első fordulója és üzemi döntője. A döntőn részt vett húsz brigád között igen szoros küzdelem alakult ki, s végül is öt csapat jutott tovább a vasúti szakmai versenyre.

A szakmai döntő első helyezettje az építési főnökség gépállomásának Április 4. ifjúsági villanyszerelő brigádja lett, jogot szerezve ezáltal a később lebonyolításra kerülő megyei döntőn való részvételre.

A magyar sajtó napján

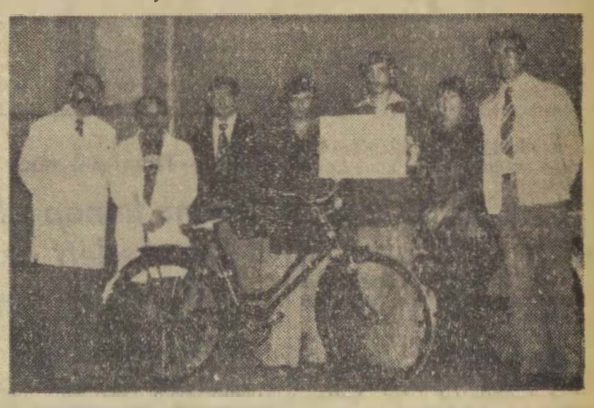
Ötvennyolc évvel ezelőtt, 1918. december 7-én jelent meg az első magyar legális kommunista lap, a Vörös Újság. Az évfordulón, amely egyben a magyar sajtó napja, minden évben koszorúzási ünnepséget tartanak a Magyar Sajtó Házában.

Ezen a napon szerte az országban ünnepségeken emlékeznek meg a magyar újságírás elhunyt, kiemelkedő alakjairól. A magyar forradalmi újságírás előtti tisztelgés egyben fogadalom is, elkötelezettség a kommunista újságírás, a ma feladatainak vállalása mellett. Mindazok, akik ennek a szép és felelősségteljes munkaterületnek a művelői, nyomdásztól újságíróig, rádióstól, a televíziós szakemberig — elkötelezték magukat egy szolgálatra, a közösség ügyének szolgálatára. Ők ritkán szólnak önmagukról. Illő és kötelező is a háttérben maradniuk, mert feladatuk a társadalmi jelenségek visszatükröztetése, az előrehaladásért vívott harc. A sajtó ereje a szavak igazában rejlik. Ez teszi maradandóvá ennek a szolgálatnak a dokumentumait is.

A sajtó napján tisztelettel köszöntjük a sajtó és a tömegkommunikációs eszközöknek azokat a társadalmi munkásait, aktivistáit is, akik nem hivatásos újságírók ugyan, mégis lelkiismeretes szószólói egy-egy kisebb közösség érdekeinek, hű krónikásai munkahelyük közérdekű eseményeinek. Köszöntjük mi is lapunk tudósítóit, levelezőit, akik időt, fáradságot nem sajnálva — sokszor a nehéz éjszakai szolgálat után — fognak tollat, és leírják legújabb eredményeiket, gondjaikat. Ezzel az önként vállalt munkájukkal gyarapítják információinkat, teszik színesebbé, tartalmasabbá a Magyar Vasutast.

A külső munkatársak és levelezők nélkül szegényebb lenne a magyar újságírás is...

AJÁNDÉK



Az UVATERV Puskás Tivadar szocialista brigádja patronálja a szegedi MÁV nevelőotthon növendékeit. Legutóbb három új kerékpárral ajándékozták meg a gyerekeket

Évente csaknem negyvenezer látogató

Új társadalmi vezetőség a hatvani vasutas művelődési házban

Hatvanban november 11-én megválasztották a Liszt Ferenc Művelődési Ház új társadalmi vezetőségét. A szakszervezeti tagság több mint száz küldöttének jelenlétében *Tellér Sándor*, a művelődési ház igazgatója számolt be az eddigi társadalmi vezetőség közreműködésével elért eredményekről, a megvalósításra váró közművelődési feladatokról.

— *Az egyik legnagyobb eredményünk* — mondotta többek között az igazgató —, *hogy az általános iskolákkal szorosan együttműködve rendszeressé tudtuk tenni a felnőttek oktatását*, s ezt az akciónkat erőteljesebbé tette az is, hogy a tankönyveket a szakszervezeti bizottság anyagi támogatása révén a művelődési ház vásárolhatta meg. Mindemellett nem szorult háttérbe a dolgozók szórakoztatásáról, a nyugdíjasok klubszerű foglalkoztatásáról, a gyermekrendezvényekről való gondoskodás sem.

A számok nyelvén kifejezve, úgy is mondhatjuk, hogy négy év alatt — a korábbi 4 esztendőhöz képest — 64 rendezvénnyel többet tartottak a művelődési házban, miközben a látogatók száma 11 és fél ezerrel növekedett. *Az évi 38 749 látogató tehát annyit jelent, hogy Hatvan minden lakosa évenként egyszer felkereste a Liszt Ferenc Művelődési Házat.* Tekintve azonban, hogy az intézményt elsősorban a vasutasok és közvetlen hozzátartozóik keresik fel, az itt végzett közművelődési tevékenység gyümölcseit főképpen a csomópont dolgozói élvezhetik.

A küldöttek végül 13 tagú társadalmi vezetőséget választottak, s ugyancsak újjáválasztották a számvizsgáló bizottságot. A társadalmi vezetőség elnoke *Kiss Pál*, Hatvan állomás személyzeti vezetője, a számvizsgáló bizottság elnöke pedig *Körössy János* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes lett. A vezetőség titkári teendőit *Tellér Sándor* igazgató látja el.

Sz. F.

Így látja a művezető:

A bizalmiakat meg kell tanítani jogaik ismeretére és gyakorlására

Az üzemi demokrácia érvényesítése rendkívül nagy jelentőségű mind a munkahelyi közösség tagjai, mind a vezető beosztású dolgozók számára. Ezzel szemben mégis azt tapasztaljuk esetenként, hogy az üzemi demokrácia fórumai — a színvonal és a tartalom szempontjából — bizonyos kívánnivalót hagynak maguk után. Más szóval: a vezetésre és a kollektívára gyakorolt hatásuk elmarad még a lehetőségektől, illetve a követelményektől.

Ezzel kapcsolatban kértük meg *Halász Antal* műszaki tanácsost, a szentesi építési főnökség szeged-rókusi gépállomásának művezetőjét, a szegedi vasútigazgatóság pártvégrehajtóbizottságának tagját, fejtse ki véleményét.

— Hogyan látja saját tapasztalatai alapján a helyzetet?

— *Véleményem szerint* — mondotta — *a dolgozók legszélesebb rétegeinek fórumai, mindenekelőtt a termelési tanácskozások és a szakszervezeti taggyűlések, alkalmasak arra, hogy a munkahelyek közösségét, szinte valamennyi tagját bevonjuk az üzemi demokrácia gyakorlásába.* Előbbre lépni abban kell, hogy a tanácskozások színvonalasabbak, előbbek legyenek, s akkor a dolgozók még aktívabban vesznek részt jogaik érvényesítésében, illetve a munkahelyi légkör javításában, a közösségi élet alakításában, végső soron az elért eredmények túlszárnyalására irányuló erőfeszítések kifejtésében.

— A gépállomáson lezajlott ifjúsági parlament alapján mi a véleménye a fiatalok és a vezetők kapcsolatáról?

— A fiatalok jól látják, hogy akik vezetői beosztásban vannak, azok emberi magatartása, egyéni tulajdonságaik iránt magasabbak a követelmények. Úgy is mondhatnám, hogy a vezetőnek szocialista emberhez méltóan kell vezetnie, élnie, a rábízott kollektíva gondjaival foglalkoznia. A vezetőtteknek ugyanakkor — s ezt is helyesen ítélték meg a fiatalok — törekedniök kell a magasabb általános, politikai és szakmai műveltség megszerzésére, hogy ezáltal is könnyebben érthessen szót egymással a vezetett és a vezető. *Ehhez én csak annyit tehetek hozzá, hogy minél jobban haladunk ezen az úton, annál inkább teremtjük meg az üzemi demokrácia zavartalan érvényesítésének a lehetőségét.* A kapcsolat javítását azonban már most is elősegíti, ha az üzemi demokrácia fórumain nemcsak lentről felfelé áramlanak jelzések, hanem felülről lefelé is pontos információt kapnak a dolgozók.

— Mi a véleménye, mint művezetőnek, a szakszervezeti bizalmiak megnövekedett jogköréről? Hogyan fogadta az erről szóló határozatot?

— Ezt a határozatot fontosnak és igen nagy jelentőségűnek tartom. Most még rövid idő telt el ahhoz, hogy bárki felmérhesse a szakszervezeti jogok e formában való kiterjesztésének hatását, de bizonyos tapasztalataink máris vannak. *A dolgozók megelégedéssel fogadták, hogy ezentúl a bizalmin keresztül is nagyobb beleszólásuk van a munkahelyi élet alakításába.* Mi vezetők pedig azért fogadtuk örömmel a határozatot, mert meg tudjuk osztani a vezetéssel járó gondokat a bizalmival, mint a szervezett dolgozók képviselőjével. Fontos ez már csak azért is, mert az utóbbi harminc évben legalább száz évet gyorsult az élet. Ebben a tempóban a jó egyszemélyi vezetést és a jó kollektív döntést kizárólag az üzemi demokrácia hatékonyabbá tételével lehet biztosítani. *Véleményem szerint ezt szolgálja a szakszervezeti bizalmiak jog- és hatáskörének kiterjesztése.*

S még valamit szeretnék ehhez hozzátenni: *nagy felelősséget ruháztak a jogok kiterjesztésével a bizalmiakra.* Ahhoz, hogy ezzel élni is tudjanak, időre, türelemre és segítségre van szükségük. Ha a vezetők ezt megadják részükre, a saját feladataikat is könnyítik vele. Pillanatnyilag még az a helyzet, hogy az egyenlő partner szerepét nem minden bizalmi tudja betölteni, ezért meg is kell tanítani őket a jogok ismeretére és gyakorlására. Úgy tapasztalom, hogy a szakszervezet már megtette ehhez a kellő lépéseket...

Fogas Pál

Szocialista jellemvonás

A brigád nem felejti el az alapító tagokat

A barcsi XVIII. pályamesteri szakasz műhelyében dolgozó *Dózsa György* szocialista brigád tagjai találkozóra hívták meg a közülük nyugdíjba ment vasutasokat. Tekintve, hogy ez a többszörösen kituntetett közösség tizenhat évvel ezelőtt alakult és 1974 óta a MÁV kiváló brigádja cím viselésére jogosult), a találkozón sok nyugdíjas vett részt.

A volt brigádtagokat *Sárdinec Sándor* pályamester üdvözölte, és ismertette a közösség legújabb eredményeit. Megmutatták a vendégiatók az átalakítás, illetve korszerűsítés alatt álló műhelyt is, majd a brigád egykori és jelenlegi tagjai közös uzsonna közben elevenítették fel a régi élményeket. *Plecskó József* brigádvezető munkatársai nevében ígérte meg, hogy továbbra is figyelemmel kísérik a nyugdíjasok sorsát, s ahol szükséges, készek kézzel fogható segítséget is nyújtani.

Siófoki menetirányítók

Az eredményeknek mindig meghatározója a jól dolgozó szocialista közösség

Egyemberként veszik ki részüket a közös feladatokból

A pécsi vasútigazgatóság III. forgalmi osztályának vizsgabiztosa vagyok. Ebből a beosztásból is figyelemmel kísérhető, hogy hol, melyik szolgálati helyen működnek jó szocialista brigádok, amelyeknek meghatározó szerepük van a továbbképzésre, az utánpótlás nevelésére, a szaktudás elsajátítására és megfelelő alkalmazására, a gazdasági és politikai eredményekre.

A nyolctagú Kék Balaton brigád

A mi igazgatóságunk vasútvonalai közül a *Szabadbattyán—nagykanizsai* vonalrészen bonyolódik le az áru- és utasforgalom igen tekintélyes része. Az úgynevezett balatoni forgalom gyakran követel rendkívüli teljesítményeket az itt dolgozó vasutasoktól, nem is szólva a vonal nemzetközi teherforgalmáról. A feladatokhoz részben elegendő létszám, másrészt jól felkészült személyzet kell. Ehhez nyújt szinte felmérhetetlen értékű segítséget a *siófoki* menetirányító hivatal *Kék Balaton* szocialista brigádja.

A brigád 1971-ben alakult. Vezetője: *Kiss Ferenc* főfelügyelő. A hét brigádtag: *Flinger József* mérnök-tanácsos, *Bíró János* főintéző, *dr. Czudar Géza* főtanácsos, *Szentannai László* felügyelő, *Kiss Lajos* főintéző, *Bokody István* mérnök-főtiszt és *Tóth Ferenc* ellenőr, akit — mint korábban tették idősebb brigádtársai — igyekszik mind magasabb szakmai és politikai tudást szerezni. Tóth Ferenc ugyanis jelenleg a tisztképző intézet hallgatója.

Az említettek közül ketten a szakszervezeti bizottságban tevékenykednek, egy brigádtag pedig a pártvezetőség tagja, de valamennyien egyemberként veszik ki részüket a különböző közösségi feladatokból. *Az idén 536 óra társadalmi munkát végeztek*, szorosan együttműködve Siófok állomás és a vonal többi szocialista brigádjaival. A brigádzászló és a zöldkoszorús jelvény után két ízben szerezték meg az ezüstkoszorús kitüntetést, valamint a brigádplakettet.

Tíz százalékkal csökkent a késés

A menetirányító hivatalban dolgozók közül néhányuknak már több mint két évtizedes gyakorlata van. Lelkesedésben és szakmai rátermettségben nem maradnak el tőlük a fiatalok sem. Kiválasztásuktól kezdve foglalkoznak ugyanis velük a brigád idősebb dolgozói, s mindenben igyekeznek segíteni őket. Hogy milyen eredménnyel? Arról a számok is vallanak.

A brigád tagjai által irányított vonal hossza 154 kilométer, s a nyári hónapokban itt 4937 személy-, gyors- és nemzetközi expresszvonat közlekedett. Tekintettel arra, hogy a vonal egyvágányú — ahol immár tíz éve pályafelújítási munkálatokat végeznek — rendkívül nagy feladat a hálózatunkra késve érkező nemzetközi vonatok menetrendszerű közlekedését, illetve a késések csökkentését biztosítani. *A brigád mégis vállalta ezt a feladatot, megfogalmazva a felajánlásban azt is, hogy az irány-, közvetlen és gyorsteherاست vonatok utazási sebességét 10 százalékkal emelik, a vonatok terhelésének 5 százalékos emelése mellett.* A nyári hónapokban — szeptember 1-ig — vállalását 124 százalékra teljesítette a Kék Balaton brigád. Megszervezték a brigádtagok azt is, hogy Nagykanizsa és Murakeresztúr határforgalmi feladatainak könnyítésére a gyorsteher- és irányvonatokat már Siófok, Fonyód vagy Balatonszentgyörgy állomáson megrendezik.

A brigádtagok egyéni vállalásai nagymértékben hozzájárultak az elért eredményekhez. *Bokody István például részletes tanulmányt készített, elemezve a személy- és teherszállításban mutatkozó problémákat.* Konkrét javaslatokat tett a biztosítóberendezés szokásos zavarainak gyors elhárítására, az utazás kényelmének és kulturáltságának fokozására, a vonatkésések okainak megszüntetésére stb. Ennek a tanulmánynak is szerepe volt abban, hogy a személyszállító vonatok menetrendszerűsége az 1974. évi 87,9-ről az idei nyáron 96,7 százalékra emelkedett.

Ehhez az eredményhez, valamint az úgynevezett négyes forduló bevezetéséhez a vonalfőnökség területén újonnan felvett dolgozókat kellett kiképezni. A pályakezdő fiatalok neveléséből is részt vállalt a brigád. *Kiss Ferenc* és *Szentannai László* nemcsak Siófokon és a brigád által irányított vonalon, hanem a vonalfőnökség más állomásain is oktatásokat szervezett, s az ő fáradságot nem ismerő munkájuk következtében az idén 28 fiatal sikeres forgalmi önállósító vizsgát tett. Ezenkívül összesen *34 fiatalt készítettek fel az általuk szervezett oktatás keretében forgalmi, váltókezelői, biztonságtechnikai és menetirányítói vizsgára.* A kiképzésekre fordított 136 oktatás 701 órát vett el szabadidejükből. Ezen túlmenően a brigád megalakulása óta 108 ifjú vasutas kiképzése fűződik a Kék Balaton szocialista brigád nevéhez, miközben négy alkalommal tanfolyamszerűen is foglalkoztak a tanulókkal.

Felkészítés vasúti szakvizsgára

A vasútigazgatóság nagyra értékeli a brigád erőfeszítéseit. Ennek elismeréseként több esetben a helyszínen tartotta meg a forgalmi vizsgákat. A jó vizsgaeredményeken túlmenően feltűnt a tanulók fegyelme, példamutató magatartása is. Az évek során csak elvétve fordult elő, hogy a levizsgázottak közül valaki kilépett a vasúttól. *Az új felvételesek tehát nemcsak az utasításokat, hanem a foglalkozás, a hivatás szépségét is megismerték a brigádtagokkal való találkozások alkalmával.* Azután már a fiatalok jó munkája is lehetővé tette, hogy a balatoni vonalon egyetlen vonattal sem történt baleset, illetve a tolatás közben bekövetkezett négy kocsikisiklás egészen minimális anyagi kárral járt.

Büszkék vagyunk a Kék Balaton brigádra, s szeretnénk, ha sok helyen követnék e nagyszerű közösség példáját.

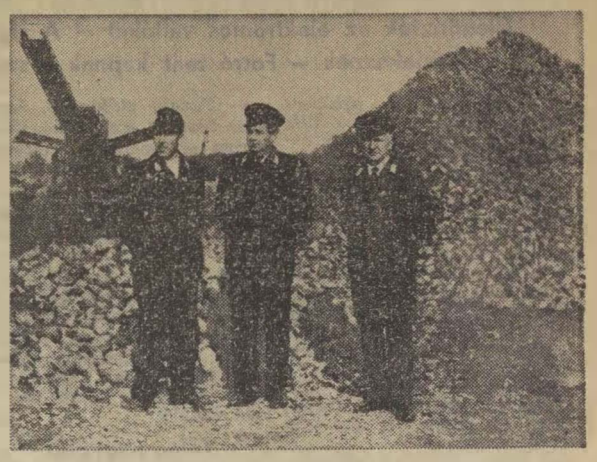
Lengyel Károly,
Pécs

Új peron, vasbetonaljakból

A békéscsabai pft. főnökség XIV. pályamesteri szakaszának *Béke* és Tótkomlós állomás *Gagarin* szocialista brigádjai minden évben szerződésbe foglalt közös vállalást tesznek. Ebben az évben például elhatározták, hogy elkészítik az állomás peronját. A munkához a vasúti pályából kiszedett használt vasbetonaljakat használták fel, amivel jelentős mennyiségű anyagot takarítottak meg. Az új, magasított peron különösen az idősebb utasok vonatból történő ki- és beszállását könnyíti meg.

Ősszel nehéz a szolgálat

Örömök és gondok Hajdúszoboszlón



Van mivel megrakni a kiürült vagonokat — mondják az állomás vezetői (A szerző felvétele)

Ezekben a hamar telet idéző őszi hónapokban fárasztóbbak a szolgálatok; a gyakori esőzés és a fullasztó köd nehezíti a vasutasok munkáját. Erről győződhettünk meg a napokban az egyik leghíresebb hazai fürdőhely, *Hajdúszoboszló* vasútállomásán, ahol *Katona Lajos* állomásfőnökkel, *Komódi Lajos* szb-titkárral. *Kircsi István* vezető raktárossal és *Szabó Lajos* forgalmi szolgálattevővel beszélgettünk.

— *Mezőgazdasági megyében élünk, a cukorrépán kívül sok kukorica, burgonya és alma terem nálunk* — mondja az állomásfőnök. — Mi szolgáljuk ki többek között a szerencsi, a hatvani és a szolnoki cukorgyárakat, ezért arra ösztönözzük a répafeladó állomásokat, hogy a kiürített vagonokat ne üresen küldjék vissza, hanem rakják meg répával.

Az állomás vezetői a répakampányra már augusztus végén felkészültek. *Termelési tanácskozásokon, csoportos megbeszéléseken ismertették a feladatokat.* Persze nem hallgatták el a már ismert, várható gondokat sem. A legnagyobb szállítóink az exportforgalomból is tevékeny részt vállaló környező állami gazdaságok, a Nagyalföldi Kőolajtermelő Vállalat, a termelőszövetkezetek és a TIGÁZ. Ezek a vállalatok egész évben folyamatosan szállítanak. A helyi „javítóállomás" nagy gondot vesz le a vezetők válláról, mert a sérült kocsikat javítás után gyorsan visszaadhatják a forgalomnak. Alma- és cukorrépa-betakarítás idején azonban mégis sok a gondjuk, mert több kocsi kell. *A szállítókkal való jó együttműködés azonban eddig is eredményes volt.*

Valamennyiük jó munkáját kilenc igazgatósági elismerő oklevél és egy vándorzászló bizonyítja. *A vezetőségi üléseken mindenki nyíltan és őszintén mondja el véleményét, nem takargatják a hibákat.* Az állomás létszáma 56. Jelenleg öt munkakör nincs betöltve. Egyre több gondot okoz a nyugdíjba ment dolgozók pótlása. Arra azonban büszkék, hogy a megfeszített munka ellenére már három éve nem volt baleset az állomáson. Az idén, egymillió forint beruházással modern szociális létesítmény épült. *Most már van női-férfi fürdő, zuhanyozó, ebédlő és konyha is.*

Hajdúszoboszlón szeptemberben és októberben összesen több, mint egymillió forintért adtak el menetjegyet, majdnem negyvenezer utasnak. *Szeptemberben 22, októberben pedig 36 ezer tonna szállítmány érkezett és indult az állomásról.* A kocsikihasználás másfél százalékkal javult az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva. Tavalyi áruszállításuk 230 ezer tonna volt; az idei várhatóan meghaladja a 250 ezret.

Köztudott, hogy a városnak Európa-szerte híres gyógyvize van. Évente sok ezer pihenni, gyógyulni vágyó vendég utazik Hajdúszoboszlóra. Az állomás vezetői ezért gyakran szóvá teszik a fejlesztés hiányát. *A nagy forgalomhoz képest kicsi a fejépület utastere, korszerűtlenek a várótermek.* Négy szocialista brigádjuk — a lehetőségekhez képest — igyekszik szebbé tenni az állomás környékét. Vigyáznak a tisztaságra, és arra is van gondjuk, hogy az ide érkezőket az állomás előtt friss virág fogadja...

(Kesztyűs)

Munkahelyük a Nyugat-Dunántúl

Korszerű vasutat épít a 17 tagú Vasútépítő szocialista brigád

Nem volt sima az út, amíg a vasútépítő kollektívából szocialista brigád, majd a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetés tulajdonosa lett. Tizennégy esztendő érlelte nehéz munkában, kemény hétköznapi helytállásban szocialista munkáskollektívává a MÁV Celldömölki Építési Főnökség Vasútépítő brigádját. Tizenhét, a derékhadba tartozó férfi dolgozik együtt. *Munkahelyük a Nyugat-Dunántúl.* Rajkától Győrön, Sopronon és Hajmáskéren át Szentgotthárdig építik az új vasutat.

Nemrégen jöttek Szombathely térségébe, ahol a megyeszékhely és a Celldömölk közötti vasútépítésbe kapcsolódtak be. Egy november eleji esős napon *Vép állomáson* találkoztam a brigád képviselőivel.

Tőlük tudom, hogy sokféle emberből áll a brigád. Lakóhelyük is többfelé található *Vas* és *Győr-Sopron* megyében. Van közöttük idegesebb, s nyugodtabb alkatú, renitenskedésre hajlamos és meggondolt, de olyan is, aki szeret (vagy inkább szeretett) a pohár fenekére nézni. A rossz tulajdonságokat szívósan, módszeresen nyírbálják. A lógósabbakat rendszeres munkára szoktatták. A brigád két kommunista tagja és a szakszervezeti tisztségviselők személyes példamutatásukkal bírták jobb belátásra őket.

Közben „beiratták" az általános iskola hetedik, nyolcadik osztályába azt a hat társukat, aki ezzel adós volt. *Így most már valamennyi brigádtag rendelkezik a nyolc általános iskolai végzettséggel.* Nagyon sokat jelentett életükben, hogy szakmát tanulhatnak. Amikor erre lehetőség nyílt, legtöbbjük lelette a szakmunkásvizsgát.

Így kovácsolódott nehézségeket nem ismerő, a vállalásokat mindig becsülettel teljesítő, összeforrott brigáddá a csapat. Bár gépek mellett dolgoznak, a sínmezők berakásánál, az építmények előkészítésénél és az utómunkáknál, szükség van a fizikai erejükre. Közös tulajdonságuk, hogy szeretik a vasutat.

A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést 1975-ben kapták. Azóta is úgy dolgoznak, hogy minden nap bizonyítsák: *méltók a kitüntetésre.* Abban, hogy az építési főnökség évről évre teljesíti tervét, nekik is részük van. Az idén csaknem negyedévi késéssel kapta meg a brigád a tervét, mégis megvalósítják. *„Ráhajtottak" és a feladatokat becsülettel teljesítették.* Pedig sokfelé dolgoztak, így Sopron—Ágfalva között, a GYSEV soproni pályaudvarán, Kapuvár állomáson, segítettek Hajmáskérnél és Beled állomáson. Most onnan jöttek Szombathely mellé, ahol előreláthatólag a telet végig dolgozzák.

A társadalmi munkából is együttesen vesznek ki a részüket. Két kommunista műszakot vállaltak. Hat brigádtag épített családi házat, valamennyinél közreműködött a kollektíva. Nemrégen vendégül látták a brigád nyugdíjas tagjait. Néha közösen kirándulnak. Leginkább Budapestre szeretnek menni, ahol sokféle élményt szerezhetnek: *múzeumokat látogatnak, színházi előadást, s labdarúgó-mérkőzést tekintenek meg.* Jártak már a Gyöngyösi Kitérőgyárban is, ahol a szakmájukkal összefüggő termeléssel ismerkedtek.

Szelei Teréz

ÜVEGFÜGGÖNY, MÁRVÁNYBURKOLAT

Fürdetik a Keletit, Délit, Nyugatit

Öt éve alakult az épületgondozó és karbantartó csoport

Kíváncsiskodók gyűrűjétől körülvéve dolgoznak napról napra a vasútigazgatóság épületgondozó és karbantartó csoportjának munkásai. A Keleti pályaudvart fürdetik, méghozzá fennállása óta először: *tetőtől talpig.*

Idegen vállalat csupán a Baross tér felőli homlokzatot — az úgynevezett Hatvani üvegfüggönyt — fél millió forintért állványozta volna fel. Az állványozás is hosszú hetekig tartana, akadályozva a járókelőket.

— *A mi embereink két hét alatt nemcsak az előkészítéssel, hanem a mosdatással is végeztek* — mondja *Soós Ferenc*, a csoportvezető helyettese.

A speciális munkák ellátására kiképzett brigád öt éve működik, s alig említhető olyan, általa végzett feladat, amelynél nem mutatkozna hasonló mérvű megtakarítás. *Negyedévenként 25—30 állomáson jelennek meg a csoport tagjai, s ez idő alatt mintegy 80 000 négyzetméternyi fal-, illetve üvegfelületet tisztítanak meg a szennytől, portól, koromtól, hatékony — nagyüzemi — módszerekkel ellensúlyozva a szükös takarítói létszámot.* A gépesítés eléggé magas fokot ért el. Kezdetben még náluk is inkább csak a seprő és a felmosórongy járta, de azután már egymás után szerezte be részükre az igazgatóság a hazai és a külföldi gyártmányú, egészen korszerűnek mondható gépeket.

— *Az igazgatóság vezetője személyesen foglalkozott csoportunk szervezésével és a gépesítés fejlesztésének kérdéseivel* — jegyzi meg Soós Ferenc. — *Gyakran ellenőrizte a munkát, hogy kevesebb panasz érje a vasutat az utazóközönség részéről.*

A brigád összetétele jó. Valamennyien háromhónapos szaktanfolyamot végeztek. Ismerik a vegyszereket, azok hatását, tulajdonságát, a gépek működésének elvét. Többen szakmával jöttek a csoportba. *Nagy Máté* például lakatos, s az ő reszortja többek között az ollós és hidraulikus szerelőállványok ellenőrzése munkakezdés előtt. Méltó segítőtársa *Pesti János*, aki ugyancsak lakatos. *Kovács István* és *Mészáros Gyula* asztalosipari szaktudásának is sokszor veszi hasznát a brigád. A rosszul működő ajtók, ablakok tisztítása közben rájuk hárul a legtöbb feladat. S lehetne sorolni a többieket is, akiknek ugyan nincs szakmájuk, de az a céljuk, hogy egyszer majd ebben a munkakörben szerezhessék meg a szakképzettséget. Addig is egymást kiegészítve dolgoznak, ahogy ez év elején a Petőfi szocialista címért küzdő brigád létrehozásakor felajánlásukban megfogalmazták.

— Mikor végeznek a Keleti fürdetésével?

— *Most már egy-két napon belül kész leszünk itt a 26 000 négyzetméterrel* — hangzik válaszképpen. — *Utána megyünk a Nyugatiba és a Délibe.* A Nyugatiban némiképp hasonlóan végezzük majd a munkát, a Déliben viszont bizonyos vonatkozásban eltérő a feladat, mivel az üveg- és falfelületek fém- és márványborítású részekkel vegyesen váltakoznak.

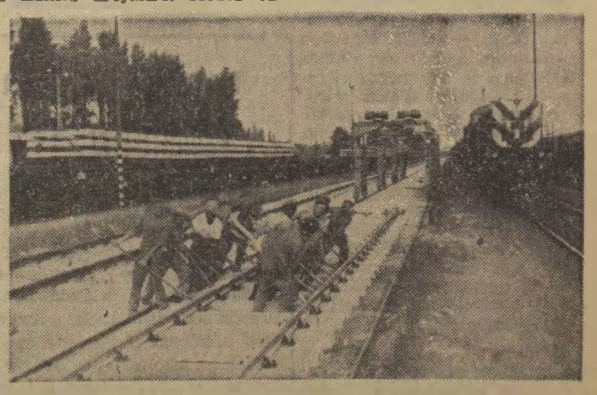
Tekintve, hogy a dunántúli vasútvonalak budapesti fejállomását nem először mossa végig az épületgondozó és karbantartó csoport, Soós Ferenc már betéve sorolja a legjellemzőbb adatokat:

— *A Déliben 8000 négyzetméter üvegfelület, negyedannyi a márvány, 1000 négyzetmétert tesz ki a fémburkolat, s ezekhez tartozik még pontosan 517 lépcső...*

— Bizony, nem kevés.

— Ennek ellenére azt mondhatom, hogy a Déliben viszonylag könnyen és gyorsan elvégezzük a munkát. Öt nap alatt túljutunk rajta. Aztán következhet a többi állomás...

Séra Sándor



A brigád új sínmezőt fektet Sopronban, a GYSEV pályaudvarán

SZOLNOK ÁLLOMÁSON

Már októberben gondoltak a télre

Ellenőrizték az elektromos váltókat – A jég ellen permetezéssel védekeznek – Forró teát kapnak a szabadban dolgozók

Szolnok állomás októberben 143 561 tonna árut szállított el, a *szeptemberi teljesítménynél 8759 tonnával többet.* A szállítás nagyarányú növekedését mutatja az is, hogy októberben 35 000 tonnával érkezett több árú az állomásra, mint szeptemberben. A forgalom az év végéig tovább növekszik. A cukorgyár részére érkező leadási kocsik mennyisége például a tervek szerint eléri a napi hatszázat. *Az állomás 31 szocialista és nyolc komplex brigádja a vállalatokkal együttműködve már eddig is sokat tett az őszi forgalom sikeréért.*

A következő hónapokban azonban még több munka vár rájuk, amit nehezít majd a rossz időjárás, a hamarosan beköszöntő tél.

Oktatás a D4-es utasítás szerint

A köd és a hó a vasutasok réme. A D4-es utasítás szerint októberben már ismertetni kell a dolgozókkal a télre való felkészülést, a zord időjárás várható következményeit és az ezzel összefüggő feladatokat.

— Én nem merem kijelenteni, hogy minket már nem érhet váratlanul a nagy tél, mert az időjárás mindig produkálhat olyan helyzeteket, amire nem lehet előre felkészülni — mondja *Németh Mihály* állomásfőnök. — A több órás hófúvás például a nálunk fejlettebb vasutakat is megbénithatja, és ilyen körülmények között mindig szükség van a vasutasok hősi helytállására. Ez persze nem azt jelenti, hogy ne tegyünk semmit. *Októberben mi is megszerveztük az oktatásokat a dolgozóknak. Az „elsőtelesseknek" pedig elmondtuk, hogy milyen szokott lenni a tél a vasúton.* A társszolgálatok vezetőivel közösen üzembejárást tartottunk, megbeszéltük a téli forgalommal kapcsolatos legfontosabb teendőket.

Ezen a tanácskozáson született az az elhatározás, hogy a társszolgálatok segítenek a pályafenntartás dolgozóinak. *A vontatási főnökség, a BBFF és a forgalmi dolgozók vállalták, hogy munkaterületükről eltakarítják a havat.* A személypályaudvaron, ahol nincs váltófűtés, mínusz négy fok alatt az eljegesedés ellen etilén-glikolos permetezéssel védekeznek. Ennek elvégzésére már kiképezték a forgalmi dolgozók egy részét.

— Ha tizenkétórás hóesés hófúvással párosul, akkor már nagyon nehéz a védekezés — folytatja az állomásfőnök.

— *Tavaly előfordult, hogy húsz órán át esett a hó. Csak három idevezényelt hólégsugaras gép segítségével tudtuk eltakarítani a havat.* Már ellenőriztük a rendezői és gurítói váltók elektromos berendezéseit is, amelyek kisebb hóesésben hatásosak. A szabadban dolgozók melegedési lehetőségeit az állomási rekonstrukció során megteremtettük. Az elmúlt évekhez hasonlóan plusz négy fok alatt az idén is zavartalan lesz a forró teával való ellátás.

Télen nagyobb a balesetveszély

— *A köd és a hideg a kocsirendezőket, a sarusokat viseli meg a legjobban* — magyarázza *Csapó József* üzemmérnök. — A nagy forgalom mellett ilyen körülmények között még balesetveszélyesebb a munkájuk, egymásra is vigyázniuk kell. Az üzemek, gyárak termelése az év végén még intenzívebb, ezért a technikai eszközeink a jobb kihasználása ilyenkor különösen fontos.

Csapó Józseffel együtt megyünk a rendezőpályaudvar indulási térfelügyelőségére, az ötös őrhelyhez, ahol *Németh Jenő* térfőnök fogad.

— 1968 óta — amikor itt megkezdhettük a munkát — csak az 1969-es tél volt erős, de az sem tartott sokáig — mondja. — Azóta szerencsére nem volt komolyabb tél. *Dolgozóink igénybevétele így is nagy. Az indulási körzetben 138 helyett csak 118-an vannak és átlagosan havonta 220—230 órát dolgoznak.* Négy tartalék van itt. Egy kocsirendező általában hetven kocsit állít át a rendezőből a nyugatiba. *Tegnap (november 2-án) a nappali műszakban 29 vonatot állítottak össze 1469 kocsiból, az éjszaka pedig 1895 kocsiból 36 vonatot képeztek.* Ide löketszerűen jönnek a kocsik. Ha hó és fagy van, lassul a forgalom. Most még nehezíti a munkát az is, hogy 30—60 kilométeres körzetben sok vágányzár van. Nálunk mindig az éjszaka a nehezebb. Ilyenkor — csúcsforgalom idején — 2200 kocsi is beérkezik...

Kopogtatnak az ajtón, egy kocsirendező szerszámokat hoz.

— Most fejezték be a rendező takarítását a szocialista brigádok — tájékoztat az üzemmérnök. — *Ez is a téli felkészüléshez tartozik,* mert itt a vágányok között sok az elszóródott műtrágya és egyéb anyag, ami balesetet okozhat, esős, havas időben pedig zavarhatja a biztosítóberendezéseket. *A szocialista brigádok élen járnak az újítások kidolgozásában is.* Sokan azt gondolják, hogy egy ilyen korszerű, új csomóponton nincs szükség újításra. Ezt az eddigi eredmények is cáfolják. *Ebben az évben 37 újítási javaslat érkezett az elegytovábbítás gyorsításával, a többletirányvonat-képzéssel és a munkaszervezéssel kapcsolatban.*

URH adó-vevő kocsirendezőknek

Kijövünk az irodából. A köd pára szerűen lebeg a sínek fölött, az ötemeletes állítótoronynak is csak a felét látjuk. Az egyik vasoszlop mellett kocsirendező áll, nyakában URH adó-vevő készülék.

— Hat üzemel nálunk ezekből a hasznos szerkezetekből, de a jövő év második felére minden tartalékot felszerelünk vele. Különösen rossz látási viszonyok esetén vesszük hasznát. A mozdonyvezető és a tolatószemélyzet közötti rádiókapcsolat segítségével súlyos baleseteket is meg lehet előzni. Ha például tolatás közben kiesik egy kocsi, a vezető nem veszi észre. A kocsirendező viszont rádión azonnal tud intézkedni.

Nehezen oszlik a köd. A rakodóvágányok mellett a kihullott búzaszemeken varjak civakodnak. Azt mondják a szolnoki vasutasok, hogy amikor megjönnek az első fagyok és leesik a hó, a nagy fekete madarak „megszállják" a rendezőt ...

(Kaszala)

Kép szöveg nélkül



(Gerse László rajza)

Ha jó a brigád

Nincs panasz a pénztárra

Nagyszerűen helytállnak *Kiskunhalas* állomás személypénztárosai, a *Jozsvai Jánosné* által vezetett *Zrinyi Ilona* szocialista brigád tagjai.

Az idén már *több mint negyedmillió menetjegyet szolgáltattak ki, 4 millió 319 ezer forint értékben.* Jellemző a munkára, hogy a brigád egyetlen hiánylat vagy panaszkönyvi bejegyzés nélkül végezte feladatát.

Társadalmi felajánlásaikat is túlteljesítették a pénztárosnők: a vállalt 50 órával szemben már a 80. társadalmi munkaóránál tartanak. Patronálják a Székely utcai óvodát, maguk varrják szolgálati helyiségük függönyeit, *részt kérnek a szakszervezeti bizottságra háruló tennivalókból,* tanulnak, bérlettel járnak a budapesti József Attila Színházba, rendszeresen látogatják a szakszervezeti klubkönyvtár csillagászati szakkörének előadásait. A brigádtagok kitüntetései is azt tükrözik, hogy Kiskunhalas állomáson *mindig lehet számítani a pénztárban dolgozó lányokra, asszonyokra.*

Mit kell szem előtt tartani az üdülőjegyek elosztásánál?

A kedvezményes szakszervezeti üdültetés lehetővé teszi társadalmunkban, hogy a dolgozók egész évi munkájuk után az ország legszebb tájain épült üdülőkben pihenjék ki fáradalmaikat. A gyógyüdülőkből és üdülőszanatóriumokból pedig egészségesen térhetnek vissza családjukhoz és munkahelyükre. A gyerekek a legjobban felszerelt, egészséges környezetben levő üdülőkben, szinte az év minden szakában üdülhetnek.

Az üdültetés jutalom, fizetésen kívüli juttatás, *ezért előnyben kell részesíteni a munkásokat, a nagycsaládosokat, a gyermeküket egyedül nevelő szülőket és a kiemelkedő munkát végzőket.* A szakszervezeti bizottságok feladata, hogy a beutalójegyek odaítélése ennek megfelelően történjen. Fontos, hogy a szakszervezeti bizalmi időben közölje a tagsággal, hogy mennyi és milyen beutalójeggyel rendelkezik. *A szakszervezeti bizalmi, illetve csoport javaslata alapján az üdülési albizottság terjeszti fel jóváhagyásra az üdülésben részesíthetők névsorát a szakszervezeti bizottságnak.* A jóváhagyott névsort — a kollektív döntés és a nyilvánosság biztosítása érdekében — a műhelyekben és hivatalokban az üdülés megkezdése előtt legalább húsz nappal a faliújságon közzé kell tenni.

Előfordulhat, hogy egy-egy beutalót el kell cserélni, vagy más szb-nek átadni. Célszerű ezért arra törekedni, hogy a csere minimális mértékű legyen és a két szb között bonyolódjon le.

Az első félévi statisztikából megállapítható, hogy több szakszervezeti bizottság a beutalók egy részét átadta más szb-nek, utána pedig saját dolgozóiknak kerestek beutalókat. *A jövőben beutalójegyet más szakszervezeti bizottságnak átadni csak a területi bizottság engedélyével lehet.* Az egész évre, előre kiadott beutalójegyek megkönnyítik a döntést, hogy ki, melyik beutalót kapja, és a szabadságot is ennek megfelelően, pontosan lehet tervezni. Hatására minden bizonnyal kevesebb lesz majd az átadásból származó szabálytalanság és a beutalók érdemtelen odaítélése.

Himberger Józsefné

Kik kaphatnak lakásépítéshez vállalati támogatást?

A lakásépítés (vásárlás) vállalati támogatásának feltételeit a *MAV Kollektív Szerződés* mellékletét képező szabályzat tartalmazza. Az érdeklődők minden szolgálati főnökségen és szakszervezeti bizottságnál — tájékozódás céljából — megtekinthetik.

Ha valaki vállalati támogatást kér, a kérelmet a szolgálati főnökségnél kell benyújtani. A főnökség a kérelemben leírt adatokat ellenőrzi és javaslatával látja el. Az így záradékolt kérelmet szolgálati úton az elbírálásra jogosult szervhez terjeszti fel.

Ebből következik, *hogy a szolgálati út megkerülésével benyújtott kérelem érdemben nem bírálható el.* Az ilyen kérelmet a szolgálati főnökséghez adatpótlás és véleményezés céljából vissza kell küldeni, ami nem időnyereséget, hanem éppen fordítva, időveszteséget eredményez.

Kik jogosultak a MÁV-nál lakásépítés (vásárlás) céljára vállalati támogatást kérni? Azok a tényleges államvasúti alkalmazottak jogosultak, akik

a) a tulajdonukat képező, építési telekingatlannal rendelkeznek és jogerős építési engedélyük van, vagy igazolják, hogy szerepelnek az illetékes tanács lakásértékesítési névjegyzékében;

b) rendelkeznek a szükséges előtörlesztési összeggel;

c) a MÁV-nál legalább 2 éves megszakítás nélküli munkaviszonyuk van;

d) nincs elrendelve ellenük fegyelmi, vagy büntető eljárás, illetőleg nem állnak fegyelmi, vagy büntető ítélet hatálya alatt;

e) vállalják, hogy a MÁV-nál fennálló munkaviszonyukat a támogatásra vonatkozó *szerződés megkötése napjától számított 15 éven belül* nekik felróható módon, vagy (a nyugdíjazás esetét kivéve) felmondással nem szüntetik meg (szerződésszegés esetén a MÁV a támogatás hátralékos összegét egy összegben követeli vissza.)

A vasutas dolgozók az utóbbi években nagyobb számban fordultak vállalati támogatásért, mint amekkora összeg ilyen célra rendelkezésre állt. *A vasútigazgatóságok ezért az anyagi lehetőségek és ezen belül a szociális helyzet figyelembevételével bírálják el a kérelmeket.*

A BAM-vasút építői megtekintették a hegyeshalmi vonal rekonstrukcióját

Október 28-án hazánkba érkezett a *Bajkal—Amur* vasútvonal építésében részt vevő komszomolisták 300 tagú csoportja. *Záhony* vasútállomás előtt, a Felszabadulás téren felsorakozó szovjet fiatalokat a késő esti órákban Szabolcs-Szatmár megye és Záhony KISZ-esei fogadták.

A szovjet fiatalok képviseletében felszólaló *Vitalij Borisszovics Arszentjev,* a Komszomol központi ellenőrző bizottságának elnöke köszönte meg a szívélyes fogadtatást. A hazánkban két hétig tartózkodott szovjet ifjú kommunisták ellátogattak több megyébe, részt vettek a fővárosi ifjúsági nagygyűlésen, és a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában megrendezett *„A BAM a század építkezése"* című dokumentumkiállítás megnyitásán is.

Az ifjúmunkások egy csoportja megtekintette a hegyeshalmi vasútvonal rekonstrukciójának biatorbágyi szakaszát. Ott tájékoztatást kaptak az építkezés jelenlegi állásáról és körülményeiről. A két kilométernyi bejárás során a vendégek meggyőződhettek a már elkészült szakasz korszerűségéről, amelyen a mai követelményeknek megfelelően közlekedhetnek majd a vonatok.

A komszomolisták baráti beszélgetésen ismerkedtek meg a magyar fiatalok életével, mindennapjaival. Népes csoportok alakultak a vasútvonal mellett, s az ifjúkommunisták kicserélték tapasztalataikat munkamódszereikről, élményeikről. A hegyeshalmi vasútvonalhoz tízezer kilométerről — Kelet-Szibériából — érkezett vendégek hasznosnak tartották ezt a találkozást, amely a barátság elmélyítését is szolgálta.

Ruházata fáklyaként égett

Tizenhárom éves fiú életét mentette meg egy éber mozdonyvezető

Megdöbbentő eset történt november 2-án éjjel egy órakor Ferencváros közelében a sínek között.

Szabó Lajos, a miskolci vontatási főnökség mozdonyvezetője a 485. számú tehervonatot továbbította Miskolcról Budapest-Ferencvárosba. Rákos után — a nagy forgalom miatt — csak lépésben haladhatott a kétezer tonnás szerelvény. *A ferencvárosi elágazás „megállj" állású jelzője közelében a mozdonyvezető a sötétben egy fáklyaként égő, mozgó emberi alakot vett észre.* Mozdonyrádión azonnal értesítette az irányítót és kérte, hogy küldjön mentőt a helyszínre. Utána odarohant a bajbajutotthoz és megszabadította égő ruháitól, majd a mentők megérkezéséig mesterséges légzéssel igyekezett a sérültet eszméletre téríteni.

Később derült ki, hogy a bajba jutott ismeretlen egy tizenhárom éves kisfiú, aki megszökött a *Zrínyi Miklós* Nevelőotthonból és ismeretlen körülmények között áramütés érte. Szabó Lajos gyors segítsége eredményes volt. Mikor a mentők a helyszínre értek, a kisfiú már visszanyerte az eszméletét.

Sepsi Gyula

Úttörők a vontatási főnökségen

A Tiszakeszi általános iskola és a miskolci vontatási főnökség *Munka Vörös Zászló Érdemrenddel* kitüntetett *November 7.* szocialista brigádja között már több éves kapcsolat van. A mozdonyvezetők alkotta brigád egy százkötetes kiskönyvtárat ajándékozott először az iskolának. Azóta több alkalommal jártak a vasutasok az iskolában, és sok társadalmi munkát végeztek.

A közelmúltban az iskola *45 nyolcadikos úttörője tett üzemlátogatást a vontatási főnökségen.* A gyerekek a brigádtagok kalauzolásával megtekintették a korszerű villamos- és Diesel-javító csarnokot és a régi fűtőházat, a gőzmozdonyok otthonát.

Az üzemlátogatás után az úttörők koszorút helyeztek el az ellenforradalmárok golyóitól hősi halált halt *Ráduli József* rendőr százados (az úttörőcsapat névadója) sírján.

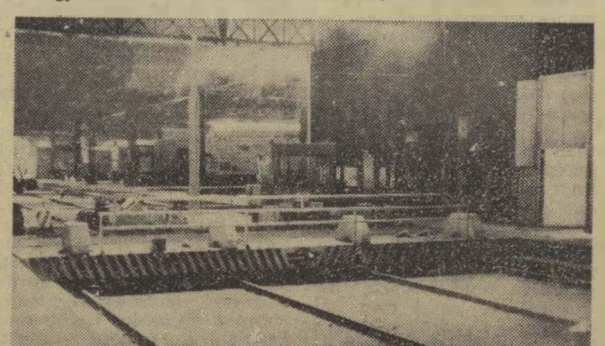
Beruházás nélkül

Egy tolópad főjavításának története

A Landler Jenő járműjavító karbantartó osztályán dolgozó *Frankel Leó* szocialista brigád egyik legutóbbi vállalásának teljesítésével bizonyította, hogy korszerűbb technikai szintet elérni beruházás nélkül is lehet.

Az üzem idei tmk-terve előírta a kocsiosztály 5. számú tolópadjának a főjavítását. A tolópad ugyanis — amely kulcsfontosságú szerepet tölt be a kocsiosztály termelését elősegítő berendezések között — nagymértékben elhasználódott, sőt műszakilag is elavult. Lassú működése bizonytalanná tette a munka folyamatosságát, illetve a karbantartás és javítás miatti állásidők egyre nőttek. Veszélyeztette a folyamatos üzemelést az is, hogy a régi technikai szintet megtestesítő berendezés alkatrészeinek pótlása szinte lehetetlenné vált.

A *Mede József* által vezetett Frankel Leó brigád elvállalta a főjavítást és a korszerűsítést, méghozzá úgy, hogy a munkálatok ne okozzanak termelési kiesést. *Munkaidő után, többnyire szombaton és vasárnaponként dolgoztak a brigád tagjai.*



A kocsiosztály 5. számú tolópadja

A megnövekedett követelményeket tartva szem előtt, mellőzték a régi műszaki megoldásokat, s teljesen megváltoztatták a tolópad szerkezetét, jellemző paramétereit. Még az esztétikai igények kielégítését sem hanyagolták el. Többek között *új kezelőfülkét alakítottak ki, s abba fizikai erőt nem igénylő kezelőelemeket építettek be.* A haladó és vontató meghajtást szintén tökéletesítették, s a nyílt hajtású, nagy méretű, zajosan üzemelő fogaskerekek helyett zárt rendszerű csigahajtóművet, illetve homlokkeretes meghajtást alkalmaztak, amely zajtalanul működik. *A baleseti veszély kiküszöbölésére korszerű hang- és fényjelző rendszert, vészvisszajelzőt, önműködő áramtalanítót és még sok hasonló ötletet használtak fel, illetve alakítottak ki.* A két hónapos üzemeltetési tapasztalatok igazolják, hogy a Mede József által vezetett kollektíva — a villanyszerelők *Pesti Barnabás* brigádjával együttműködve — jól oldotta meg a vállalt feladatot. A tolópad teljesítőképessége és üzembiztonsága lényegesen megnőtt, s a munkálatokban részt vett brigádtagok már azt fontolgatják, hogy az üzem többi, elavult tolópadját is korszerűsítik.

NEVELT, TANÍTOTT

Ahol Dikán Lajos szolgált, ott nem voltak létszámgondok

Harminchét évi szolgálat után nyugállományba vonult *Dikán Lajos* főfelügyelő, Kelebia határállomás vezetője. A tiszteletére rendezett búcsúztató ünnepségen — a község vezetői, az állomás pártszervezete, szakszervezeti bizottsága képviselőinek, a szocialista brigádok tagjainak jelenlétében — *dr. Susla János*, a szegedi vasútigazgatóság forgalmi osztályának vezetője méltatta a nyugdíjba vonult állomásfőnök érdemeit. Jellemző a megbecsülésre az is, hogy Dikán Lajosról az alábbi sorokat küldte szerkesztőségünknek a szegedi igazgatóság forgalmi osztályvezetője.

Mindig emberségesen

Kelebia volt állomásfőnöke 1939-ben lépett a vasút szolgálatába. Az összes forgalmi és kereskedelmi szakvizsgát megszerezve több, kisebb-nagyobb állomáson gyűjtötte össze azokat a tapasztalatokat, amelyek birtokában két évtizeden át vezetői beosztást tölthetett be, kiemelkedő eredményekkel.

Dolgozott forgalmi szolgálattevőként, oktató- és vezénylőtiszti munkakörben, személy- és árupénztárosi beosztásban, kereskedelmi állomásfőnök-helyettesként, míg végül — 1965-ben — *Kelebia állomás vezetésére kapott megbízatást.* Munkáját, tevékenységét mindig szívós akarat, példamutatás, fegyelem — ugyanakkor barátságos, elvtársi magatartás, kedves modor, mély emberség is — jellemezte. Elmondható róla az is, *hogy mindenütt a munkát jól értő, hivatásukat szerető vasutasokat nevelt a MÁV-nak.*

Amikor Kelebia állomás élére került, igen sok nehézséggel kellett megbirkóznia ezen a poszton, de ő jó szóval, emberséggel, ha kellett, szigorú és igazságos fegyelmezéssel úrrá lett minden gondon, bajon. *Munkatársaival szorosan együttműködve a legtöbb figyelmet a határállomási kocsiszolgálat javítására, az időszerű feladatok elvégzésére fordította.* Gyümölcsöző kapcsolatot épített ki a szomszéd határállomás vezetőivel, elérve ezáltal, hogy a vasutasok mind Kelebián, mind Szabadkán kölcsönösen tiszteletben tartották a MÁV, illetve az JZ hálózati érdekeit. A jó együttműködés eredményeként lehetővé vált napi 10, majd 11—12 vonatpár átvétele, illetve átadása, különösebb zökkenők, nehézségek nélkül.

A korszerű vasútért

Később pedig, amikor már hálózati programban szerepeltek a határállomások munkájának korszerűsítésére vonatkozó irányelvek, Dikán Lajos élére állt a megvalósításért legtöbbet tenni akaró helyi közösségnek. Így került sor a hangrögzítős engedélykérő berendezések felszerelésére, a rádiós kocsifelírás megvalósítására, a SAVIN-másológépek felhasználására és még több ilyen eredmény elérésére.

A nyugdíjba vonult állomásfőnök legnagyobb érdeme talán méginkább lemérhető azon, *hogy az irányítása alá tartozó szolgálati helyeken sohasem voltak munkaerőgondok.* A káderutánpótlásról előrelátóan, tervszerűen gondoskodott. Rendszeresen foglalkozott a fiatalokkal. Nemcsak tanította, hanem nevelte is őket. Ennek köszönhető, hogy a megnövekedett feladatok ellátására kitűnő szakemberek, jól képzett vasutasok állnak rendelkezésre az évről évre „kiváló élüzem" szintet elérő Kelebia állomáson. Valamennyien tanúsíthatják, hogy egyéni problémáikkal is bármikor fordulhattak állomásfőnökükhöz, aki a korábban kapott Érdemes, illetve Kiváló vasutas kitüntetés után ebben az évben a Munka Érdemrend bronz fokozatát is megkapta.

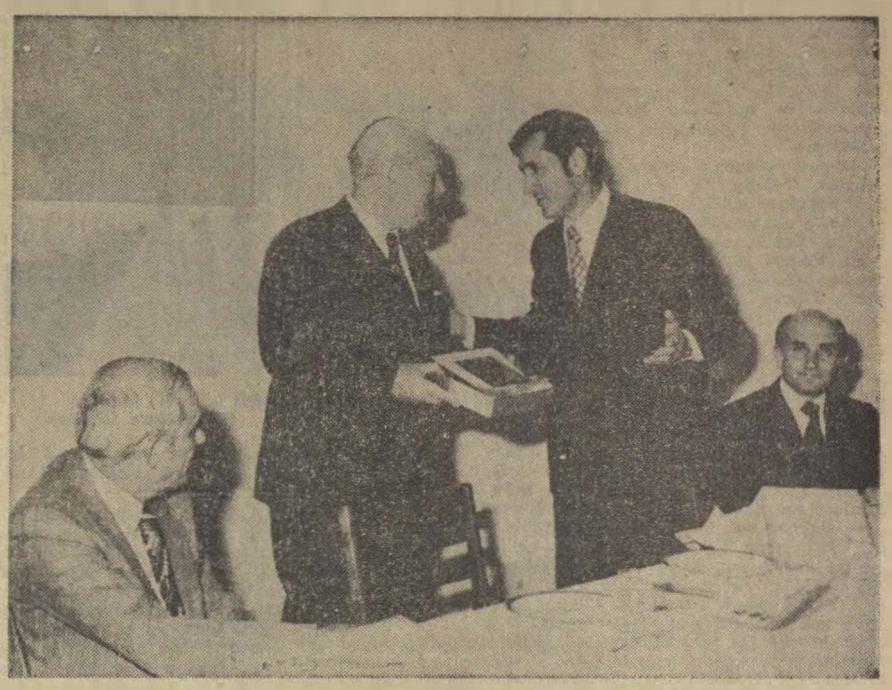
A jó munka „titka"

S kitüntették őt a határőrök is: Kiváló határőr jelvénnyel. Mindenről ő csak ennyit mond:

— *Nem tettem semmi különöset. Szeretem az embereket, a vasutat és a hazámat. Enynyi az egész. Viszonzásul ellenben most sokat kapok: a derűs, békés nyugdíjas éveket.*

Kívánjuk, hogy legyen benne része — nagyon sokáig.

Rödönyi Károly nyugalmazott miniszter szakszervezeti kitüntetése



Koszorus Ferenc főtitkár a kitüntetés után átnyújtotta a három szakszervezet ajándékát (Laczkó Ildikó felvétele)

Bensőséges ünnepség színhelye volt november 12-én a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai központjának elnökségi tanácsterme. A Közlekedési Minisztérium három fő ágazatát magába tömörítő vasutas, közlekedési és postás szakszervezet vezetőinek jelenlétében *Koszorús Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára köszönte meg *Rödönyi Károly* nyugalmazott közlekedés- és postaügyi miniszternek a tárca dolgozói érdekében végzett munkáját. Rövid beszéde után átnyújtotta a SZOT elnöksége által adományozott *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés arany fokozatát és a három szakszervezet ajándékát.

Rödönyi Károly meghatott szavakkal köszönte meg a kitüntetést és az ajándékot. Hangsúlyozta: *négy évtizedet töltött munkaviszonyban, ebből 26 évet a vasútnál, 12 évet pedig a közlekedés más területén, különböző beosztásokban.* Felelősségteljes munkája ellátásához különösen sok segítséget kapott a szakszervezetek vezetőitől, a közlekedési tárca dolgozóitól.

A kitüntetés átadásánál jelen volt *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Moldován Gyula*, az MSZMP KB munkatársa is.

Ne legyenek magányosak

NAGYKANIZSÁN MEGALAKULT A NYUGDÍJASOK KLUBJA

Nagykanizsán mintegy 900 nyugdíjas vasutas él. Közülük háromszázan egyedülállók, illetve özvegyek. Reájuk, valamennyiükre gondolt a *Kodály Zoltán művelődési ház vezetősége*, amikor elhatározta, hogy a vasutas-szakszervezet legutóbbi kongresszusára kiadott irányelvek szellemében létrehozza a nyugdíjasok klubját.

Az ezzel kapcsolatos megbeszélésen sok idős ember vett részt. A KISZ-fiatalok virággal köszöntötték a városi zeneiskola tanárai pedig zenével szórakoztatták őket. Az elképzeléseket *Juhász Imréné*, a művelődési ház igazgatója ismertette. A vendégek örültek a közös kirándulások, a városi üzemlátogatások és a változatos műsorok lehetőségeinek.

Az állomás vezetősége díjmentesen mikrobuszt ajánlott fel a nyugdíjas klub programjaihoz.

Szellemi vetélkedő után

VÁNDORDÍJ A GYŐZTES BRIGÁDNAK

Az anyagellátási igazgatóság szocialista brigádjai szellemi vetélkedőt rendeztek november 7. tiszteletére. Az első helyezést a *dr. Csanadi György* nevét viselő kollektíva *Koleszár Györgyi, Bozsó László, Balikó István, dr. Kiss Lajos* összetételű csapata érte el.

A győzteseket megillető vándordíjat *dr. Csanadi György* özvegye adta át, aki ezután a brigád vendégeként bensőséges beszélgetést folytatott a győztes közösség tagjaival a hármas követelmény megtartására vonatkozó tervekről, jövő évi vállalásokban megfogalmazandó elképzelésekről.

A meghitt hangulatú beszélgetésen részt vettek az anyagellátási igazgatóság gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői is, élükön *Horváth Alajossal*, a MÁV Vezérigazgatóság 12. szakosztályának vezetőjével és *Szvatkó István* igazgatóval.



Dr. Csanádi Györgyné átadja a vándorserleget a győztes brigád vezetőjének

Színes, eleven program — a barátság jegyében

A *dunakeszi járműjavító* MSZBT-tagcsoportja ízléses kivitelű, gazdagon illusztrált *tájékoztató* kiadásával köszöntötte a Nagy Októberi Szocialista Forradalom idei évfordulóját. Az első számban előszó helyett Majakovszkij: *Az Ifjú Gárda* c. művének idézete köszönti az olvasókat.

Megtudjuk a tájékoztatóból, hogy az üzem *Jókai és Bérkert* szocialista brigádja sikeres kiállítást rendezett, bemutatva a magyar—szovjet barátságot és együttműködést reprezentáló dokumentumokat. *Könyv és képzőművészeti* cím alatt a járműjavító vezetősége a világ képzőművészeti alkotásait ábrázoló albumokkal ajándékozta meg a Magyar—Szovjet Baráti Társaság üzemi tagcsoportját, így a házi könyvtár állománya alkalmassá vált arra, hogy a József Attila Művelődési Központ könyvtárával együttműködve *könyvkiállításon* mutathassák be a művészeti kiadványokat. Érdekes, egyben követésre méltó példa, hogy a járműjavító területén levő *három MSZBT-faliújságot felajánlásként szocialista brigádok szerkesztik, gondozzák.* Különösen a meo *Egyetértés* és *Haladás*, valamint a munkaügyi osztály *Radnóti Miklós* szocialista brigádja látja el a faliújságokat friss, szemléltető anyagokkal. Helyes kezdeményezés az is, hogy a tagcsoport 1977-ben *Orosz nyelvű órák* címmel nyelvtanfolyamot indít, amelyre máris megkezdődött a jelentkezés.

Végül még két, a tájékoztatóban olvasott felhívás nyomán közöljük mi is: *A jövő évtől kezdődően vándorzászlóval, oklevéllel és értékes könyvekkel jutalmazzák azokat a szocialista brigádokat, KISZ-fiatalokat, akik bármily módon a legaktívabban segítik az MSZBT-csoport munkáját.* Ezenkívül *kétfordulós szellemi vetélkedőre kerül sor a KPM területén működő tagcsoportok részvételével.*

Sz. L.

Pályamunkások szellemi vetélkedője

A *mátészalkai pft. főnökség* szakszervezeti bizottsága és KISZ-alapszervezete november 12-én a fizikai állománycsoportú szocialista brigádok részére *játékos szellemi vetélkedőt rendezett.* A vetélkedőn nyolc brigád 4—4 tagja vett részt. A versenyzők politikai, irodalmi, sport-, földrajzi, munkavédelmi és általános vasútüzemi felkészültségükről adtak számot. Érdekessé tette a versenyzést az egy-egy témakör közé iktatott ügyességi verseny.

Nyugdíjasokat láttak vendégül a Landler járműjavitóban

Kedves családias esemény zajlott le október 21-én a Landler járműjavitóban. A művelődési ház átépítése végett az üzemi étkezde adott otthont annak a nyugdíjas találkozónak, amelyet az üzem I-es műhelybizottsága rendezett. Az ízlésesen feldíszített étkezdében, a megjelent 70 nyugdíjasnak és családtagjaiknak a műhelybizottság tagjai egy-egy szál szekfűvel kedveskedtek.

A találkozó résztvevőit *Balogh Bálintné*, a műhelybizottság titkára üdvözölte, majd az üzem fejlődéséről, a szakszervezeti munka eredményeiről tartott rövid tájékoztatót. A beszédet követő kulturális műsorban *Csala Zsuzsa*, a Vidám Színpad tagja, a Landler Művelődési Ház cigányzenekara és színjátszói szórakoztatták a kedves vendégeket.

A műsor utáni közös vacsorán *Kurzbacher János* és zenekara gondoskodott a jó hangulatról.

A műhelybizottsági rendezésben első alkalommal sorrakerült találkozóért, nyugdíjastársai nevében Medgyesi László mondott köszönetet.

Sz. L.

Taggyűlésen ismertették

Hogyan gondoskodnak Szegeden a nyugdíjas vasutasokról?

A vasutas-szakszervezet szegedi nyugdíjas csoportja november 9-én Szegeden, a Petőfi Sándor Művelődési Házban tartotta ünnepi taggyűlését. A Szegeden és környékén élő idős vasutasok közül mintegy 300-an jöttek el. A találkozón *Lovász István*, az igazgatóság osztályvezetője adott tájékoztatást a vasút munkájáról, a IV. ötéves terv eredményeiről és az V. ötéves terv feladatairól.

Ezután a nyugdíjas csoport elmúlt egyévi munkájáról *Kondász István* számolt be. Elmondotta többek között, hogy *eddig is fontos feladatnak tartották az idős emberekről való gondoskodást, a rászorulók támogatását. Ez évben, figyelemmel az igénylők* szociális helyzetére, hetvenen részesültek 300—500 forint segélyben. A 1/2 százalékos ÖTA terhére pedig ötvenen kaptak támogatást. Felülvizsgálták az 1200—1500 forint közötti nyugdíjjal rendelkezők szociális helyzetét is és a tapasztalatok alapján a területi bizottság 40 nyugdíjas részére utalt ki segélyt. A tájékoztató arra is választ adott, hogy jövőre milyen mértékben tudják segíteni a rászorulókat. *Elhangzott, hogy az eddigi 30 ezer forinttal szemben jövőre 80 ezer forinttal gazdálkodhatnak.* Ez azt jelenti, hogy több idős vasutast tudnak anyagilag is segíteni. De más módot is találnak arra, hogy támogassák a nyugdíjasokat. *Az idén 66 nyugdíjast küldtek üdülni, pihenni.* Az 1300 nyugdíjast összefogó csoport 20 bizalmijának, továbbá *Vattai Józsefné* és *Katona István* beteglátogatóknak köszönhető, hogy sosem érkezett későn a segítség oda, ahol az szükséges volt.

A találkozó résztvevőit *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára is üdvözölte. *Ezt követően hat 90 éves vagy annál idősebb nyugdíjasnak ajándékot adtak át.* A találkozó végén vendégül látták a nyugdíjasokat, majd az ÉDOSZ Szeged táncegyüttese, a művelődési ház irodalmi színpada és cigányzenekara szórakoztatta a jelenlevőket.

(Gellért)

A hálás utókorhoz méltóan

November közeledtével kint jártam a tapolcai temetőben, s meglepődve tapasztaltam, hogy *Batsányi Jánosnak*, a magyar forradalmi költészet első jelentős képviselőjének síremléke eléggé elhanyagolt. Hasonló megállapításra jutottam *Kerékjártó Kálmán* és *Sándor Lajos*, a két 1919-es mártír sírjánál.

Észrevételemet közöltem a MÁV Tapolcai Pályafenntartási Főnökséggel, amelynek Badacsonytördemicen van egy jól működő kertészete, s az végzi a Balaton északi partján levő vasútállomások parkosítását, virágosítását. S nem kellett csalódni...

Hanzmann Károly, a főnökség vezetője és beosztottai: *Balla Vince, Szabó László, Vajda Antal*, valamint a kertészeti munkavezető *Békefi József* és az irányítása alá tartozó Kossuth Lajos szocialista brigád tagjai megértéssel és kegyelettel gondoskodtak a síremlékek és környékük rendbehozataláról.

Cselekedetük méltó a hálás utókor tagjaihoz.

Bognár Károly

Baráti találkozó fehér asztal mellett

Baráti találkozó színhelye volt november 13-án délután az egri vasutas művelődési klub. A megjelent 120 nyugdíjas vasutast *Fénz Sándor*, a nyugdíjas csoport elnöke üdvözölte, majd tájékoztatás következett a csomópont eredményeiről és a tervekről.

A találkozó résztvevőit a szakszervezeti bizottság vendégül látta, és a baráti beszélgetés, a vasutas emlékek idézése fehér asztalnál folytatódott.

Új létesítményekkel gazdagodott a Szombathelyi Haladás Sporttelepe

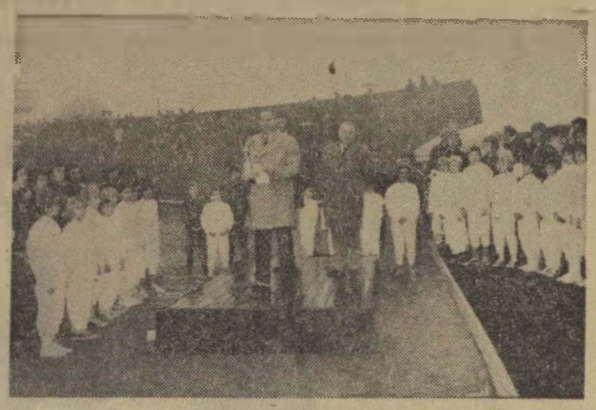
A *Haladás VSE—Újpesti Dózsa* NB I-es bajnoki labdarúgó-mérkőzés alkalmával november 13-án került sor Szombathelyen a négyezer nézőt befogadó ülőtribün alatti öltözők és a 29x9,5 méter alapterületű vívócsarnok átadására.

Az ünnepségen megjelent *Molnár György*, a vasutas szakszervezet titkára, *Magyar Gyula*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető titkára, *Vámos József*, a megyei tanács elnökhelyettese, *Németh László*, a megyei TSH elnökhelyettese.

A vezetők és a meghívott vendégek megtekintették a szemet gyönyörködtető impozáns öltözőket, ahol a fehérre meszelt falakon sok-sok sikerről tanuskodó fényképeket láthattak. *Szőnyi János*, a Magyar Televízió sportosztályának munkatársa a következőket mondotta:

— *Nagyon sok helyen megfordultam már, de elfogultság nélkül állíthatom, hogy ezeknél az öltözőknél szebbet csak a Népstadionban láttam. Nagyon sok fővárosi nagy egyesület büszke lehetne, ha ilyen sportlétesítménnyel rendelkezne.*

Az új létesítmények ünnepélyes átadására a mérkőzés szünetében került sor. *Laki László*nak, a Haladás VSE ügyvezető elnökének megnyitója után *Molnár György*, a vasutas-szakszervezet titkára mondott beszédet.



Molnár György titkár ünnepi beszédét mondja
(Tóth Imre felvétele)

— *A vasutas-szakszervezet elnöksége az elmúlt években közel 90 millió forinttal járult hozzá a sporttelep korszerűsítéséhez. A három év múlva 60. születésnapját ünneplő Haladás VSE olyan sportlétesítménnyel rendelkezik, amelyre joggal lehetnek büszkék nemcsak az egyesület vezetői és sportolói, hanem az egész város sportszerető közönsége* — hangsúlyozta Molnár György.

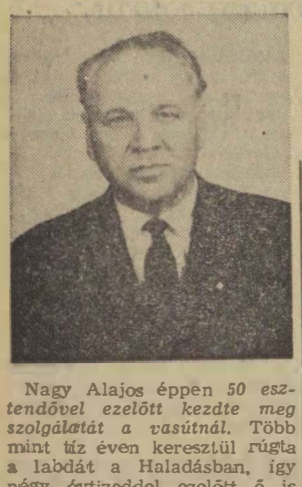
A fedett ülőtribün alatt rövidesen elkészül a 85 méter hosszú műanyag borítású futópálya is és a következő években még tovább épül-szépül a Perint-parti vasutas stadion. Igaz, az elkövetkezendő években már nemcsak a vasutas-szakszervezet, hanem Vas megye tanácsának hathatós támogatására is számíthatnak.

Kiss Antal

A testnevelés és sport kiváló dolgozói

Rajtuk is múlott, hogy a Haladás jó hírű egyesület

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 59. évfordulója alkalmából *Szombathelyen* nyolcan kapták meg az Országos Testnevelési és Sporthivataltól a *testnevelés és sport kiváló dolgozói* megillető kitüntető jelvényt. A nyolc kitüntetett közé tartozik *Nagy Alajos*, a Haladás VSE sportpropaganda és szervező irodájának vezetője, valamint *Kiss Antal*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsa testnevelési és sportosztályának tagja, a testnevelési és sportbizottság propagandistája, lapunk tudósítója.



Nagy Alajos éppen *50 esztendővel ezelőtt kezdte meg szolgálatát a vasútnál.* Több mint tíz éven keresztül rúgta a labdát a Haladásban, így négy évtizeddel ezelőtt ő is ott szerepelt a budapesti Hungária úton a *Nemzeti SC* ellen vívott első NB I-es mérkőzésükön. Azóta sok víz lefolyt a Dunán, ő azonban nem szakadt el sem a MÁV-tól, sem a Haladástól.

Miután a játékot abbahagyta, csaknem húsz éven át ő töltötte be a labdarúgó intézői tisztet, majd *nyugdíjazása után ő lett a Haladás VSE sportpropaganda- és szervezőirodájának a vezetője.* Ma már a 68. életévét tapossa, de az egyesületért végzett munkája ugyanolyan fiatalos, mint a „hőskorszak"-ban volt, fél évszázaddal ezelőtt. A kitüntetés alkalmából azt kívánjuk neki, hogy sokáig bírja még ezt a lendületet — *erővel, egészséggel!*

★

Kiss Antal a postától ment nyugdíjba, vezető-főfelügyelői rangban. Ő is kora ifjúságától szerette a sportot, de csak a felszabadulás után, *harminc évvel ezelőtt kapcsolódott be a sportmozgalmi munkába.* Tíz éven át volt a Szombathelyi Postás elnöke, s *ez idő alatt* — mert szívesen segítette, támogatta a tehetséges játékosokat és a város közkedvelt NB I-es vasutascsapatát — *olyan labdarúgók kerültek a Perint-parti stadionba a Postás SK-ból, mint Tarr, Bencsics, Ekler és Novák.* Egyébként ő is, mi is azt vallottuk mindig, hogy a *sportbarátság szép dolog*, s ennél fogva a Haladás és a Postás között csak annyi a különbség, hogy az egyik egyesület színe *zöld-fehér*, a másiké pedig *fehér-zöld*.

A harminc év alatt Kiss Antal által betöltött sportvezetői tisztségek mindegyikében *a vasutas sportolók is érezhették segítő támogatását*, s így van ez ma is. Mindannyiunk örömére szolgál külön is, hogy személyében a *Magyar Vasutas* rendszeres tudósítóját is köszönthetjük, amikor gratulálunk a sportmozgalmi munkáért kapott kitüntetéséhez.

Szalay Imre
Szombathely

Dunakeszi teniszezők

Az NB III-ban is bizonyítani akarnak

A *Dunakeszi VSE* teniszszakosztályának gazdag múltja van. Már 1932-ben megalakult a teniszcsapat Dunakeszi Magyarság néven. A felszabadulás után 1945. május 1-én indult meg ismét a teniszélet, 16 női és 30 férfiversenyzővel.

Az elmúlt harminc év alatt váltakozó sikerrel szerepelt a csapat, mert évtizedek óta nincs edzőjük. A fiatalok az idősebbektől „lopják" el a tenisztudományt. Ebben az évben sok új játékossal gyarapodott a csapat. A versenyzők három pályán gyakorolhatnak és ütőfalat is készítettek.

Pest megyében az idén öt csapat vetélkedett az elsőségért és a győztes a dunakeszi gárda lett. A kevés jelentkező miatt elmaradt az idén a pécsi osztályozó is, és így a dunakesziek automatikusan bekerültek az NB III-ba. A csapat tagjai között van *dr. Lángfi György, Nándori Ferenc, Utasi János, Treplinszki József* és *Gita György*. Minden héten szorgalmasan edzenek, mert az NB III-ban is szeretnének bizonyítani.

(Solymosi)

Közgyűlést tartott

a nagykanizsai MHSZ-klub

November 10-én tartotta éves közgyűlését a nagykanizsai csomóponton működő MHSZ-klub. A gyűlést *Varga László* állomásfőnök, a klub elnöke nyitotta meg, majd *Zentei Lajos* titkár számolt be az egyéves munkáról.

A klubnak jelenleg negyven tagja van. Ezen kívül húsz társadalmi aktivista, külső munkatárs segíti a munkát. Ismertette Zentei Lajos az 1975 76. évi kiképzési terv teljesítésében elért eredményeket és a következő kiképzési év feladatait is.

A beszámolót követően a legtöbb hozzászóló a klub további sikeres munkájának lehetőségeiről beszélt. *Magyar Pál* alezredes tolmácsolta a felügyeleti szervek elismerését és hangsúlyozta, hogy a vasutasklub az elsők között van a megyei klubok sorában.

A közgyűlésen — a legkiválóbb munkát végzett tagoknak — kitüntetéseket és jutalmakat adtak át.

Kiváló mintaszervezet

Önkéntes véradónapok a budapesti igazgatóságon

A *budapesti igazgatóságon* novemberben 11-én és 12-én térítésmentes véradónapokat tartottak, amelyen a központi szolgálat dolgozóin kívül ott voltak a józsefvárosi pft., a tisztképző és az anyagvizsgáló főnökség dolgozói is.

A két nap alatt 278-an, *összesen 100,2 liter vért adtak.* A hagyományos térítésmentes véradást októberben véradóvérkapó ünnepség előzte meg. A vendégek között ott volt többek között a tízéves *Kéri Rezső* tanuló is, akinek január 10-én *Albert József* menetirányító adott vért. A kisfiú életét az orvosok 37 önkéntes vérével tudták megmenteni. A véradók fele vasutas volt.

Az ünnepségen megjutalmazták és kitüntették a legeredményesebb egészségügyi aktivistákat. Az igazgatóság vöröskeresztes szervezetét pedig tizenöt éves jó munkájáért, a *Kiváló mintaszervezet* címmel tüntették ki.

S. R.



Kéri Rezsőke is találkozott véradójával, Albert József menetirányítóval
(Tenta György felvétele)

Január 1-től szeptember 30-ig tartott az az újítási verseny, amelyet a szegedi igazgatóság kezdeményezett. *A verseny győztese a békéscsabai pályafenntartási főnökség lett 9180 ponttal.* A legtöbb pontot a létszámmegtakarítással kapcsolatos újításokért kapták. A beadott 39 újításból 19-et fogadtak el, amit hatvanezer forint megtakarítást jelent.

Az újítási kedvet *Debrecen* állomás gazdasági-társadalmi vezetői is újítási verseny szervezésével igyekeznek fokozni. A november 1-től február 28-ig meghirdetett verseny célja a kulturált és biztonságos közlekedés, az áru- és személyszállítás segítése. Az első helyezett tízezer forint jutalomban részesül.

A szerkesztőség üzeni

Nagy Antal Géza, Várfalvi Gyula Nagykanizsa; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szücs Ferenc Hatvan; Miskolci Sándor Mátészalka; Bognár Károly Tapolca; Sepsi Gyula, Pál István, Kisvárdai János Miskolc; Tóth István Nógrádkövesd; ifj. Kovács Béla, Nyíri Ferenc Debrecen; Murányi Tibor Bánréve; Csabai István Budapest; Csizmazia Béláné Szombathely: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Endrédy László, Szabados Gábor Budapest; Szikora Pál Nagyecsed; Kiss László Veszprém: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

★

Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok, a lapterjesztők és olvasóink figyelmét, hogy a Magyar Vasutas egész évi előfizetési díja változatlanul 14,40 Ft. Az 1977. évi zavartalan lapterjesztés érdekében kérjük, hogy a megrendeléseket lehetőleg még ez év végéig küldjék el a Népszava Lapkiadó Vállalathoz. A példányszám-változásokról pedig levélben, vagy telefonon (224—819) tájékoztassák a kiadót. (Levélcím: 1964. Bp., VII., Rákóczi út 54.)

A Hivatalos Lapból

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

A 46. számból: 112 116/1976. A MÁV szaktanfolyamokra való berendelés előfeltételeinek módosítása.

112 656/1976. A felsőoktatási intézmények nappali tagozatán végzett pályakezdő szakemberek alkalmazása a MÁV területén.

Közlemény

A szakszervezeti jogsegélyszolgálatról szóló kiadvány előreláthatóan december végén, illetve január elején jelenik meg.

A Házi Jogtanácsadó szerkesztősége megrendelő lapot küld az alapszervezetek részére. A várható nagy érdeklődésre, utólagos igénylésekre tekintettel a szakszervezetek megyei (budapesti) tanácsai, valamint az ágazati-iparági szakszervezetek központjai is kapnak tartalék megrendelő lapokat a szerkesztőségtől, hogy a füzet eljusson minden érdeklődőhöz.

A megrendeléseket 1976. december 10-ig kell a Házi Jogtanácsadó szerkesztőségéhez eljuttatni. Címe: Házi Jogtanácsadó szerkesztősége, 1441. Pf. 51.

Lakáscsere

— Elcserélném Bp. III., Bécsi út 588., Bp. Üröm állomás felvételi épületének I. emeletén levő 3 szoba komfortos, modern lakásomat, kerttel, forgalmi szakszolgálatnál foglalkoztatott dolgozóval, 1 szoba, összkomfortos tanácsi rendelkezésű lakásért. Lehetőleg Óbuda vagy Buda előnyben. A csere a Bp. Ig. részéről engedélyezett. Érdeklődni lehet az esti órákban a 682—785 telefonszámon.

— Szétköltözők, figyelem! A budapesti vasútigazgatóság mellett (Kerepesi út 1—3.) 2 db két szoba, komfortos — földszinti — szolgálati lakásunkat elcseréljük 3 szoba, komfortos tanácsi lakásért Budapesten. (Az egyik lakás 96, a másik pedig 60 négyzetméteres.) Érdeklődni lehet munkaidő után a 144—240 telefonon.

— Két szoba, alkovos, gázfűtéses, komfortos, nagyméretű lakásomat elcserélném hasonló egyszobás lakásra, budapesti lakosú, aktív MÁV-alkalmazottal. Bármikor megtekinthető. Cím: Vigh Ferenc, Bp. VIII., Kerepesi út 5. melletti bejárat V. ép. I. em. 18. „Nyolcház".

— Veresegyházi három és fél szobás, 107 négyzetméteres, I. emeleti, komfortos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest területén, legalább 1,5 szobásra, lehet tanácsi is, tényleges vasutas részére, megegyezés alapján. Levélcím: Brigán József, 2112 Veresegyház, vasútállomás.

— Kőbánya Újhegyen, Kőbánya—Kispest vasútállomáshoz közel levő lakótelepi, távfűtéses, állandó melegvizes, 30 négyzetméteres, I. emeleti garzon, tanácsi lakásomat elcserélném rákospalotai, újpesti, zuglói vagy budai hasonlóra vagy nagyobbra. Érdeklődni levélben lehet: Wirth Irma. 1103 Budapest, Gergely u. 116. I. 31.

HÍREK

— Pályaépítés, munkaidő után. A szentesi építési főnökség szegedi gépállomásának Corvin, Makarenkó, Zója, Kandó és Zalka szocialista brigádjai a Kopáncs—Hódmezővásárhely közötti szakaszon munkaidő után másfél kilométer sínmezőt fektettek le és készítettek elő a hegesztésre. A szakiparosokból, műszakiakból és irodai dolgozókból álló munkacsapat ily módon tizenhárom alkalommal pótolta a pályaépítés területén levő munkaerőhiányt.

— Pályaválasztási kiállítás. Dunakeszin már hatodik éve rendeznek pályaválasztási kiállítást a 201. számú Gárdonyi Géza Szakmunkásképző Intézet kollégiumában. Nyolc szakma anyagát, érdekességeit mutatták itt be a környező iskolák 7. és 8. osztályos tanulói részére.

— Ismeretterjesztés a klubban. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ színháztermében a nyugdíjas klub tagjai részére ismeretterjesztő filmet vetítettek Lipcséről. A klub tagjai a színes film segítségével megismerhették az NDK második legnagyobb városának nevezetességeit és történelmét az őskortól napjainkig.

— Brigádok segítsége. Salgótarján állomás Béke és Landler forgalmi szocialista brigádjai november 7. tiszteletére társadalmi munkában segítettek a pásztói termelőszövetkezetnek a cukorrépa betakarításában. A brigádok az éjszakai műszak után egy napig dolgoztak a földeken.

— Búcsú a vasúttól. 38 évi szolgálat után nyugdíjba vonult Őrse Gábor, Salgótarján szertárfőnöke. A többszörös kiváló dolgozó 27 évig volt a salgótarjáni szertár vezetője. Nyugdíjba vonulása alkalmából igazgatói dicséretben és pénzjutalomban részesült. Munkatársai ünnepséget rendeztek tiszteletére, amelyen ajándékokkal kedveskedtek az aktív munkától búcsúzó, tapasztalt vasutastól.

— Kommunista műszak. A balassagyarmati vontatási főnökség Petőfi és Május 1. szocialista brigádjainak 56 tagja kommunista műszakok során nyolcvan négyzetméter betonozást végzett a főnökség területén. Ezenkívül összegyűjtöttek húsz mázsa hulladékvasat és ötven kilogramm színesfémet.

— Egészségügy és munkavédelem. Debrecen állomáson az egészséges életmód és a balesetmentes munka érdekében november 1-től 5-ig egészségügyi és munkavédelmi előadássorozatot tartottak. Dr. Lajtai Ildikó üzemorvos és Farkas József munkavédelmi előadó naponta kétszer, filmvetítéssel egybekötve oktatták a résztvevőket a hasznos ismeretekre.

HALÁLOZÁSOK

Bertus János, a vasutas-szakszervezet veresegyházi nyugdíjas csoportjának bizalmija 79 éves korában meghalt. 1927 óta vett részt a munkásmozgalomban. Temetése november 13-án volt a fóti temetőben.

★

Dr. Sztankai Gyula, nyug. MÁV-főtanácsos, a Ceglédi VSE alapítótagja és első elnöke november 7-én, 86 éves korában elhunyt. Búcsúztatása november 19-én volt a debreceni Köztemetőben.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztő a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség,
1068 Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon város: 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 215 — 11 659
76—4431 Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Bodet Imre igazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XX. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM ÁRA: 70 FILLÉR 1976. DECEMBER 15.

A vasút novemberi gyorsmérlege:

27 millió 767 ezer utas és 11 millió 340 ezer tonna áru

A vasút novemberben *27 millió 767 ezer utast szállított.* Az utasfőben mért teljesítmény a bázishoz viszonyítva 95,9 százalékos teljesítésnek felel meg. A tervhez képest mintegy 3,2 százalék a lemaradás. Az utaskilométer teljesítmény — a távolsági utazások arányának növekedéséből eredően — kissé mérsékeltebben csökkent. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége viszont az előző év azonos időszakához viszonyítva javult.

Novemberben kiemelkedő eredmények születtek az áruszállításban. A vasút ugyanis

11 millió 340 ezer tonna árut szállított, amely a bázishoz viszonyítva 105,3, a terv alsó határához képest 103,5, míg a felső határhoz képest 100,9 százalékos teljesítést mutat.

Az árutonna-kilométer teljesítmény közel azonos arányban nőtt.

A kiemelten kezelt árucikkek közül a cukorrépa-küldemények mennyisége 39,5, a cementgyártmányoké 15,5, a szén- és kőküldeményeké mintegy 8,8 százalékkal nőtt. Ezzel szemben közel 20—30 százalékkal mérséklődött az áruszállítás, a tüzifa-, mész- és kavicsküldeményeknél.

Kedvezőnek mondható az export szállításoknak a bázishoz mért 20,5 százalékos emelkedése. Ugyanakkor a tranzit küldeményeket továbbra is csökkenés jellemzi.

Az elmúlt hónapban a szállítási igény változatlanul magas volt. Ezért a vasútnak

sok gondot okozott a teherkocsik időben történő kiállítása. Jellemző, hogy a ki nem állított kocsik száma mintegy két és félszeresével haladta meg a bázis időszakot.

A tehervonatok menetrendszerűsége is romlott, amely összefüggött a belföldi vonatfeloszlatások számának, bázishoz viszonyított, közel 60 százalékos növekedésével. A kocsihiány következtében jelentősen nőtt a hálózaton megrakott idegen teherkocsik mennyisége is. A teherkocsik átlagos forduló ideje a bázishoz képest mintegy 1,7 százalékkal nőtt. Nem lehetünk megelégedve a korszerű tehervonati mozdonyok napi fajlagos teljesítményével sem, amely a bázisidőszak szintjétől mintegy 3—4 százalékkal maradt el.

December első tíz napjának berakási teljesítményei kedvezőek. Arra kell törekedni, hogy ez tartós legyen,

mivel minden elszállított többlet árutonna kedvezően befolyásolja a vasút bevételét és gazdasági eredményét.

Természetesen nagy gondot kell fordítani az üzemvitel gazdaságosságára is, mert hálózatunkon igen magas az idegen kocsik száma. A záhonyi átrakókörzet üres kocsikkal való ellátása, az átrakások folyamatosságának biztosítása ugyancsak alapvető feladataink közé tartozik az év hátralevő napjaiban.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN:

a miskolci vasútigazgatóság munkavédelmi és baleseti helyzete

Szakszervezetünk elnöksége december 9-én ülést tartott. Első napirendi pontként a miskolci vasútigazgatóság munkavédelmi és személyi baleseti helyzetének alakulásáról a 2019/1971. (V. 25.) kormányhatározat végrehajtásának tapasztalatairól készült jelentést vitatta meg a testület.

A jelentés, amelyet *dr. Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője terjesztett elő, kiemeli: *a közösen végzett, jól szervezett munka eredményének tulajdonítható, hogy a feladatok végrehajtásának összhatásaként több helyen is tapasztalható javulás.* Örvendetes tény az is, hogy növekedett a műszaki fejlesztés színvonala, javultak az élet- és munkakörülmények, s a szociális ellátottság, fejlődött az üzemegészségügy. Mindezek együttes hatásaként *az igazgatóság területén csökkent a foglalkozási ártalmak előfordulásának száma.*

Ha a vasútnál a baleseti statisztikát vizsgáljuk, nyomban feltűnik, hogy a legtöbb sérülés a pályafenntartási, a forgalmi és a vontatási szakszolgálatnál fordul elő. Ez a megállapítás helytálló a miskolci igazgatóságra is. Az igazgatóság vezetése ebből a felismerésből kiindulva, a közelmúltban több intézkedést hozott. Igy például *a pályán dolgozók személyi biztonsága érdekében megszigorították a megelőző intézkedéseket.* Ezzel egyidőben az érintett szolgálati helyek VMSZ függelékét is módosították.

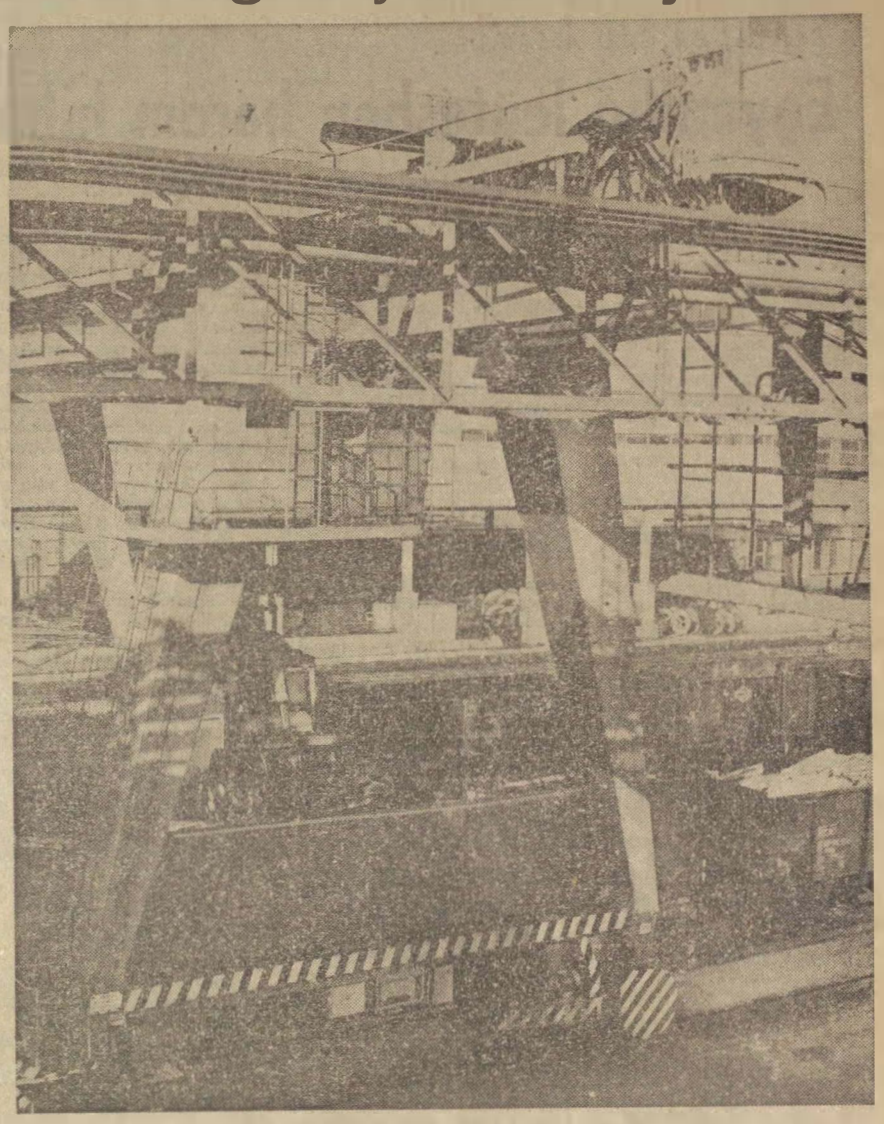
Az is közismert, hogy a forgalomnái a tolatási műveleteknél fordul elő a legtöbb baleset. Az igazgatóság vezetése ezért utasította a szolgálati helyek vezetőit, hogy a tolatásokat fokozottabban ellenőrizzék és a dolgozóktól követeljék meg az utasítások betartását.

Több helyen a veszélyes munkahelyek megszüntetésére adott ki intézkedést az igazgatóság. Az építési főnökségnél például a magasépítésvezetőség zsúfolt műhelyében elhelyezett famegmunkáló gépek üzemeltetését szabályozták.

Az igazgatóság jelentését egyébként a szakszervezet szociálpolitikai és munkavédelmi osztályának kiegészítő jelentésével együtt vitatta meg az elnökség. *A vitában többen is kifogásolták, hogy az anyagban sok az általánosítás.* Nem tűnt ki egyértelműen, hogy mi az, amit az igazgatóság a jövőben, a balesetek számának csökkentése érdekében, saját hatáskörében is képes lesz megoldani. Továbbá mi az, amiben a vezérigazgatóságnak kell intézkedni.

Az elnökség ezután a szombathelyi területi bizottság vezető és irányító munkájáról készült jelentést, a szakszervezet 1977. évi költségvetését, a 0,5 százalékos ÖTA költségvetés tervezetét, a számvizsgáló bizottság tájékoztatóját vitatta meg, illetőleg fogadta el, majd egyéb anyagokat tárgyalt.

Év végi hajrá Záhonyban



Az eperjeskei darus átrakóban szünet nélkül folyik a rakodás (Riportunk az 5. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)

DEBRECEN:

szervezetten gondoskodnak a nyugdíjas vasutasokról

A Vasutasok Szakszervezetének debreceni nyugdíjascsoportja november 30-án a MÁV Járműjavító Üzem Művelődési Házában taggyűléssel egybekötött baráti találkozót tartott, amelyen több mint négyszázan vettek részt.

A taggyűlésen megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Kálmán Mihály*, az MSZMP Hajdú-Bihar megyei Pártbizottságának osztályvezetője, *Berta István* országgyűlési képviselő, az MSZMP Debrecen Városi Bizottságának titkára.

Az ünnepi taggyűlés megnyitása előtt a Debrecenben állomásozó szovjet hadsereg tagjainak gyermekei és a Ságvári Endre általános iskola tanulói irodalmi és zenés műsorral kedveskedtek az idős vasutasoknak.

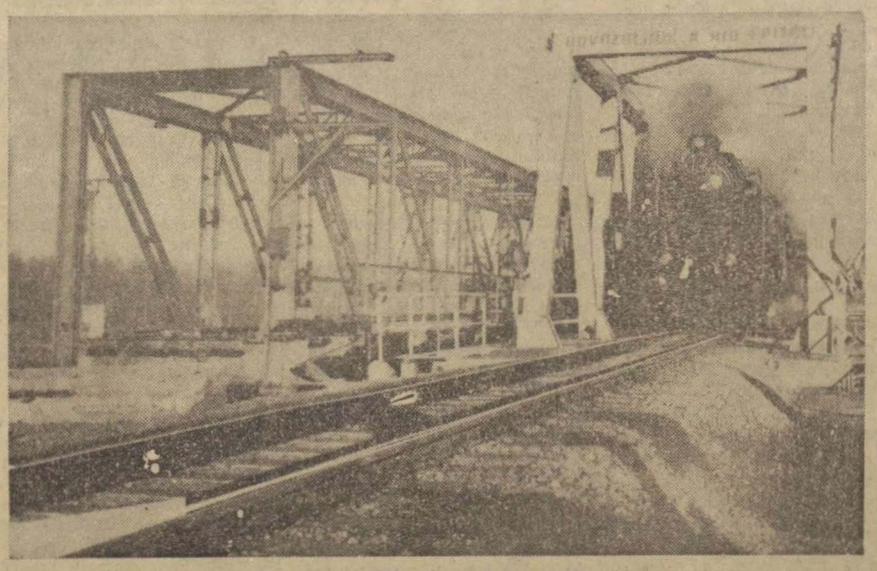
Volosinovszki Jánosnak, a vasutas-szaszervezet debreceni területi bizottsága titkárának megnyitó szavai után *Csepei András*, a nyugdíjascsoport elnöke számolt be a csoport tevékenységéről. Beszédében vázolta az V. ötéves terv célkitűzéseit, ismertette a terv első évének eredményeit, majd rátért a nyugdíjascsoport életére, tevékenységére. Örömmel állapította meg, hogy jól képzett aktivisták, párttagok és pártonkívüliek, egyaránt tevékenyen dolgoznak. Következetes harcosai a párt politikájának, a szakszervezeti demokrácia fejlesztésének. Fáradságot nem ismerve tevékenykednek azért, hogy egyre jobban egyre reálisabban felszínre kerüljenek a tagság észrevételei, javaslatai. Örvendetes, hogy a szocialista brigádok és a KISZ tagjai az elmúlt évek során milyen nagy szeretettel segítették az arra rászoruló tagokat.

Ezután elmondotta, hogy a nyugdíjasszervezet *ebben az évben eddig 158 főnek nyújtott szociális segélyt 47 800 forint összegben.* Az alapszervezet biztosítja nyugdíjasainknak az üzemi konyhán való étkezését. Jelenleg 150-en veszik igénybe ezt a kedvezményes formát.

A beszámolót hozzászólások követték. A felszólalók elismeréssel szóltak arról, hogy az elmúlt években számos intézkedésből érezték a vasutasszakszervezet segítőkészségét, azt, hogy a felsőbb szervek szívükön viselik a vasutas-nyugdíjasok életét.

A hozzászólásokra *Koszorus Ferenc* főtitkár válaszolt. Kifejezésre juttatta, hogy öröm számára ez az aktivitás, melyből, az tűnik ki, hogy a debreceni vasutas nyugdíjasok élénk, eleven szervezeti életet élnek. Különösen kiemelkedő, hogy azok, akik a sérelmeket említették, nem egyéni problémájukat sorolták fel, hanem társaik, gondjairól, bajairól beszéltek. *A szakszervezet eddig is mindent elkövetett és a jövőben is elkövet azért, hogy a vasút nyugdíjasai kedvezőbb körülmények között éljenek.*

Átadták az újjáépített algyői Tisza-hidat



A 424-es vontatta szerelvény méltóságteljesen halad át az új hídon (Tudósítás a 4. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Művelődési hónapot tartottak Debrecenben

A debreceni vontatási főnökségnél — a szakszervezeti bizottság kultúrbizottsága kezdeményezésére — novembert művelődési hónappá nyilvánították.

Megfelelő szervezéssel elérték, hogy a művelődési hónapban száznyolcvan vontatási dolgozó volt színházban. A műszaki vezetők — *Czibere Mihály* főmérnökkel az élen — sikeresen beindították a munkásakadémiát, s ennek keretében két előadást tartottak az új típusú Diesel-mozdonyokról, amelyek a jövő évben érkeztek a debreceni igazgatósághoz.

A nőbizottság ankétot szervezett, s azon *dr. Nyilas Gizella* főorvos válaszolt a dolgozó nők mintegy harminc kérdésére, ismertetve az üzem egészségügyi helyzetét is.

A vontatási főnökség dolgozói közül sokan tekintették meg a vasutas-klubban rendezett képzőművészeti kiállítást. A tervbe vett programok egy része áthúzódott decemberre is, így hátra van még az az író-olvasó találkozó, amelyet a KISZ-alapszervezetekkel együtt rendez meg a kultúrbizottság.

Újítók sikere Kiskunfélegyházán

Kimagasló eredményt értek el az 1976. éves újítási versenyben *Kiskunfélegyháza* állomás újítói. Az év kilenc hónapjában 28 újítási javaslatot tettek, amiből nyolcat elfogadtak és hetet már be is vezettek a gyakorlatba.

A versenyben az *Április 4.* szocialista brigád került az első helyre tizenöt újítással. A forgalmi szakszolgálatok versenyében Kiskunfélegyháza állomás a szegedi igazgatóság területén megszerezte az első helyezést. A 3600 forint jutalomból tizenegy újító, illetve szakvéleményező részesült.

A BOLYAI BRIGÁD ÁTLAGA:

Egymillió leütésben három hiba

Látogatás a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség II-es üzemében

Ha mindenütt mindenki mindig így — ilyen jól, íly gyorsan, ennyire már-már hibamentesen dolgozna! Ha a lomha mozgásúak, a közönyös selejtgyártók tapasztalatcserére ellátogatnának hozzájuk, a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* Lenin körúti épületébe, az adatokat lyukszalagra rögzítő lányok-asszonyok közé — érzékelhető módon gazdagodna ismerettáruk az unos-untig hajtogatott munkaintenzitásról, fegyelemről, hatékonyságról.

NEGYVENKÉTFÉLE BIZONYLAT

Lehengerlő számok. *A 42 féle bizonylatból hónapról hónapra 1,8—2 milliót dolgoznak fel.* Itt a MÁV szinte valamennyi rezdülése figyelemmel kísérhető. S ha legalább e bizonylatok gyöngybetűs írással készülnének, de nem: a tintaceruzával rótt számok, betűk halványak-összemosódnak, már az is művészetnek tűnik, hogy első rápillantásra leolvassák őket, eligazodnak rajtuk. Nézem a kezeket. A bal a bizonylatokat lapozza, a jobb pedig ördöngős gyorsasággal táncol a szalaglyukasztó gép billentyűin.

Nem szeretnék zavarni, e munka rendkívül nagy figyelmet-koncentrációt követel. *Bölcskey Lászlónéval*, a II-es üzem vezetőjével és *Machula Gáborral*, a főnökség számviteli vezetőjével, a szakszervezeti bizottság titkárával a különben nem túl csöndes gépek között halkan beszélgetünk.

— *A legjobbak között több olyan is akad, aki tartósan óránként 17 ezer leütésre képes* — mondja az üzemvezető. — Hogy érzékelhető legyen, mit jelent is ez: a számítástechnikában az országos átlag óránkénti 9—10 ezer, az itteni pedig 12—13 ezer leütés.

— *S miután a minőség a mennyiségtől elválaszthatatlan* — fűzi tovább a gondolatsort az szb-titkár —, *százezer leütésben egy hiba lehet.* Ám ez csupán a tűrési határ a valóság ennél tetszetősebb: van, aki havonta egyetlen hibát sem vét, vagy egymillió leütés közepette hármat...

Éppen fél évtizede, 1971. végén kezdték meg a lyukszalagos adatrögzítést. Általában a VIII. általános, vagy a középiskola elvégzése után kerülnek ide a lányok: *a főnökség háromhónapos szerződést köt velük.* E negyedév alatt elméleti és gyakorlati oktatásban részesülnek, s jobbára az is kiderül, hogy ki alkalmas e fizikailag sem könnyű, szellemileg pedig rendkívül megerőltető munkára. Azért nehogy túlzásba essünk: *kivételes képességekre nincs szükség, aki akar dolgozni és kedvet érez e szakmához, abból adatrögzítő lesz.*

— Vonzó a kereset is — hallom. — A szerződéses dolgozónk már a tanulóidőben 1500 forintot kap, s mellé azonnal utazásra jogosító szabadjegyet, ha pedig véglegesítik, 1800 forint az alapfizetése. *Ezért az összegért óránként 9500—10 000 leütést kell produkálni, ez a norma; a fizetést mennyiségi és minőségi prémium növeli. Egy-két évi gyakorlat után 2500—3000 forintot keresnek, a gyakorlottabbak még többet.*

ISMERKEDÉS A BRIGÁDDAL

Kikkel ismerkedjünk meg közelebbről is? A főnökség 25 szocialista brigádjának 236 tagja van (a Lenin körúti IIes üzemben 15 szocialista brigád dolgozik 144 taggal; közülük 12 kollektíva tagjai foglalkoznak a gépi adatrögzítéssel, két brigád adminisztratív, egy pedig műszaki munkát végez). Melyiket hát az egy tucatból? Jó munkájuk alapján említhetnénk a *Kaffka Margit*, a *Hunyadi*, vagy a *Kölcsey* brigádot is; végül az idén legkiemelkedőbb eredményt produkáló *Bolyai* brigádot választjuk. E tíztagú kollektíva 1976-ra óránként 14 200 leütést vállalt; a harmadik negyedévi átlag 14 400 leütés. Az őket követő brigádok teljesítménye 13—14 ezer között van.

... Miután nyolc órát egyvégtében túlontúl fárasztó lenne a lyukasztógépek mellett tölteni, óránként tíz percnyi szünet dukál. Ám e tíz perc elaprózódna, ezért a nyolc órából kétszer fél órát töltenek pihenéssel a barátságos társalgó-étkező helyiségben. Most rendkívüli „lazítás" következik; kávé kerül az asztalra — ismerkedünk, beszélgetünk.

— *Tudni kell* — mondja még elöljáróban Machula Gábor —, *hogy a gépi adatfeldolgozók között kicsi a fluktuáció;* akik megszokták az itteni légkört, szívesen maradnak akár évtizedekig is, hacsak családi okok miatt nem kénytelenek távozni. *A Bolyai brigád 1962-ben alakult, s a tagok fele azóta itt dolgozik.*

ÖTEN AZ ALAPÍTÓ TAGOK KÖZÜL

Vegyük sorra az alapító asszonyokat: *Brezovai Lajosné, Erdélyszky Virgilné, Pesel Györgyné, Juhász Józsefné* és *Pálóczi Erzsébet*... Az utóbbi nevet pontosítom, nemcsak azért, mert elöljáróban asszonyokat említettem, hanem mert a mindenki által jól ismert Pálóczi Erzsi épp e napon mutatkozott be új nevén: két hete és egy napja *Weisz Józsefnének* hívják. Most jött vissza a nászútról... dehát az új nevet még a brigádtagoknak is meg kell szokniuk. 1962 után csatlakozott a kollektívához *Szabó Erzsébet, Kormos Józsefné, Szalai Erzsébet, Varga Eszter* és *Tausz Péterné*. Kezdetben Erdélyszkyné irányította a brigádot, de tíz éve —, amikor Szabó Erzsi közéjük állt — úgy érezte, jobb egy fiatalnak átadnia a kormányrudat. Természetesen segítségére van; ma ő a brigádvezető-helyettes (elmondhatjuk még róla: háromszoros kiváló dolgozó, 1975-ben Kiváló Vasutas kitüntetést kapott; s amit ugyancsak büszkén említ — 1969-ben jutalomüdülésen vehetett részt a Szovjetunióban).

A brigád 1963 óta minden évben kiérdemelte a szocialista címet; 1968—69—70-ben, majd 1974—75-ben az ezüst fokozatot. A két legfiatalabb lányt kivéve legalább egyszer már valamennyien megkapták a kiváló dolgozó címet!

— A brigádátlag: *egymillió leütésből három hiba,* s úgy érezzük, ezen még mindig javíthatunk — említi minden kérdés nélkül Szabó Erzsébet. Ám arra már kifejezetten büszke, hogy: — *Erdélyszkynének több olyan hónapja is volt, amikor egyetlen hibát sem vétett, Peselné pedig tartósan óránkénti 19 ezres teljesítményt nyújt!* (Gyors fejszámolás: másodpercenként öt leütés a gépen — szinte fantasztikus!)

— Kitartó szorgalommal elérhető-e ilyen teljesítmény? — faggatom a rekordert.

— Önmagában a szorgalom azt hiszem, kevés. Ez adottság kérdése, hogy ki milyen hamar fárad ki; de természetesen a pillanatnyi diszpozición is sok múlik. Hogy mi van otthon, mi történt előző nap...

S otthon sokminden történhet: *Pesel Györgynének — aki 18 éve dolgozik az Adatfeldolgozó Főnökségen — három gyermeke van.*

GONDDAL ÍROTT BRIGÁDNAPLÓ

Lapozgatom a rendkívül tetszetős, gonddal írott brigádnaplót. Kitűnik: nemcsak a munkában jeleskednek; *részt vállalnak a társadalmi megmozdulásokból is és a kultúrálódás is természetes része mindennapjaiknak.* Egyik kedvelt kikapcsolódás az országjárás: az idén, az ünnepi játékok heteiben kétszer is jártak Szegeden — megnézték *Az ember tragédiáját*, majd az *Ecseri lakodalmast* —, voltak Pécsett, legutóbb pedig, november végén Egerben. Három forintot kell fizetniük csupán, hogy a MÁV vendégszobáiban elhassanak, az utazás nem kerül pénzbe... egyebek mellett *ezért* is jó a vasútnál.

— A szakmájuk: *számítástechnika.* Ugyanazt a munkát máshol is elvégezhetnék. Minek valliák magukat elsődlegesen: *adatfeldolgozónak, vagy vasutasoknak?*

A válasz több tucat leütésnyi időt várat magára, majd Peselné fogalmazza meg:

— *Aki annyi időt tölt itt, mint én, az minden bizonnyal vasutasnak érzi magát.*

A többi kilenc asszony-leány egyetértően rábólint e szavakra.

Földes Tamás

Zászlóavató és névadó ünnepség

A MÁV TBÉF KISZ-szervezete felvette Lefkovics Ernő nevét

A MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség KISZ-szervezete, a Kommunisták Magyarországi Pártja megalakulásának 58. évfordulója alkalmából november 26-án zászlóavató-névadó ünnepséget tartott. *A főnökség KISZ-szervezete ezen a napon vette fel Lefkovics Ernő, egykori pécsi távirász nevét.*

A zászlóavató ünnepségen megjelent *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Ürögi József*, a vasutasszakszervezet elnökségének tagja, *Lefkovics Ernő* özvegye és fia.



Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója átadja a zászlót Demény Attila KISZ-titkárnak
(Laczkó Ildikó felvétele)

Lefkovics Ernő munkásmozgalmi múltjáról, a Tanácsköztársaság idején betöltött szerepéről *Gadanecz Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa tartott tájékoztatót. Utána *Urbán Lajos* átadta az általa adományozott zászlót Demény Attila KISZ-titkárnak, majd sor került a ronált ungvári utcai általános iskola Zrínyi Miklós Törőcsapata kultúrműsorral szórakoztatta a megjelenteket.

szalagozásra is.

Az ünnepség után a főnökség KISZ-szervezete által pat-

Ki volt Lefkovics Ernő?

Lefkovics Ernő — a vasutas munkásmozgalom kiemelkedő egyénisége — Putnokon született, 1888. július 24-én. Szülei szerény jövedelmű, de nagy műveltségű tanítók voltak.

Az első orosz forradalom éveiben, Budapesten került kapcsolatba a vasutasok osztálytudatos mozgalmát irányító *Magyar Vasutassal* és részt vett a lap terjesztésében. Ezt követően lépett a MÁV szolgálatába. Kezdetben pályamunkás *Rákosrendezőn*, 1909 tavaszától állomásfelvigyázójelölt *Putnokon*, 1910 nyarán önálló forgalmi szolgálattevő *Halmaj* állomáson. 1913-tól távírász a pécsi MÁV Üzletvezetőségen.

A fővárosba hívták

Az első világháború éveiben Lefkovics köré tömörültek Pécsett a háborúval szembe kerülő vasutasok, s más baloldali munkások. Ő, öccse — *Leél Leó*, a forradalmár költő — révén kapcsolatot tartott a fővárosi antiimperialista mozgalommal.

1918 novemberében Pécs szerb megszállás alá került. A Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakulása után a párt vezetői Lefkovics Ernőt a fővárosba hívták. Megbízták: *szervezzen illegális kommunista sejteket és gondoskodjon a fővárosban megjelenő Vörös Újság terjesztéséről a megszállt területen.*

A bírósági tárgyalás elől Bécsbe szökött

Az illegális vasutas pártsejteknek és személy szerint Lefkovics Ernőnek kiemelkedő szerepe volt a szerb megszállás ellen tiltakozó 1919. februári politikai sztrájk megszervezésében. A megszállók azonnal őrizetbe vették, de a sztrájk győzelmes befejezését követően, március 20-án szabadon engedték a zágrábi katonai fegyházból. Útközben értesült arról, hogy Budapesten kikiáltották a proletárdiktatúrát. Azonnal oda sietett. *A hadügyi népbiztosság a kaposvári 44-es vörös dandár politikai megbízottjává nevezte ki.* Hívó szavára tömegesen szöktek át a megszállt területről a vasutasok és a bányászok a Tanácsköztársaság területére, hogy mint a Vörös Hadsereg katonái fegyverrel harcolhassanak az imperialista betolakodók ellen. Május végén — a Vörös Hadsereg legendás északi hadművelete során felszabadított — Gömör megye helyettes kormányzótanácsi biztosává nevezték ki.

A Tanácsköztársaság leverését követően, *1919 augusztus végén Budapesten letartóztatták.* Fél évet töltött a Szerb utcai fogházban. Ritka szerencsének köszönhette, hogy az ügyészség — még nem ismerve eléggé tevékenységét — 1920 január végén szabadon engedte a bírósági tárgyalásig. Erre azonban nem került sor. *Bécsbe szökött, s bekapcsolódott a kommunista emigráció munkájába.*

1920 végén illegálisan a szerb megszállás alatt levő Pécsre utazott, hogy segítsen az ott dolgozó munkásforradalmároknak a Pécsi Szocialista Párt forradalmi politikájának kialakításában, a párt osztályharcos egységének megteremtésében.

1921 augusztusában, amikor az ellenforradalmi Magyarországhoz csatolták Pécset, a munkásmozgalom pécsbaranyai vezetőivel együtt elhagyta az ország területét. Feleségével együtt — aki szintén aktív harcosa volt a pécsi munkásmozgalomnak — *Belgrádban telepedett le.* Kezdetben építőipari munkásként dolgozott, majd a Jugoszláviában megjelenő magyar lapok belgrádi tudósítója lett. 1938-ban, ötvenedik születésnapján szeretettel és nagyrabecsüléssel köszöntötte őt a haladó jugoszláv sajtó. *1941-ben, a német megszállás után Újvidékre költözött.* Magyarország felszabadulásakor tért vissza Pécsre.

A felszabadulás pillanatától tagja és aktivistája volt a Magyar Kommunista Pártnak. Pécsre kerülése után vasúti szolgálatra jelentkezett, s mint különszerződéses nyert alkalmazást. *1946 októberében rehabilitálták, s felügyelőként nyugdíjazták.* Ettől kezdve minden idejét a pártmunkának szentelhette.

Sokan ismerték

A munkásosztály igazába vetett hitét, optimizmusát, szellemi frisseségét, palócos humorát a személyi kultusz idején elszenvedett igazságtalan meghurcoltatás sem tudta kikezdeni. Az 1956-os ellenforradalom leverése után a párt újjáépítésén dolgozott, alapszervezetének vezetőségi tagja lett. A Baranya megyei pártbizottság régi párttagok ügyeivel foglalkozó bizottságában is tevékenykedett, a vasutasszakszervezetnek is aktivistaja volt. 1959-ben megkapta a *Tanácsköztársasági Emlékérmet*, 1969-ben pedig a *Munka Érdemrend* arany fokozatával tüntették ki.

1972. június 9-én dobbant szíve utoljára. Mozgékonyságát, vitázó szellemét a nyolcvanon túl is megőrizte Sokan ismerték és szerették. Elvi szilárdsága, emberi tisztessége miatt becsülete és hitele volt a nép körében. Méltó arra, hogy emléke példája fennmaradjon.

Gadanecz Béla

TÁRSADALMI MUNKÁJUKAT

Köszöni a nyugdíjas és az óvodás

A szerződés utolsó mondata általában egy záradékot tartalmaz. Kimondja, hogy a szerződéssel egyetért a helyi tanács is. Mellette ott az iskola vagy az óvoda pecsétje, s a brigádvezető aláírása.

Záhonyban, a vontatási főnökség *Bláthy Ottó* szocialista brigádjánál tucatszám tudnak felmutatni hasonló szerződéseket. A környéken hat általános iskola és hét óvoda hívja őket, ha meghibásodik az elektromos hálózat, valamilyen javítani való akad. *Komorón egy nyugdíjas házaspár gondol rájuk szeretettel*, amikor esténként felgyújtja villanyát. Náluk ugyanis korábban — egyedül a faluban — nem volt villany, s anyagilag sem álltak úgy, hogy vállalni tudják a szerelés költségeit. Eperjeske rendező ügyeletes villanyszerelő brigádja vállalta, hogy elvégzi a munkát, minden anyagi ellenszolgáltatás nélkül.

— *A brigádból az, aki abban a községben lakik, mindig elmegy, megkérdezi, hogy igénynyelnek-e valamilyen munkát* — magyarázza a végrehajtás módját *Kaczur Dénes*, aki a villanytelepiek KISZ-titkára is. — A társadalmi munkaszerződést a MÁV is ellenőrzi, az áramszolgáltató vállalat is elfogadja, mert szakemberek végzik.

Ehhez kapcsolódik *Veress Mihálynak*, a főnökség vezetőjének kijelentése:

— *A legtöbb szakember nálunk van az átrakókörzetben.* Ezért keresnek meg többen, hogy végezzünk társadalmi munkát, mert jóformán mindent el tudunk végezni. Különösen jó a kapcsolatunk a helyi, üzemi óvodával. A játékok javításától a csempézésig mindent elvégzünk.

A *Hámán Kató* női szocialista brigád ezért kapta meg a megyei tanács elismerő emlékplakettjét.

Naplóban vezetik, hogy az óvoda milyen kéréssel fordul a vontatási főnökséghez. A kisebb munkáktól a festésig minden szerepel a több éve tartó kapcsolat eredményjárjan. A főnökségen belül pedig szétosztják — melyik brigád mihez ért — a feladatokat, egyöntetűen részt vesznek a munkában. *A viszonzás nem több a vasutas gyerekek örömén, mosolyánál, s néha a nyugdíjba vonulók arcán megjelenő könnycseppnél*, amikor a kis óvodások rövid műsort adnak a főnökség házi ünnepségein, nőnapkor, a nyugdíjasok búcsúztatásakor.

Ahogy szívesen végzik az önként vállalt társadalmi munkát, ugyanugy szívesen segítenek munkatársaikon is. Az természetes, ha valaki építkezik, akkor a többiek is részt kérnek a munkából. De nem feledkeznek meg a bajba jutott társukról sem. Októberben villamos áramütéses balesetet szenvedett egyik munkatársuk, *Deme Sándor* villanyszerelő.

— *A mozdonyjavító műhelyben dolgozott sokáig* — mondja *Bubrik Miklós* szerelő. — *Mindenki szerette, tréfás, vígkedélyű ember volt. Négy kiskorú gyermeke van, tudtuk, milyen nehéz lesz nekik anyagilag. Ezért vállaltunk társadalmi munkát, inditottunk gyűjtést.*

A műhely elhatározásához az egész főnökség csatlakozott. Az átrakóban dolgoztak egy műszakot, pénzt gyűjtöttek, hogy a még mindig kórházban fekvő munkatársuk családján segítsenek.

— Így jól össze lehetett hozni a vontatás kollektíváját — fogalmazza meg *Pálfi József*, a mozdonyjavító műhelybizottsági titkára — De nem azért végeztük, hanem átéreztük, hogy milyen rossz lehet a családnak. Azt szeretnénk, ha Sanyi bácsi újra itt lenne köztünk, még ha könnyebb munkára beosztva is.

Jólesett volt brigádjának, ha a miskolci kórházból kellemes ünnepeket, boldog újévet kívánt neki Deme Sándor. S a lábadozó betegnek megnyugvás, hogy nem feledkeznek meg róla munkatársai, meglátogatják, figyelemmel kísérik gyógyulását.

Lányi Botond

A munka állt a vita középpontjában

A budapesti igazgatóság ifjúsági parlamentjén 19 fiatal kapott szót

A budapesti vasútigazgatóság fiataljainak területi ifjúsági parlamentjét december 3-án tartották. Ezzel a tanácskozással tulajdonképpen befejeződött a januárban sorrakerülő vasutas fiatalok országos parlamentjének előkészítése. A budapestiek 61 küldöttet választottak az országos fórumra.

A választás előtt meghallgatták *Tóth János* vasútigazgató referátumát az ifjúsági törvény végrehajtásáról és a két évvel ezelőtt megtartott ifjúsági parlament határozatainak megvalósításáról, majd megvitatták a beszámolóban elhangzottakat és az írásban kiadott határozati javaslatot. A vitában 19-en kaptak szót és az érdeklődésre, a vitakészségre jellemző, hogy még 13-an jelezték felszólalási szándékukat.

Megszívlelendő javaslatok

Öröm volt hallgatni, hogy a vitában nem az egyéni érdekek felsorakoztatása kapott helyet, hanem a közösségért emeltek szót a fiatalok, a jobb munka érdekében. *A hozzászólásokból kicsendült a vasút ügye iránti szeretet.* Többen jelezték, hogy bekapcsolódtak abba a mozgalomba, amelynek célkitűzése a kulturált utazás. Felvetődött az is, hogy a munkahelyeken még mindig nem érvényesül megfelelően az *„egyenlő munkáért egyenlő bért" elve.* Volt olyan hozzászóló, aki azt sérelmezte, hogy nem azonos az idősebbek és a fiatalok elbírálása. Amit elnéznek az idősebbnek, azt a fiatalnak felróják. Szóvátették, hogy a pályafenntartásnál hiányos a kisgépellátás. A személypénztárosok munkáját nehezíti, hogy rendkívül sok jeggyel kell dolgozniuk. A hozzászóló úgy vélte, hogy lenne mód az egyszerűsítésre. Talán egy ésszerű újítással ezen is segíthetnének. Érdemes lenne a javaslaton elgondolkozni, még akkor is, ha igaza van annak a fiatalnak, aki arról szólt, hogy érthetetlenül nagy az újítások átfutási ideje.

Sokan bírálták a vasút szaktanfolyamait. Talán az a legsérelmesebb, hogy a vizsgák letétele után is azt írják be a vasutas fiatal kérdőívére, igazolványába, hogy *„szakképzettsége nincs".* A szaktanfolyamok anyagában sok az átfedés, rossz a tananyagellátás. Ez elkedvetleníti a fiatalokat. Nem ritka jelenség ezért, hogy a vasútnál kiképzett dolgozók máshol vállalnak munkát. Ez utóbbihoz persze az is hozzájárul, hogy az erőfeszítések ellenére — még mindig rossz a munkahelyek többségének szociális ellátottsága.

A fiatalok többsége aktív a közéletben

Többen beszéltek a különböző szolgálati ágak munkájának jobb összehangolásáról, ennek szükségességéről. Az elfogadott határozat ezt a következőkben rögzítette: *„Az egységes összvasúti szemlélet erősítésével, a szakszolgálatok együttműködésének elmélyítésével, a munkafegyelem megszilárdításával maradéktalanul teljesíteni kell a budapesti vasútigazgatóság elé tűzött gazdasági és gazdaságpolitikai célokat."*

Eddig azokat a hozzászólásokat emeltük ki, amelyek a munkával, a hatékonyabb munka feltételeinek megteremtésével foglalkoztak. Természetesen több felszólaló beszámolt arról is, hogy milyen munkát végeznek a KISZ-szervezetek. *A fiatalok többsége aktív a közéletben,* szeretne többet tudni a különböző munkahelyeken dolgozó fiatalok tevékenységéről. Ezért szorgalmazták a vasutas KISZ-szervezetek közötti koordinálás szükségességét.

Több hozzászóló vetette fel, hogy a vasutas fiatalok közül *sokan küzdenek lakásgondokkal.* Várják a segítséget, mert a fiatal házasok többsége képtelen segítség nélkül lakáshoz jutni. Az elfogadott határozat szerint „az elkövetkező időben is nagy gondot kell fordítani a vasutas fiatalok lakásproblémáinak megoldására. A rendelkezésre álló lakások és a lakásépítés céljára rendelkezésre bocsátandó kamatmentes kölcsönöknek legalább 40 százalékát a fiatal házasoknak kell biztosítani. Az elbírálásnál előnyben kell részesíteni a fiatal házasokat".

A létszám 25 százaléka 30 éven aluli

Ennyit a vita összefoglalójául és most néhány gondolatot idézzünk *Tóth János* vasútigazgató referátumából. Azért — rendhagyó módon — a vitában elhangzottak ismertetése után, mert az igazgató beszédéből kicsendült a fiatalok szeretete, az a megbecsülés, ahogy a budapesti igazgatóság munkahelyein foglalkoznak az ifjú vasutasokkal. Az idézett gondolatok tulajdonképpen a vezető dicsérő szavai, amelyeket a fiatalok a jó munkájukkal érdemeltek ki. Következzék hát a referátum néhány gondolatsora:

„A budapesti vasútigazgatóság fiatal dolgozói valamennyien részt vettek a szállítási feladatok végrehajtásában. *A vasútigazgatóság összlétszámának 25 százaléka 30 éven aluli fiatal.* A továbbiakban is fontos feladatunknak tartjuk, hogy minél több fiatal válassza élethivatásul a vasúti munkát. Az utóbbi időben növekedett az újfelvételes dolgozók száma és csökkent a fluktuáció. A forgalmi szakszolgálatnál a létszámemelkedés főképpen a vidéki állomásokon tapasztalható. Például Szob állomás 600 dolgozója közül 230 harminc éven aluli.

A létszámemelkedést kedvezően befolyásolta, hogy a vasútnál munkaidő-csökkentést vezettek be és több alkalommal részesültek a dolgozók bérfejlesztésben.

A 30 éven aluli dolgozók közül 230-an rendelkeznek egyetemi és főiskolai végzettséggel. Ennek a generációnak a 28 százaléka középiskolát végzett. 2300 főnek van szakmunkás képesítése„

Bátran differenciálnak

A fiatalok nagy része aktívan kapcsolódik be a munkaverseny-mozgalmakba. *Az igazgatósághoz tartozó ifik 40 százaléka szocialista brigádtag.* A jövőben tovább akarjuk növelni a szocialista brigádokban részvevők számát.

A bérezés az ifjúsági parlamenteken alig-alig jelentett vitatémát. Ez annak köszönhető, hogy a munkahelyi vezetők szakítottak az „egyenlősdi" elvével *és bátran differenciálnak.* Bérfejlesztésre 1974-re több mint 32 millió forint, 1975-re több, mint 43 millió forint, 1976-ra pedig 47 millió forint került kifizetésre.

Ifjúságpolitikai feladataink közé tartozik a jövőben a munkába álló fiatalok fogadása. El kell érni, hogy ezek az ifjak megszeressék és élethivatásul válasszák a vasutas munkát!

Tóth János vasútigazgató végezetül megköszönte a fiatalok és azok munkáját, akik az igazgatósághoz tartozó ifik neveléséhez hozzájárultak.

Kőhidi László

Fiatalodik a szombathelyi igazgatóság

A vasutaslakások 71 százalékát 35 éven aluli fiatalok kapják
Közel négyszázan vesznek részt a versenymozgalmakban

A külsőségek — bár nem meghatározók — ezúttal pontosan fedték a tartalmat. A szombathelyi igazgatóság kultúrterme igazi parlamentté változott: az elnökségi asztal középre került, s a fiatalok körbeülték. A Nyugat-Dunántúl vasutas fiataljainak parlamentjén ott volt *Koszorus Ferenc,* a vasutasszakszervezet főtitkára is.

Műsorral indult a program. Szép versek hangzottak el, perui pásztorének szólt a citerán, társastánc-versenyzőpár csacsacsája és tangója gyönyörködtetett. Ezt követően a fiatalok meghallgatták *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató beszámolóját, melyből kitűnt, hogy fiatalodik az igazgatóság. Az előző, 1974-es parlament óta *600-zal nőtt a fiatalok száma.* Jelenleg 3700 a harminc éven aluli dolgozók száma. A legtöbb fiatal a biztosítóberendezési és automatizálási, valamint a vontatási szakszolgálatnál található.

Segítik a fiatalokat

Mindezekből következik, *hogy a fiatalokra megkülönböztetett figyelmet fordítanak.*

Azoknál a főnökségeknél, ahol 25-nél több fiatal dolgozik, évente intézkedési tervet készítenek. Az intézkedési terveket a fiatalok ismerik, végrehajtásukról a gazdasági vezetők számot adnak a munkahelyi ifjúsági parlamenteken.

Kiemelt feladatként kezelik az ifjúság nevelését, oktatását, valamint a személyzeti munkával kapcsolatos feladatokat. A fiatal vasutasok egy részének nevelése, a vasutas hivatásra való felkészítése már az állami oktatás keretében megkezdődik. Ehhez évente 300 ezer forint társadalmi ösztönzéssel járul hozzá az igazgatóság. A szolgálati helyek egy részén — elsősorban a nagyobb, továbbá az utánpótlásképzésben szép tradícióval rendelkező főnökségeken — az újfelvételes fiatalok beilleszkedése, a munkához és a közösséghez való jó viszony kialakulásának szervezett segítése mozgalommá fejlődött. *A szombathelyi és a celldömölki vontatási főnökségen a fiatalokat ünnepélyesen fogadják és a törzsgárdatagok segítik őket a munkahelyi beilleszkedésbe.*

A fiatalok derekasan kiveszik részüket a munkából. Különösen jól dolgozik a 37 ifjúsági szocialista brigád. A különböző mozgalmakba közel négyszázan neveztek be. Közülük 186-an feleltek meg a követelményeknek, s részesültek több mint 240 ezer forint jutalomban. *Országos első helyezéssel is büszkélkedhetnek a szombathelyiek.*

Van még javitanivaló

A számszerű adatok „szépsége" mellett azonban nem hallgatható el, hogy vannak még sajnos fehér foltok, vagyis olyan helyek, ahonnan szinte sohasem jelentkeznek fiatalok.

A fiatalok szociális helyzetén is van javítanivaló, annak ellenére, hogy kedvező változások történtek. Felépült a tapolcai, a celldömölki, a veszprémi és a szombathelyi szociális létesítmény, amely kielégíti az igényeket. Előbbre léptek az öltözők, mosdók létesítését, az üzemi étkeztetést és a munkásszállítást illetően is.

A szombathelyi igazgatóság területén országosan elismert a fiatalok lakáshelyzetének alakulása. Az évente rendelkezésre álló 6—8 millió forint támogatási alapból tavaly 62, az idén 71 százalékban részesültek 35 éven aluli fiatalok. *Ma már a fiatalok 35 százaléka főbérleti lakással rendelkezik.*

A beszámoló után megkezdődtek a hozzászólások. A csaknem hét óra hosszat tartó parlamenten harminc fiatal mondta el véleményét. Az elsőként szólásra emelkedett *Kővári Attila,* a Szombathelyi TBÉF küldötte, mintegy megadta a hozzászólások alaphangját. Arról beszélt, hogy a fiataloknak tudni kell, hol kell állni. Elöl! A munka dandárjában. *Pödör Tibor* a szombathelyi szertár dolgozója azt hangsúlyozta, hogy mindenhova meg kell találni a megfelelő embert, s akkor jól megy a munka. Ez lehet hogy nem megy máról holnapra, de türelmesen keresni kell a megfelelőt. *Vadász Ferenc* szombathelyi rendelkező forgalmi szolgálattevő a fiatal menetirányítók, a forgalmi szolgálattevők munkájáról számolt be.

Hátrányos változás

A fizikai munka rangjának társadalmi növekedését lehetett érezni *Horváth Jánosné* felszólalásában. A fiatalaszszony a Szombathelyi TBFF számítástechnikai üzeme dolgozói nevében kifogásolta, hogy az adatfeldolgozó gépeken dolgozókat fizikai állományból alkalmazottiba sorolták. A lakásjuttatásnál, bérezésénél és más vonatkozásokban hátrányosan érinti őket ez a változás. *Kérte, hogy állítsák vissza az eredeti állapotot.* Elmondta azt is, hogy a gyermekgondozási-segélyen levő vatus kismamák egy része szívesen vállalná szakmai tanfolyam elvégzését.

Koszorús Ferenc főtitkár a szombathelyi parlamenten felmerült kérdések összvasúti vetületéről tájékoztatta a részvevőket. Szavai nyomán helyére került a fejekben több, eddig nem egészen világos és tisztázott kérdés.

Szelei Teréz

Mi az igazság?

Egy faliújságcikk és ami mögötte van

Egyik november eleji napon Celldömölk állomáson a csatlakozó vonat indulásáig jó két óra állt rendelkezésemre. S miután hivatalos dolgom nem akadt, a peronon sétálva megnéztem mindent, elolvastam a hirdetéseket, majd a faliújságtábla előtt kötöttem ki. Anyag volt bőven a táblán, régi is, új is. A legrissebb keltezésű november 5-én készült. Arról tájékoztatta az állomás dolgozóit, no meg a kedves utasokat, hogy Celldömölk állomáson is lezajlott az ifjúsági parlament.

Lezajlott — *de hogyan?* Úgy —, írta a KISZ-titkár, — hogy nem töltötte be a hivatását. *A tanácskozás azért nem érte el a célját, mert a fiatalok közül sokan távol maradtak, és az aktivitás is gyér volt.* A KISZ-titkár emiatt tárta a nyilvánosság elé véleményét és bátor hangon bírálta a passzív magatartású fiatalokat.

Ennek fele sem tréfa, gondoltam, és elindultam, hogy utána nézzek a dolognak. Estébe hajlott már az idő, a beszélgetésre nem sok esélyem volt, de a szerencse mellém szegődött. *Mészáros Károlyt,* az állomás párttitkárát ugyanis még a helyén találtam. A beszélgetés úgy kezdődött, hogy megkérdeztem: olvasta-e, a legrissebb faliújságcikket.

— *Nem!* — válaszolta. — *Mostanában nagyon elfoglaltak vagyunk.*

Miután elmondtam, hogy miről írt a KISZ-titkár, nyomban megkérdeztem:

— Megvizsgálják-e a fiatalok passzivitásának okait, vagy talán máris akad rá elfogadható magyarázat?

Mészáros Károly azt válaszolta, hogy erre nem gondoltak, majd hozzátette: *maga sem érti mi az oka az ifjúság közömbös magatartásának.* A csomóponton 110 fiatal dolgozik, s ebből mindössze 21 KISZ-tag. Miért nem több? Ki tudja? Erre választ nem kaptam. Pedig, ahol a fiatalok között ilyen kevés a KISZ-tag, nem ártana az okokat alaposabban feltárni.

Úgy adódott, hogy másnap alkalmam volt beszélni Celldömölk állomás szakszervezeti bizottságának titkárával is. Amikor megemlítettem a faliújság-cikket, így válaszolt: *nem egészen úgy áll a dolog, ahogy a KISZ-titkár írja.* Bár a megjelenés valóban csak 60 százalékos volt, de legalább tizennyolcan hozzászóltak. Hogy miért nem voltak többen? Azért, mert sokan járnak be vidékről.

A faliújság-cikk tartalmát cáfolta a területi bizottság munkatársa is, mondván, a celldömölki tanácskozás nem volt olyan gyenge színvonalú, ahogy azt a KISZ-titkár állítja.

Hogy mi az igazság? Ez a beszélgetésekből sem derült ki egyértelműen. Egy bizonyos, a KISZ-titkár nem volt megelégedve az ifjúsági parlamenttel. *Erre még akkor is oda kell figyelni, ha kissé túlzott, pontosabban szólva nagyon kritikusan értékelte a tanácskozást.*

Ha pedig megállapításai valós tényeken alapultak és felháborodása jogos volt, az eseményt miért nem követte megfelelő intézkedés?

Az ifjúsági parlament után mindenképpen tenni kellett volna valamit. Hogy mit? Reagálni kellett volna a fiatalok passzív magatartására úgy, hogy érezzék: nem hiába rendezték meg számukra ezt a tanácskozást.

Pálinkás Katalin

A szegedi fiatalok derekasan dolgoznak

A szegedi vasútigazgatóság területén dolgozó fiatalok november 26-án, Szegeden, a vasutas-szakszervezet Petőfi Sándor Művelődési Házában tartották meg II. területi ifjúsági parlamentjüket. A tanácskozáson részt vett *Molnár György,* a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *dr. Ács Imre,* az Igazgatási és jogi szakosztály vezetője, *Kiss Károly,* vasútigazgató, *Acsai Mihály,* a vasutas-szakszervezet szegedi területi bizottságának titkára.

Évente hetven fiatal tanul

Annus István, megnyitója után *Kiss Károly* vasútigazgató számolt be az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtásáról, az előző parlament óta történt változásokról. Elmondotta, hogy a két évvel korábbi tanácskozás javaslatai alapján módosították az ifjúsági törvény végrehajtását szolgáló intézkedési tervet. A fiatalok észrevételeit, javaslatait figyelembe vették az új kollektív szerződés elkészítésénél, az utasítások kidolgozásánál.

Ezután részletesen beszámolt az igazgatóság területén elért eredményekről. *Az ifjúságpolitikai határozatok megvalósításánál elsőrendű feladatnak tartották a fiatalok munkahelyi beilleszkedését, a kezdő munkavállalók első benyomásának kedvezőbbé tételét.* Támogatták a fiatalok általános műveltségének gyarapítását. Különös hangsúlyt kapott a hiányzó nyolc általános iskolai végzettség pótlása. Ennek érdekében több főnökségen kihelyezett osztályokat szervezetek, *ahol évente átlagosan 70 fő tanult.* Közös összefogással, a munkahelyek segítőkészségével sikerült csökkenteni az általános iskolát el nem végzettek számát. Gondot fordítottak a szakmai tanfolyamokra való beiskolázásra is. Eredményeként a beszámolási időszakban a tisztképzőt és más tanfolyamokat több mint ezren végezték el.

Előrelépés történt a szabad idő hasznos eltöltése feltételeinek javításában is: *Kiskunhalas és Szentes után az idén Békéscsabán új, korszerű művelődési házat adtak át.* Szegeden pedig megkezdődtek az előkészületek a művelődési ház felújítására.

Több ezer óra társadalmi munka

A beszámoló elismeréssel szólt a fiatalok szakvonali munkájáról. Az igazgatóság területén dolgozó 3947 fiatal, az összlétszám 27,7 százaléka, derekasan részt vesz a vasút munkájában, a különböző versenymozgalmakban. *A szocialista brigádmozgalomban a fiatalok mintegy 60 százaléka tevékenykedik.* A szolgálati helyek feladatainak megvalósítása érdekében kommunista műszakokban és társadalmi munkában több ezer munkaórát teljesítettek. Az érte járó évi közel 100 ezer forint felét befizették a vietnami szolidaritási alapra, illetve gyermekintézmények létesítésére fordították.

Előrelépés történt a fiatalok szociális helyzetének javítása, egészségének védelme érdekében, de kedvezőek a lakástámogatást jelző adatok is. *Az elmúlt három év alatt 237 fiatal 9,8 millió forint kamatmentes kölcsönben részesült, szolgálati és vállalati lakást pedig 228-an kaptak.* Az óvodai és bölcsődei férőhelyek biztosítására pedig 1974 órát, 2,1 millió forintot fordítottak.

A vasút iránti felelősségérzettel

A beszámoló említést tett arról is, hogy a területi parlamentet megelőzően 34 helyen rendeztek hasonló fórumot, ahol a fiatalok 63,7 százaléka vett részt és 20,7 százaléka nyilvánított véleményt.

A beszámolót követően tizenhatan szóltak hozzá, mondották el véleményüket. *Legtöbben a munkahelyük sajátos, s a vasút előtt álló feladatok mikénti teljesítésével foglalkoztak.* Szó esett a szociális és kulturális helyzetről, a lakásgondok enyhítéséről, a sokakat érintő bér- és munkaügyi kérdésekről, az utazószemélyzet ruhaellátásáról és több más kérdésről. A hozzászóló fiatalok hangjából kicsengett az a felelősségérzet, melyet munkájuk során a vasúttal szemben tanúsítanak.

Dr. Ács Imre, szakosztályvezető a vasút felsőbb vezetésének üdvözletét tolmácsolta, s méltatta az ifjúsági tanácskozás jelentőségét.

Kitüntették a legjobbakat

Molnár György, titkár az előző ifjúsági parlament óta elért eredményekről, az ifjúsági törvény végrehajtása érdekében tett intézkedésekről beszélt. Hangsúlyozta, hogy a beszámoló nemcsak az ifjúsági törvény végrehajtásának tapasztalatait tükrözte, hanem jó alkalmat szolgáltatott arra is, hogy mérleget készítsünk és minősítsük azt a munkát, amit a párt ifjúságpolitikájának megvalósítása érdekében tettek a gazdasági és mozgalmi vezetők. Részletesen szólt az ifjúság érdekvédelméről és az azzal kapcsolatos szakszervezeti munkáról. E feladatának csak akkor tud eleget tenni a szakszervezet, ha ismeri a fiatalok véleményét, elgondolását.

A tanácskozás végén *Kiss Károly* kiemelkedő gazdasági és mozgalmi tevékenységük elismeréseként tíz fiatalt *Ifjúsági dicséretben,* hatot *Kiváló dolgozó* kitüntetésben részesített.

Gellért József

A MÁV 1977. évi feladatai

A terv 331 millió utas és 132 millió tonna áru elszállítását írja elő

Az 1977. évi népgazdasági terv célkitűzései a közelmúltban kerültek nyilvánosságra. Szükséges tehát, hogy a tervben megjelölt gazdaságpolitikai célok megvalósítása érdekében számba vegyük a vasút 1977. évi legfontosabb feladatait. Alapvető feladat a népgazdasági tervből a vasútra háruló személy- és áruszállítási igények biztonságos és gyors kielégítése. E célkitűzést korszerű munkaerőgazdálkodással, a kapacitások és a megfelelően karbantartott gépek és berendezések jobb kihasználásával kell elérni.

A vasúton elszállítandó utasok mennyisége kis mértékben ugyan, de továbbra is csökken. *1977-ben 331 millió utas elszállításával számolunk*, amely kétmillióval kevesebb lesz az ez évinél. A nemzetközi utasforgalomban kisebb mérvű növekedés várható.

Az utasok számának csökkenése ellenére *mégis nagyobb feladatok hárulnak a vasutas dolgozókra.* A minőségi színvonal szükségszerű növelése miatt ugyanis javítani kell a személyszállító vonatok menetrendszerűségét és csökkenteni kell a fajlagos késési időt.

A minőségi követelményeknek az eddiginél jobb kielégítése válik szükségessé a járatok sűrítése, a gyorsaság növelése, a kényelem (fűtés, világítás, tisztaság stb.) fokozását illetően.

A vasút áruszállítási feladatai várhatóan egy százalékkal növekednek. *A terv 131—132 millió tonna elszállítását írja elő.* Ez nem jelenti azt, hogy ne készüljünk fel jelentősebb szállítási feladatokra is. Az összes áruszállításon belül nagyobb mértékben bővül a nemzetközi forgalom. *Az import szállításnál másfél, a tranzitnál 1,6, az exportnál 3,2 százalékos növekedést irányoztunk elő.*

Az áruszállítási feladatok hatékony teljesítése megköveteli a gazdálkodást elősegítő műszaki-gazdasági mutatók alkalmazását. *A kocsiforduló-időt például az 1976. évi 3 és fél nappal szemben 3,45 napban irányoztuk elő.* A tehervonatok átlagos terhelésénél 0,6 százalékos, a rakott és üres futás arányánál pedig 0,1 százalékos növekedést terveztünk. Legalább 0,2 százalékkal javítani kell a tehervonati átkm/etkm viszonyszámát is.

A műszaki-gazdasági mutatóknál alkalmazott feszítéseket a munkafegyelem javulására, az utasítások és rendelkezések maradéktalan betartására, nem utolsósorban az állóeszköz-fejlesztés kapacitásnövelő hatására alapoztuk. A teljesítmények vontatási nemekre történő felosztásánál például figyelembe vettük a tervezett vontatójármű-beszerzéseket is. Ez utóbbi eredményeként *a villamos- és Diesel-vontatás aránya a vonattovábbításban közel 92 százalékra nő, a tolatásnál pedig a Diesel-mozdonyok teljesítménye majdnem eléri a 76 százalékot.*

A személy- és áruszállítási feladatok, valamint a vasúti ipari, építőipari és fenntartási tevékenység hatékonyabb elvégzése szükségessé teszi *a munka- és üzemszervezés erőteljesebb alkalmazását.* Az elegyfeldolgozás és továbbítás technológiájának javítása, a járműpark hatékonyabb kihasználását akadályozó meddő idők és járulékos teljesítmények csökkentése, a járműjavítási technológiák fejlesztése, az anyagmozgatási rendszer felülvizsgálata — hogy csak a legfontosabb üzemszervezési intézkedéseket említsem — napjaink egyik legfontosabb feladata.

A jövő évi feladatok valóraváltásához emberekre és eszközökre van szükség. *Éppen ezért a munkaerő gazdaságos hasznosítása, a munkaerő-gazdálkodás színvonalának növelése a vasútnál is elsőrendű követelmény.* Továbbra is abból kell kiindulnunk, hogy a népgazdaságban foglalkoztatottak száma gyakorlatilag nem növelhető és nem szabad a munkaerő-ellátás nehézségeit a reálisnál kedvezőbben megítélni. A feszültségek enyhítése továbbra is elsősorban a rendelkezésre álló munkaerő hatékonyabb felhasználásával biztosítható.

1977-ben a vasút létszámát 145 ezerre tervezzük, ami a bázislétszámnál valamivel kevesebb. Ezen belül azonban a fizikai foglalkozású dolgozók létszámának növelésére törekszünk. Elsőrendű feladatnak kell tekinteni a kulcsfontosságú munkakörökben — kocsirendező, váltókezelő, sarus, szakmunkás, vonatkísérő, pályamunkás stb. — fennálló munkaerőhiány csökkentését, valamint az utánpótlás biztosítása érdekében a fiatalok és nők nagyobb számú alkalmazását.

A várhatóan növekvő szállítási és egyéb feladatainkat teljes egészében az élőmunka termelékenységének emelésével kell megvalósítanunk. Az egy órára eső üzemi árutonna-kilométerteljesítmény 3 százalékos növekedését kell elérnünk úgy, hogy ugyanakkor — a munkaidő jobb, szervezettebb kihasználásával — a túlmunkaidő legalább 20 százalékkal csökkenjen.

A központi bértömeg-szabályozási rendszer *a bérszínvonal 4 százalékos növekedését teszi lehetővé.* További egyszázalékos növekedést a kereskedelmi árutonna-kilométer teljesítményterv teljesítése eredményezhet. A fizikai foglalkozású dolgozók átlagbére ennél nagyobb százalékkal emelkedhet.

A szállítási és egyéb feladatok eredményességét beruházásaink is segítik. *1977-ben 7,1 milliárdot fordíthatunk a vasút fejlesztésére*, amelyből 3,7 milliárd a vasúti hálózat korszerűsítését, 2,3 milliárd a járműpark gyarapítását szolgálja, a többit pedig egyéb vállalati beruházási célokra használjuk fel.

Beruházási politikánk legfontosabb célja, hogy mindenekelőtt a folyamatban levő, a jól előkészített és gyorsan megvalósuló beruházásokra kell a rendelkezésre álló eszközöket koncentrálni. Ez a célkitűzés jelentős mértékben meghatározta fejlesztési tervünket, és új beruházás indítására csak a legindokoltabb esetben kerülhet sor.

Továbbra is alapvető feladat a pályakorszerűsítési programban előírt naturális mutatók megvalósítása. *Kiemelten kezeljük a biztosítóberendezések fejlesztését, a vasútiközúti kereszteződések biztosítását szolgáló sorompóprogram megvalósítását, a vonalvillamosítási feladatokat*, a törzshálózaton fekvő állomások és határállomások rekonstrukcióit, a vasúti járműpark további korszerűsítését és nem utolsósorban a dolgozók munkakörülményeinek fokozatos javítását.

Mindezeket szem előtt tartva *1977-ben 330 kilométer vasúti pálya korszerűsítését, 540 csoport kitérő cseréjét, 154 kilométer* vonali biztosítóberendezés építését, 15 állomáson biztosítóberendezés felszerelését és 78 helyen önműködő sorompó építését tervezzük.

Nagyobb ütemben folytatjuk *Bicske-Alsó* és *Szárliget* között a *Budapest—Hegyeshalom* vonal korszerűsítését, valamint *Szajol—Debrecen, Hatvan—Miskolc—Mezőzombor, Godisa—Szentlőrinc, Szeged—Hódmezővásárhely és Szombathely—Celldömölk* között a pályakorszerűsítést. *Budapest-Kelenföld—Bicske, Hatvan—Újszász, Budafok-Háros—Dombóvár—Kaposvár, Cegléd—Szeged és Porpác—Hegyeshalom* között jelentős biztosítóberendezési építési munkákra kerül sor.

Folytatjuk a Budapest—Kelebia közötti vonalvillamosítási munkákat. Állomásfejlesztéseink között kiemelt feladat a Záhonyi körzet és Budapest-Kelenföld fejlesztése, de jelentős összeget fordítunk a Debrecenben, Egerben, a Bp. Déli pályaudvaron. Gyékényesen folyó beruházási munkákra is.

A vasúti járműpark további korszerűsítése érdekében *55 villamos- és Diesel-mozdonyt, 60 személy-, 30 büfé- 1650 teher- és 100 dozátorkocsit szerzünk be.* Jelentős összeget — mintegy 280 millió forintot — fordítunk a járműjavító üzemek és vontatási telepek fejlesztésére és megkülönböztetett fontosságú feladat a pályaépítés és fenntartás gépesítése.

Tervünkben különös hangsúlyt kapott a munkakörülmények javítása, a nehéz fizikai munka gépesítése, a lakásigények kielégítésének elősegítése, a gyermekintézményi hálózat fejlesztése. Üdültetési, kulturális és sportcélokra 40, gyermekjóléti intézményekre 14, a nevelőintézetek fejlesztésére 10, lakásépítésre 96 millió forintot tervezünk. Az egészségügyi célcsoport előirányzata 56 millió. Ebből folytatjuk a pécsi és szegedi rendelőintézet, a budapesti MÁV Kórház és nővérszállás építését.

Szociális beruházásokra 135 millió forintot irányoztunk elő. Ebből meggyorsítjuk a ferencvárosi munkásszálló, a rákosrendezői, ceglédi, nyíregyházi, füzesabonyi, Miskolc-tiszai pályaudvari, bátaszéki öltöző-mosdó, a makói, kiskunfélegyházi, veszprémi szociális épület és a gyöngyösi üzemi konyha építését.

A felsorolt beruházások csak ízelítőt adtak 1977. évi fejlesztéseinkből. Nem kell külön hangsúlyoznunk, hogy beruházási tervünk gazdaságos teljesítése számos intézkedést igényel a beruházóktól, tervezőktől, kivitelezőktől egyaránt. A beruházások megfelelő előkészítése, a kivitelezési idők lerövidítése, az igények szerény kielégítése csak a legfontosabb feladatok a sok közül.

A vasút 1977. évi tervének anyagi-műszaki, pénzügyi és munkaerőfeltételei biztosítottak és lehetőségeinkkel összhangban állnak. Rajtunk múlik feladataink hatékony megvalósítása.

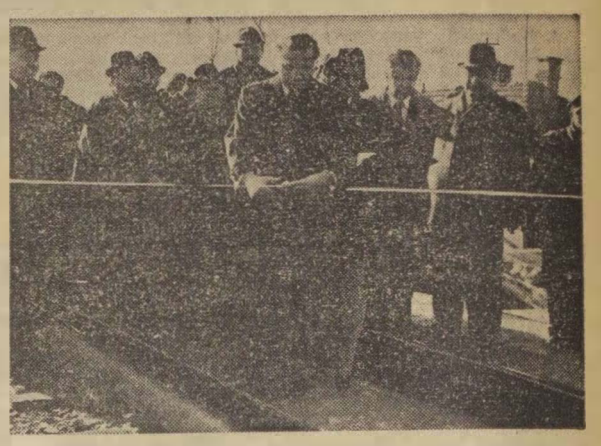
Dr. Holló Lajos
szakosztályvezető

MEGSZŰNT A SEBESSÉGKORLÁTOZÁS

Átadták az újjáépített algyői Tisza-hidat

December 8-án ünnepélyes keretek között adták át rendeltetésének Szeged mellett *az újjáépített algyői vasúti Tisza-hidat.* Az ünnepségen megjelent *Szabó Sándor* az MSZMP Csongrád megyei Bizottságának titkára, *Kovács Imre* a Csongrád megyei Tanács elnökhelyettese, *Molnár György* a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Török József* a szegedi városi pártbizottság első titkára, *Papp Gyula* a Szegedi Városi Tanács VB elnöke.

Az ünnepségen *Urbán Lajos* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, mondott beszédet. Hangsúlyozta, hogy az algyői Tisza-híd újjáépítése a vasúti forgalom meggyorsítását eredményezi Dél-Alföldön, de különösképpen az algyői olajvidéken.



Urbán Lajos miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója átvágja a szalagot

A híd a békéscsaba—szegedi vasútvonalon fekszik. Az évek folyamán a 350 méter hosszú ártéri szerkezetek elavultak és ehhez hozzájárult az is, hogy a hidat csaknem negyven esztendőn keresztül közúti forgalom lebonyolítására is használták.

Az eredeti hidat 1868—1870 között építették a *Nagyvárad—Eszék közötti vasútvonallal egyidőben.* Az első híd fa alkatrészei a századforduló ára annyira megromlódtak, hogy 1900—1902 között lényegében új hidat kellett építeni. Ezt a hidat a második világháborúban a németek felrobbantották. Mivel falazatai nem súlyosan rongálódtak meg, a szerkezetet 1947-re újjáépítették. Ennek a hídnak terhelhetősége erősen korlátozott volt. A vonatok 15 km/órás sebességgel haladhattak át rajta. A mederszerkezetet 1961-ben a forgalmi követelményeknek megfelelően 240 tonna acélanyag felhasználásával erősítették meg.

A vegyesforgalmú vasútiközúti híd 1974-ig töltötte be hivatását, ugyanis még abban az évben felavatták az új algyői közúti hidat. A 47-es számú közút forgalmát a vasúti hídról véglegesen a közúti hídra terelték.

Az UVATERV javaslatára hazánkban eddig vasúti híd szerkezeteként nem alkalmazott bordákkal merevített acélpályalemezes kivitelben készült az új híd. Az acélszerkezeteket a Ganz-MÁVAG hídgyárának dolgozói készítették.

A híd átépítését a vasúti forgalom fenntartása mellett kellett végrehajtani. *Ezért az új szerkezeteket a meglevő híd mellett állványon szerelték össze*, ahonnan vágányzárban, azaz forgalmi szünetben lehetett az előzetesen szintén állványra kihúzott régi áthidalások helyére tolni. Az átépítéshez így szerelő-, ki-, behúzó, valamint bontó állványokat kellett építeni.

A meglevő híd déli oldalán készített szerelőállvány cölöpözött volt. A cölöpözést 1974 október elején kezdték meg. Az állványépítési munkákat nehezítette, hogy a vascölöpöket a tervezett 10 méteres leveréssel szemben a jobb parton átlagosan 16 méterre, a bal parton pedig átlagosan 20 méterre kellett leverni. A szerencsés Tisza is hátráltatta a munkákat. A cölöpözés időszakában ugyanis rövidebb- hosszabb időre, háromszor is elöntötte az árteret. A kivitelező a kiesett időket jól szervezett munkával és egyszerűsítő, tervmódosító javaslatokkal igyekezett pótolni. A nehézségek ellenére az állványok általában a programban meghatározott időkben készültek el.

Az új hídszerkezetet a régi mellé állványokra építették, majd amikor elkészült, a régi híd helyére csörlőkkel behúzták.

Számos vállalat és vasúti főnökség együttműködésére volt szükség ahhoz, hogy az algyői hidat a műszaki előírásoknak megfelelően határidő előtt átadhatták a forgalomnak.

A korszerűsített hídon ezentúl sebesség- és terheléskorlátozás nélkül haladhatnak át a vonatok.

B. I.

Egyelőre kísérlet

Dohányzási tilalom a pályaudvar várakozó helyiségeiben

A dohányzás ellen küzdők miskolci társasága javaslatára a MÁV vezérigazgatója engedélyezte, hogy — egyelőre kísérletképpen — *Miskolc-Tiszai pályaudvaron a várakozó helyiségeket dohányzás mentessé nyilvánítsák.* December 4-től csak a nyitott peronon lehet dohányozni, ahová az állomás dolgozói több hamutálcát helyeztek el.

A felvételi épület valamennyi bejáratánál, valamint az utasok részére megnyitott helyiségekben magyar, orosz, német és csehszlovák nyelvű táblákon hívják fel a figyelmet a dohányzási tilalomra. Ugyanilyen feliratok jelzik a dohányzásra kijelölt helyeket is. Az *Utasellátó Vállalat* a Tiszai pályaudvaron üzemelő éttermében naponta 12—14 óra között teljes, a nap többi részében részleges tilalmat rendelt el.

GUBACSI BRIGÁDOK

Ferencvárosi látogatás a brigádvezetők tanácskozása előtt

Budapest-Ferencváros gubacsi rendezőjében dolgozik a *Steinmetz Miklós* szocialista brigád. Ezt a közösséget ez év májusára tüntették ki a *MÁV kiváló brigádja* címmel. Azóta sok kocsi gördült végig a gubacsi vágányokon, így érthető kíváncsisággal kerestük fel a Steinmetz brigádot, azt tudakolva: *hogyan készülnek a közelgő eseményre, a brigádvezetők küszöbön álló tanácskozására?*

— Elsősorban munkával, a reánk háruló feladatok elvégzésével, a többi szocialista brigád és a közöttünk kialakult jó kapcsolat erősítésével, az együtt szerzett tapasztalatok felhasználásával járulhatunk hozzá a brigádmozgalom nagy jelentőségű fórumának a sikeréhez — válaszol *Kovács J. László* intéző, az A-túr forgalmi szolgálattevője, a Steinmetz brigád egyik tagja.

Baleset nélkül

Azután *Sóvári Sándor* váltókezelő, a brigád vezetője veszi át a szót:

— Az 1976. év legfőbb eredményének azt tartjuk, hogy *baleset nélkül dolgoztunk mindvégig.* Ugyanezt elmondhatjuk a B-túr *Szécsi János* vezette Felszabadulás brigádjáról is, amely minket megelőzve, 1975-ben lett a MÁV kiváló brigádja cím tulajdonosa, elnyerve a IX. kerületi pártbizottság kongresszusi versenyzászlaját is, az azzal járó 36 000 forint jutalommal. Örömünkre szolgál ezenkívül, hogy a C-túr *Gazsi András* által vezetett Béke brigádjának eredményei sem rosszak, bár ők kénytelenek viselni egy kisebb jelentőségű baleset konzekvenciáit, miután a Nyugati-rendező felőli személyzet alaposan rátolt az egyik vágányon álló kocsisorra. Egyébként a Béke brigád is aranykoszorús, amelyről elmondható, hogy tagjai nem egy esetben éjszakai szolgálat után itt maradtak társadalmi munkára, rendbe tenni, kitakarítani a gurító vágányait...

Amíg Sóvári Sándor beszél, végiggondolom, hogy valójában mit is jelent itt baleset nélkül dolgozni. Az irányítótorony ablaka alatt kocsik, vonatok, mozdonyok szinte pillanatnyi szünet nélkül mozognak. Bonyolultnak tűnik ez a szüntelen áramlás, de végül is jól áttekinthető innen, hogyan illeszkedik egymásba Ferencváros Nyugati, Keleti és Gubacsi rendezőjének, valamint gurítódombjainak tevékenysége az alattunk fekvő 48 és a szomszédos területen fekvő 30 sínpáron.

— *Bizony, jócskán akad itt „apritanivalója" a három par guritógépnek, valamint a két gyári és a két „vonatkitevő" tartalékmozdonynak* — jegyzi meg *Szabó 29. József* térfelvigyázó, a Steinmetz brigád helyettes vezetője. — Nem túlzás, hogy egy-egy vasutasra egyenesen emberfeletti teljesítmény hárul, mivel kevesen vagyunk. Túlonként 30—35 fő lenne a megszabott létszám, ezzel szemben most is csak húszan vagyunk, beleértve még a betegeket is, köztük *Hajnal Lajos* kocsirendezőt, a brigád egyik leglelkesebb tagját. Ő például az MHSZ csomóponti szervezője, a tartalékosok klubjának titkára, a 3-as párt-alapszervezet vezetőségi tagja. November első felében az egyik éjszakai szolgálatban megállás nélkül szakadt az eső, *s azóta Hajnal Lajos — sajnos — mellhártyagyulladással nyomja az ágyat.* Szerencsére már átvészelte, s reméljük, hamarosan szolgálatba áll...

Megnőttek a követelmények

— Ilyen körülmények között igen nehéz a brigád vállalásait teljesíteni — szólok közbe.

Egy ház, Zalabéren

— Vonat indul a harmadik vágányról 15 óra 02 perckor Andráshida, Bagodvitenyéd, Zalaszentgyörgy, Zalalövő állomásra! — mondja a megszokott tájékoztatót Zalaegerszeg hangosbeszélője.

Eszerint van még tíz perc az indulásig.

Rumpler Ödön motorvezető, a vontatási főnökség November 7. szocialista brigádjának tagja lelép a Piroska vezérállásából, s a jó gazda szemével még egyszer végigmustrálja a szerelvényt, megtapogatva kezével a csapágyakat is. Minden rendben. Már lépne is vissza, amikor egy nyugdíjas kolléga, Markos Józsi bácsi ráköszön. A motorvezető megáll, s kezet nyújt.

— Mi újság? — aztán szó szót követ. A szép, kényelmes vonat láttán Józsi bácsi száján önkéntelenül kiszalad: — Nem is olyan régen még az öreg gőzösök jártak errefelé...

Majd eszébe jut Horváth Ernő, a mozdonyfűtő.

— Mennyi ideje annak, hogy meghalt?

— Bizony, már elmúlt kilenc esztendeje. Fia, az akkor néhány heves Tamás egész nagy fiú lett már...

— Úgy tudom, hogy a gyereket kezdettől fogva ti, a November 7. brigád tagjai patronáljátok.

— Igen. A magunk módján igyekszünk gondoskodni róla. Éppen most, karácsony közeledtével vettük elő ismét a főnöki irodában őrzött takarékbetétkönyvet, a hozzácsatolt okmányokkal együtt, s örömmel állapítottuk meg, hogy eddig 24 400 forintot gyűjtött összsze brigádunk a kis árvának. Ezenkívül — mint mindig — külön is van pénzünk játékra és más ajándékra. A mostani karácsonyt azzal tettük még emlékezetesebbé a gyerek és az özvegy édesanya számára, hogy beköltözhettek Zalabéren a brigádtagok által épített családi házba. Az építkezést ez év tavaszán kezdtük, aztán ki, mikor, mit tudott, úgy ment segíteni. A múltkor, ahogy a kész házat a brigádtagokkal, Pál Ferivel, Ág Jóskával, Bulla Ferivel és a többiekkel, valamint Kiss Róbert vontatási főnökkel megnéztük, eszembe jutott, hogy akár ki is írhatnánk rá: épült az emberi szeretet és segítőkészség téglái ból!

A motorvezető közben egy szóval sem említette, hogy az építkezésnek, a derekasan elvégzett társadalmi munkának ő volt az egyik legfőbb szervezője és leglelkesebb résztvevője. S nemcsak azért hallgatott erről, mert a beszélgetésnek véget vetett a vonat menesztése. Hanem, mert a másoknak szerzett igazán nagy öröm mellett parányinak, jelentéktelennek érzi az ember a saját érdemeit.

Különösen ilyenkor, karácsony táján...

— A hármas jelszó valóra váltása a vasutnál csakugyan nem könnyu — magyarázza a brigádvezető. — *De különös aggodalomra még sincs okunk. Falusi Géza állomásfőnök-helyettes, térfőnök olyan gazdasági vezető, akivel megoszthatjuk gondjainkat.* Javaslatainkat elfogadja, szívesen ad tanácsot, és ami a legfontosabb: kölcsönösen bízhatunk egymásban. Év elején például az ő közreműködésével beszéltük meg mindhárom túr dolgozóival, hogy a brigádtagságot csak azok vállalják, akik készek eleget tenni a mozgalom növekvő követelményeinek. Igaz, ezután némiképp csökkent a brigádok létszáma — mi is csak tizenhatan vagyunk most a korábbi 25 fő helyett —, de így is teljes mértékben teljesítjük, amit vállaltunk.

A Steinmetz brigád nem véletlenül nyerte el három hónappal ezelőtt az MHSZ Kiváló munkáért elnevezésű kitüntető érmének bronzfokozatát. A tanulásban is élenjárnak. *Juhász 3. Ferenc* váltókezelő az általános iskola 8. osztályát végzi, mások a marxista—leninista középiskolába vagy párt- és szakszervezeti oktatásra járnak. *Mózes Lajos* és *Major 7. József* tolatásvezetők létesítményi tűzoltóként is helytállnak, azonkívül, hogy önkéntes véradók *Hajdú 2. András* váltókezelővel és *Csikesz István* tolatásvezetővel együtt. Van, aki társadalmi munkában kimeszelte a VI-os őrhelyet. *Kocsor Géza* tolatásvezető egyéni vállalásként fát vág, takarít, bevásárol egy idős, beteg, segítségre szoruló néninek, a Gyáli úton lakó *özvegy Szabó Bélánénak. Szabó 29. József* ehhez hasonlóan tevékenykedik Dunaharasztiban, az öregek szociális otthonában.

„Mozgalmunk tükrözi a valóságot!"

S szóba kerül még sok minden, többek között az is, hogy a brigád minden tagja újságokat és könyveket olvasó ember. Ezzel kapcsolatban kérdezem meg:

— Olvasták-e Moldova György írását?

— Ó, a Kortársat annak idején itt mindenki forgatta — hangzik a válasz.

— S hogy tetszett a Ferencvárosról szóló riport?

— *Megoszlanak a vélemények* — mondják. — *Moldova György sok igazat írt, de a riportban az írói túlzások is megtalálhatók.*

— Hozzánk, Gubacsra például el sem jött, pedig sokat időzött Ferencvárosban — szólt közbe Kovács intéző. — Akkor viszont honnan vette, hogy nálunk *„kuss! pofa be!"* járja a szolgálati vezetők és a beosztottak között?!

— No, de hagyjuk a Moldova-riportot. Nekünk az a fontos, a többre, jobbra törekvés eredményeit híven tükrözi a szocialista brigádmozgalom. Hogy hol tartunk, mit értünk el, melyek a soron következő feladataink, arról majd számot ad a vasutas brigádvezetők tanácskozása...

Kovács József

Kocsitisztítási verseny

A keleti csomópont KISZ-esei nyerték a vándorserleget

Mint arról már lapunkban beszámoltunk, a Keleti pályaudvar *Radnóti Miklós* KISZ-alapszervezete kezdeményezésére ez év márciusában országos vasutas ifjúsági kocsitakarítási akció indult a kulturált utazás érdekében. A mozgalomba elsőként a nagyobb csomópontok (Budapest—Déli, Budapest—Nyugati, Szolnok, Pécs, Győr, Miskolc, Debrecen, Szombathely stb.), kapcsolódtak be, majd az akciót később kiterjesztették a kisebb állomásokra és munkahelyekre is. A fiatalok szerződésben rögzítették vállalásukat.

A hét hónapon át végzett társadalmi munkát november 23-án értékelték a szombathelyi igazgatóság kultúrtermében, ahol megjelent *Tóth János* és *dr. Horváth Lajos*, a budapesti, illetve a szombathelyi igazgatóság vezetője is.

A budapesti igazgatóság vezetője a legeredményesebb KISZ-szervezeteknek átadta a díjakat. Első helyen Keleti csomópont végzett és elnyerte a vándorserleget a vele járó hatezer forint jutalommal. Második helyen a pécsiek végeztek, s ezért négyezer forintot és vándorzászlót kaptak. A harmadik helyezést és a vele járó kétezer forintot megosztva a szombathelyi, illetve a szegedi fiatalok vitték el.

Év végi hajrá Záhonyban

Egyedül nem győznék a gigászi munkát

Záhonyban, az átrakókörzet főnökének irodájában várakozom. *Czidor András*, a főnök az íróasztalnál telefonál. Kocsikról, intézkedésekről beszél. Előtte golyóstollal súrűn tele írt lapok, reggeli jelentések, azokból tájékozódik. A fejével int, hogy üljek csak le, azonnal befejezi.

— *Nincs kocsihiány... az átrakást megszerveztük... Moszkvai idő szerint most fél kettő van... Igen... Én is köszönöm!* — mondja, aztán leteszi a kagylót. Alig foglal azonban helyet velem szemben, ismét megcsörren a telefon. Czidor feláll, odamegy a készülékhez, (vajon hányszor teszi meg ezt az utat, ha vendége van?) aztán csak annyit szól, hogy *„igen, nem... majd más alkalommal"*, és már jön is vissza a dohányzó asztalhoz. Leül a fotelba, mosolyog, az arca még nem árul el fáradtságot. Rágyujt egy cigarettára és rögtön a lényegre tér. Azokról a gondokról tájékoztat, amik ezekben a napokban a legjobban foglalkoztatják Európa legnagyobb szárazföldi kikötőjének vezetőit, dolgozóit.

Tízezer tonnával több naponta

— *Nehéz helyzetben vagyunk.* Az év első kilenc hónapjában — a MÁV-on kívül álló okok miatt — a tervezettnél több mint egymillió tonna áruval szállítottunk kevesebbet. A negyedik negyedévben szeretnénk pótolni ezt a lemaradást. *A legtöbb munka decemberre várható.* Most van szükség a legnagyobb erőfeszítésre. Az év kilenc hónapjában naponta 30—35 ezer tonna áru lépett be. Ezt 45—50 ezer tonnára szeretnénk növelni. Súlyosbította a körzet gondjait a szokottnál korábban jött hideg is. *November 25-én és 26-án itt húsz centiméteres hó esett*, és a Kárpátok területén a hőmérséklet minusz húsz fokig süllyedt. Záhonyban minusz hét fokot mértek.

(160 irodai dolgozót vezényeltek a sínek közé havat takarítani, küszködtek a vasérc és a papírfa átrakásával is. A vasérc például már néhány fokos hőingadozásra reagál. Minusz három fokon belefagy a kocsiba és robbantani kell. Kézzel rakják a Szibériából érkező jeges faárut. A fagyott papírfahasábokat a munkások az ölükbe veszik. Ha három pufajka lenne rajtuk, akkor is vizes lenne az ingük; átfázik a karjuk, gyomruk. Vannak ruhaszáritók, de minden ruhát képtelenség megszárítani, aztán idő se jut rá sok. A körzetben a rakodás 65 százalékát már gépesítették, a munka azonban télen még a gépeken is nehéz.)

— *A napi öt-tíz ezer tonnával több áru átrakása és továbbítása csak rendkívüli, gyors intézkedések hatására, a vasút egészének segítségével lehetséges* — folytatja a főnök. — A vasút vezetői sokirányú, hatékony intézkedéseket tettek. December 2-tól a munkaerő nagy átcsoportosítására került sor. Több igazgatóságtól háromszáz vasutast küldtek ide. Nyíregyháza, Mátészalka térségéből pedig száz pályamunkás jött és végzi több turnusban az átrakást. Ide helyeztek 35 váltókezelőt is. Szintén a központi intézkedések nyomán rakodódarukat, autókat kaptunk. *Két hétig itt dolgozik a tisztképző intézet 200 hallgatója is.* Tőzeget és egyéb könnyen mozgatható árut raknak majd.

A hatékonyabb munka érdekében *megváltoztattuk a műszakrendeket.* A gépi átrakó területén például a 12/36-os munkarendről áttértünk a 12/24-es fordulószolgálatra. Novemberben, minden szombaton és vasárnap társadalmi munkát végzett egy-egy szakszolgálat. A vezérigazgatóság és a debreceni igazgatóság közös intézkedése nyomán *az eddiginél több üres kocsit irányítanak Záhonyba.* Zavartalan a védőruhaellátás is. Bakancsokból az igazgatóság tartalékot is biztosított. Átcsoportosították a vonóerőt. A mozdonyvezetők a *„Vörös revizió"* mozgalom keretében a javított gépek felett védnökséget vállaltak. Szabad idejüket is feláldozzák arra, hogy a mozdonyok üzemképesek legyenek.

Gyümölcsöző vasutasbarátság

Nyílik az ajtó. Két férfi lép a szobába. A debreceni igazgatóság személyzeti osztályának munkatársai. *Az újabb intézkedések megbeszélése miatt jöttek.* Olyan az iroda most, mint egy katonai parancsnokság vezérkari szobája. Percenként csöng a telefon, az egyik személyzetis mellé ül és válaszol a hívásokra. Én már készülődöm, de Czidor int, hogy maradjak, még nem mondott el minden lényeges dolgot.

— Az intézkedések hatására november 29-én már negyvenezer tonna árut sikerült továbbítani. A cél: *45—50 ezer tonna áru átrakása, elszállítása.* Az intézkedések persze keveset érnének a nyolcvan négyzetkilométeres körzet 6600 dolgozójának helytállása, erőfeszítése nélkül. *Egy hat tagú brigád például tizenkét óra alatt 240—260 tonna árut rak át a széles kocsikból normálba.* Óriási teljesítmény ez, cselekedetükről nehéz pátosz nélkül szólni.

— Milyen a kapcsolat, hogyan egyeztetik a munkát a szovjet partnerekkel?

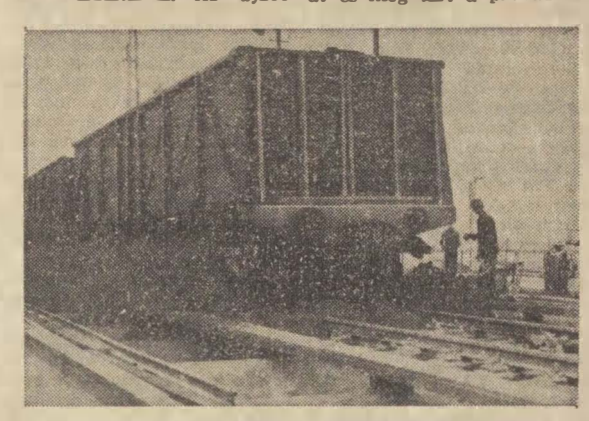
— A határigazgatóságokkal jó a kapcsolatunk. A munkát minden napra megtervezzük, értékeljük. Ezt az uzsgorodi igazgatóság vezetője és én beszélem meg közép-európai idő szerint hétkor és 19 órakor. Ilyenkor értékeljük az elmúlt tizenkét óra eredményeit és meghatározzuk a közös feladatokat. Állandó telefon- és rádiókapcsolatunk van a mozdonyokkal is. Uzsgorodon és Záhonyban havonként értékelünk. Ilyen nehéz időszakban azonban a lvovi vasútigazgatóság, az uzsgorodi aligazgatóság, valamint a debreceni igazgatóság és Záhony átrakókörzet vezetői 2—3 hetenként tárgyalnak a feladatokról. A vasutasbarátság azonban nemcsak vezetői szinten jó. Csapon például a közelmúltban közös kommunista műszakot tartottunk a szovjetekkel. Megosztjuk az ünnepek örömeit is egymással. November 7., április 4., Vasutasnap — nem múlik el szomszédaink részvétele nélkül...

Próbaüzem az új csúszdán

A főnök egy kísérőt rendelt mellém és két óra engedélyt adott az átrakókörzet mikrobuszának használatára. Először Eperjeske Átrakót látogattuk meg. Kísérőm, *Csernátoni István* vonalbiztos tapasztalt szakember. 1947-től a körzetben dolgozik. Volt már forgalmista és hat évig állomásfőnök is. Úgy ismeri ezt a nyolcvan négyzetkilométert, mint a tenyerét. Keveset beszél, megfontolt szavai mögött azonban a lényeg rejlik.

— *Ilyenkor év végén, de még januárban is érezteti hatását a szállítási csúcs* — magyarázza. — Sok a tranzit áru, amihez külön kell kocsikat válogatni. Én bízom a körzet dolgozóinak törzsgárdájában. Eddig is képesek voltak úrrá lenni a nehézségeken, és így lesz ez a jövőben is.

A sínek között ügyesen manőverezik a mikróbusz. A körzet egyik leglátványosabb berendezéséhez érünk. A több emelet magas betonépítmény a koksz- és a vasérccsúszda. Az előbbit ebben az évben adták át és még tart a próbaüzem.



A széles nyomtávú kocsik gyorsan kiürülnek az ömlesztett áruk csúszdáján

(Laczkó Ildikó felvétele)

Keskeny, meredek lépcsőkön jutunk fel a magasba, a telón nagy a zaj. Négy széles nyomtávú vágánya van a csúszdáknak. Most éppen tizenhét kocsi kokszot ürítenek. Az ajtókat már kinyitották, a bunker tölcséreibe surrogva ömlik a szén. Az alsó szinten már ott vannak az üres normálkocsik. *Ember Sándor* tolatásvezető irányítja a munkát.

— Itt fent a tetőn nagyon kell figyelni — mondja. — Különösen télen rossz, mert nagyobb a balesetveszély.

Kísérőm szól, hogy húzódjunk közelebb a korláthoz, mert jön a rázó berendezés. A kocsik fölött — külön sínen gördülő hatalmas gép szinte rátenyerel egy vagonra, és őrült zajjal rázza az oldalfalait. Így az utolsó szem koksz is kihull a csúszdára, nem kell lapátolni.

A másik oldalon, a vasérccsúszda vágányai üresek. Most várják a következő szerelvényt. *Naponta száz kocsi érc érkezik ide, hatvannal több, mint az előző hónapokban.* Lenézünk a mélységbe, ahol a csúszda alatt markolók rakják az ércet a normál vagonokba. Amikor kevés a kocsi, a sínek mellett hegyekbe halmozzák a vörös anyagot. Az összefagyott ércet Záhonyban, a „gumi" vágányokon rakják ki, kézi erővel.

Könnyebb a nyolc, mint a négy?

Sáros, csúszós úton haladunk tovább. A darus átrakó környékén, a vagonok mellett kerti traktorok, autók, ládákba csomagolt áruk vannak.

— Gyakran a földre rakjuk az árut, hogy a szovjet kocsikat minél előbb vissza tudjuk küldeni — adja magyarázatát a látottaknak *Csernátoni István.* — Itt, az öt tonnás darupályán faárut, a tizenkét és fél tonnáson pedig gépeket, acélárukat rakunk át. Megélénkült a konténerforgalom is. 24 óra alatt 50—60 kocsi is belép az országba. A konténereknek külön átrakóberendezést szerkesztettek.

Itt mindent a fizikai munka csökkentésére való törekvés jellemez. Még a hulladékok átrakására is terveztek markolókat. A sínek mellett látni most néhányat. Mint a döglött, óriás polipok, úgy fekszenek mozdulatlanul a földön. .

— Találó a nevük. Mi is polipmarkolóknak hívjuk — világosít fel kísérőm és már indulunk is *Tuzsér* állomásra.

Az őszi hónapokban Tuzsér az almaszállítás központja volt. Többezer vagon alma indult innen útra. A fagyveszély miatt most már csak hűtőszerelvényekben szállítják. Az állomás profilja egyébként a műtrágya-átrakás. Lábujjhegyen kerülgetjük a tócsákat, a sínek között még nem olvadt el a hó. *Zágonyi Károly* állomásfőnök is csatlakozik hozzánk. A 9. vágányhoz kísér, ahol a 17-es brigád rakodik. Az egymás mellett álló széles és normál kocsit padlókból készült híd köti össze. Ötvennégy rekeszben kismotorok érkeztek a Szovjetunióból. *Mihály József* és *Fodor József* rakodók ördöngős ügyességgel tologatják át a rekeszeket és helyezik el a magyar vagonba. A brigád másik fele autógumikat rak.

— Ez ma már a negyedik kocsi, teljesítettük a normát — mondja *Mihály József*, de közben egy pillanatra sem áll meg. Becsukja a kéttengelyes kocsi ajtaját és társaival együtt pajszert fog, próbálja előre tolni a kocsit. A fagyos, csúszós talajon meg-meg botlik a láb, nehezen indulnak a kerekek.

— Sok erőt kivesz belőlük a kocsimozgatás — magyarázza az állomásfőnök. — Hat embernek kapkodni kell a kezét, hogy naponta 240 tonnát megmozgassanak. Ezek a brigádok cementből, műtrágyából is kiraknak tizenkét óra alatt négy kocsit. Cementből a targoncán négy zsákot tolhatnak egyszerre. Ez az előírás. Ők bebizonyítják az atyaúristen munkavédelmisének is, hogy ha nyolcat pakolnak rá, sokkal könnyebb és biztonságosabb. Kedvezőbb a súlykiegyenlítés...

Vörös hóban lomha baggerek

Már sötétedik, amikor a záhonyi vörösérc tároló közelébe érünk. A kihullott ércportól piroslik az olvadó hó, bokáig süllyedünk a cuppogó latyakba. Mellettünk csikorogva elindul egy üres kocsisor, a Diesel-mozdony óvatosan tolja át a váltókon. A sárból a sínek koronája sem látszik ki. Csizma nélkül megközelíthetetlenek a „gumi" 1 és 2-es vágányok, ahol a széles kocsikból a földre eresztik az ércet. A távolból szemléljük a csákánnyal, lapáttal dolgozó munkásokat, akiknek ruháját már vastagon belepte az ércpor. Az alkonyatban, ahogy a lomha baggerek mellett hajladoznak, a bányászok gigászi munkáját juttatják eszembe.

Kísérőm elmondja, hogyan boldogulnak a fagyos vasérccel, hogyan fúrnak 12 lyukat a nyolcvan centiméteres forró rúddal a megdermedt ércbe amibe aztán robbanótöltetet helyeznek. A kocsi sarkaiból robbantás után csákánnyal fejtik ki az értékes anyagot.

Már kivilágították a váltókat, amikor vissza indulunk Záhony állomásra. Az egyik őrhely előtt fehéren izzik a koksz a vaskosárban. Egy kocsirendező melegszik mellette; a szovjet meteorológia éjszakára is fagyot jósolt. Amikor beléptem *Czidor* irodájába, a holnapi teendőket egyeztették *Csősz Ferenc* állomásfőnök-helyettessel. *Nemrég érkezett Szabó Béla vezérigazgató-helyettes táviratа* is, amely további munkát segítő intézkedéseket tartalmazott. *Csősz Ferenc* noteszlapra jegyzi a feladatokat: több gépkocsivezető kell a Zsigulik átrakásához, megszervezni a szombat-vasárnapi társadalmi munka feltételeit, fogadni a tisztképzőseket, biztosítani a munkaruhát, szállást, étkezést...

Ezekben a napokban tovább szaporodik a munka Záhonyban. Az ország kíséri most figyelemmel vasutasainak helytállását, valóban hősies erőfeszítéseit. A több éves tapasztalat alapján ők bíznak a sikerben...

Kaszala Sándor

Új lakásban

Akik megtalálták a boldogságot

Rákospalotán, a Landler lakótelep földszintes, kertes házai között már távolról feltűnnek a Rákos úton épülő új, tízemeletes vasutas házak. Az első kettőt négy éve, a negyediket az idén vették birtokukba a lakók. A boldog lakástulajdonosok között is vannak olyanok, akik hosszú évek óta kirendeltként dolgoztak a fővárosban, s most, hogy lehetőség kínálkozott, az egész család felköltözött. Munkatársunk a napokban három ilyen családot látogatott meg a nyáron átadott 4-es épületben. Mindhárom családfő fizikai állományban, frekventált munkakörben dolgozik a vasútnál.

Nehéz a kirendeltek élete

Sebestyén Oszkár 1958-ban lett vasutas Gyékényesen. Azért éppen ott, mert ezt az állomást találta legközelebb lakóhelyéhez, *Porrogszentkirályhoz*. Az azóta eltelt 18 évből azonban alig hat évet szolgált honállomásán, a többit Pecsett, Magyarbolyban, Komlón, Dunaújvárosban, Budafok-Hároson, s Budapest-Ferencváros állomáson töltötte el kirendelésben, mint tehervonati vonatkísérő és kocsirendező. Ha a szolgálat úgy kívánta, váltót állított, sőt saruzott is. Ferencben például másfél évi saruzás után ez év nyarán helyezték a Nyugati gurítóból a személypályaudvarra kocsirendezőnek.

Így élte a kirendeltek közismerten nem könnyű életét. *Lakás a laktanyában, étkezés az üzemi konyháról és a Közértből.* Hetenként, vagy kéthetenként utazás haza a családhoz, meg vissza. Nehéz élet volt, minek szaporítsuk a szót. Sebestyén Oszkár azzal üti el az egészet, hogy „hát ilyen a vasutas élet".

Hanem azért folyton törte a fejét, hogyan változtathatna ezen az állapoton. 1975. márciusában lakást kért az állomásfőnökségen, illetve a vasútigazgatóságnál.

A főnökség, a személyzeti csoport, a szakszervezet, a pártbizottság támogatta a kérelmet. Az igazgatóság pedig nyilván szem előtt tartva az irányelvet, hogy a vasutas lakások kiutalásának fő szempontja a szolgálati érdek, ezen belül a rászoruló érdemes fizikai dolgozók lakáshoz juttatása, Sebestyén Oszkárnak a rákospalotai vasutas lakótelepen adtak lakást. A lehetetlennek hitt álomból valóság lett.

Júliusban feljött a család Porrogszentkirályról és beköltöztek a Rákos út 100. szám alatti, tíz emeletes ház V. emelet 34. számú, 67 négyzetméter alapterületű összkomfortos lakásába. A porrogszentkirályi házat eladták, az árából berendezkedtek, szép bútor vettek a távfűtéses, szőnyegpadlós, tapétázott szobákba. Persze, sok minden kell még majd a berendezés kiegészítésére, de apránként megvesznek mindent. Ami nem lesz könnyű a mellékesekkel együtt körülbelül 800 forintra rúgó lakbér mellett a családfő 3200 forintnyi keresetéből. Ám most már a felesége is dolgozik, segédmunkás a Corso Cipőkereskedelmi Vállalatnál. A három gyerek közül a 18 éves *Klára* férjnél van, az Egyesült Izzóban dolgozik. Férje, aki ugyancsak az Izzó dolgozója, most katona, ha leszerel, természetesen neki is lesz hely az új lakásban. A 16 éves *Éva* férfiszabó tanuló, *Andrea* pedig óvodás.

A boldog családban talán a legboldogabb a feleség, aki most már mindig főtt étellel várhatja haza szolgálatból a férjét.

— *Amióta házi kosztot csinálok, azóta nem fáj a gyomrom* — mondja a férj, aki sokáig nem akarta elhinni, hogy vége a kirendelt életnek.

„Kollégám, te hol laksz?"

Mosolyogva meséli, hogy amikor már elfoglalták a rákospalotai lakást, dolgozótársa, *Nagy II. Kálmán*, az A-tur, vagyis a *Ho Si Minh* brigád vezetője egyszer megkérdezte tőle: *„Kollégám, te hol laksz?"* Szinte félve vallotta be, hogy Rákospalotán egy vadonatúj vasutas házban.

Nagy II. Kálmán, aki tréfás ember hírében áll, csak annyit felelt rá: *„No, akkor majd összefutunk egyszer, mert én is járatos vagyok arrafelé."*

Bátran mondhatta, mert akkor már neki is a zsebében volt a lakáskiutalás, ugyanabba a házba, csak két emelettel feljebb, a hetedikre. És csakugyan, pár hét múlva, amikor már Nagyék is beköltöztek, együtt tértek haza. De a brigádvezető csak a kapuban árulta el, hogy most már nemcsak brigádtársak, hanem lakótársak is.

Azóta rendszeresen együtt járnak szolgálatba és haza. Nagy II. Kálmán gyakran benéz cimborájához pár szóra. Ezalkalommal is ott találtuk a Sebestyén-lakásban. Most már az is összekapcsolja őket, hogy a két asszonynak szintén közös a munkahelye, Nagyné is a Corso Cipőkereskedelmi Vállalatnál dolgozik. Fiúk *Kálmán*, nemrég szabadult, hentességéd a nagycsarnokban, lányuk, *Zsuzsanna* pedig az egészségügyi szakközépiskola tanulója.

A beszélgetés tárgya persze továbbra is a lakás. Mi is lehetne más, hiszen Nagyék életében is óriási változást, színvonalemelkedést hozott az összkomfort a pusztaszabolcsi albérlet után, ahonnan a fővárosba költöztek.

— *Át kell állítanunk az életünket, az életmódunkat, valósággal újra kell tanulnunk élni.* — mondja Nagy Kálmán. — Hozzá kell idomulnunk új környezetünkhöz. Majd elgondolkozva hozzáteszi: — Mindenesetre úgy érzem, az emberségesebb, gondtalanabb életkörülmények nagy nyugalommal, tettvággyal töltik el az embert és még jobb munkára ösztökélik.

Hirtelen köznapibb gondolatokra vált.

— *Igaz, hogy a körülbelül 800 forint lakbér sok egy kicsit a magunkfajta embernek, de aránylag jóval kevesebb, mint a pusztaszabolcsi 500 forintos albérlet volt, ha azt nézem, mit kaptunk azért és mit ezért.* Ha pedig még hozzávesszem, hogy 1950 óta, amióta pályamunkásként a vasúthoz kötöttem a sorsom, a mostani állapot mindenképpen óriási fordulat. Még akkor is, ha egyelőre nem vagyunk teljesen berendezkedve. De emiatt nem izgatjuk magunkat, majd meglesz minden sorjában...

Az év elején felcsillant a remény

Annak is története van, ahogyan *Ferencz Flóriánék* a 4-es épület földszint 2-es számú lakásába kerültek. A Budapesti Építési Főnökség kelenföldi építésvezetőségének 45 éves előmunkása még 1968-ban kérvényezte a budapesti lakást, mert sokallta már az utazgatást a kál—kápolna—kisújszállási vonalon levő *Erdőtelekre*.

Akkoriban csak szövetkezeti lakás igénylésére volt mód, Ferencz Flórián abba is belefogott. Eladta az erdőtelki házat, hogy legyen miből belépni a házépítő szövetkezetbe. Addig, amíg a ház felépül, egy lakhatóvá tett nyomorúságos kamrahelyiségbe költözött felesegével, gyermekeivel és beteg, idős anyjával. A szövetkezeti lakás ügye azonban elhúzódott. Közben az ára is alaposan fölment. S mivel már nem bizonyult elegendőnek a félretett pénz, Ferencz kénytelen-kelletlen kilépett a szövetkezetből. *Ott állt öt évi reménykedés után kevés megtakarított pénzével, lakás nélkül.* Közben állandóan azt keldett látnia, hogy odahaza Erdőtelken a kifütetlen, nedves, penészes kamrában gyermekei sosem fogynak ki a betegségből.

Ez év tavaszán végre felcsillant a remény. Újabb kérvényt adott be a budapesti igazgatósághoz. És várt, várt, egyre kevesebb bizakodással. Júliusban a főnökség az NDK-ba küldte vállalati csereüdülésre, családostól. Boldog napokat töltöttek a szép Thüringiában, de itthon még nagyobb boldogság várt rájuk: *amint hazaérkeztek, közölték vele, lakást kapott, augusztusban már be is költözhetnek.*

Most, hogy itt ülünk a szépen berendezett lakás barátságos nagyszobájában, illatos feketekávé mellett, Ferencz Flórián boldogan mondja:

— *Én, aki hosszú évekig jóformán csak vendégségbe jártam haza, akit kisfiaim alig ismertek, most végre megtaláltam otthonomat, családomat.*

Nem győzi elég hálával említeni a Budapesti Építési Főnökség vezetőit, a szakszervezeti bizottságot, a pártbizottságot támogatásukért.

Ferenczné pedig azt mondja:

— *Ha van mennyország, én ilyennek képzelem, mint ez a lakás.*

A családfő is tanul

A gyerekek, a h[illegible]ura nőtt fel. Ferenc Flórián a hegyeshalmi vonal átépítésének megindulása óta ezen a munkahelyen dolgozik, 18 tagú szocialista brigádjával, az *Engels* brigáddal, amelynek nemcsak előmunkása, hanem brigádvezetője is. *1957-ben elvégezte az előmunkás tanfolyamot, azóta megszakítás nélkül ebben a beosztásban dolgozik.* Két éve beiratkozott a dolgozók gimnáziumába, mégpedig az intenzív osztályba és jelenleg harmadikos. Közben öt hónapos pártiskolát végzett, hogy mint az építésvezetőség alapszervi titkára, ideológiai képzettséget szerezzen.

A gyerekszobában fiai könyvszekrényében az ő polcán van a legtöbb könyv és jegyzet. Egy tömött fiókban pedig sok irat, dokumentum között kitüntetések: *számszerint öt kiváló* dolgozó jelvény, igazgatói dicséret, húszéves törzsgárda tagságról szóló okirat, az idei vasutas napon kapott *Kiváló vasutas* kitüntetés.

Ferencz Flórián betolja a fiókot, végigjártatja a tekintetét az ízléses huzatú új dupla rekamién, a puha szőnyegpadlón, föltekint a szép új csillárra, aztán elmerengve kinéz a széles ablakon, amely előtt zöld szobanövények díszlenek.

— *A legnagyobb kitüntetést, jutalmat most kaptam ezzel a lakással, ennél nagyobbat már nem is kaphatnék. Azon leszek, hogy meghálláljam a vasútnak...*

A szavait követő csendet felesége szavai törik meg:

— *Itt valósággal új életet kezdtünk, mintha most kerültünk volna össze. Új életet jelent az is, hogy most már én is elmehetek dolgozni.*

Szász Ferenc



Impozáns látványt nyújtanak a tízemeletes, új vasutas-lakóházak a Rákos úton (Laczkó Ildikó felvétele)

CSENDÉLET



(Laczkó Ildikó felvétele)

Hetvenmilliós beruházással

Négyszáz személyes munkásszálló épül a ferencvárosi csomóponton

A ferencvárosi csomóponton évek óta sok gondot okoz az ott dolgozó kirendeltek elszállásolása, mert többnyire a múlt rendszerben épített betonpadlós laktanyák állnak rendelkezésére. *A budapesti igazgatóság sokat költött már ezeknek a munkásszállóknak a korszerűsítésére, komfortosítására.*

A munkásszállók korszerűsítésével [illegible] részben enyhíthetők a ferencvárosi vasutasok laktanyagondjai. Ezért határozták el egy új, minden kényelmet kielégítő szálló építését, amelynek kivitelezését már megkezdték. Erről tájékoztatott bennünket *Ungi Mihály*, a budapesti igazgatóság tervosztályának műszaki fejlesztési csoportvezetője.

— *A négyszáz személyes szálló az Aszódi út, a Füleki köz és a Keleti-rendező térségében épül.* A háromemeletes épület két szintjén egy-egy nagyméretű tarsalgó, két tévészoba és könyvtár szolgálja a dolgozok kényelmét, szórakozását. A 3—4 ágyas szobákban beépített szekrények lesznek. A szálló tervezésénél az úgynevezett középblokkos megoldást választottuk. Így minden hálószoba ablaka a szabadba nyílik, kivéve a mosdókat, fürdőket és a mellékhelyiségeket. Gondoltunk a főzni szerető vasutasokra is. *Terveztünk egy kétszáz személyes melegítő konyhát és egy 100 személy befogadására alkalmas éttermet.*

A mintegy 70 millió forint költséggel épülő munkásszálló fővállalkozója a MÁV Magasépítési Főnökség. A kivitelezésben még 12 vállalat vesz részt. Az építők a munkát gyorsított ütemben végzik. Ferencváros új munkásszállóját a tervek szerint 1977. augusztus 20-án adják át rendeltetésének.

S. R.

A MÁV BUDAPESTI IGAZGATÓSÁGA

FELVESZ ÉS KIKÉPEZ

nőket és férfiakat

orvosi alkalmasságuk, iskolai végzettségük és szakmai érdeklődésük szerint:

forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, térfelvigyázó, kocsirendező, sarus, kocsifeliró, vonatvezető, jegyvizsgáló, személy- és árupénztáros, raktárnok, rakodómunkás,

mozdonyvezető-gyakornok, kocsivizsgáló, féklakatos, vasútépítő, karbantartó, járműjavító szakmunkás, takarító, segédmunkás és sok más munkakörökbe.

Elsősorban vasutas dolgozóink hozzátartozóinak, ismerőseinek, barátainak jelentkezését várjuk.

Egyes munkakörökben munkásszállás.

Jelentkezés, bővebb felvilágositás: budapesti és vidéki állomásokon, vontatási és pályafenntartási főnökségeken valamint a Munkaerő Felvételi Irodán (Bp. Keleti pu. Cinkotai kapu).

Idézd az örömöt

Idézd az örömöt, ha hosszú úton
megszólít magányos útitárs. — Szavad
oldjon emléket vagy régi vágyakat.

s öröméből szívedre is hulljon
annyi, amennyi a barátsághoz elég.

A szó összeköt, — egy-haza gondja, —
mint a gyökér a lombot bokorba.
— Békével köti meg az ember ünnepét.

Fazekas Lajos

ANYÁM

Korán őszült, fiatalon.
Kezén félelmetesen dagadnak az erek.
Sok erőltetett munka nyomot hagyott,
könyörtelenül fáj s meleg.

Barnult arcodon mégis mosoly ül,
haragot nem láttam még rajta,
mély szarkalábak őrzik szemed
s könnyeid sósharmata.

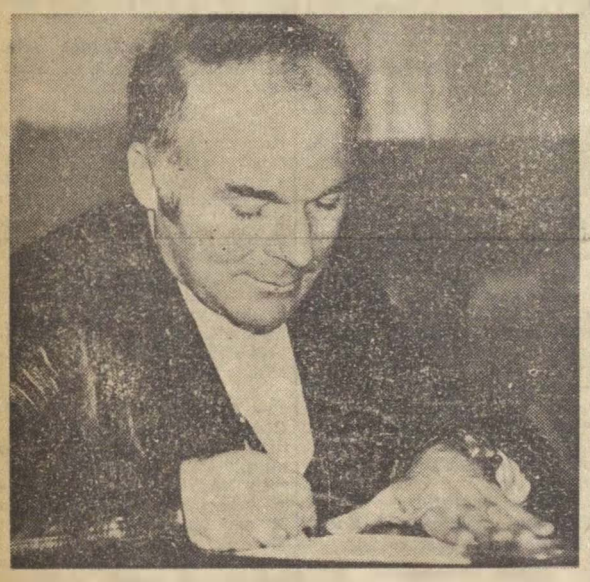
T. Pásztor Judka

Kerekasztal-beszélgetés Moldova György íróval

A vasutas-szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya november 26-án kerekasztal beszélgetést rendezett a szakszervezet központjában *Moldova György*, József Attila-díjas íróval a Kortársban folytatásokban közölt, vasutas témájú riportkönyvéről.

A találkozón részt vett többek között *Koszorus Ferenc* főtitkár és *Gulyás János* titkár is. Meghívták a beszélgetésre a riportregény néhány szereplőjén kívül a legmagasabb kormánykitüntetést kapott szocialista brigádokat és kultúrmunkásokat.

A baráti légkörű, rendkívül hasznos beszélgetes reálisan tükrözte a vasutas-olvasók véleményét a riportokról, és több hozzászóló a mű folytatására ösztönözte az írót.



Moldova György szorgalmasan jegyzi az olvasók véleményét (Laczkó Ildikó felvétele)

November végén

A centenárium jegyében tartották meg a ferencvárosi ifjúmunkás napokat

Mozgalmas ünnepségsorozat színhelye volt november utolsó napjaiban a ferencvárosi vasutas művelődési ház. A IX. kerületi KISZ-bizottság ugyanis ott tartotta meg a már hagyományosnak mondható *ferencvárosi ifjúmunkás napokat.*

Mozgalmi séta Ferencvárosban címmel mintegy 300 fiatal tizenöt csapatban tartott vetélkedőt. A részvevők a IX. kerületi pártbizottságról indulva meglátogatták azokat a nevezetesebb helyeket, amelyek valamikor szerepet játszottak a Ferencváros munkásmozgalmának kialakulásában és fejlődésében. Többek között megtekintették *József Attila* egykori lakását a Gát utcában, felkeresték a Kommunisták Magyarországi Pártjának Tompa utcai helyiségét, s a séta végül is a vasutas művelődési házban fejeződött be. Ekkor került sor az említett vetélkedőre a látottak alapján.

Jól illeszkedett a programba *dr. Olajos Józsefnek*, a IX. kerületi pártbizottság tagjának, a Magyar Szabványügyi Hivatal elnökének az előadása, amelyben Ferencváros ifjú kommunistáival ismertette az V. ötéves terv időszakában reájuk váró feladatokat. Ezenkívül többféle kiállításra is sor került a művelődési házban. A vasútmodellezők kiállításán például nagy sikert aratott *Réger Györgynek*, a vontatási főnökség fiatal művezetőjének terepasztala. A kiállított kézimunkák közül sokan megcsodálták *Pápai Józsefné*, az állomásfőnökség dolgozója által készített hímzéseket.

A rendezőség szórakoztató műsorokról is gondoskodott. A meghívott művészek között fellépett *Hofi Géza, Balassa B. Tamás, Keresztes Tibor*, valamint a Törekvés táncegyüttese. A sport kedvelői sakkban, kispályás labdarúgásban, lövészetben, favágásban, asztaliteniszben versenyezhettek egymással.

(séra)

Eszperantó vasutasszótár készül

Budapesten ülésezett a nemzetközi szótárbizottság

Az *Internacia Fervojista Esperanto Federacio* (IFEF) egyik szakbizottsága foglalkozik az UIC vasúti szakszótár (Lexique General des Termes Ferroviaries) hat nyelven megjelent II. kiadásának eszperantó nyelvre fordításával. A több mint 11 ezer szakkifejezés fordítása nemzetközi vállalkozás keretében folyik.

A magyar vasutas eszperantisták a vállalt munka első részét 1971. májusában, a második részt ez év júniusában adták át szaklektorálásra. A beérkezett hozzászólások felülvizsgálata során száz kifejezés minősült vitathatónak. Ezeket bizottság elé utalták.

November 27-én és 28-án Budapesten tartott ülést a szótárbizottság, amelyen csehszlovák, finn, jugoszláv és magyar vasutas szakemberek egyeztették a véleményeket és zárták le a kölcsönös levelezés során már előkészített anyagot. Az itt elfogadott szakszavak fontos részét képezik a vasúti szakkönyv eszperantó nyelvű fordításának.

Dr. Bácskai István

ÉJSZAKA

Sokszor álmomban is
vasutat játszom,
mint lányom
s fiam a csillogó játéksineken...

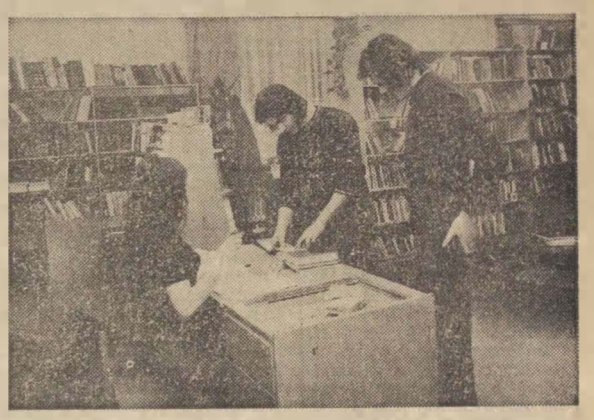
tébolyult fények, hamis
jelzők között botladozom
egymagam —
egy képzelt csattanás nyomán
felriadok

tollam elgondolkozik
hosszan, csendesen
az álmos rímeken...

Ketykó István

Egy este a ferencvárosi vasutasok November 7. művelődési házában

A ferencvárosi vasutas dolgozók November 7. művelődési háza hónapról hónapra gazdag programot bonyolít le. Naponta átlag több mint százötvenen keresik fel. A szocialista brigádoknak klubesteket rendeznek, a Törekvés táncegyüttes naponta ott próbál. Az együttesnek jelenleg, a fiatalokkal együtt mintegy nyolcvan tagja van, s a több ezer kötetes könyvtár olvasóinak száma is népes. Ezenkívül általános és középiskolai oktatás is van az intézményben.



Fiatalok a könyvtárban



A játékok közül sokan kedvelik az asztali focit



Próbál a népi zenekar



A Törekvés táncegyüttes jó hírneve nagyon sok fiatalt vonz a próbákra

Kép és szöveg:
Koppány György

Manapság nem könnyű Télapónak lenni

„Kedves-kedves Tél Apó! Én írok Neked, mer már tudok. Meg ralyzolni is tudok, meg is lepptem apát a szülinapján a tevés Kántor-kutya képmásával. Kántornak öt lábat ralyzoltam, apu ezt nem érttete, márhogy mér van a Kántornak öt lába. Mondtam, ha annak a játékkutyának, akit a nyáron kaptam ajándékba, csak három lába volt, mer az egyik röktön az első napon letört, akkor mér ne lehetne ennek a Kántornak öt lába. Nem igaz? Azér írok Neked, kedves-kedves Tél Apó, mer nem tudom, hogy tudod-e, hogy én egy villanyvasutat akarok karácsonyra, hasonlót csak perse kissebett mint amilyet apuka báttya, Sanyi bácsi szok vezetni. Alagútra köszönöm, de nincs szükségem, mer apu mostanában nem hordja a régi kalapját, mer hogy már nem divat a kalap és így észre se veszi, ha a régi kalpagjából ollóval alagutat csinálok. Meg asztán azér is írok Neked, kedves-kedves Tél Apó, hogy megmondjam, hogy az Aginak ne hozzál semmit, mer az Agi egy nagyon buta lány és gyakran megver engem. Apának sem kell hoznod semmit, én szívesen kisegitelek és ralyzolok Neki megint valami szépet... Ja, arra is mekkérlek, hogy lehetőleg ne akkor gyere, amikor a tévében a Kántor megy, vagy a Kolumbó, netán a Ceizler bácsi tart szekszuális felvilágositást, mer akkor salynoss nem tudlak fogadni. I. B.-s üdvözlettel:

Csabi."

☆

„Aranyos Télapi! Muszáj, hogy irjak neked, mert anya nem érti, hogy egy modern mai lánynak, aki elmúlt mar 11 éves, nem babára van szüksége. Inkább hozzál nekem olyan midi-szoknyát, amilyen a Bakaynak van, amiért utána is fordulnak a fiúk az utcán. Pedig a Bakay egy rút kis kacsa, hidd el, ha én mondom; én sokkal szexibb vagyok. Nem is értem, hogy a Maros Pista miért nem az én iskolatáskámat cipeli hazafelé, miért a Bakayét?! Dehát ezek a mai fiúk! Ki érti őket? Te ugye Télfiú korodban jobb ízlésű voltál? Itt van például az én öcsém is, a buta Csabi: les, ha a fürdőszobában vagyok. Kérlek, ne is hozzál neki semmit ajándékba, de a Bakaynak se... a Marosnak nem bánom, azért vihetsz. Ha kicsit szeretsz, ennyit igazán megtehetsz a kedvemért. Puszil:

Ági."

„Tisztelt Télapó! Azt se tudom, hol áll a fejem ilyenkor karácsony előtt. Először is el kell mennem a Skálába, azt mondják, jó import-cuccok érkeztek. De bejglit is sütni kéne, a karácsonyfát is meg kéne venni, olyant, ami alatt bőven van hely az ajándékoknak. Aztán Józsihoz is bejelentettem magam, tudja, ő a legremekebb fodrász a környéken, és képzelje: hajlando fogadni az ünnepek előtt is!. Nem tudom, hogy mit kapok karácsonyra a férjemtől, magát kérem, tisztelt Télapó: ügyeljen: hogy Deske valami olyant vegyen, aminek láttán valamennyi kolléganőm megpukkad. Felőlem egy lapos, naptáros, elemmel működő karóra is lehet! Most rohanok a Röltexbe, meglepem Deskét két-három zsebkendővel, habár új nadrágtartó is elkelne neki. Dehát ki győzi ezt forinttal?! Segitségére számitva üdvözlöm:

Fúrgainé."

☆

„Igen tisztelt Kollégám! On igen cseles. Evtizedekig Jézuskának tituláltatta magát, egy ideje meg Télapó álnéven szetez meg nem érdemelt tisztelet, miközben az Ön sikereit mi, fáradt családfők tedezzük. A fiam villanyvonatot vár, a lányom midi-szoknyát, a nejem valami kolléganőpukkasztó drágaságot, és akkor még hol vannak a többiek: Gizike, a főnök titkárnője (ő aztán igazán megérdemli az ajándékot), Katika a remek kávékért, Icus a jó információkért, meg Krobcsák kollégám, akit bármennyire utálok is, de sokat tud rólam... még Gizit is!... Igen tisztelt Télapó-kollégám, közbenjárhatna, hogy a Krobcsák lebukjon. Az lenne szép karácsonyi ajándék! Mondjuk egy kis évvégi ellenőrzés, meg ez, meg az; én is tudom Annamariról meg róla. Ha lebukna, még hinnék is az Ön létében. . Persze, ha kiderül, hogy Ön létezik, akkor mi sem természetesebb, mint hogy az ajándékokról is Ön gondoskodjék... Üsse kő, könnyitek a dolgán: Gizike megajándékozását magamra vállalom. Maradok jeles tisztelettel:

Fúrgai."

☆

Tisztelt Télapó! Én tudom, hogy manapság Télapónak lenni sem könnyű!

F. T.

JÓKOR JÖTT A POSTÁS

Ezúton mondok köszönetet a *MAV Nyugdijhivatalnak* és a szakszervezetnek, amiért nem feledkezik meg az egyedül élő, idős özvegyekről. Magam is már 81 éves vagyok.

A meghatottságtól szólni sem tudtam, amikor a múlt hónapban kis nyugdijam kézbesítésekor külön 500 forintot is átadott részemre a postás. A pénzzel kapott csekkszelvényen kerestem a feladót, s kibetűzni enyit tudtam: SZMT 595—680—270—98—002 KOD 24—25.

Emlékeztem ezenkívül arra, hogy *Varga Lénárd* bizalmi fáradságot nem ismerve járta az idős embereket, meghallgatta a panaszokat, s megígérte, hogy közbenjár szociális segély kiutalása érdekében. Az intézkedés, a váratlan anyagi segítség nagyon jókor érkezett, karácsony előtt.

Özv. Bánszki Antalné
Gyöngyös, Attila u. 18.

A legifjabb tudósító



A magyar sajtó napja alkalmából — december 7-én —, szerkesztőségünk az idén is köszöntötte és megjutalmazta a levelezőket, tudósítókat, lapterjesztőket, tolmácsolva az ankét részvevőinek mind az olvasók, mind a vasutasszakszervezet központi vezetősége és elnöksége üdvözletét, jókívánságait, köszönetét.

A népes tudósítói gárdába tartozik ifjú Kovács Béla is, aki Debrecen állomás ruharaktárának dolgozója. Ő ugyan nemrég írja leveleit a Magyar Vasutasnak, ennek ellenére ez a tiszteletre méltó társadalmi tevékenység korábban sem volt ismeretlen előtte, hiszen édesapja, Kovács Béla, aki a debreceni járműjavítóban dolgozik, évtizedeken át tudósította lapunkat és a Hajdú-Bihari Naplót, a közvetlen környezetében zajló eseményekről, a közös gondokról, eredményekről.

Ifjú Kovács Béla egyébként egyike azoknak, akik szerkesztőségünk javaslatára november 29. és december 4. között, a SZOT rendezésében részt vettek a szakszervezeti lapok munkáslevelezőinek egyhetes továbbképzésén, amelyet első ízben tartottak Szegeden. Részben ezért, másrészt pedig annak alapján is reméljük, hogy számos érdekes tudósítást kapunk tőle a jövőben, mert Debrecen állomáson ő a szakszervezeti bizottság ifjúsági felelőse. Sok vonatkozásban tehát közvetlen értesüléseket szerezve, az eseményeket rendszeresen megírva válhat maga is lapunk legrégibb, legismertebb társadalmi tudósítóinak méltó követőivé.

(k)

HÁROM HÉT JAPÁNBAN

„Világjáró vasutas" Békéscsabáról

— Az eszperantónak köszönhetem, hogy az idén elutottam Japánba, s három hetet tölthettem el a „felkelő nap" országában — írja szerkesztőségünknek küldött levelében *Károlyi János* Békéscsabáról.

A levélíró egyébként 41 éves, s tizenegy esztendeje tanulja a nemzetközi nyelvet. Szerinte a tanulásban sokat segít a levelezés. Hat évvel ezelőtt kezdte egy özvegyasszony leveleit fordítani. Miután ugyanis a férje meghalt, annak külföldi barátai továbbra is küldték a leveleket, s Károlyi János szívesen vállalkozott az írások lefordítására. Így kapta meg egy japán levelező partner címét, aki azután három évvel ezelőtt el is látogatott Károlyi János vendégeként Békéscsabára.

A viszonzásra az idén került sor.

— Április 17-én indultam — így vall erről az eszperantista vasutas. — *Moszkváig vonaton, onnan Habarovszkig repülőgépen, majd Nahodkáig ismét vonaton utaztam, végül Jokohamáig hajót vettem igénybe. Az odautazás így hat napig tartott.*

Károlyi János ezután beszámolt arról, hogy Japánban sok híve van az eszperantónak, s őt — a magyar vendéget — szinte kézről kézre adták. Hol az egyik, hol a másik vagy éppen a harmadik, negyedik barát kísérte el Japán különböző tájaira és városaiba.

— Egyikük például — hangzik a beszámoló — *hat napon át szegődött kísérőmmé, s együtt látogattunk el az óránként 260 kilométeres sebességgel száguldó Szuper Expresszel Okajamába, Hirosimába, Osakába, Nara, Kioto és Sizuoka városokba.*

Az expressz 16 kocsiból áll, s az állomásokon minden kocsi megállási helye pontosan ki van jelölve. Az utasok tehát jóval a vonat érkezése előtt láthatják, hogy hol áll meg majd az a kocsi, amelyikre a helyjegyük szól. A tervezett megállás helyétől soha még egy méternyi eltérés sem fordult elő. Jellemző a kényelemre az is, hogy amikor az utas az egyik kocsiból a másikba át akar menni, *a végajtók önműködően nyílnak ki előtte, illetve csukódnak utána.* A Szuper Expresszek egyébként van, a többi vonatnak nincs kalauza. *A menetjegyeket az állomásokon kezelik a vasúti alkalmazottak.*

Az ilyen és ehhez hasonló élmények után a békéscsabai vasutas arról is beszámolt, hogy *Jajzuban* részt vett az eszperantisták évenként megtartásra kerülő összejövetelén, amely az idén is négy napig tartott. Részt vett ezen a találkozón a Rotterdamban székelő *Eszperantó Világszövetség* egyik holland bizottsági tagja is, aki japán származású feleségével látogatott el ez alkalommal a Csendes-óceán szigetországába, s az eszperantó nyelv révén ezzel a házaspárral is szoros barátságot kötött Károlyi János. A program arra is lehetőséget adott, hogy a különböző nemzetiségű résztvevők beszámoljanak hazájuk eszperantista mozgalmának eredményeiről.

— Én például magyar népdalokat adtam elő eszperantó nyelven, méghozzá olyan sikerrel, hogy a Sizuoka Sinbun című napilapban fényképes újságcikket közöltek rólam — írja a békéscsabai „világjáró", majd a Misima, Fugi, Okazaki és Tokió városokban eltöltött napok feledhetetlen élményei sem maradtak ki tudósításából. Végül így zárja sorait:

— Hazafelé hajón és vonaton jöttem, így 11 napba került az utazás, pedig a Szovjetunión keresztül korszerű villamos mozdonyok röpítettek szerelvényünket. De már épül a transz-szibériai vasútvonal részeként a BAM. Ha ez elkészül, a távolság rövidebb, az utazási idő pedig még kevesebb lesz. Az ilyen nagy utazások legfőbb feltétele azonban a nyelvtanulás marad...

Elhunyt Becker Antal



Váratlanul távozott körünkből Becker Antal, a Vasúti Főosztály műszaki-gazdasági tanácsadója, a MÁV Vezérigazgatóság Pártbizottságának és párt-végrehajtóbizottságának tagja. 52 éves volt, de tartalmas munkásélete folyamán számos vezető funkciót töltött be.

1942 óta vasutas. Az Istvántelki Főműhely, majd a felszabadulás után a Landler Jenő Járműjavító Üzem szerkocsi lakatosa volt. 1950-ben a KPM Vasúti Főosztályára helyezték előbb a gépészeti szakosztály előadójaként, majd 1957-től ugyanott osztályvezetőként dolgozott. 1968-tól 1973-ig a járműjavító szakosztály vezetője volt, élete utolsó napjáig mint műszaki-gazdasági tanácsadó dolgozott a Vasúti Főosztályon.

Életútja, kommunista emberi magatartása példakép lehet. Számos kormány és szakmai kitüntetés tulajdonosa volt. A Munka Érdemrend arany fokozatával 1965-ben tüntették ki, két ízben kapta meg a Honvédelmi Érdemérmet és 1970-ben a Felszabadulási Jubileumi Emlékérmet.

Becker Antalban kiváló embert, elvtársat és barátot veszítettünk el. A MÁV saját halottjának tekinti. Temetéséről később történik intézkedés.

Vasúti Főosztály Pártbizottsága

Két BVSC-kiadvány

Izléses kivitelben, gazdag tartalommal és sok képpel, két érdekes kiadványt jelentetett meg a BVSC agitációs és propaganda bizottsága. Az egyik a népszerű és jelentős eseményekhez fűződő műsorfüzet, amely a december 11—12-én megrendezett *Tokaj Express* nemzetközi párbajtőrverseny előzményeivel, az eddigi eredményekkel és a tavalyi győztes *dr. Osztrics István* nyilatkozatával teljes képet ad erről a külföldön is ismert viadalról. A „téli futball", a jégkorong aktuális kérdéseiről és műsoráról kapunk tájékoztatót az egyik írásban.

Koszorus Ferenc, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára arról nyilatkozik, hogy milyennek látja a BVSC helyzetét a magyar sportmozgalomban és mit vár a jövőben a klub vezetőitől, edzőitől, sportolóitól.

Az őszi labdarúgó-bajnoki idényről képes összefoglaló számol be; nyilatkozik terveiről Littomeritzky Mária, az úszók új vezető edzője; beszélgetés az asztaliteniszezőkkel, többek között *Gergely Gábor* világbajnokkal; levelek az olvasóktól, a humor írás és még sok egyéb írás teszi teljessé a műsorfüzetet.

A másik kiadvány az asztalitenisz-szakosztály háromnyelvű tájékoztatója (magyar, német, angol), amely 32 oldalon mutatja be a világhírű játékosokat, összesítést közöl a tizennégyszer magyar bajnok valamennyi nemzetközi kupamérkőzésének eredményeiről. Ezenkívül a hazai és külföldi olvasók közelebbről is megismerkedhetnek a BVSC hat és fél évtizedes történetével. A tartalmas tájékoztatót *Kozák Mihály* írta és szerkesztette.

Brigádtagok ajándéka az óvodások télapó ünnepén



Az ünnepség egyik kedves pillanata

December 3-án a rákospalotai MÁV napközi otthonos óvodába kedves meglepetést vitt a Budapest-Kelenföldi JBFF *Elektron* szocialista brigádja, amelynek tagjai február óta patronálják a kicsinyeket. A télapó ünnepségen átadták a gyermekeknek a kijavított játékokat és megajándékozták az óvódát egy hirdetőtáblával is, amire a gyerekek rajzai kerülnek majd.

A *hét tagú brigád eddig 185 óra társadalmi munkát végzett*, és a terveik között szerepel egy hanglemeztároló készítése is. A kedves, hangulatos télapó ünnepségen jó alkalom volt a kapcsolatok további elmélyítésére, a patronálás lehetőségeinek bővítésére.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály, Dombóvár; Maisztorovics József, Pécs; Keczkó Ferenc, Czeglédi Sándor, Debrecen; Sepsi Gyula, Kovács István, Pál István, Miskolc; Rapi József, Bp., Józsefváros; Mihalek János, Pusztaszabolcs; Ring István, Bp., Ferencváros; Darai Ferenc, Püspökladány; Csabai István, Bánsági Ferenc, Bp.; Markos József, Zalaegerszeg; Gál Jenő, Kiskunfélegyháza; Szűcs Ferenc, Hatvan: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Diószeghi István, Sütő; Németh Pál, Szerencs; özv. Bekő Józsefné, Balatonlelle; Peregi Miklósné, Szabadszállás: **leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

A **48. számból: 110 525/1976.** Az egyes különböző tanfolyamokra rendszeresített szabadságok egységesítése.

A **49. számból: 109 576/ 1976.** A szolgálati út betartása.

113 224/1976. Személy használatban levő egyen-, munka- és védőruhák 1976. évi leltározása.

Lakáscsere

— A Kőbánya Újhegyen, Kőbánya—Kispest vasútállomásához közel levő lakótelepi, távfűtéses, állandó melegvizes. 30 négyzetméteres, I. emeleti garzon, tanácsi lakásomat elcserélném rákospalotai, újpesti, zuglói, vagy budai hasonlóra, vagy nagyobbra. Érdeklődni levélben lehet: Wirth Irma, 1103 Budapest, Gergely u. 116., I. 31.

— Veresegyházi három és fél szobás, 107 négyzetméteres, I. emeleti, komfortos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest területén, legalább 1.5 szobásra, lehet tanácsi is, tényleges vasutas részére, megegyezés alapján. Levélcím: Brigán József, 2112 Veresegyház, vasútállomás.

— Két szoba, alkovos, gázfűtéses, komfortos, nagyméretű lakásomat elcserélném hasonló egyszobás lakásra, budapesti, lakosú, aktív MÁV-alkalmazottal. Bármikor megtekinthető. Cím: Vígh Ferenc, Bp., VIII., Kerepesi út 5. meiletti bejárat, V. ép. I. em. 18. „Nyolcház".

— Szétköltözők figyelem! A budapesti vasútigazgatóság mellett (Kerepesi út 1—3.) 2 drb. két szoba komfortos — földszinti — szolgálati lakásunkat elcseréljük 3 szoba, komfortos tanácsi lakásért Budapesten (Az egyik lakás 96. a másik pedig 60 négyzetméteres.) Érdeklődni lehet munkaidő után a 144—240 telefonon.

— Elcserélném Bp., III., Bécsi út 588., Bp., Üröm állomás felvételi épületének I. emeletén levő 3 szoba komfortos, modern lakásomat kerttel, forgalmi szakszolgálatnál foglalkoztatott dolgozóval. 1 szoba összkomfortos tanácsi rendelkezésű lakásért. Lehetőleg Óbuda vagy Buda előnyben. A csere a Bp. Ig részéről engedélyezett. Érdeklődni lehet az esti órákban a 688—785 telefonszámon.

— Elcserélném félkomfortos, utcai lakásomat, lehetőleg 1, vagy 2 szobás komfortos lakásra, megegyezéssel. Érdeklődni személyesen vagy levélben lehet. Cím: Martényi Pál, 1147 Budapest, Telepes u. 35/b, II. 3.

HÍREK

Kellemes karácsonyi ünnepeket kívánunk lapunk minden kedves olvasójának!

— Brigádvezetők tanácskozása. A MÁV Gépjavító Üzemben megtartották a brigádvezetők értekezletét, amelyen 34-en vettek részt. Értékelték többek között a szocialista brigádok eddigi munkáját és megbeszélték a további közös feladatokat. A tanácskozáson Nyári Istvánt választották meg küldöttnek az országos vasutas brigádvezetői értekezletre.

— Természetbarátok. A vasutas-szakszervezet természetbarát szakbizottságának kezdeményezésére több szakosztály vállalta új túrista útak, vagy elhanyagolt útjelzések festését. A győri MÁV DAC természetbarát szakosztálya például Sümeg—Ötvös közötti készített kék jelzést, mintegy 18 kilométer hosszúságban. A budapesti igazgatóság természetbarátai pedig többek között Nagymaros—Törökmező—Kóspallag között javították ki a piros jelzést.

— Minősítő hangverseny. Énekkari minősítő hangversenyt rendeztek a közelmúltban Cegléden. A rendezvényen részt vett kórusok közül a ceglédi vasútas vegyes kórus ezüst diplomát a ceglédbercel vasutas férfikórus pedig arany diplomát kapott.

— Komplex brigádok értekezlete. Dombóvár, Pécs, Pusztaszabolcs, Székesfehérvár és Dunaújváros vontatási főnökségeinek M 62-es utazó szocialista brigádvezetői, valamint a főnökség gazdasági és tömegszervezeteinek képviselői Nagykanizsán tanácskozást tartottak az eddig elért öt év munkájáról, eredményeiről. Megállapították, hogy a komplex-brigádmozgalom hasznosnak bizonyult. Különösen jó eredményt értek el a gépkihasználás, a gazdaságos vonattovábbítás és az energiatakarékosság terén.

— Brigádtanács alakult. Dombóvár állomáson a szocialista brigádmozgalom tartalmi munkájának fejlesztése, operatív irányítása érdekében brigádtanácsot hoztak létre. Az öt tagú tanács negyedévenként ülésezik, és az elnök szaktanácsadói jogkörrel részt vesz a brigádmozgalommal kapcsolatos megbeszéléseken, tájékoztatja a szakszervezeti bizottságot és a gazdasági vezetőket. A brigádtanács január 1-én kezdi meg munkáját.

— Véradás. A Budapest Józsefvárosi pft. főnökség Vöröskeresztes szervezete ismét megrendezte a hagyományos önkéntes véradónapot. Ötven dolgozó összesen 16,8 liter vért adott térítésmentesen. Ismét az elsők között jelentek meg a többszörös véradók, például Hottó Imre, Bíró Imre, Sztrhárszki György és Dékány János munkások.

— Kismama-találkozó. Miskolc-Tiszai pályaudvaron a közelmúltban kismama-találkozót rendeztek. A megjelenteknek dr. Komjáthy Eszter üzemorvos és Lázár Sándorné a vöröskeresztes szervezet titkára tartott előadást a családnevelés gondjairól.

KERESZTREJTVÉNY

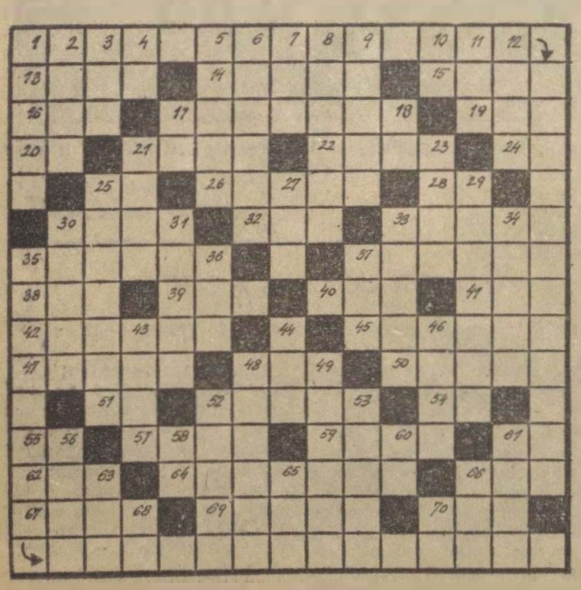
Vízszintes: 1. A balesetek megelőzésének egyik módszere. 13. Gabonaőrlemény. 14. Japán város. 15. Neves frónik kimondott neve. 16. Folyó a Szovjetunióban. 17. ... Bálint (1507—1576) zeneszerző és lantmester. 19. Rés. 20. Kínai területmérték. 21. Tánc is, muzsika is van ilyen. 22. Cifrálkodó nő. 24. Fordított névelő. 25. O. I. 26. Folyadékot fogyasztottál. 28. A görög ábécé r betűje. 30. Zamatok. 32. Német elöljáró. 33. Bicska. 35. Sok festék alapanyaga. 37. Mozgó-e? 38. Éra. 39. Az egyik minisztérium rövidítése. 40. Könnyet hullat. 41. Rágószerv. 42. Fülgyulladás. 45. A múlt évben. 47. ... Alois (1867—1923), cseh politikus. 48. Temérdek. 50. Mázolta. 51. Zala piratlan betűi. 52. Több ... megtörtént. 54. Részvénytársaság. 55. Kimondott betű. 57. Lakatmárka. 59. Zola regénye. 61. Igekötő. 62. Heves megyei község. 64. ... corps, testőrség. 66. Épületmaradvány. 67. Jugoszláv folyó. 69. Sopron megyei helység lakója. 70. Egtáj.

Függőleges: 1. Rövid, tréfás történet. 2. Szovjet város. 3. Ir köztársasági hadsereg. 4. Mint 24. vízszintes. 5. Zsiráfszerű kérődző. 6. Szláv férfinév. 7. ... őr, gépkocsivezető. 8. Tulajdon-átruházás. 9. Ázsiai vadkecske. 10. Kedd közepe. 11. Elérendő. 12. Petőfi anyjának családi neve. 17. Kimondott betű. 18. Kilométer. 21. ... Adolphe (1869—1902), francia hadügyminiszter. 23. Több ország népe. 25. Egyiptomi isten. 27. A Tisza mellékfolyója. 29. Faragott elefántcsont kürt. 30. Erőművéről híres duntántúli község. 31. Malária elleni orvosság. 33. A görögrómai mitológiában az évszakok istennője (ékhiány). 34. Tűzet lokalizál. 35. A balesetek megelőzésének másik módszere. 36. Jugoszláv város. 37. Kérdőszó. 43. Nem enged meg. 44. Hangszer. 46. Női név. 48. Földrajzi fogalom. 49. Balaton menti község. 52. Ritka női név. 53. Zenit ellentéte. 56. Medália. 58. Rugó közepe. 60. N. Ü. 61. Gyümölcscsel készült hideg ital. 63. K. K. U. 65. Hangtalanul deciz. 66. Fém 68. Szovjet repülőgépmárka. 70. Ellentétes kötőszó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 35. Beküldési határidő: 1977. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kitüntetésre vonatkozó javaslat. Az alapbér megállapítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 22. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Hegedűs Ubul, 8300 Tapolca. Arany János u. 5. Csikár Anna forg. szolg.-tevő, 8435 Gic, vasútállomás. Kormány Erzsébet. 6763 Szatymaz. Május 1. út 3. Walter István, 9081 Győrújbarát, Mátyás u. 52. Vértes Miklósné, 8409 Úrkút, Csokonai u. 4.



MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztősége:
1062 Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—471
üzemi: 10—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Budapest VII. Rákóczi út 54
Telefon: 226—419
Felelős kiadó: dr. Suth Péter
[illegible] Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk: MNB 215 — 11 859 76—4686 Szikra Lapnyomda Budapest
Felelős vezető: Roder Imre igazgató